

Freie Fahrt

**Kostenlos
Lasteräder
leihen**



fLotte
Freie
Lasteräder
für Berlin

Autonomes Fahren, Teil II

Mehr Autos denn je?

Perpektivwechsel

Ordnungsämter mit Fahrradstaffel

Brandenburgs Radstrategie

Viel Luft nach oben

**Beliebteste
Regionalbank**

PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2017



€uro-Umfrage
(150 118 Teilnehmer)

50 €
Startguthaben
für ADFC-
Mitglieder

KOSTENLOSES 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

Schritt 2: Kontoumzugsservice nutzen

- ✓ Innovativ, digital und einfach



**FAIR, PERSÖNLICH,
SICHER UND SOZIAL**

psd-bb.de/adfc-berlin

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN



Berlin-
Brandenburg eG

Besser Lastenrad fahren



Eva-Maria Scheel

Foto: David Heerde

Liebe Leserinnen und Leser,

Selten haben wir so viele Rückmeldungen erhalten wie zur letzten Ausgabe der *radzeit*. Ein Auto auf der Titelseite und ein ADFC-Fachreferent, der die Vorteile des autonomen Fahrens erklärt – das hat viele gewundert und einige geärgert. Ich gebe zu, ein wenig Aufregung war eingeplant. Schließlich wollten wir eine Diskussion anstoßen. Das ist uns gelungen: Neben vielen Debatten hat sich eine ADFC-Arbeitsgruppe zu dem Thema gegründet. Warum

die Entwicklung zum autonomen Fahren auch erhebliche Risiken für eine umwelt- und menschenfreundliche Stadt und für uns Radfahrende birgt, erklärt Nikolas Linck im zweiten Teil unserer Serie zum autonomen Fahren ab S. 22.

Ob autonom oder nicht – jedes Auto weniger tut uns gut. Lastenräder sind eine großartige Alternative – mit Kind und Kegel an Bord können sie fast jede Autofahrt ersetzen. Ein halbes Jahr tüftelte ein engagiertes Team bei uns an einem kostenlosen Verleihsystem für Lastenräder. Im Januar ging die »fLotte« an den Start – und soll von nun an kräftig wachsen. Wer dahintersteckt und wie Sie einen der flotten Transporter ausleihen können, erfahren Sie ab S. 12.

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

9 Das Mobilitätsgesetz allein reicht nicht

Aktiv im ADFC

10 VELOFAHRT – ein Austausch kommt in Fahrt

11 Termine

Berlin

12 Interview: »Lastenräder zum Alltag machen«

14 Mit dem Rad auf Streife

16 Berlin umweltfreundlich entdecken – Radtourismus fördern!

18 Kleine Brücke mit großer Wirkung: Kein Plan in Pankow

Brandenburg

20 Brandenburger Radverkehrsstrategie – ein Anfang mit Luft nach oben

Mobilität

22 Öfter, schöner, weiter: Die Kehrseite des Autopilots

Auf Tour

25 Mecklenburgische Eiszeitroute: Über Berg und Urstromtal

Service

28 Expertentipps

29 ADFC-Geschäftsstellen

30 Rad-Rätsel

Titelfoto: © Michael Thimm

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 / Ute Wibrat (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: DES2 1005 0000 0190 3716 09, BIC: BELADEB33333

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage: 29.143 Exemplare (IVW-geprüft, Q2/2017)

ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 2/2018: AS 16.42.2018, ET 11.05.2018



Platz nehmen: Fahrradkorso für (Flächen-) Gerechtigkeit am 1. Mai



Die Politisierung des Radfahrens ist ein Erfolg der Gewerkschaftsbewegung. Gleichzeitig war das Fahrrad Anfang des 20. Jahrhunderts wichtigstes Fortbewegungsmittel für Klassenkämpfer und Feministinnen. Was sind heute in Berlin die Zusammenhänge zwischen Flächengerechtigkeit auf der Straße und sozialer Gerechtigkeit?

Am 1. Mai ruft der ADFC Berlin gemeinsam mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) zur Fahrraddemo zum Mai-Fest auf – durch Mitte, Friedrichshain, Kreuzberg und Tiergarten. Stationen auf der gut 10 Kilometer langen Strecke sind wichtige Orte gewerkschafts- und verkehrspolitischer Auseinandersetzungen von früher und heute.

Der DGB erinnert an Höhepunkte der Arbeiterbewegung in Berlin, die IG Metall berichtet von ihren aktuellen sozialen Kämpfen, etwa in der Siemensstadt, und der ADFC Berlin erläutert, wie Radfahrende sich für Flächengerechtigkeit, Solidarität und Sicherheit im Straßenverkehr einsetzen.

Treffpunkt ist am Dienstag, 1. Mai 2018 um 10 Uhr am Henriette-Hertz-Platz / Ecke Spandauer Straße. Der Fahrradkorso endet gegen 11.30 Uhr beim Mai-Fest am Brandenburger Tor.

Antrag für fahrradfreundliches Neukölln beschlossen

Die Bezirksverordnetenversammlung Neuköllns stimmte im Januar mit den Stimmen von SPD, Grünen und Linken für einen Einwohner*innenantrag, den das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln initiiert hatte. Der Beschluss beauftragt das Bezirksamt unter anderem, sich beim Senat für sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen wie der Sonnenallee oder der Hermannstraße einzusetzen sowie Nebenstraßen fahrradfreundlich umzugestalten. Hier sollen auch bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung geprüft werden. Parkverstöße sollen stärker kon-

trolliert und eine Parkraumbewirtschaftung geprüft werden. Die geplante Fahrradbrücke über den Britzer Zweigkanal soll baldmöglichst gebaut werden. Das Bezirksamt wird laut Antrag außerdem gebeten, mit verschiedenen Maßnahmen öffentlich für das Radfahren zu werben und Dienstfahrräder sowie Pedelecs für seine Mitarbeitenden bereitzustellen. Rund 1200 Neuköllnerinnen und Neuköllner hatten dem Antrag des Netzwerks Fahrradfreundliches Neukölln letztes Jahr ihre Unterschrift gegeben.

Senat hat Mobilitätsgesetz verabschiedet

Im Februar verabschiedete der Senat in zweiter Lesung das Berliner Mobilitätsgesetz. Der Gesetzentwurf wurde nun ans Abgeordnetenhaus übergeben, um dort debattiert und beschlossen zu werden.

Ursprünglich sollte das Mobilitätsgesetz noch 2017 in Kraft treten. Die erste wichtige Hürde im Gesetzgebungsprozess wurde jedoch erst im Dezember 2017 genommen. Kurz vor Weihnachten wurde das Gesetz in erster Lesung im Senat behandelt, um dann – so das übliche Verfahren – zur Stellungnahme an den Rat der Bürgermeister übergeben zu werden. Für die Verspätung sorgten zahlreiche Stellungnahmen seitens verschiedener Verbände, landeseigener Gesellschaften und anderer Senatshäuser, die teilweise eingearbeitet wurden. Einen kritischen Punkt bildet das Streichen des Verbandsklagerechts aus dem Gesetzestext: Dieser Paragraph hätte Verkehrs- und Umweltverbänden wie dem ADFC ermöglicht, die Einhaltung des Mobilitätsgesetzes bei sicherheitsrelevanten Themen vor Gericht einzuklagen. Andere Ergänzungen verbessern wiederum das Gesetz. So verpflichtet sich der Senat im überarbeiteten Gesetz zum Umbau gefährlicher Kreuzungen nicht nur nach Radunfällen, sondern ebenso nach Unfällen mit Fußgängern.

Im Februar wurde das Gesetz schließlich in zweiter Lesung vom Senat beschlossen. Derzeit liegt der Gesetzentwurf im Abgeordnetenhaus zur ersten Lesung, zur Diskussion in den Ausschüssen und zur abschließenden zweiten Lesung. Da die verkehrspolitischen Sprecher der Regierungsfractionen in dem Entstehungsprozess des Mobilitätsgesetzes aktiv mitgearbeitet haben, geht der ADFC von einer zeitnahen Verabschiedung aus. Bereits jetzt wirkt das Mobilitätsgesetz: Etwa bei Planungen geschützter Radstreifen oder der Förderung des Senats von mehr Abstellplätzen – die zumindest ein kleiner Anfang sind. Der ADFC wird den Gesetzgebungsprozess weiter kritisch begleiten.

Fahrradstraße 2.0

Die Linienstraße in Mitte soll weitgehend zu Vorfahrtsstraße werden und eine Markierung erhalten, die ihre Funktion als Fahrradstraße sichtbarer macht. Autos sollen durch Einbahnstraßenregelungen ferngehalten werden. Damit könnte sie Vorbild für andere Fahrradstraßen in Berlin werden. Von NIKOLAS LINCK.



© Axel von Blomberg

Andere deutsche Städte kennzeichnen ihre Fahrradstraßen deutlicher als Berlin. Die Schottenstraße in Konstanz zum Beispiel weist blaue Markierungen auf. Die Linienstraße in Berlin soll einen grünen Streifen bekommen.

Als erste Straße in Berlin wurde die Linienstraße vor 10 Jahren als Fahrradstraße ausgewiesen. Laut Rechtslage sind Autofahrer hier seitdem lediglich zu Gast – doch die Praxis sieht anders aus. Wer öfter auf der Linienstraße fährt, kennt auch den motorisierten Durchgangsverkehr, der das Vorankommen in der schmalen Straße ziemlich mühsam machen kann. Ähnlich sieht es in den meisten anderen Fahrradstraßen Berlins aus. Entweder kennen Autofahrer das Konzept nicht, oder sie ignorieren es. Auch Navigationssysteme sind mitunter ahnungslos und führen durch die Straßen, die Radfahrenden und Anliegern in Kraftfahrzeugen vorbehalten sind. Das Problem ist der Polizei bekannt, doch wie so oft scheitern häufige Kontrollen am Personalmangel. Dabei kann durch einfache Maßnahmen verhindert werden, dass Autofahrer Fahrradstraßen als Schleichwege nutzen – etwa Diagonalsperren aus Pollern oder Einbahnstraßenregelungen.

Letzteres soll nun in der Linienstraße angewendet werden. Die Ausweisung einiger Abschnitte als Einbahnstraße mit »Radfahrer frei«-Regelung soll den Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden, so ein Beschluss

der Bezirksverordnetenversammlung im Dezember 2017. Darüber hinaus soll eine 25 Zentimeter breite grüne Linie – passend zur geplanten grünen Markierung künftiger Radstreifen – die Sonderrechte der Radfahrenden deutlicher machen. Gleichzeitig soll die Straße an fast allen Kreuzungen als Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden, verdeutlicht durch rot markierte Flächen. Bislang werden Radfahrende in Fahrradstraßen durch die – in Nebenstraßen übliche – Rechts-vor-links-Regelung ausgebremst. Die Vorfahrtsregelung über mehrere Kreuzungen wäre ein Novum in Berlin und würde die Qualität der Strecke deutlich erhöhen.

Im Berliner Mobilitätsgesetz soll festgehalten werden, dass ein Leitfaden für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen erarbeitet wird. Denn von denen soll es laut Gesetz bald viel mehr geben. Je nachdem, wie sich die geplanten Maßnahmen in der Linienstraße bewähren, könnte sie Eingang in den Leitfaden finden.



Foto: Michael von Einem

**Kostenloser Ergonomiecheck
auf der Berliner Fahrradschau
23.–25.03. | Station Berlin**

PINION – GETRIEBETECHNIK IN PERFEKTION

Mitarbeiter des schwäbischen Herstellers lassen uns in den Maschinenraum der Zentralgetriebetechnik schauen. Sie demonstrieren hautnah und detailliert die Funktion der unterschiedlichen P- und C-Linien und stehen für Fragen zur Verfügung. Welche PINION-Werkzeuge und Ersatzteile man auf Reisen braucht, erfahren wir im Technik Workshop.

16. März 19.30 Uhr bei velophil.

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

velophil. Sonne in den Speichen

Alt-Moabit 72
10555 Berlin
Telefon 030 399 02 116
team@velophil.de

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



www.velophil.de

Friedrichshain-Kreuzberg beschließt Radverkehrsplan



Seltenes Bild in der Oranienstraße: In einer Schwerpunktaktion rückte letztes Jahr der Abschleppwagen an. Tags darauf waren die Falschparker wieder da – Busgäste und Radfahrende haben das Nachsehen.

© ADFC Berlin

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat im Dezember 2017 beschlossen, in den nächsten Jahren umfangreiche Radverkehrsmaßnahmen umzusetzen. Das bedeutet – zumindest auf dem Papier – eine Trendwende: Bislang wurden wichtige Projekte, welche die BVV bereits beschlossen hatte, vom Bezirksamt nicht umgesetzt. Von NIKOLAS LINCK.

»Mit diesem umfangreichen Radplan sind wir unter den Berliner Bezirken Vorreiter zur Förderung des Radverkehrs. Wir haben zum ersten Mal eine transparente Gesamtübersicht über unsere geplanten Radverkehrsprojekte für mehrere Jahre«, sagt Florian Schmidt, Bezirksstadtrat für Bauen, Planen und Facility Management. Der Bezirk weiß, wo den Radfahrenden der Schuh drückt und verspricht in dem Plan den Umbau unangenehmer und gefährlicher Strecken (siehe Kasten). Viele der Maßnahmen mussten dabei nicht neu erfunden werden – sie waren lange von den bezirklichen Volksvertretern beschlossen, aber im Bezirksamt nie in die Hand genommen worden. Eine Herausforderung zudem, bestehende Regelungen durchzu-

setzen: Das bereits bestehende Halteverbot in der Oranienstraße hindert derzeit noch niemanden, auf beiden Seiten zu parken und damit Radfahrende sowie Busgäste zu gefährlichen Slalomfahrten oder langen Wartezeiten zu zwingen. Neben den großen Bauprojekten verspricht das Bezirksamt mehr Fahrradbügel und

rote Farbmarkierungen an gefährlichen Kreuzungen. Außerdem sollen Projekte der Senatsverwaltung wie Radstreifen auf der Hasenheide, Frankfurter Allee und Stralauer Allee unterstützt werden. Die Zusammenarbeit zwischen Senat und Bezirken sollte zwar eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, hatte aber in der Vergangenheit auch in Kreuzberg oft genug gehakt und für Verzögerungen gesorgt. Für mehr als die Hälfte der insgesamt 49 Maßnahmen, die der Radverkehrsplan beinhaltet, ist neben dem Bezirk auch die Senatsverwaltung zuständig. Wenn hier Uneinigkeit herrscht, bleibt abzuwarten, ob sich die Beteiligten gegenseitig die Schuld zuschieben oder an einem Strang ziehen. Und auch wenn für kaum eines der Vorhaben ein Zeitrahmen angegeben ist: Mit dem Radplan bekennt sich Kreuzberg Schwarz auf Weiß zum Berliner Mobilitätsgesetz und leistet damit mehr als die meisten anderen Bezirke. »Jetzt kommt es darauf an, die Projekte umzusetzen«, kündigt Stadtrat Schmidt an und spricht damit den Menschen in Kreuzberg, die berlinweit am meisten Rad fahren, aus der Seele.

