

Platz da?!

**Überholabstand
messen per App**

Radunfälle

Die Schicksale hinter der Statistik

Reisetagebuch

Von Basel nach Strasbourg

Serie Mobilitätsgesetz

Teil II: Radverkehrsteil in Kürze

**Beliebteste
Regionalbank**

PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2018

€uro
Euro-Umfrage
(über 150 000 Teilnehmer)

50 €
Startguthaben
für ADFC-
Mitglieder

KOSTENLOSES GEHALTSKONTO

- ✓ Schon ab 1.000 Euro Gehaltseingang pro Monat
- ✓ Kostenlose Kontoführung inkl. Überweisungen
- ✓ Kostenlose Kreditkarte im ersten Jahr
- ✓ Äußerst günstiger PSD DispoKredit
- ✓ Digitaler Kontoumsatzservice: Zahlungspartner mit wenigen Klicks benachrichtigen



FAIR, PERSÖNLICH, SICHER UND SOZIAL

psd-bb.de/adfc-berlin

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN



Berlin-
Brandenburg eG

Grauzone Überholabstand



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

Wer kennt es nicht? Gerade noch radele ich entspannt in der herbstlichen Morgensonne zur Arbeit. Plötzlich überholt ein Auto so dicht, dass ich fast ins Schleudern gerate. Herzklopfen, Schweißausbruch, Adrenalin und Wut – der entspannte Morgen ist versaut. Obwohl die Rechtsprechung eindeutig sagt, dass beim Überholen von Radfahrenden 1,50 Meter Abstand zu halten ist, kennt wohl jeder diese Situation. Kein Wunder, denn die Polizei kontrolliert die Überholabstände nicht und so müssen weder die Autofahrer Angst vor Sanktionen haben, noch gibt es überhaupt Daten, wie oft zu eng überholt wird. Letzteres soll sich jetzt ändern. Mithilfe der Smartphone-App »Radmesser« erfassen derzeit 100 Menschen in Berlin, welchen Überholabständen sie beim Radfahren ausgesetzt sind. Wie das funktioniert und was mit den Daten passiert, fragte radzeit-Redakteur Nikolas Linck zwei der Erfinder des Projekts im Interview (S. 14 und 15).

Ein Jahr ist es nun her, dass unsere Tourenleiterin Beate Flanz auf schreckliche Weise von einem Lkw überrollt wurde. Nach dem Unfall hatte Beate den Wunsch, ihr Schicksal in die Öffentlichkeit zu tragen. Damit will sie auf die immer wiederkehrenden Rechtsabbiegeunfälle und deren schreckliche Folgen aufmerksam machen. Nikolas Linck besuchte sie bereits im Juli im Krankenhaus. Der dreiseitige Artikel passte dann erst in diese Ausgabe. Inzwischen hat Beate auch mit dem Tagesspiegel und einem Radiosender gesprochen und mit ihrer Geschichte viele Menschen berührt und alarmiert. Statt einer Zahl in der Unfallstatistik sehen wir plötzlich ein Gesicht. Und ein ganzes Leben, das in Trümmern liegt. Beates Geschichte finden Sie auf den Seiten 9 bis 11.

Die radzeit geht nun in die Winterpause und kehrt erst im März 2019 zurück. Bis dahin grüße ich Sie herzlich und freue mich über Kritik und Anregungen von Ihnen an kontakt@radzeit.de.