Priorisierte Maßnahmen (in dieser Reihenfolge):

1. Komplettumbau der Oranienstraße
2. Komplettumbau der Petersburger Straße
3. Schaffung eines geschützten Radstreifens auf dem Kottbusser Damm
4. Asphaltierung der Straßen im Boxhagener Kiez
5. Schaffung von Radstreifen in der Zossener Straße (einschließlich des Kreuzungsumbaus Zossener Straße / Bergmannstraße)
6. Schaffung von möglichst geschützten Radstreifen auf den Kanaluferstraßen Tempelhofer Ufer und Hallesches Ufer

»Danke, dass Sie heute Fahrrad fahren!«

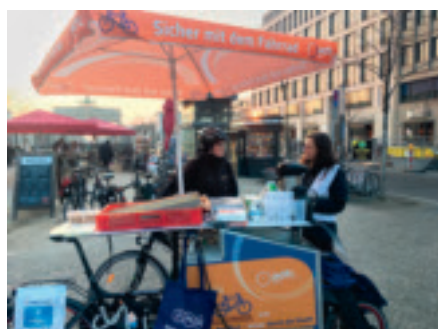


© Alle Fotos: ADFC Berlin

Senat fördert Fahrradparken – Vorschläge gesucht

Der Berliner Senat fördert den Bau von mehr Fahrradabstellanlagen. Bis zum 31. Mai von den Bezirken eingereichte Bauvorhaben werden aus der Landeskasse bezahlt. Bürgerinnen und Bürger können bis dahin an die jeweilige Bezirksverwaltung herantreten und Vorschläge für neue Abstellanlagen einbringen. Vorschläge können auch per E-Mail an fahrradbuegel@senuvk.berlin.de gesendet werden. Gefördert werden Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Straßen und Plätzen sowie Schulen, Kindertagesstätten, Jugend- und Freizeiteinrichtungen, öffentliche Gebäude und Sportstätten. Neben klassischen Fahrradbügeln finanziert das Programm auch überdachte Doppelstockparkanlagen und abschließbare Fahrradboxen.

Sichere Abstellanlagen für Fahrräder sind notwendig, damit mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen. 52 Prozent derjenigen, die bisher nicht mit dem Rad zur Arbeit oder in die Schule fahren, würden dies laut dem Befragungsergebnis des Fahrrad-Monitors tun, wenn sie ihr Rad am Zielort sicher parken könnten. Speziell in Berlin ist Fahrraddiebstahl ein großes Problem: 2016 wurden fast 35.000 Fälle registriert, die Dunkelziffer ist viel höher. Nur 3,5 Prozent der Diebstähle werden aufgeklärt.



Am 9. Februar fand der sechste internationale Winter Bike to Work Day statt. Der kanadisch-finnische Aktionstag will zeigen, dass man im Winter ebenso wie im Sommer mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren kann und vernetzt Ganzjahresradler auf der ganzen Welt. Dass in Berlin viele Menschen auch in der kalten Jahreszeit Rad fahren, zeigt nicht nur ein Blick auf die Straße. Auch die 17 automatischen Zählstellen für den Radverkehr beweisen die ungebrochene Fahrradfreude in der Hauptstadt. Während über die Oberbaumbrücke im Jahresdurchschnitt täglich knapp 10.000 Menschen mit dem Rad fahren, waren es im Januar 2018 noch immer durchschnittlich 5.000 pro Tag. Wenn die Wintersonne besonders funkelte, passierten bis zu 7.500 Radfahrende die im Asphalt eingelassenen druckempfindlichen Sensoren. So viel Motivation muss belohnt werden, dachten sich Aktive des ADFC Berlin und nutzten den internationalen Aktionstag, um sich bei den Radfahrenden dafür zu bedanken, dass sie auch im Winter mit dem Fahrrad pendeln. An zwei Standorten in der Innenstadt bekamen sie heißen Kaffee, Kuchen und Fahrrad-Plätzchen und ein paar warme Worte mit auf ihren Arbeitsweg.



© VELOBerlin

Bereits 2017 fanden einige Veranstaltungen der VELOBerlin auf dem Tempelhofer Flugfeld statt. In diesem Jahr zieht das Festival vollständig auf das Gelände des ehemaligen Flughafens.

Fahrradfestival VELOBerlin 2018: Umzug mit Cargo Bikes

Nach sieben Jahren an der Messe Berlin zieht es das Fahrradfestival VELOBerlin dieses Jahr an den Flughafen Tempelhof. Vom 14. – 15. April 2018 präsentieren über 350 Marken ihre Neuheiten und Trends in zwei atmosphärischen Hangars und dem großen Vorfeld des ehemaligen Flughafengebäudes. Von CHRISTOPH SCHULZ.

»Wir verspüren durch den Umzug einen deutlichen Rückenwind bei den Fahrradherstellern, aber auch in der Fahrradszene«, freut sich VELOBerlin Organisator Robert Burkhardt. So findet die VELOBerlin 2018 mit deutlich mehr Ausstellern, aber auch vielseitigeren Side-Events im überdachten Außenbereich statt: Radpolo, Bike Trial und ein Mountainbike Parcours, aber auch das internationale Fixed Gear Rennen »8bar crit«, ein Rennradrennen und die Zieleinfahrt der Bikepacking Tour »Candy B Graveler« werden in das Fahrradfestival integriert.

Auf die Entwicklungen wurde auch der Organisator des International Cargo Bike Festivals aus den Niederlanden aufmerksam. Mit über 50 Lastenradmarken, diversen Cargo Bike Initiativen aus aller Welt und einem umfangreichen Fach- und Rahmenprogramm findet das weltweit wichtigste Treffen für Hersteller, Anbieter und Fans von Lastenrädern in diesem Jahr im Rahmen der VELOBerlin statt. Ein Schlüsselthema, dem sich auch der ADFC Berlin mit der Präsentation des kostenlosen Lastenrad-Verleihsystems fLotte anschließt.

Der Diskurs um die Zukunft der Fahrradstadt Berlin findet am VELO-Wochenende ein wichtiges Forum: diverse Initiativen von Fahrrad bis Umwelt bilden nebst Senat, Bundesverkehrsministerium und Vertretern verschiedener Verkehrsträger den politischen Fokus des Festivals. Doch nicht nur Information und Diskussion, sondern das Erlebnis steht auf dem Festival im Vordergrund. Ausgiebige Testfahrten, intensive Workshops und gemeinsame Velotouren zum Messegelände auf dem Flughafen Tempelhof laden zu gemeinsamen Fahrraderfahrungen ein.

VELOBerlin 2018. Das Fahrradfestival.

14. – 15. April 2018, Flughafen Tempelhof
Eingang Ost: direkt über Tempelhofer Feld mit großem Fahrradparkplatz
Eingang West: über Tempelhofer Damm, Hangar 6, direkt an der U-Bahnhaltestelle Paradenstraße

Rabatt für ADFC-Mitglieder! Online Tickets für 5 € statt 9 € mit Rabattcode »radverkehr« im Vorverkauf auf www.veloberlin.com

Das Mobilitätsgesetz allein reicht nicht

Deutschland braucht eine Mobilitätswende – das ist seit Jahrzehnten gesellschaftlicher Konsens. Trotzdem ist bislang kaum etwas dafür passiert. Berlin macht mit dem Mobilitätsgesetz nun einen wichtigen Schritt. Doch der kann nur ein Anfang sein. Kommentar von FRANK MASURAT.

Eine Vielzahl an Maßnahmen ist notwendig, damit die Mobilitätswende gelingt: Der Öffentliche Nahverkehr muss weiter ausgebaut werden. Doch bis die positiven Effekte eintreten, wird es sieben bis zehn Jahre dauern. Die Förderung von Elektroautos ist ebenfalls ein wichtiger Schritt, der in seinem Nutzen jedoch überbewertet wird. Selbst wenn in vielen Jahren der E-Antrieb den Verbrennungsmotor verdrängt haben sollte, bleiben die meisten Kfz-induzierten Probleme wie Unfälle, Lärm oder der immense Platzverbrauch bestehen oder verschärfen sich sogar. Der einfachste und schnellste Schritt zu einer lebenswerteren Stadt ist der Ausbau des Radverkehrs. Fünfzig Prozent der Autofahrten in Berlin sind kürzer als fünf Kilometer. Wege, die problemlos mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Das Berliner Mobilitätsgesetz mit dem Radverkehrsteil bildet das gesetzliche Fundament für ein Berlin, in dem alle Menschen sicher, zügig und komfortabel Rad fahren können. Die Erfahrungen aus anderen Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam zeigen, dass damit der Radverkehrsanteil signifikant steigt.

Unser Mobilitätsverhalten beruht auf Gewohnheiten und dem Angebot, das wir vorfinden. Nach mehr als 60 Jahren radikal autogerechter Umgestaltung unserer Städte ist es Zeit für einen Paradigmenwechsel – bei dem wir keine Zeit verlieren dürfen.

Die Mobilitätswende ist komplexer als die Energiewende, weil sie große Verhaltensänderung bei den Menschen voraussetzt.

Um Verhaltensänderungen bei Menschen zu erreichen, sind neben der Kommunikation und Partizipation zwei Dinge (»Push- & Pull-Strategie«) notwendig, die zeitgleich realisiert werden müssen:

- das neue, gewünschte Verhalten muss attraktiv gemacht werden,
- das alte, ungewünschte Verhalten muss unattraktiv gemacht werden.

Die positiven Anreize werden in Berlin gerade mit dem Mobilitätsgesetz geschaffen. Jetzt fehlt noch der politische Mut für die »Push«-Maßnahmen, um die Privilegierung des Autos endlich zu beenden.

Dazu gehören:

- flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit angemessenen Parkgebühren,
- Dieselvorteile streichen,
- Einführung einer City Maut (wie zum Beispiel in London),
- Einführung der blauen Plakette, um absolute Fahrverbote zu vermeiden und die Gesundheit der Stadtbewohner zu schützen,
- Mindestens eine Verzehnfachung der Bußgelder für falsches Parken.

Die Dringlichkeit dieser Maßnahmen muss den Bürgerinnen und Bürgern erklärt werden. Wir brauchen einen öffentlichen Diskurs, in dem klar wird, dass es ein »Weiter so« nicht geben kann, weil uns ansonsten erst der Platz fehlt – und dann die Luft zum Atmen. Das kann unbequem sein, ist aber vor allem ehrlich und notwendig. Berlin hat jetzt die Chance, ernst zu machen und die zaghaft begonnene Mobilitätswende auch wirklich anzupacken.

Dieser Kommentar ist aus einem Beitrag zur Debatte »Zu viele Autos in der Stadt?« auf dem Onlineportal Tagesspiegel Causa. Der vollständige Beitrag ist online unter bit.ly/2Ckymtd

VELO

BERLIN
Das -Festival.
14.-15. April 2018
➤ veloberlin.com

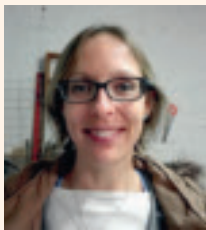
**NEUE LOCATION:
FLUGHAFEN
TEMPELHOF**

Online Tickets ab 1.03. für 5€ statt 9€
mit Rabatt-Code **radverkehr** auf
veloberlin.com

VELOFAHRT – ein Austausch kommt in Fahrt



Fünfzehn französische Kolleginnen und Kollegen besuchten im Oktober 2017 bereits zum zweiten Mal den ADFC Berlin. In einer ereignisreichen Woche diskutierten die Gäste mit rund 30 Aktiven des ADFC, Fahrradaktivisten, Politikern und Interessierten Themen rund ums Fahrrad in Deutschland und Frankreich. Von ANNE WEISE.



»Für uns ist Deutschland ein Fahrradparadies. Wir Franzosen haben den Eindruck, dass wir in Sachen Fahrrad den Deutschen hinterherhinken. In Berlin sind die Radwege breiter und besser sichtbar. Bei uns ist es vor allem in den Innenstädten kompliziert, Rad zu fahren, weil die Fahrradwege teilweise abrupt enden. In Berlin gibt es auch viel Verkehr, aber ich habe trotzdem das Gefühl, dass hier alle Radfahren.«

Nadia, Personalwesen Maison du Vélo

»Wir fühlen uns in Toulouse als Radfahrende nicht wirklich sicher. Oft sind die Radwege mit den Busfahrstreifen geteilt, die uns mit gefährlichen Manövern überholen. Autos fahren gefährlich eng auf oder schneiden uns. Das macht uns verwundbar auf der Straße. Was uns in Frankreich und Toulouse fehlt sind Radverkehrsanlagen, wie ich sie in Berlin gesehen habe. Mich hat der Kreisverkehr am Moritzplatz sehr beeindruckt: Radfahrende haben viel Platz und sogar Vorrang.«

Angélique, Aktive Maison du Vélo



»In Toulouse und anderen französischen Städten sind die Straßen eng. Verschiedene Konzepte werden hier gerade ausprobiert, um Verkehrsflächen gerechter zu verteilen: Autofahrende, Radfahrende und zu Fuß Gehende müssen sich den Platz teilen. Das stellt Toulouse vor die Herausforderung eine Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, die der wachsenden Stadt mit steigendem Rad- als auch motorisiertem Individualverkehr gerecht wird. Das Berliner Mobilitätsgesetz scheint diesen Spagat der verschiedenen Anforderungen zu meistern. Wir hoffen, noch mehr von Berlin lernen zu können.