Ihre

Eva-Maria Scheel

Landesvorsitzende des ADFC Berlin

Inhalt

Meldungen

4 Meldungen

Berlin

9 Hinter jeder Zahl ein Mensch

12 Serie Mobilitätsgesetz,
Teil II: Radverkehrsteil

14 Platz da?! Interview mit
Team Radmesser

16 PSD HerzFahrt: Radeln für
Kinderherzen

18 ADFC Kreisfahrt

Brandenburg

19 Fahrradfreundliche Stadt Oranienburg

20 Radverkehrsförderung:
Umdenken notwendig

Aktiv im ADFC

22 Rhein ins Vergnügen

Auf Tour

24 Oder-Spree-Tour

Tourismus

27 Berliner Mauerweg:
Geschichte erfahren

Service

28 Velobibliothek

29 ADFC-Geschäftsstellen

30 Rad-Rätsel

Titelfoto: © istock.com/mel-nik

radzeit

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

HERAUSGEBER/VERLEGER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V., Yorckstraße 25, 10965 Berlin
Tel. (030) 44 84 724, kontakt@adfc-berlin.de
Tel. (030) 44 84 724, 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

SPENDENKONTO

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

REDAKTION

Eva-Maria Scheel (V.i.S.d.P.), Nikolas Linck (NL – Chefredaktion), Philipp Poll (PP), Katja John (Lektorat), infotext-berlin.de/Stefanie Weber (Layout)

ANZEIGEN

Katja John, Tel. (030) 44 04 99 84, anzeigen@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28.

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

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

ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 1/2019: AS 08.02.2019, ET 05.03.2019



flotte kommunal startet mit 20 neuen Lastenrädern

Insgesamt 20 Transporträder können Bürgerinnen und Bürger seit September an verschiedenen Standorten in Lichtenberg und Spandau kostenlos ausleihen. *flotte kommunal* verstärkt die *flotte Berlin*, mit der der ADFC Berlin seit einem halben Jahr Lastenräder zum kostenlosen Verleih anbietet. Die 20 neuen Lastenräder können schon bald zusätzlich zu den 14 bereits verfügbaren Modellen bis zu drei Tage unter flotte-berlin.de gebucht werden. Der ADFC Berlin stellt nicht nur die technische Infrastruktur, sondern organisiert im Auftrag der Bezirksämter die Ausleihe, betreut die Verleihstationen und koordiniert die Wartung der Räder.

Der Lichtenberger Bezirksbürgermeister Michael Grunst (DIE LINKE), ADFC-Landesvorstand Frank Masurat und der Spandauer Bezirksstadtrat Frank Bewig (CDU, v.l.n.r.) nach der Vertragsunterzeichnung für *flotte kommunal* am 29. August.



© ADFC Berlin

flotte goes Nigeria: Delegation informiert sich über Lastenradprojekt



ADFC-Landesgeschäftsführer Philipp Poll (vorne rechts) nahm die Gäste aus Nigeria in Empfang.

Vom 9. bis 15. September hielt sich eine neunköpfige Delegation der Heinrich-Böll-Stiftung aus Nigerias Hauptstadt Lagos in Berlin auf. Sie besuchte Initiativen,

Start-Ups und Politikerinnen, die zu Stadtmobilität und Fahrradinfrastruktur arbeiten. Obwohl in der ständig wachsenden Metropole Lagos mit ihren geschätz-

ten 20 Mio. Einwohnern noch bis in die 80er Jahre das Fahrrad das Haupttransportmittel war, gibt die Politik heute dem Auto den Vorrang. Derzeit erlebt das Radfahren in Lagos eine kleine Renaissance. Seit 2016 arbeitet die Heinrich-Böll-Stiftung in Lagos mit ihren Partnerorganisationen an alternativen Mobilitätskonzepten. Im neuen Velokiez des ADFC informierte Landesgeschäftsführer Philipp Poll die Gruppe über das Lastenrad-Verleihprojekt *flotte*. Besonders interessierten die Gäste die Organisation und die Konditionen des Ausleihsystems und wie in Lagos ein ähnliches System aufgebaut werden könnte. Das Highlight war das anschließende Ausprobieren verschiedener Lastenräder. Der Reisegruppe gehörten Vertreterinnen und Vertreter von Stadtregierung, Zivilgesellschaft, innovativer Start-Ups sowie Wissenschaft an.