Guillaume, Vorstand Maison du Vélo

»Ich fand es spannend, wie vielschichtig die Maison du Vélo aufgebaut ist. Das Lernen voneinander fand ich in dem Austausch besonders interessant, gerade in Bereichen, mit denen wir uns bisher gar nicht beschäftigen, etwa Schulklassenfahrten per Rad. Das erlaubt uns, Fahrrad im Kontext Schule noch einmal ganz neu zu denken.«

Britta, Projektkoordinatorin KidBike e.V.

»In Berlin fahren wirklich viele Menschen Fahrrad! Das wünschen wir uns auch für Toulouse, aber von dieser Vision sind wir noch weit entfernt! Wir fragen uns, wie wir Fahrradfahren für alle Menschen attraktiv machen können«, erzählt Guillaume Crouau, Mitglied des Vorstands der »Maison du Vélo Toulouse« (übers. Haus des Fahrrades) nach einer gemeinsamen Besichtigungstour der Radwege Berlins. Dies ist eine der Kernfragen, um die sich das Projekt »Velofahrt« dreht. Ähnlich wie der ADFC arbeiten auch Guillaume und ihre französischen Kollegen in der NRO aus Toulouse an den Themen Mobilität, Infrastruktur oder Verkehrserziehung – und wollen wissen, was in Berlin in diesen Bereichen passiert.

Der Verein KidBike e.V., dritter Partner in dem einwöchigen Austausch, betreut mehrere Fahrradwerkstätten für Mädchen und junge Frauen und unterstützt Kinder und Jugendliche sowie geflüchtete Menschen in Tempelhof und Kreuzberg. Neben dem Austausch über Verkehrskonzepte standen daher Besuche in den Werkstätten von Kidbike e.V. auf dem Programm.

Der nächste Teil der Vélofahrt befindet sich bereits in Planung und wird unter Vorbehalt vom 20.10. – 27.10.2018 in Toulouse, Frankreich stattfinden. Acht Plätze werden voraussichtlich über das Programm Erasmus+ und das Deutsch-Französische Jugendwerk gefördert. Anmeldung und nähere Informationen zum vorläufigen Programm bei: anne.weise@adfc-berlin.de



KidBike e.V.

OFAJ
DFJW

Arbeitskreis Soundbike

Ob für Partys, Demos oder zum Chillen im Park – mit einem Soundbike ist Musik dabei!

Der Arbeitskreis Soundbike baut gemeinsam eine mobile Musikanlage für Lastenräder. Nachdem wir einige Ideen ausgearbeitet, diskutiert und verworfen haben, steht das Konzept fest. Jetzt wartet eine spannende Planung und ein Bauworkshop auf uns. Weiterhin freuen wir uns über engagierte Unterstützung.

Die Termine der nächsten Treffen finden sich online unter bit.ly/soundbike

Für Infos und Fragen schreibe eine E-Mail an: benedikt.rein@adfc-berlin.de

Neu ab März: Frauentag in der ADFC-Selbsthilfwerkstatt!

Ab sofort gibt es immer montags Woman-Power in der ADFC-Selbsthilfwerkstatt! Von 17 bis 20 Uhr schrauben Frauen für Frauen. Bisher sind wir ein vierköpfiges ehrenamtliches Schrauberinnen-Team und suchen noch weitere Unterstützung. Wer Lust hat mitzumachen, kommt gerne einfach mal zu einem Termin vorbei oder ihr meldet euch bei anne.weise@adfc-berlin.de!

Wann: Montags 17–20 Uhr

Wo: ADFC-Selbsthilfwerkstatt, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin

Termine

10. März | KickOff-Event der fLotte
mehr Infos unter www.flotte-berlin.de

23. – 25. März | Berliner Fahrradschau
Station Berlin

24. März | Mitgliederversammlung des ADFC Berlin
13 Uhr (Einlass ab 12:30 Uhr),
Tempodrom Berlin

5. April | ADFC RadForum
19 Uhr, Landesgeschäftsstelle
Brunnenstraße 28

14. – 15. April | VELOBerlin
ehemaliger Flughafen Tempelhof

21. April | Mitgliederversammlung des ADFC Brandenburg
13 Uhr, Urania Potsdam

1. Mai | Platz nehmen: Fahrradkorso für (Flächen-) Gerechtigkeit mit dem DGB
10 Uhr, Henriette-Hertz-Platz/Ecke
Spandauer Straße

3. Mai | ADFC RadForum
19 Uhr, Landesgeschäftsstelle
Brunnenstraße 28

16. Mai | Ride of Silence
19 Uhr, Brandenburger Tor



Seit über 30 Jahren Qualität
und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14 Telefon 6 91 85 90
10967 Berlin

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

LUST AUF BEWEGUNG

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

1. 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. Di im Monat, 19:30 Uhr, im Restaurant »Alte Welt«,
Wissmannstraße 44, 12049 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, **Gisela Meiners-Michalke**,
gisela.meiners@adfc-berlin.de

Treptow-Köpenick

2. Do im Monat, 19:30 Uhr, »Villa Offensiv«, Hassel-
werder Str. 38-40, 12439 Berlin, Nähe S-Bhf. Schöne-
weide, **Matthias Gibtnier**, 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**

»Lastenräder zum Alltag machen«

Lastenräder für alle: Seit Januar stehen fünf Transportvelos zur kostenlosen Ausleihe in Berlin bereit. Dem Team hinter dem ADFC-Projekt »fLotte« geht es um weit mehr, als nur ihre Leidenschaft zu teilen. Sie wollen das Lastenrad als Alternative zum Auto erlebbar machen – damit es zum festen Bestandteil in jedem Kiez wird. Birthe Juist und Thomas Büermann vom fLotte-Team erzählen im Interview mit NIKOLAS LINCK über die Entstehung und die Zukunftspläne des Projekts.



Bilden zusammen mit anderen das fLotte-Team: Michael, Birthe, Uwe, Michael, Thomas und Susanne mit den Lastenrädern Lotte, Luise und Lukas (v. l.)

Was ist die fLotte – und wie kam es zu dem Namen?

Birthe: fLotte ist ein ehrenamtliches Projekt des ADFC Berlin, das sich der alternativen Mobilität verschrieben hat. Über die Online-Plattform flotte-berlin.de können die Lastenräder der fLotte und ihrer Partner an verschiedenen Standorten kostenlos ausgeliehen werden. Natürlich kann fLotte mit ihren begrenzten Mitteln im großen Berlin nicht flächendeckend präsent sein. Deshalb kooperieren wir mit vielen Projekten, Initiativen und Gewerbetreibenden und unterstützen sie dabei, Lastenräder zu beschaffen und in ihrem Kiez zur Ausleihe bereit zu stellen.

Thomas: Der Name sagt uns, dass es viele Räder werden sollen – eine ganze Flotte. Und wer schon einmal eines unserer Räder Probe gefahren ist, weiß auch wie flott die werden können ... (lacht).

Was ist eure Motivation dahinter?

Thomas: Wir wollen den Menschen zeigen, dass man für Wochenendeinkauf und Kindergarten-Shuttle keineswegs ein Auto braucht, sondern die Alltagstransporte mit dem Lastenrad sicher, schnell und zuverlässig erledigen kann. So trägt fLotte dazu bei, die Zahl der Autofahrten zu reduzieren und das Lastenrad für immer mehr Menschen zur Normalität zu machen.

Birthe: Viele Menschen saßen ja noch nie auf einem Lastenrad. Wir schaffen die Möglichkeit, das mal auszuprobieren, und zwar kostenlos.

Was ist bisher passiert?

Thomas: Seit Juni 2017 treffen wir uns in einem munteren Team von Fahrradbegeisterten, um Freie Lastenräder in Berlin zur Realität werden zu lassen. Im Verlauf der letzten sieben Monate haben wir gemeinsam geplant, gestritten und gelacht. Erstes sichtbares Resultat dieser Arbeit war dann am 6. Januar der Start des Testlaufs, der uns erlaubt hat, die Prozesse und Abläufe zu beobachten und zu verbessern, bevor es jetzt im Frühjahr richtig losgeht.

Wie seid ihr auf diese Idee gekommen?

Birthe: Das Konzept der Freien Lastenräder ist ja nicht neu – in vielen Städten Deutschlands gibt es bereits welche. Wir sehen uns da als Teil einer Bewegung und konnten uns von vielen anderen Projekten inspirieren lassen, etwa in Wien.

Thomas: Leuchtende Vorbilder waren für uns Kasimir und Hannah, die freien Lastenradinitiativen in Köln und Hannover. Wir stehen auf ihren Schultern und ihren Erfahrungen.

Wie viele Lastenräder gibt es derzeit – und wie kann ich sie buchen?

Birthe: Die aktuelle fLotte besteht aus drei Lastenrädern des ADFC, Lotte, Luise und Lukas und zwei Rädern des KungerKiez e. V., Walter und Inge. Wir bieten unterschiedliche Lastenradmodelle an, damit die Vielfalt der Lastenmobilität erfahren und ausprobiert werden kann. Zu buchen sind die fLotten Lastenräder

über fLotte-berlin.de. Nach einer kurzen Registrierung kann dort ein Rad reserviert werden. Man erhält dann per Email einen Code, mit dem man sich am Standort des fLotten Lastenrads identifizieren kann. Nötig für die Ausleihe ist ein Personalausweis oder eine Meldebescheinigung. Ein fLottes Lastenrad kann für ein bis drei Tage gebucht werden, eine kürzere Ausleihe ist technisch noch nicht möglich.



Wie geht es weiter?

Thomas: Die fLotte will wachsen – unsere Vision ist, Lastenräder in Berlin zum Alltag zu machen. Dabei beschreiten wir zwei Wege: zum einen integrieren wir bereits bestehende Lastenräder in Berlin in unsere fLotte, wie zum Beispiel die Räder des Kunkerkiezes. Wir befinden uns in Gesprächen mit verschiedenen anderen Initiativen und gehen davon aus, dass wir bald mehr Lastenräder über unsere Plattform zur Verfügung stellen können, damit sie möglichst vielen Menschen zugänglich werden. Der andere Weg ist die Anschaffung von weiteren eigenen Lastenrädern. Hier sind Spenden das zentrale Stichwort. Wir planen Crowdfunding-Aktionen, die ein bestimmtes Kiezumfeld aktivieren und so auch den Zusammenhalt im Kiez durch ein gemeinsam finanziertes Lastenrad stärken.

Wer kann bei euch mitmachen?

Birthe: Das fLotte-Team freut sich über Zuwachs: wir sind eine bunte Gruppe und alle Talente sind willkommen. Außerdem suchen wir noch Leute, die sich als Patinnen oder Paten um Lotte, Lukas und Luise kümmern möchten.

Am 10. März startet die fLotte ganz offiziell mit einem kleinen Event auf dem Tempelhofer Feld. Alle Infos und Ausleihe unter www.flotte-berlin.de, fLotte Neuigkeiten auf twitter.com/fLotteBerlin und facebook.com/fLotteBerlin



Lotte, das erste und namensgebende Lastenrad der fLotte, ist ein Bakfiets CargoTrike Classic Narrow. Mit der 8-Gang-Nabenschaltung und kräftigen hydraulischen Bremsen ist sie zügig und sicher unterwegs. In der großen Kiste warten zwei klappbare Sitzbänke auf bis zu vier Kinder. Die Kiste verträgt bis zu 100 kg Zuladung und der Gepäckträger verkraftet weitere 50 kg. Zu Lottes ersten Einsätzen gehörte die Rettung dieses Gemüses, das schon für den Abfall bestimmt war. Die begeisterte Fahrer*in meldete sich per Mail: »So viel konnten wir noch nie transportieren!«



Gemeinsam rollt es besser – Thomas hat das Projekt initiiert und koordiniert das Team, Birthe ist für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig.



Das fLotte-Team bei der Testfahrt.

Mit dem Rad auf Streife

Radfahrer in Uniform sind rund um Brandenburger Tor, Kanzleramt oder Großen Tiergarten schon seit mehr als drei Jahren ein gewohnter Anblick. Doch wo bislang nur die Fahrradstaffel der Polizei ihre Runden drehte, fahren nun auch Mitarbeiter des Ordnungsamtes Mitte auf dem Velo Streife. Text und Fotos von CLAUDIA LIPPERT.

Janine S. hat ihr Trekkingrad aus dem Fahrradkeller geholt, vorm hinteren Eingang des Rathauses Mitte an der Karl-Marx-Allee wartet bereits ihr Kollege Martin M. mit seinem schwarzen »Cube«. Janine kontrolliert noch einmal den Inhalt ihrer Tasche auf dem Gepäckträger. Schreibmappe, Erste-Hilfe-Set, Maßband, Schutzhandschuhe, alles da. Neben das mobile Datenerfassungsgerät, mit dem sie »Knöllchen« ausdrucken kann, passt noch die kleine Flasche Wasser. Es kann losgehen, signalisiert die 29-Jährige ihrem Kollegen mit dem Daumen nach oben. Die beiden sind zwei von derzeit sechs Mitarbeitern des allgemeinen Ordnungsdienstes in Mitte, die seit Oktober 2017 per Velo auf Streife gehen. Ihren vollständigen Namen möchten sie nicht nennen. Als Ordnungsamtsmitarbeiter hätten sie keinen leichten Stand, würden angepöbelt, beleidigt. Obwohl die Akzeptanz bei den Bürgern deutlich gestiegen sei, seit sie auf dem Fahrrad unterwegs seien, sagt Martin M. »Von Radfahrern, aber auch von Fußgängern haben wir schon viel positives Feedback bekommen«, betont er. »Nur von Lieferanten nicht, wenn die mal wieder Radstreifen zugeparkt haben«, fügt Janine hinzu.

»Von Radfahrern, aber auch von Fußgängern haben wir schon viel positives Feedback bekommen.«
Ordnungsamtsmitarbeiterin Janine S.

Die Karl-Marx-Allee entlang radeln die beiden Beamten zum Alexanderplatz. Janine weist ihren Kollegen auf die Fußgänger neben den Tramgleisen hin, fährt auf die Gruppe zu. Freundlich erklärt sie den Leuten, mit ihrem Stadtplan in der Hand ganz offensichtlich Touristen, dass sie auf dem Radweg entlangspazieren. Ein älterer Mann entschuldigt sich, die Gruppe macht den Weg frei. Nicht immer geht das Zusammentreffen von Bürgern und Kiezstreife so nett vonstatten. Wenn auf dem Alex



Die Ordnung auf zwei Rädern: Nicht nur in Mitte, sondern auch in Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau sind Mitarbeiter des Ordnungsamtes auf Fahrrädern unterwegs.

mal wieder aggressiv gebettelt wird, werden die beiden von den Übeltätern schon mal heftig beschimpft. »Mit den Rädern sind wir ganz schnell dort, wo die Bettler uns nicht erwarten«, sagt Janine. Sie erinnert sich genau, wie es war, als sie noch zu Fuß dort Streife lief: »Ein Pfiff – und keiner machte mehr irgendetwas.«

Fluchtversuch zwecklos

In den Sommermonaten hätten sie auf dem Alex viel mit Alkohol trinkenden und rauchenden Kindern zu tun. »Wir sind zuständig für die Gefahrenabwehr«, sagt Janine. Nicht nur im Straßenverkehr, macht sie deutlich. »Zu den Aufgaben des allgemeinen Ordnungsdienstes gehört auch der Jugendschutz«, erklärt der 49-jährige Martin. Mit Beginn der Grillsaison werden er und seine Kollegen wieder verstärkt durch den Monbijoupark oder den Gro-

ßen Tiergarten radeln. Es habe lange genug gedauert, dass Grillverbot dort durchzusetzen. »Mit dem Rad können meine Mitarbeiter den Tiergarten in einer Schicht viermal durchqueren, zu Fuß gerade einmal«, hat Ronald Mikkeleitis, Leiter des Außendienstes beim Ordnungsamt Mitte, erzählt, bevor wir losgeradelt sind. Hundehalter würden nicht mehr versuchen, mit ihrem nicht angeleinten Tier vor den Ordnungskräften zu fliehen. »Die wissen, dass es nichts bringt abzuhaufen, wenn unsere Leute kräftig in die Pedale treten«, so der Oberamtsrat, der sich seit Jahren eine Radstaffel gewünscht hatte.

Neuer Blickwinkel

Die Aufgaben der radelnden Mitarbeiter seien die gleichen wie die der Streifen, die zu Fuß oder im Elektroauto unterwegs sind. »Aber de facto ist es mehr Verkehrsüberwachung«, sagt Mikkeleitis, weil die Fahrradstreife die Verkehrssituation besser übersehen könne. »Zugeparkte Zebrastrassen oder Radwege nehmen die Kollegen vom Rad aus viel eher wahr.« Nach der ersten Streifentour sei ein Kollege der Velostaffel zu ihm gekommen und habe gesagt: »Chef, das ist ein völlig neuer

»Bei der Erprobung durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat sich gezeigt, dass sie durch die Fahrräder gerade in der stark verkehrsbelasteten Innenstadt besonders schnell und wendig sind. Außerdem können sie die Verkehrssituationen besser aus der Perspektive von Radfahrenden beurteilen und Missstände entdecken, die vom Auto aus schwer zu erkennen sind.«

Mittes Bezirksbürgermeister
Stephan von Dassel (Grüne)

gersteig fuhr. »Wir werden von Autofahrern ja teilweise genauso übersehen wie andere Radler auch«, sagt Janine.

Manchmal bitten Autofahrer die radelnden Ordnungskräfte aber auch um Hilfe. »Wir haben keine Türen, die uns abschotten von den Bürgern – die Leute rufen uns einfach etwas zu«, erzählt Janine. So wie der Autofahrer, der auf der Torstraße eingeparkt ist, wo Janine und Martin mittlerweile unterwegs sind. »Ord 1 125 ruft Leitstelle«, spricht Martin in das Push-to-talk-Gerät, das er an seiner Jacke zwischen Schulter und Brust befestigt hat. Die Ab-

sie gesehen habe, wie die Radstaffel ihren Wagen umrundete, sei sie mit erhobenen Händen auf die Ordnungskräfte zugelaufen. »Nicht aus Angst vor uns«, sagt Janine und lacht, »sondern weil sie sich gerade ihre Nägel machen ließ«. Die Frau habe gemeint, in einer Stunde sei ihre Maniküre beendet. So lange müsse das Auto stehen bleiben, sonst sei die Nagelmodellage für die Katz gewesen. Schließlich sei sie doch weggefahren, laut fluchend. »Die 30 Euro Verwarnungsgeld muss sie trotzdem zahlen«, sagt Janine, die sich manchmal darüber ärgert, wenn sie und ihre Kollegen nur als »Knöllchenschreiber« gesehen werden. »Wir leisten Dienst für die Bürger.« Denen werden demnächst noch öfter radelnde Kiezstreifen begegnen: In Kürze sollen fürs Ordnungsamt Mitte vier weitere Fahrräder angeschafft werden.

Wenn Janine und Martin heute nach der Schicht – sie wollen jetzt noch Unter den Linden entlang und über den Gendarmenmarkt – ihre Räder wieder in den Rathaus-Keller bringen, werden sie 30 bis 35 Kilometer auf dem Zähler haben. »X-maliges Auf- und Absteigen inklusive«, sagt Martin. Der Besuch im Fitnessstudio ist da wohl entbehrlich.



Mit dem Fahrrad sind die Mitarbeiter des Ordnungsamts oft schneller am Ziel als mit dem Auto.

Blickwinkel. Man bewertet Gefahren vom Rad aus ganz anders als vom Auto aus.« Von der »Radgemeinde« werde die Staffel gut angenommen. »Wenn ich vom Rad aus einen Radfahrer anspreche, der auf dem Bürgersteig fährt, habe ich viel weniger Diskussionen als früher«, ist Janines Erfahrung. Man begegne sich auf Augenhöhe. Die meisten Radler seien einsichtig, wenn sie sich falsch verhalten hätten. Aber auch die Leute der Staffel verstehen eher, warum ein Radfahrer an einer unübersichtlichen Kreuzung lieber über den Bür-

frage ergibt, dass der Halter nicht in der Nähe wohnt. In dem Fall hätte er bei ihm klingeln und das Problem vielleicht schnell lösen können. So aber gibt es kein Pardon. Der Umsetzwagen wird gerufen.

Weitere Radstreifen geplant

Um die 200 Euro kostet das Abschleppen. Ein stolzes Sümmchen, das die Frau im Wedding wohl geschockt habe, mit der sich die Radstreife vor ein paar Tagen auseinandersetzen musste. »Die parkte in der Badstraße auf dem Schutzstreifen.« Als

Radelnde Ordnungskräfte auch in anderen Bezirken

Mitte ist nicht der einzige Bezirk, in dessen Ordnungsamt es eine Radstaffel gibt: Seit 2007 radeln von Ende März bis Ende Oktober bereits Ordnungskräfte in Charlottenburg-Wilmersdorf durch die Straßen. Die Fahrradstreife habe sich zu einem festen Bestandteil im Außendienst entwickelt. Und werde aufgrund der guten Erfahrungen auch in Zukunft beibehalten, so Stadtrat Arne Herz (CDU). Die Nähe zu den Bürgern sei größer, auch würden Verkehrssituationen »stärker aus der Perspektive von Radfahrenden beurteilt«, sagt Herz, der einen möglichen Ausbau prüfen will.

Auch im Spandauer Ordnungsamt gibt es seit vorigem Jahr sechs Dienstfahrräder. Allerdings existiert hier keine feste Radstaffel, »sondern die Räder können auf freiwilliger Basis von allen Kollegen im Außendienst genutzt werden«, sagt Amtsleiterin Elke Gassert. Es gebe einen großen Kreis an Kollegen, die gerne damit fahren«. Insbesondere, wenn sie in Ecken unterwegs seien, in denen die Straßen regelmäßig verstaubt seien.



© alle Fotos diese Seite und Folgeserie: Malke Berndt

Auf kaum eine schönere Art lässt sich Berlin entdecken als mit dem Fahrrad. Dafür müssen touristische Radrouten zentral geplant und gefördert werden, fordert der ADFC Berlin.

Berlin umweltfreundlich entdecken – Radtourismus fördern!

Fahrradtourismus boomt in Deutschland und zahlreiche beliebte Radfernwege verlaufen durch Berlin. Doch die Wege sind in schlechtem Zustand, eine zentrale Stelle für Pflege, Planung und Vermarktung fehlt. Der Senat versäumt, Reisen und Sightseeing mit dem Fahrrad ausreichend zu fördern – und verspielt damit das ökologische und wirtschaftliche Potenzial des Radtourismus. Der ADFC Berlin stellt nun konkrete Forderungen an den Senat, um den Besuch der Stadt mit dem Fahrrad attraktiver zu machen. VON NIKOLAS LINCK.

Immer mehr Menschen in Berlin fahren Fahrrad – nicht nur im Alltag. Touristen auf Leihrädern und kleine Pulk von Fahrrad-Stadtführungen gehören ebenso zum Stadtbild wie voll gepackte Radreisende, auf ihrem Weg durch die Hauptstadt. Die Vorteile eines attraktiven und gut ausgebauten touristischen Radwegenetzes liegen auf der Hand. Es lädt Besucher ein, die



In Rudow verderben Wurzelaufbrüche jeden Spaß am Mauerweg

Stadt umweltfreundlich zu erkunden und stärkt einen nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismus. Statt sich nur in wenigen Innenstadtbereichen aufzuhalten, die allein vom Tourismus profitieren, können Besucher einfacher Außenbezirke und Umland entdecken – ganz ohne Mietauto. Treptow-Köpenick und Steglitz-Zehlendorf haben längst erkannt, dass sie genug zu bieten haben und die große Anziehungskraft der Hauptstadt nutzen können. Sie haben bereits eigene, bezirkliche Radtourismuskonzepte entwickelt. Zudem liegt Radfahren in Metropolen im Trend. Mit dem geplanten Mobilitätsgesetz will Berlin sich zur Fahrradstadt mausern. Ähnlich wie Kopenhagen könnte Berlin das Image als Fahrradmetropole für touristisches Marketing nutzen – und beim Thema nachhaltige Mobilität seinen Besuchern eine Botschaft mitgeben. Doch touristische Radwege bieten nicht nur für Gäste die Möglichkeit, die Stadt zu entdecken – auch Ortsansässige können sie nutzen, ob in ihrer Freizeit oder um im Grünen zur Arbeit zu pendeln. So kurbelt touristische Radinfrastruktur nicht nur die Wirtschaft an, sondern schafft mehr Lebensqualität für alle.

Nicht überall sind Radfernwege in Berlin so breit und gut ausgebaut wie dieser Abschnitt des Mauerradwegs in Neukölln



Neun offizielle Radfernwege verlaufen bereits durch die Hauptstadt, starten oder enden hier. Doch die Qualität der Infrastruktur ist vielerorts desaströs. Der Berliner Mauerradweg als radtouristisches Aushängeschild erfüllt keinerlei Qualitätsstandards, Radfernwege wie Spreeradweg oder R1 weisen gravierende Mängel auf – ein klarer Wettbewerbsnachteil für die Tourismusdestination Berlin. Anders als viele andere Orte in Deutschland hat die Hauptstadt den Fahrradtourismus bislang kaum auf dem Radar. Es fehlt an professioneller Steuerung und ganzheitlicher Entwicklung seitens des Senats oder der zuständigen Tourismusorganisation visitBerlin. Eine Chance auf Änderung bot kürzlich das neu erarbeitete Tourismuskonzept 2018+, das die Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe im Januar veröffentlichte. Das Ziel: ein nachhaltiger, stadtverträglicher Tourismus für Berlin. Doch in den Vorgesprächen wurde kaum ein Vorschlag des ADFC angenommen. Radtourismus spielt letztlich in dem Papier kaum eine Rolle und wird lediglich in zwei Maßnahmen erwähnt. So soll das radtouristische Angebot in der Hauptstadt mit der Aufwertung des Mauerradweges und der Schaffung ergänzender Infrastruktur wie Schließanlagen und Haltepunkten verbessert werden – ein Anfang, aber lange nicht genug, findet Maike Berndt, Fachreferentin für Tourismus beim ADFC Berlin: »Andere Städte haben das längst verstanden, doch Berlin macht in seinem neuen Konzept kaum Fortschritte«, kritisiert die Diplom-Geografin und langjährige Tourismus-Beraterin. Gemeinsam mit anderen Ehrenamtlichen des ADFC-Arbeitskreises Tourismus hat sie eine Reihe von Forderungen an den Senat erarbeitet:

1) Radtourismus in Berlin braucht Koordinierung und Abstimmung

Für einen erfolgreichen Radtourismus müssen Verantwortliche in den Bereichen Tourismus und Verkehr zusammenarbeiten und sich abstimmen. Eine zentrale Koordinierungsstelle muss radtouristische Anliegen bündeln und fester Ansprechpartner für alle berlinweiten Fragen zum Radtourismus sein. Außerdem muss für länderübergreifende Projekte die Zusammenarbeit mit Brandenburg gestärkt werden.

2) Radtourismus in Berlin braucht wettbewerbsfähige Produkte und Infrastruktur

Touristische Radwege und die begleitende Infrastruktur entlang der Routen müssen besser ausgebaut, gepflegt und instandgehalten werden. Darüber hinaus fehlen aus touristischer Sicht attraktive Rundtouren durch Berlin und seine 12 Bezirke. Ein bezirksübergreifendes radtouristisches Gesamtkonzept ist notwendig, das attraktive Routen festlegt, bestehende Lücken und Mängel identifiziert und behebt und touristische Angebote entlang der Radrouten einschließt.