© ADFC Berlin

1.200 Menschen demonstrieren auf der Lichterfahrt für mehr Verkehrssicherheit



© ADFC Berlin

Funkeln für die Vision Zero: Die Lichterfahrt vor dem Start am Potsdamer Platz

Etwa 1.200 Menschen haben auf der jährlichen Lichterfahrt des ADFC Berlin am 12. Oktober ein buntes Zeichen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr gesetzt. Mit farbenfroh leuchtenden und dekorierten Fahrrädern fuhren die Teilnehmenden vom Potsdamer Platz eine rund 20 Kilometer lange Route bis zum Roten Rathaus. Mit der Lichterfahrt fordert der ADFC Berlin mehr Vorsicht und Rücksicht von allen Verkehrsteilnehmenden. »Autofahrerinnen und Autofahrer müssen in der Dunkelheit noch mehr Acht ge-

ben als sonst«, mahnt Daniel Pepper, Mitglied im Landesvorstand. Gerade im Stadtverkehr erforderten die vielen Lichter und visuellen Reize höchste Konzentration und angemessene Geschwindigkeit. Gleichzeitig appelliert Pepper an Radfahrende: »Licht ist Pflicht – doch damit ist es nicht getan. Wichtig ist auch die richtige Ausrichtung. Der Frontscheinwerfer sollte auf die Fahrbahn vor dem Fahrrad leuchten und auf keinen Fall in die Augen des Gegenverkehrs.«

Seit über 30 Jahren Qualität und Fahrradvielfalt aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14
10967 Berlin

Telefon 6 91 85 90

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

LUST AUF BEWEGUNG

RAD-SPANNEREI.de/blog/

Fahrradladen: Kottbusser Str. 8
Werkstatt: Admiralstr. 23

Tel. 615 2939
Tel. 615 07218

Cornelia Hain
Rechtsanwältin seit 1989

- Arbeitsrecht
- Erbrecht
- Familienrecht
- Lebenspartnerschaftsrecht
- Verkehrsrecht

Konstanzer Straße 6
10707 Berlin-Wilmersdorf
U7 Konstanzer Straße
BUS 101 (Düsseldorfer Str.)

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



VERANSTALTUNGEN 2018/19

Freitags, 19:30 Uhr
(5 €, Anmeldung erbeten)

16.11.2018 Ein Abend mit Andreas Kirschner von Rennstahl und Falkenjagd

11.1.2019 Moabiter-Filmkultur e.V.: Männer auf Rädern

18.1.2019 Antonia+Daniel Hülsewig: Von Potsdam aus um die Welt
www.theworldahead.de

15.3.2019 Frank Oehmig: Indiens unbekannte Ostküste

22.3.2019 Kristof Schäfer: Mit Fatbike und Pulka zum Polarlicht

Kurse
(nur mit Anmeldung)

3.11./10.11./1.12./8.12.2018
Werkstattkurse als Privattraining
(max. 3 Personen, 73 €/Stunde)

9.3.2019 GPS-Basiskurs
(16–20 Uhr, 45 €)

10.3.2019 GPS-Intensivkurs
(10–17 Uhr, 85 €)

Mehr Infos unter
velophil.berlin/aktivitaeten

velophil. Sonne in den Speichen

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

Geöffnet:
Mo–Fr 11–19 Uhr
Do 8–20 Uhr
Sa 10–16 Uhr

www.velophil.berlin

Keine halben Sachen: Demo für breiten Radfahrstreifen

Für den geplanten Radfahrstreifen auf der Hasenheide in Kreuzberg feierte sich der Senat schon vor Baubeginn. Doch statt zukunftsfähiger Infrastruktur wird ein Streifen geplant, der zu schmal ist zum gegenseitigen Überholen. Der ADFC Berlin organisierte eine Demo vor Ort.



So macht auch das Überholen Spaß und ist sicher: Probefahren des Radfahrstreifens, wie der ADFC ihn auf der Hasenheide fordert.