3) Radtourismus in Berlin braucht professionelles Marketing

Erfolgreicher Radtourismus muss entsprechend beworben und vermarktet werden. Dafür braucht es klare Zuständigkeiten und Ressourcen für ein berlinweites Marketing, die bisher auf Landesebene nirgends vorhanden sind. Der ADFC Berlin fordert ein zentrales Marketingbudget für den Radtourismus in Berlin.

Den vollständigen Forderungskatalog des ADFC Berlin zu Radtourismus finden Sie online unter bit.ly/radtourismus.

Kleine Brücke mit großer Wirkung: Kein Plan in Pankow

Im Sommer 2018 droht eine 18-monatige Vollsperrung der Pankower Königsteinbrücke über die A 114. Obwohl sie eine wichtige Verbindung für Alltagsradler wie auch Radreisende und Ausflügler ist, fehlt bislang eine akzeptable Umleitung. Der Fall zeigt nicht nur, wie Radfahrende bei Baustellenplanungen immer wieder das Nachsehen haben, sondern auch, wie gleichgültig der Verkehrsverwaltung touristische Radrouten sind. VON SUSANNE JÄGER.

Autobahn und Bahngleise zerschneiden den Norden Pankows in zahlreiche Inseln. Brücken und Unterführungen sind deshalb von zentraler Bedeutung für die Nahmobilität innerhalb des Bezirks. Die Königsteinbrücke verbindet die Ortsteile Französisch-Buchholz und Karow für Fußgänger und Radfahrende. Gleichzeitig gibt es für den Radverkehr von und nach Buch und Bernau fast nur den touristischen Fernradweg »Berlin-Usedom«, der ebenfalls über die Brücke führt. Auch die halb fertige Radialroute 6 des »Fahrradroutenhauptnetzes« vom Schloßplatz nach Buch/Bernau soll über diesen Fernradweg verlaufen und dient als Nord-Süd-Verbindung.

Schul- und Arbeitsweg blockiert

Eine kleine Brücke mit großer Bedeutung, etwa für die Schüler des Robert-Havemann-Gymnasiums in Karow, von denen viele die Brücke für den täglichen Schulweg nutzen. Oder für die 3.000 Angestellten des Campus Buch und den noch einmal so vielen Menschen am benachbarten Klinikstandort, von denen viele täglich mit dem Fahrrad die Königsteinbrücke passieren, wie Campus-Mitarbeiterin Marion Rösch weiß. Bei der Aktion »Wer radelt am meisten« belegte der Campus Buch 2016 den ersten, 2017 den dritten Platz. »Dieses Jahr können wir den Wettbewerb wohl vergessen«, sagt Rösch mit Blick auf die geplante Sperrung. Der Campus setzt stark auf aktive Mobilität. Trotz der Lage am Stadtrand kommen nur ca. 20 % der Beschäftigten mit dem Auto, die Übrigen nutzen den ÖPNV, das Fahrrad oder eine Kombination aus beidem. Dr. Kathleen Anders arbeitet am Max-Delbrück-Centrum für Molekulare Medizin auf dem Forschungscampus und ist schon vor Jahren aufs



© Marion Rösch

Über diese Umleitung sollen nicht nur Radfahrende auf dem Weg zur Schule oder Arbeit geführt werden, sondern auch die vielen Radtouristen auf dem Berlin-Usedom-Radweg.

Fahrrad umgestiegen, »um nicht mehr von Bus und Bahnen abhängig zu sein«. Für sie und viele ihrer Kollegen würde eine Sperrung den täglichen Arbeitsweg blockieren. »Hier muss dringend eine Ersatzlösung gefunden werden, denn auch die S-Bahn hat neue Baumaßnahmen angekündigt«, mahnt die Wissenschaftlerin. Auch Dr. Stefanie Herda, Wissenschaftlerin am benachbarten Experimental and Clinical Research Center (ECRC), will nicht anderthalb Jahre auf ihr Fahrrad verzichten: »Der Pankeradweg ist für mich eine wichtige Alternativroute zu den vollen Straßen und zum oft unterbrochenen öffentlichen Nahverkehr«. Letzteres wird ausgerechnet während der geplanten Sperrung akut sein: S- und Regionalbahn haben für mehrere Wochen Schienenersatzverkehr angekündigt.



© Stefanie Herda

Zu Fuß und mit dem Fahrrad ist die Königsteinbrücke in Pankow für viele Menschen eine wichtige Verbindung.

Umleitung über Treppen und Kopfsteinpflaster

Die vorgesehene Umleitung soll über den knapp einen Kilometer weiter südlich gelegenen Hebammensteig und die gleichnamige Fußgängerbrücke führen. Sie verfügt über eine Treppe mit Schieberinne und ist daher mit einem normalen Fahrrad beschwerlich, mit Lastenrad oder Anhänger aber gar nicht benutzbar. Auch die weitere Umleitungsstrecke östlich der A 114 ist dank grobem Kopfsteinpflaster für Radfahrende ein Graus – den Berlin auch Touristen auf dem Berlin-Usedom-Radweg zumuten will. Auf dem sind jährlich rund 15.000 Radtouristen unterwegs, was ihn zu einem der wichtigsten Radfernwege in Berlin und Brandenburg macht. Die derzeitige Planung ist deshalb für Maike Berndt, Fachreferentin für Tourismus beim ADFC Berlin, vollkommen unverständlich: »Die Umleitung würde Radreisende praktisch zwingen, ihre Tour erst außerhalb der Stadtgrenze zu starten. Das bedeutet für Berlin nicht nur Umsatzeinbußen, sondern auch einen gewaltigen Imageschaden«, so die Tourismusberaterin.

Alternativen gesucht

Für den ADFC Berlin wäre die vorgeschlagene Strecke über den Hebammensteig nur dann akzeptabel, wenn die Treppe durch eine Rampe ergänzt würde, die sie auch für mehrspurige Fahrräder benutz-



Quelle: openstreetmap.org

Verlauf des Berlin-Usedom-Radweges in Berlin-Blankenburg (lila) und die geplante Umleitungsstrecke (rot).

bar machte. Zusätzlich müsste die weitere Strecke teilweise asphaltiert oder mindestens die Fugen des Kopfsteinpflasters ausgegossen werden. Die unbestritten beste Lösung wäre eine Behelfsbrücke während der Bauzeit, die eine Vollsperrung verhindert. So eine Maßnahme ist zwar kostspielig, aber für den Autoverkehr auf der weiter nördlich liegenden Bucher Straße vorgesehen. Für den Fuß- und Radverkehr keine, der für Umwege viel empfindlicher ist, scheint sie keine Option. Ob-

wohl die Verkehrsverwaltung laut Koalitionsvertrag den umweltfreundlichen Verkehr fördern soll, scheinen die Prioritäten noch klar beim Auto zu liegen. Wie sie auch aussehen mag – eine bessere Lösung für Radfahrende muss her, bevor die Baumaßnahmen in einigen Monaten beginnen. Alles andere wäre für touristische als auch Alltagsradler eine Ohrfeige – und stünde weder der Stadt noch dem Bezirk gut zu Gesicht.

Anzeigen



Buchen, einsteigen, losfahren.
So einfach funktioniert CarSharing mit cambio. Die verlässliche und günstige Mobilität für alle, die kein eigenes Auto brauchen oder wollen.

www.cambio-CarSharing.de/berlin
Telefon 030-912 067 91

CarSharing. Soviel Auto macht Sinn.



RAD-SPANNEREI.de/blog/

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



Ullis Fahrradladen seit 1983

Alltagsräder • Ersatzteile • Service
Spezialist für Oldtimerräder und „Brooks“ Ledersättel

13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15



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



fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

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

www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

Brandenburger Radverkehrsstrategie – ein Anfang mit Luft nach oben

»Die Radverkehrsinfrastruktur erweitern, erhalten und modernisieren.« Das ist das oberste Ziel der Brandenburger Radverkehrsstrategie 2030. Die Grünen und der Städte- und Gemeindebund kritisieren, dass dafür erheblich mehr Geld zur Verfügung gestellt werden müsse. Der ADFC Brandenburg vermisst konkrete Ziele und möchte bei der Umsetzung einbezogen werden. Von KATRIN STARKE.



Ein Radverkehrsbeauftragter soll Brandenburg in Zukunft fahrradfreundlicher machen. Doch die geplanten Mittel reichen dafür nicht aus, kritisiert der hiesige ADFC.

»Brandenburg hat sich in den letzten Jahren zum Fahrradland entwickelt«, sagt Kathrin Schneider (SPD), Infrastrukturministerin des Landes Brandenburg und selbst begeisterte Radlerin. 17 der 51 deutschlandweiten Radfernwege würden durch Brandenburg verlaufen, ein Viertel der Urlauber in Brandenburg seien mit dem Rad unterwegs. Und im märkischen Alltag habe das Fahrrad einen Anteil von 13 Prozent. Oder inzwischen sogar mehr. »Wir warten auf die neuen Zahlen«, so die Ministerin.

Wichtiger noch als diese Prozentzahl ist der Sozialdemokratin eine andere: »Wir wollen den Anteil des Umweltverbundes – das heißt die Verknüpfung von Fußgänger-, Rad- und öffentlichem Verkehr – bis 2030 auf über 50 Prozent erhöhen.« Gelingen soll das laut Schneider mit der Umsetzung der »Radverkehrsstrategie 2030«, die die brandenburgische Landesregierung im November 2017 beschlossen hat. Mehr Menschen sollen das Auto stehen lassen und stattdessen das Fahrrad nutzen – in ihrer Freizeit ebenso wie für den Weg zur Schule, Ausbildung oder Arbeit.

Radinfrastruktur kaputtgespart

Rund die Hälfte der Arbeitswege sei unter zehn Kilometer lang, sagt die Landtagsabgeordnete Kerstin Kircheis (SPD). »Da ist viel Potenzial, um die allgegenwärtigen Autos zumindest teilweise zu ersetzen.« Und der Standard der märkischen Radwege sei gut. Eine Aussage, die der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen so nicht stehen lässt: »Ähnlich wie beim ÖPNV wurde auch in die Radwege zu lange zu wenig investiert und das bestehende Radwegenetz auf Verschleiß gefahren.« Die Quittung werde in den nächsten Jahren kommen: »Etwa die Hälfte aller Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen sind älter als 15 Jahre und in entsprechend schlechtem Zustand«, sagt Michael Jungclaus. Laut Ministerin Schneider gibt es bei 20 Prozent der Wege Modernisierungsbedarf. Dass die Erhaltungskosten für die in die Jahre gekommenen Radwege in Zukunft ansteigen werden, leugnet sie nicht. Bis zu 50 Prozent des Budgets müssten für den Erhalt aufgewandt werden, heißt es in der Radverkehrsstrategie, das begrenze

die Möglichkeiten für Neubauvorhaben. Es gelte »Erhalt vor Neubau«, stellt Kathrin Schneider klar. Einen Neubau von Radwegen werde man vornehmlich dort in den Blick nehmen, wo dadurch die Stadt-Umland-Beziehungen verbessert oder die Wege zu Schulen, Freizeiteinrichtungen oder zur Arbeit gesichert würden. Die Grünen mahnen unterdessen, der Erhalt von Radwegen dürfe nicht zulasten des dringend benötigten Neubaus gehen.

Das Infrastrukturministerium hatte für den Erhalt und Neubau von Radwegen an Landstraßen für 2017 rund 3,6 Millionen Euro vorgesehen, für 2018 etwa 5,5 Millionen Euro. »Das entspricht gerade einmal fünf Prozent der Gesamtsumme der Ausgaben für Straßen im Jahr 2017«, kritisiert Jungclaus, und reiche bei Weitem nicht aus, um die bestehenden Radwege zu erhalten und notwendige Lücken im Radwegenetz zu schließen. »Es sollte die Landesregierung zum Nachdenken anregen, dass Brandenburg bei der aktuellen Radreiseanalyse des ADFC auf den sechsten Platz abgerutscht ist«, so der Grünen-Politiker. Allerdings wurden für die Rad-

»Mit unserer Radverkehrsstrategie 2030 werden die Weichen für noch mehr Fahrradfreundlichkeit im Land gestellt.«

Brandenburgs Infrastrukturministerin Kathrin Schneider (SPD)

reiseanalyse straßenbegleitende ebenso wie touristische Radwege unter die Lupe genommen, die das Gros der märkischen Radwege ausmachen. Sind seit 1995 etwa 2.000 Kilometer straßenbegleitende Radwege an märkischen Bundes- und Landstraßen gebaut worden, umfasst das touristische Radwegenetz rund 6.800 Kilometer. Und auch das muss modernisiert werden. Unter anderem, weil Wurzeln

den Belag aufgebrochen haben. Mehr als 40 Millionen Euro stellt das Wirtschaftsministerium, das ausschließlich für die touristischen Radwege zuständig ist, dafür zur Verfügung. Bis 2020/21 würden sich die Vorhaben voraussichtlich hinziehen, heißt es aus dem Ministerium.

Gute Infrastruktur auch im Alltag

Ein gut ausgebautes Netz für Touristen sei wichtig, hebt Anita Tack hervor. »Aber wir brauchen auch mehr und sichere Rad-Trassen für Schul- und Arbeitswege«, so die verkehrspolitische Sprecherin der Linken. Dafür bedürfe es einer »gesicherten finanziellen Ausstattung«, die Forderungen in den Kommunen würden da immer lauter. Was der Geschäftsführer des Brandenburger Städte- und Gemeindebundes Karl-Ludwig Böttcher unterstreicht. Die Finanzausstattung müsse für alle Bereiche des Radverkehrs erhöht werden, vertritt er. Auch müsse man sich in der Verkehrspolitik darauf einstellen, dass mehr und mehr Radler mit schnellen E-Bikes auf den märkischen Wegen unterwegs seien, heißt es aus der CDU- Fraktion im Landtag. »Wenn sich zwei Pedelecs mit 30 Sachen auf einem Radweg entgegenkommen, dann sind anderthalb Meter Breite zu wenig«, sagt Christdemokrat Rainer Genilke. Weitgehend wohlwollend nimmt man im politischen Raum die Ankündigung auf, dass »zeitnah« die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten der Landesregierung geschaffen werden soll, um die Radverkehrsförderung besser zu koordinieren.

Kritik vom ADFC

»Wir hätten uns eine ehrlichere Bestandsanalyse gewünscht«, sagt Magdalena Westkemper, Geschäftsführerin des ADFC Brandenburg. »Viele Radwege in Brandenburg wurden in den 1990er und 2000er Jahren gebaut und entsprechen in



Findet die neue Radverkehrsstrategie wenig ambitioniert: Magdalena Westkemper (31) ist seit Januar neue Geschäftsführerin des ADFC Brandenburg.

keiner Weise den Anforderungen einer attraktiven und leistungsfähigen Radverkehrsinfrastruktur. Der Finanz- und Zeitbedarf für die Modernisierung werde vollkommen unterschätzt: »Um die vorgegebenen Ziele erreichen zu können, wären die fünf- bis zehnfachen Mittel bereitzustellen.«

Die Radverkehrsförderung müsse auch konzeptionell auf neue Beine gestellt werden: Um ein attraktives Wegenetz zu etablieren, sollten die Standards der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) für die Kommunen verpflichtend vorgeschrieben werden, fordert Westkemper. Das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes von 47 auf über 50 Prozent zu erhöhen, sei wenig ambitioniert, kritisiert die ADFC-Frau. »Wir wollen, dass die Landesregierung sich zu einer Verdoppelung des derzeitigen Radverkehrsanteils bekennt. Ein Fahrradbeauftragter ist da ein Anfang, kann aber nur Einfluss nehmen, wenn seine Kompetenzen klar geregelt sind«, erklärt Westkemper. Insgesamt komme die Strategie »zu vage daher«. Westkemper ist überzeugt, dass sie »eine Beteiligung der Interessenverbände sowie der Kreise und Kommunen an der Erstellung des Papiers positiv ausgewirkt hätte«. Der ADFC-Landesverband Brandenburg appelliert an die Landesregierung, offen zu sein für eine Nachjustierung der Radverkehrsstrategie. »Zu diesem Zweck haben wir die verbandsinterne Diskussion angestoßen.«

Die Ziele der Radverkehrsstrategie:

- Radverkehrsinfrastruktur erweitern, erhalten und modernisieren
- Förderung und Unterstützung der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad im Verbundgebiet Berlin-Brandenburg
- Nahmobilität aus verkehrspolitischer und städtebaulicher Sicht als Voraussetzung für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität in Städten und Gemeinden stärken
- Informationen zu den positiven Effekten des Radfahrens für den Einzelnen und die Gesellschaft verbessern
- Kommunikation zwischen Landesregierung und kommunaler Ebene ausbauen
- Bundes-, Landes- oder auch kommunale Aktionen zur Förderung des Radverkehrs initiieren und unterstützen



Nicht alle Radwege in Brandenburg sind so gut in Schuss: Modernisierungen fressen die Hälfte des Budgets - Geld, dass für neue Projekte fehlt.



Das autonome Fahren könnte zur rapiden Zunahme des Autoverkehrs führen – und Radfahrende von den Straßen verbannen.

Öfter, schöner, weiter: Die Kehrseite des Autopilots

Die Entwicklung autonom fahrender Autos schreitet immer weiter voran. Was bedeutet das für unser Städte und den Fuß- und Radverkehr? Mit dieser Frage beschäftigt sich die *radzeit* in einer zweiteiligen Serie. In diesem zweiten Teil stehen die Risiken im Fokus. Nicht nur Sicherheitsaspekte und Datenschutz geben Kritikern zu denken. Der Wandel zum autonomen Fahren könnte zu einer nie dagewesenen Dominanz des Autoverkehrs führen. Von NIKOLAS LINCK.

Auch wenn es bis »Stufe Fünf« des autonomen Fahrens – reinsetzen und einschlafen – noch ein weiter Weg ist: Durch Assistenzsysteme werden Kraftfahrzeuge bereits jetzt immer mehr automatisiert. Für Tim Lehmann, Fachreferent für Mobilität beim ADFC Berlin, birgt dieser historische Wandel die Chance, den Verkehr neu zu denken. In der letzten Ausgabe der *radzeit** erklärte der ADFC-Fachreferent für Mobilität anhand seines fiktiven Autos »Mobuno«, wie autonome Fahrzeuge ein Baustein zur Verkehrswende werden könnten: Das intelligente und vernetzte Auto als Hybrid zwischen Privat-, Miet- und öffentlich genutztem Fahrzeug könnte die gleiche

Mobilität mit weniger Fahrzeugen ermöglichen. Platz würde frei für Fuß- und Radverkehr oder andere Nutzung des Raums, die Verantwortung für Verkehrssicherheit läge plötzlich bei der Automobilindustrie, beschreibt Lehmann die Chancen der Entwicklung.

»Welche Chancen?«, fragt hingegen Martin Lanzendorf. Der Professor für Mobilitätsforschung beschäftigt sich an der Universität Frankfurt am Main mit Veränderungen des Verkehrshandelns und nachhaltigem Mobilitätsmanagement – und steht der Entwicklung zum autonomen Fahren skeptisch gegenüber. In seinen Augen kämen viele Vorteile wie Flächeneffizienz und



Sicherheit nur dann zum Tragen, wenn ausschließlich autonome Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs wären. Laut dem Wissenschaftler ein unwahrscheinliches Szenario: »Es wird immer Oldtimer geben und ich kann mir nicht vorstellen, dass alle Menschen bereit sind, das Steuer aus der Hand zu geben und sich mit Tempo 20 durch die Stadt fahren zu lassen.« Dass autonome Autos die Verkehrssicherheit entscheidend erhöhen sollen, sei keine Garantie dafür, dass alle sie nutzen. »Wer meint, dass nur der Sicherheitsaspekt für den Umstieg reicht, soll mir mal erklären, warum wir immer noch kein Tempolimit auf Autobahnen haben«, gibt der Wissenschaftler zu bedenken.

Was fährt denn da?

Doch wie steht es eigentlich um die Sicherheit autonomer Fahrzeuge? Klar ist: Meist führen menschliche Schwächen wie Unaufmerksamkeit, Müdigkeit oder Aggression zu Verkehrsunfällen. Ein Computer wird niemals müde und lässt sich nicht provozieren, so die Idee, welche auch Martin Randelhoff, Betreiber des Blogs »Zukunft Mobilität«, dem Publikum des ADFC Symposium im Dezember vorstellt: »Wenn die Mindestüberholabstände nicht eingehalten werden, wird das Fahrzeug nicht überholen«, zitiert der Blogger aus einem Bericht von Google über dessen »Self Driving Car Project«. Das wäre ein Quantensprung

im Vergleich zum Status quo, weiß nicht nur Randelhoff. Gleichwohl bringt er auch die schlechte Nachricht mit: Lediglich 74 Prozent aller Fahrräder werden derzeit von den Systemen überhaupt als solche erkannt. Bei nur 59 Prozent erkennt der Computer zusätzlich, in welche Richtung sie sich bewegen. Selbst bei der Erkennung anderer Autos ist die Technik nicht ausgereift, auch wenn sie hier besser funktioniert.

Angesichts dieser Zahlen scheint es kaum möglich, dass sich autonome Fahrzeuge in absehbarer Zeit mit zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Menschen die Straßen teilen. Doch was, wenn die Technik trotzdem kommt? Experten sagen für diesen Fall das Ende des Mischverkehrs voraus, also die gemeinsame Nutzung von Straßen durch verschiedene Verkehrsteilnehmer. So auch Weert Canzler, der am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) zu Mobilitätsthemen forscht: »Das würde mit autonomen Spuren anfangen und irgendwann würde man das Straßensystem so umbauen, dass niemand anders mehr hinein kann«, erklärt er. Urbane No-Go-Areas und störungsfreier Autoverkehr als höchste Priorität – das Paradigma der autogerechten Stadt wäre auf die Spitze getrieben.

Datensicherheit in Gefahr

Längst haben IT-Unternehmen wie Google die deutschen Automobilkonzerne beim Thema autonomes Fahren abgehängt. Es geht schließlich nicht darum, gute Verbrennungsmotoren zu bauen, sondern riesige Datenmengen zu sammeln und zu verarbeiten. Mehrere Gigabyte Umgebungsdaten kann ein autonomes Fahrzeug allein innerhalb einer Sekunde aufnehmen, dazu kommen die Daten anderer Fahrzeuge und sonstiger Quellen. Jedes Fahrzeug produziert dabei selbst sensible Daten, mit denen sich etwa genaue Bewegungsprofile erstellen lassen. Doch Experten fürchten nicht nur Datenlecks und -Missbrauch, sondern auch Hackerattacken. Vor einigen Jahren gelang es chinesischen Studenten, auf die Bordelektronik eines Tesla Model S zuzugreifen. Einmal ins System gehackt, öffneten sie Türen und Schiebedach des Fahrzeugs, betätigten die Hupe und schalteten die Lampen ein – bei voller Fahrt. Welche kriminelle Möglichkeiten sich aus derlei Sicherheitslücken ergeben, mag sich niemand ausmalen.

Das Leerfahrten-Problem

Vollautomatisierte Autos könnten in Zukunft auch ohne Insassen unterwegs sein. Die Gefahr: Das Auto wird mehr bewegt als bisher. Spielen wir die Vorstellung anhand eines fiktiven Berufspendlers aus Brandenburg einmal durch: Der clevere Eigenheimbesitzer Toni Mustermensch verzichtet auf seine Garage, seit er aufs autonome Fahren umgestiegen ist. Stattdessen mietet er einen Stellplatz auf der inzwischen geschotterten Wiese von Bauer Karl (»Karls Autohof«). Morgens lässt er sich den Pkw vorgewärmt vorfahren, der zuvor beim automatisierten Supermarkt war, um frische Brötchen und Kaffee mitzubringen. Toni nutzt die Dreiviertelstunde Fahrzeit für ein gemütliches Frühstück. Während Tonis Pendelweg nur 20 km lang ist, hat das Fahrzeug vom Stellplatz zum Supermarkt und zu Toni weitere 10 km zurückgelegt. Nachdem es Toni abgesetzt hat, fährt es wieder 30 km zu seinem Stellplatz zurück, denn Parkplätze in der Innenstadt sind rar und teuer. Wenn Toni schließlich von der Arbeit nach Hause kommt, hat das Auto bereits 120 statt 40 km zurückgelegt. Während Toni

später beim Frisör ist, kreist der Pkw um den Block, um Parkgebühren zu sparen. Das effiziente, günstige Auto wird auf Karls Autohof direkt mit Ökostrom betankt, sodass keine Leitungsgebühren anfallen und die Energiekosten überschaubar bleiben. Weil es so billig ist, hat in Tonis Familie bald jede Person einen eigenen Pkw – schließlich brauchen die Kinder keinen Führerschein. Noch sind Toni und seine Familie eine Gedankenspielerlei – in der Realität hätte ihr Verhalten fatale Folgen.

Gute Alternativen – und klare Regeln

Wenn mehr oder längere Autofahrten durch technische Entwicklungen entstehen, sprechen Mobilitätsforscher wie Martin Lanzendorf von induziertem Verkehr. »Es ist ein Irrglaube zu denken, unser Verkehrsverhalten bleibt beim autonomen Fahren, wie es ist«, sagt der Wissenschaftler und warnt vor längeren Pendlerwegen, weil die Fahrzeit plötzlich genutzt werden kann. Autobahnen können den Zuwachs dank besserer Platzausnutzung möglicherweise noch verkraften. Doch spätestens in der Innenstadt stellt sich die Frage, wo all die zusätzlichen Fahrzeuge fahren und parken sollten – ganz zu schweigen von Lärm, Reifenabrieb oder der umweltschädlichen Produktion der Autos.

Auch für WZB-Forscher Weert Canzler geht es deshalb bei der Zukunft des autonomen Fahrens darum, wie der öffentliche Raum aufgeteilt wird. Dürfen private Fahrzeuge überall fahren, leer, als Schlafkabine oder rollendes Büro? Oder werden sie nur für Ridesharing und den öffentlichen Nahverkehr eingesetzt? »Wenn man autonomes Fahren wirklich zu Ende denkt, würde man kein Auto, sondern eine Transportleistung verkaufen«, so Canzler. Sharing wäre bei diesem Gedanken die logische Konsequenz.

Schaut man jedoch die Werbung der klassischen Autohersteller, so sitzen die Menschen der Zukunft ebenso im privaten Pkw wie heute, nur werden sie vom Computer chauffiert. Diese Idee des Autofahrens will auch ADFC-Mobilitätsreferent

Tim Lehmann durchbrechen, der deshalb fordert, sich stärker in die Diskussion um die Zukunft des Autos einzuschalten.

Der Trend zum autonomen Fahren zwingt uns mehr denn je zu einem Paradigmenwechsel bei der Autonutzung. Dafür braucht es nicht nur attraktive Sharing-Angebote wie Tim Lehmanns »Mobuno«, sondern auch klare Regeln. Canzler nennt zwei Möglichkeiten: Entweder gebe es überhaupt keine privaten Autos mehr in der Stadt, oder man

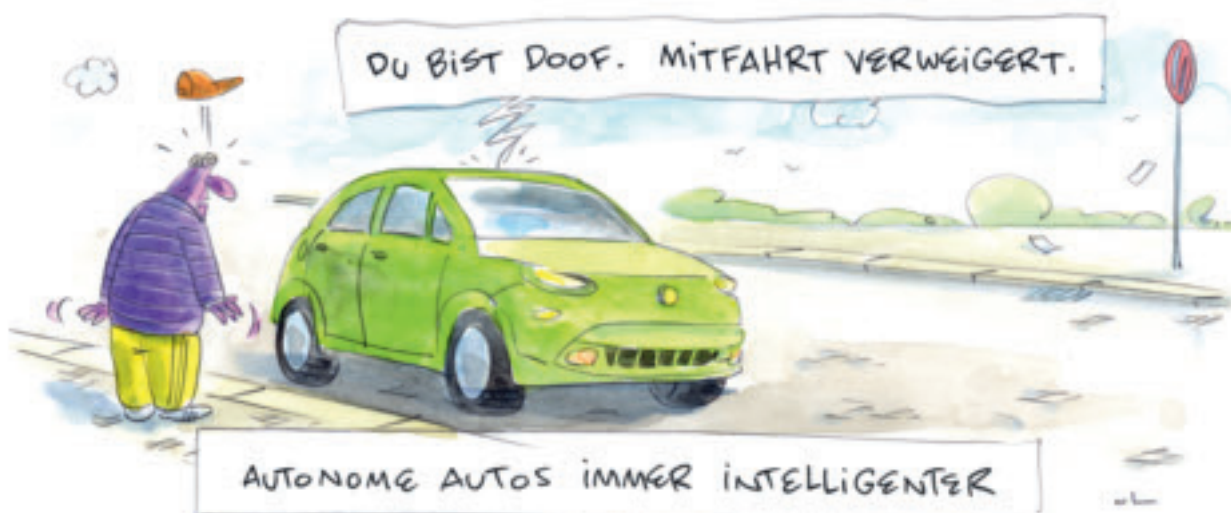
müsse dafür zahlen, öffentlichen Raum mit seinem Auto zu nutzen – ganz gleich, ob das Fahrzeug fährt oder steht. Maßnahmen, die andere Städte bereits jetzt ergreifen: Etwa London mit seiner City-Maut, Oslo mit seinem Ziel der autofreien Innenstadt bis 2019, oder Singapur mit einer Obergrenze für Autos. Vor allem aber braucht es einen starken öffentlichen Nahverkehr sowie attraktive Angebote für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Dann nimmt auch Toni Mustermensch lieber die S-Bahn und freut sich darauf, die letzten Meter zur Arbeit auf dem Leihfahrrad oder zu Fuß durch den Park zurückzulegen. Denn je mehr Menschen eine lebenswerte Stadt mit all ihrem Platz erfahren und genießen, desto größer wird ihr Widerstand sein gegen eine Stadt voller Autos.

* Teil 1 »Die Minibar als Schlüssel zur Verkehrswende« online unter: radzeit.de/die-minibar-als-schluesel-zur-verkehrswende



Bereits jetzt können Assistenzsysteme Fußgänger und Radfahrer erkennen.

Doch von einer künstlichen Intelligenz, die mit Sicherheit deren Verhalten vorausagen kann, sind wir weit entfernt.



Mecklenburgische Eiszeitroute: Über Berg und Urstromtal

Ein 666 Kilometer langes Routennetz erschließt den wunderbaren Süden von Mecklenburg und Vorpommern. Doch das Vergnügen will erarbeitet sein. Text und Fotos von STEFAN JACOBS.



Ausblick vom Reiherberg über den Haussee aufs Städtchen Feldberg.

Jedem Anfang wohnt bekanntlich ein Zauber inne, aber bei der Eiszeitroute ist eher Zauberei gefragt. Genauer gesagt: Der Versuch, eine Strecke zu zaubern, bei der man die gesamte beschilderte Tour fährt, aber keinen Abschnitt doppelt. Was leider scheitern muss, denn die Eiszeitroute liegt auf der Landkarte von Meck-Pomm wie ein verbeultes Wagenrad, dessen gut 400 Kilometer umfangende Felge von fünf krummen Speichen durchzogen wird. Die Radnabe (genau genommen sind es drei) liegt etwa bei Neubrandenburg. Am Tollensesee, der ja allein schon eine Reise wert ist, wie sich später zeigen wird.

Für den Start empfiehlt sich Fürstenberg, das Berlin am nächsten liegt und im Stundentakt per Regionalzug erreichbar ist. Das Städtchen an der Havel (Ja, die kommt aus dem Norden!) ist von der B96 gepeinigt, die mangels Umgehungsstraße mitten durchs Zentrum führt. Es ist der Tribut, den die herrliche Lage Fürstenbergs zwischen drei Seen fordert. Wir fahren westwärts auf ruhi-

gen Sträßchen durch den Wald über die Landesgrenze nach Meck-Pomm. Immer wieder glitzert Wasser. Hier ist nur wenig Verkehr – zumindest auf dem Land. Auf den Kanälen herrscht dagegen sommerlicher Hochbetrieb: Viele, viele bunte Paddler fädeln sich zwischen schwimmenden Lauben und Grillhütten in die Schleusen, die dem Andrang kaum gewachsen sind. Aber die Mecklenburger Kleinseenplatte ist groß genug, dass auch in den Ferien jeder eine ruhige Ecke findet. Das Dörfchen Schwarz ist eine solche. Es lohnt die Rast auch wegen der Schau lokaler Fossilien im Gemeindehaus und wegen der Ausstellung vor der Kirche gegenüber, die zur Eiszeitroute passt: Dutzende aufgereihete und beschriftete Brocken, die die Gletscher einst aus Skandinavien herschoben und liegen ließen, als sie vor zehntausend Jahren langsam schmolzen. Steinerne Grüße, teils fast so alt wie die Erde selbst.



Die Töpferei Neu Tellin liegt einzeln zwischen weiten Feldern.

Die Eiszeitroute ist neuer, aber wirkt auch nicht taufrisch. Sie entstand ums Jahr 2000 als Nebenprodukt eines Geopark-Projekts: komplett ausgeschildert, aber nie ausgebaut. Sie erschließt in ihrer Mischung aus Rad-, Feld- und Waldwegen sowie Landstraßenstücken all die Schönheiten, die der Mecklenburger Süden der Eiszeit zu verdanken hat – also die von den Gletschern zusammengeschobenen Hügel ebenso wie die Senken und Rinnen, in denen schmelzende Eisblöcke und abfließendes Wasser zu Seen wurden.

Allein an diesem ersten Radeltag waren es mehr als ein Dutzend. Zum krönenden Abschluss erreichen wir die Müritz, die eher einem Meeresarm ähnelt. Über Wiesen mit schnatternden Wildgänsen geht es nach Ludorf. Dort hat Manfred Achtenhagen das backsteinerne Gutshaus als feines Hotel wiederbelebt. Achtenhagen ist auch Vorsitzender des Vereins der Schlösser, Guts- und Herrenhäuser. Von denen steht (oder bröselt) fast in jedem Mecklenburger Dorf eins; übrig aus den Jahrhunderten, in denen die Bauern für Adlige schufteten. Rund ein Drittel der insgesamt rund 1500 Objekte sei saniert und werde zumeist touristisch genutzt, erzählt Achtenhagen. Ein weiteres Drittel existiere wie zu DDR-Zeiten, also als Gemeindebüro oder Kita oder Wohngebäude. Und ein Drittel verfalle. Achtenhagen hält fast alle noch für rettbar, wenn sich die richtigen Leute finden – mit einem Plan und möglichst auch mit Geld.

So einer hat gerade das weiter nördlich gelegene Kummerower Schloss am gleichnamigen See gerettet, der groß und blau in einer tiefen Senke liegt. Der Berliner Investor hat die würdevolle graue Patina des Schlosses bewahrt. Hier, wo es weniger Seen und Touristen gibt, sollen großformatige Fotoausstellungen Besucher locken.

Wir kurbeln uns oberhalb des Seeufers zum nächsten Quartier: In Verchen, einem Idyll am Ende der Landstraße, hat ein lokaler Investor das Schloss zum Jugendhotel restauriert. Das Brauhaus nebenan steht auf den Mauern eines Klosters aus dem 12. Jahr-



Herrlicher Seeblick aus dem kürzlich restaurierten Schloss Kummerow.

hundert. Im Park plätschert Wasser aus einem durchbohrten Findling. Ein Zufallsfund aus dem nahen Kiestagebau.

In Demmin ist der nördlichste Punkt der Route erreicht. Durchs grüne, weite Tollensetal geht es nun auf einer »Speiche« der Eiszeitroute südwärts nach Altentreptow, wo neben einer Kleingartenanlage der größte Findling des deutschen Festlandes liegt: acht mal fünf mal sechs Meter. Macht 360 Tonnen. Wir sind schwer beeindruckt.

Ein paar kleinere Artgenossen sind in der Neubrandenburger Stadtmauer verbaut. Sonst gibt die größte Stadt der Region, im Krieg zerstört, wenig her. Ihr Highlight ist der blitzblanke, zwischen steilen grünen Hängen liegende Tollensesee. An dem entlang fahren wir Richtung Müritz-Nationalpark: Hin durchs Quellgebiet der Havel nach Waren mit seinem munteren, bunten Freizeithafen und der aufgebrezelten Altstadt. Und am nächsten Tag über die einstige Herzogsresidenz Neustrelitz zurück – abseits der beschilderten Eiszeitroute, mitten durch dieses riesige Areal aus Wäldern, Sümpfen und kleinen Seen, die früher Staatsjagdgebiet waren und seit der Wende wachsen dürfen, wie es der Natur gefällt.

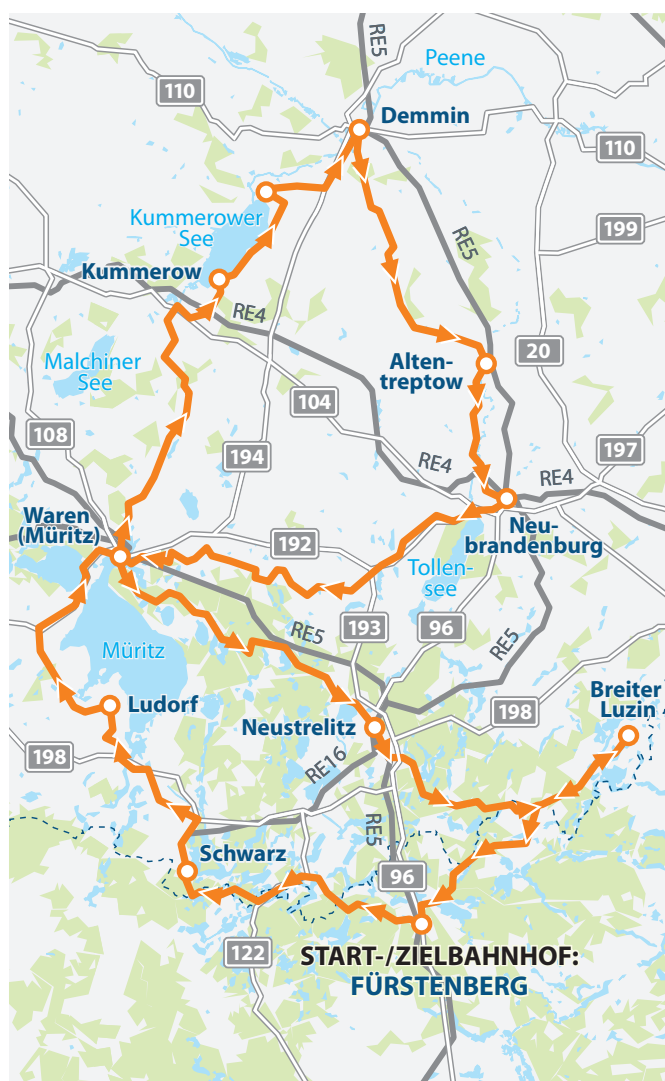
Was nun noch fehlt, ist die östliche Außenbahn, die durch die nördliche Uckermark und die Feldberger Seenlandschaft führt. Dünn besiedeltes, fast durchweg hügeliges Land, das die Tour zur Bergetappe macht – reizvoll fürs Auge, anstrengend für die Beine. Neben der Strecke erheben sich die Helpter Berge, mit 179 Metern die höchsten in Meck-Pomm. Zur Belohnung gibts kurz vor dem Etappenziel ein Bad im Breiten Luzin bei Feldberg, der dank gelöster Mineralien vom Hochufer her karibisch türkis funkelt, aber beim Eintauchen superklar ist.

Nach sandigem Start auf Naturwegen endet auch der letzte Tag erfrischend. Wir sind wieder in Fürstenberg mit seinen vielen Gewässern und einem Havelarm mit »Fisch-Kanu-Treppe« mitten im Zentrum. Der Speicher im Kopf ist übertoll mit Mecklenburger Impressionen aus immerwährendem Auf und Ab zwischen Seen und weiten Feldern, deren Ränder die Trikolore aus blauen Kornblumen, weißer Kamille und rotem Mohn zierte. So wohnt der Eiszeitroute bis zum Ende ein Zauber inne. Und ein paar besonders holprige oder stark befahrene Abschnitte ohne ausgewiesene Highlights haben wir einfach weggezaubert – mit Mut zur Lücke.

Einen Flyer und Infos zur Route (inkl. Etappenvorschläge) gibts online unter www.eiszeitroute.com. Zur Orientierung unterwegs und ggf. zur Umfahrung schlechter Wegstrecken empfiehlt sich eine zusätzliche Karte. »Mecklenburgische Seen Ost« aus der Bikeline-Serie (Esterbauer Verlag) deckt den größten Teil der Strecke ab, für Ost- und Westrand werden zusätzlich »Uckermark« und »Mecklenburgische Seen West« gebraucht. Wer die Gegend bei einem 300-km-Jedermannrennen (bzw. 90-km-Frauenrunde) auf durchweg guten Straßen erleben will: Die nächste »Mecklenburger Seenrunde« findet am 25./26. Mai 2018 statt; Infos und Anmeldung: www.mecklenburger-seen-runde.de.



Die Burg Klempenow im Tollensetal – mit Café, Ausstellung, Hofladen und Bootsverleih.



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



© bikeline

Die Flußradweg-Führer folgen meist der Fließrichtung und die entspricht nicht immer der vorherrschenden Windrichtung. Wer schon einmal mit einem Radtourenbuch rückwärtsblättern unterwegs war, weiß wie verwirrend das sein kann. Um gut in der Spur zu bleiben und sich vom Wind den Rücken stärken zu lassen, dafür bereitet uns der renommierte Esterbauer Verlag den Weg von Hamburg bis nach Bad Schandau.

Bikeline Radtourenbuch Elbe-Radweg Stromaufwärts, 160 S., spiralgebunden, Karten, Ortspläne 1:75.000, Verlag Esterbauer 2018, 14,90 €



© ADFC Berlin

In frischer Überarbeitung präsentiert sich die Uckermark-Radkarte. Die Region wird immer mehr vom Tourismus entdeckt und gerade Berliner profitieren von den neuen Radrouten und Erholungsmöglichkeiten vor ihrer Haustür.

ADFC-Regionalkarte Uckermark, 1:75.000, Bielefelder Verlag, frisch überarbeitet 2018, 8,95 €.

Ebenfalls neu aktualisiert: ADFC-Regionalkarte Usedom Stettiner Haff, mit internationalem Radrundweg um das Stettiner Haff, 1:100.000

Bielefelder Verlag, frisch überarbeitet 2018, 8,95 €.



© ADFC Berlin

Unsere Warnwesten mit dem Piktogramm 1,5m Abstand sind inzwischen bundesweit gefragt. Unmissverständlich wird jedem von hinten kommenden Autofahrer gesagt, welcher Sicherheitsabstand einzuhalten ist. Wir bieten die Westen in Weiß, Gelb und Rot-orange in den Größen S/M und L/XL an. In Gelb haben wir auch eine Kindergröße.

Warnweste in allen Größen: 7,50 €

Im Angebot: Tubus Gepäckträger

Hochwertige Gepäckträger, belastbar und stabil für 26 und 28 Zoll Räder, kompatibel mit Ortliebtaschen und der nächsten Urlaubsreise:

Cargo Classic: Hinterradgепäckträger, Zuladung 26 kg, statt 79,95 nur 59,95 €. | Tara: Vorderradgепäckträger, Zuladung 15 kg, statt 79,95 nur 59,95 €.



NEU



AB DEM
14.218
6x PRO JAHR
IM HANDEL

AUCH ALS APP

MYBIKE ist das moderne Magazin für alle Themen rund um E-Bikes, Fahrräder und Radfahren. Sechsmal im Jahr unterhält und informiert MYBIKE mit Tests, den schönsten Radtouren und berichtet über die Trends der urbanen Fahrradwelt.

Jetzt testen: 2 Ausgaben nur 6,50 € (statt 9,80 €) + Geschenk
abo.mybike-magazin.de/1038b



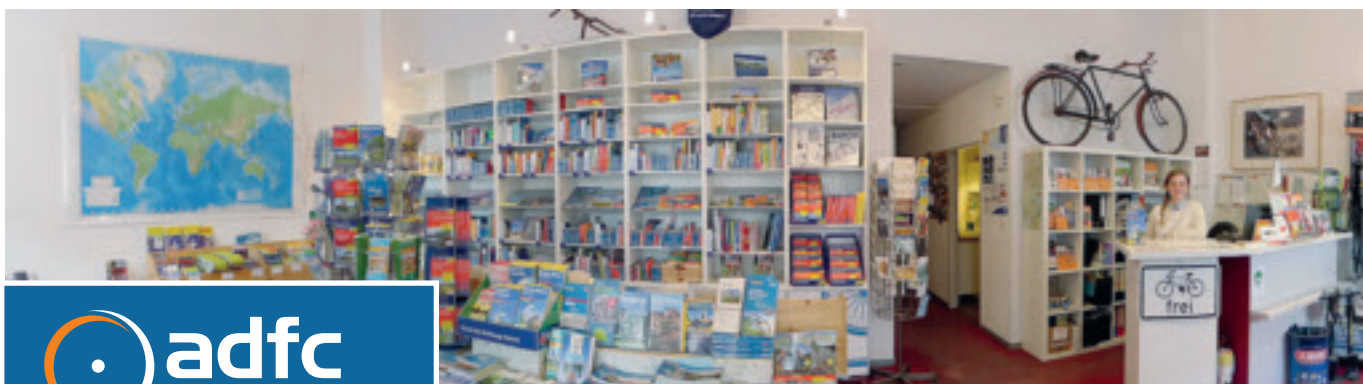
IHR GEWINN
TREKKING E-BIKE
15ZEHN

e.bikemanufaktur
Premium E-Mobilität

GROSSE MYBIKE-STARTVERLOSUNG:

Sichern Sie sich Ihre Gewinnchance auf ein E-Bike im Wert von 3.899,90€. Jetzt auf www.mybike-magazin.de/verlosung registrieren.

TEILNAHMEBEDINGUNGEN: Alle Anmeldungen, die bis zum 31.12.2018 eingehen, nehmen an der Verlosung teil. Die Verlosung erfolgt Anfang des Jahres 2019. Alle Infos unter www.mybike-magazin.de/verlosung.



www.adfc-berlin.de
kontakt@adfc-berlin.de

Brunnenstr. 28 (Berlin Mitte)
Tel. (030) 448 47 24
Fax (030) 443 405 20
Büro: Mo–Fr 10–18 Uhr.

Infoladen – Öffnungszeiten

Sommerhalbjahr (April–September)

Di, Mi, Fr 16–20 Uhr
Sa 12–16 Uhr

Winterhalbjahr (Oktober–März)

Di, Mi 16–20 Uhr
Fr 16–19 Uhr (danach Reisevortrag)

Im ADFC-Infoladen finden Sie alles rund ums Fahrrad:

- Stadtpläne, Landkarten und Reiseführer
- Bücher, Postkarten und Geschenkartikel
- Fahrradteile und Fahrradtaschen
- Beratung, Infos ...

Werkstatt-Kurse

Basiskurse

- Dienstag, den 20. März 2018
- Dienstag, den 03. April 2018
- Dienstag, den 10. April 2018

Fortgeschrittenenkurse:

- Dienstag, den 27. März 2018

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

Kursgebühren: 15/7,50 € Nichtmitglieder/ADFC-Mitglieder

Anmeldung (obligatorisch) unter:
bit.ly/werkstattkurse

Neu! Offene Werkstatt nur für Frauen
immer montags von 17 bis 20 Uhr

ADFC-Selbsthilfewerkstatt

Für Mitglieder nutzbar während der Öffnungszeiten des Infoladens (wenn nicht gerade Kurse stattfinden). Mittwochs und freitags 17 bis 20 Uhr unter Anleitung von erfahrenen ADFClern, dann auch für Nicht-Mitglieder.

Fahrrad-Codierung

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

Kosten: 10/5 € Nichtmitglieder/ADFC-Mitglieder

Weitere Infos: bit.ly/1Nss8mB

Rechtsberatung

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

Radforum

An jedem 1. Donnerstag im Monat diskutieren wir mit Ihnen zu einem aktuellen Thema: adfc-berlin.de/radkultur/radforum

LANDESGESCHÄFTSSTELLE BRANDENBURG



ADFC Brandenburg

Landesgeschäftsstelle

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

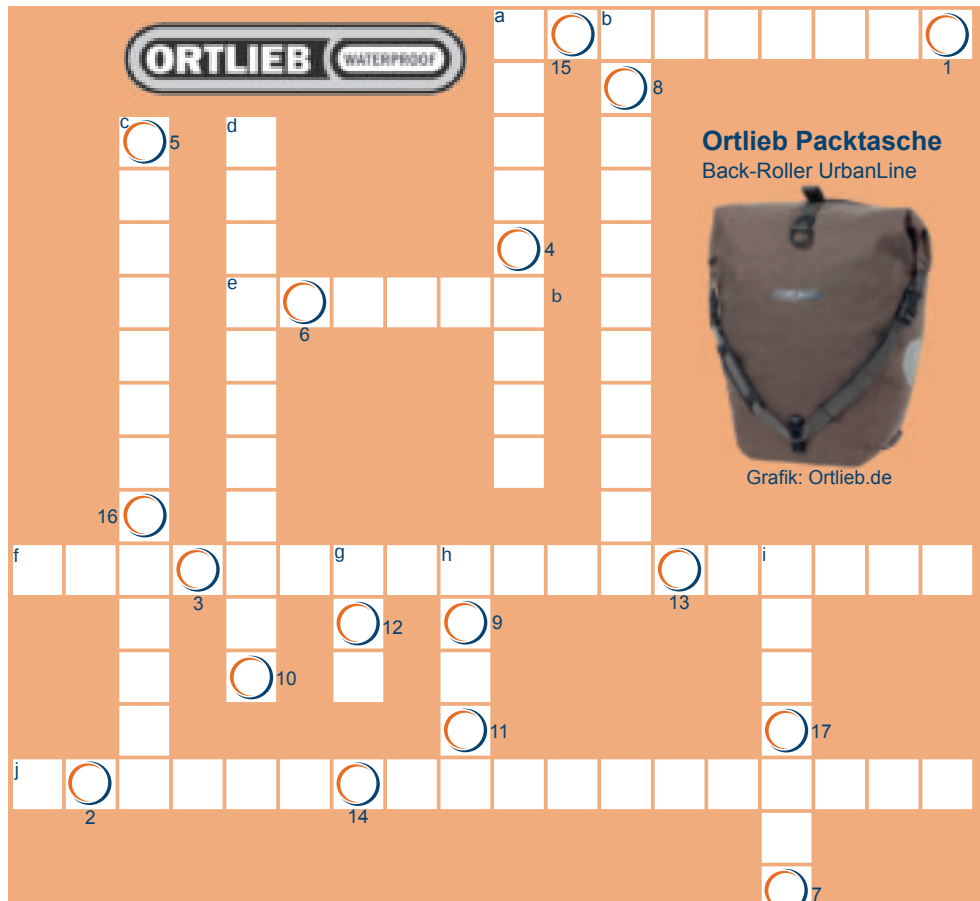
Der Infoladen und die Selbsthilfewerkstatt in Potsdam sind vom 01.03. bis zum 31.10. jeden Dienstag von 16 bis 18 Uhr geöffnet (in den Wintermonaten an jedem ersten Dienstag im Monat von 16 bis 18 Uhr). Im Infoladen finden Sie unsere Radtourenkarten und Radreiseführer vor allem von Brandenburg. Sie können 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

Gründliche *radzeit*-Leser können unser Rätsel sicher ausfüllen, ohne nachlesen zu müssen. Kleiner Tipp: Das Lösungswort soll noch bis zum Sommer beschlossen werden. Wer uns das richtige Lösungswort unter dem Betreff »Ortlieb-Tasche« an kontakt@radzeit.de bis zum 6. Mai zuschickt, nimmt an der Preisverlosung teil. Zu gewinnen gibt viermal eine Fahrradtasche der Marke Ortlieb. Zur Auswahl stehen zwei Taschen des Typs »Back-Roller« in braun (s. Foto) und blau und zwei Taschen des Typs »Daypack« in schwarz und grün. Über die Verteilung entscheidet der Zufall. Die modernen Taschen sind wasserdicht, geräumig und passen auf jeden Gepäckträger. Weitere Informationen zu den Taschen unter: www.ortlieb.com



Ortlieb Packtasche
Back-Roller UrbanLine

Grafik: Ortlieb.de

a) → Wo findet am 24. März die diesjährige Mitgliederversammlung des ADFC Berlin statt?

a) ↓ Wofür wurden in Brandenburg seit 1995 ca. 6800 km Radwege gebaut?

b) Welcher 160 km lange touristische Radweg verläuft entlang einer historischen Sehenswürdigkeit?

c) Welche Berliner Fahrradstraße soll mit einem grünen Streifen aufgewertet werden?

d) Für welche Verwaltungsstelle führte der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf im Jahr 2007 Dienstfahrräder ein?

e) Was kostet die Ausleihe eines freien Lastenrads der »fLotte«?

f) Welcher Bestandteil des Mobilitätsgesetzes wurde bereits wegen Einwänden gestrichen?

g) Wer veranstaltet am 1. Mai mit dem ADFC Berlin einen Fahrradkorso (Abkürzung)?

h) Welche Leckerei in Fahrradform verteilte der ADFC Berlin am internationalen Winter Bike to Work Day an Radfahrende?

i) Durch welches Phänomen entstand die Mecklenburgische Seenplatte?

j) Welche Brücke verbindet die Pankower Ortsteile Französisch Buchholz und Karow?

Lösungswort:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----



ZENTRALRAD

Gute Räder.

taz 

rad **VELORUTION** ★



3. Juni
Tag des
Fahrrads

**10%
Rabatt**

für taz-AbonentInnen
und GenossInnen*

taz Rad allround ab 999 €

*Bei online-Bestellung und bei unseren Exklusivhändlern. Mehr Informationen unter: taz.de/rad

taz Verlags- und Vertriebs GmbH, Rudi Dutschke Str. 23, 10969 Berlin | taz.die tageszeitung in Kooperation mit: **VELODEVILLE**



TOUR DU RHEIN
Fahrradtour
für 20 junge Menschen
aus Deutschland & Frankreich

13.-22. August 2018

400km am Rhein entlang
teilen - bewegen - erfragen - begegnen
Sprachen lernen
selbst planen und organisieren
sommerliches Fahrrad fahren
Leute treffen

Bist du zwischen 18 und 30 Jahre alt, dann melde Dich
zu einem Preis von 200€ bei anne.weise@adfc-berlin.de an.
An- & Abreise, Verpflegung & Übernachtung sind im Preis enthalten.



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

Brettspielgeschäft.de
Immer eine Radtour wert ...



Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS (incl. div. Moultons !)

u.a. ein faltbares **kippstabiles Dreirad**
für normale Sitzposition
sowie **LEICHTBAUVELO**
& (fast) ALLES ANDERE RUND UM'S VELO
u.a. **VELOVERMIETUNG** (incl. Wochenende), u.v.a.m.

Goethestrasse 79, D-10623 Berlin (Charlottenburg)
Phon: (030) 31 80 60-10 (Fax:-20)
christoph.beck@faltrad-direktor.de
www.faltrad-direktor.de (← u.a. Öffnungszeiten !)

FAHRRAD BOX
VERKAUF • REPARATUR • VERLEIH
BERLIN



Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 11.00 - 18.30 Uhr
Sa. 11.00 - 14.00 Uhr

Tel. 030 / 881 18 96
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com
mail@fahrradbox.com

Königsplatz Str. 16
10107 Berlin

AUF ZU N E U E N HORIZONTEN



DU SAGST WOHIN. WIR SAGEN WOMIT.