Die Hasenheide in Kreuzberg ist für Radfahrende stressig und gefährlich: In Richtung Hermannplatz hat die mehrspurige Hauptstraße keinerlei Radinfrastruktur – trotz des vielen Radverkehrs zwischen Kreuzberg und Neukölln. Im November 2017 kündigte der Senat dort für Frühjahr 2018 den Bau des

ersten geschützten Radfahrstreifens nach neuem Standard an: mit grünem Belag und durch Poller vom Autoverkehr getrennt. Mit Verspätung soll der Bau nun im Herbst starten, doch für den Radfahrstreifen ist lediglich eine Breite von 2,25 Meter vorgesehen. Abzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu Pollern und

Bordstein verbleibt nur eine Breite von 1,50 Meter für Radfahrende – zu schmal zum sicheren Überholen. Das widerspricht einschlägigen Regelwerken, die besagen, überschüssige Fläche bei der Aufteilung des Straßenraums dem Fuß- oder Radverkehr zuzuschlagen. Stattdessen sollen in der Hasenheide unnötig breite Kfz-Parkplätze entstehen – auf Kosten der Verkehrssicherheit. »Statt eines sicheren Radwegs, der dem zunehmenden Radverkehr mit immer mehr Lastenrädern gerecht wird, sollen auf der Hasenheide extrabreite Parkplätze für noch größere SUV der nächsten Generation entstehen. Das führt das gerade erst verabschiedete Mobilitätsgesetz ad absurdum«, kritisiert Evan Vosberg, stellvertretender Landesvorsitzender und Beteiligter der Dialogrunde zur Erarbeitung des Mobilitätsgesetzes. Der ADFC Berlin fordert eine Änderung der Planung mit großem Effekt: Der Radfahrstreifen soll einen halben Meter breiter werden. Die Autostellplätze würden dadurch schmaler, entsprächen aber noch immer dem gängigen Standard. Eine Lösung ohne Verlierer, wie der ADFC auf der Demonstration vor Ort mit einem ausrollbaren Radfahrstreifen zeigte.



Platz statt Parken

Zum internationalen Park(ing) Day am 21. September verwandelten erneut Menschen auf der ganzen Welt Autoparkplätze spontan (vorübergehend) in Parks. Auch in Berlin belebten Künstler, Aktivisten und engagierte Anwohner an zahlreichen Orten mit kreativen Aktionen den öffentlichen Raum, der sonst von Autos besetzt wird. Der ADFC Berlin machte mit mehreren Aktionen auf den enormen Flächenverbrauch von Autos aufmerksam.



Obst statt Autos: Am Böhmischem Platz in Neukölln informierte das Frauennetzwerk des ADFC und lud zur Erfrischung ein.

Der ADFC geht von rund 1,5 Millionen Parkplätzen im öffentlichen Straßenland Berlins aus. Das entspricht einer Fläche von etwa 2.000 Hektar – rund zehn Mal mehr als die Fläche aller Kinderspielplätze in der Stadt. Im Durchschnitt steht ein Auto 23 Stunden am Tag ungenutzt auf dem Parkplatz. In großen Teilen der Innenstadt noch nicht mal eine Parkraumbewirtschaftung stattfindet. Wo Parktickets nötig sind, liegen die Preise unter dem europäischen Durchschnitt. »Berlin verschleudert seinen öffentlichen Raum zu Schnäppchenprei-

sen. Obwohl mehr als 40 Prozent der Haushalte ohne Auto leben, werden enorme Flächen für private Pkw reserviert. Dort, wo Kinder spielen könnten, Kaffee getrunken oder Stadtgrün wachsen könnte, steht parkendes Blech. Gleichzeitig stehen Parkhäuser an vielen Ecken leer«, kritisierte ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel. Der ADFC fordert deshalb, die Zahl der Kfz-Parkplätze zu reduzieren und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahnringes zu Gebühren auf europäischem Niveau einzuführen. Die Einnah-

men könnten in die Förderung der Radinfrastruktur und des ÖPNV sowie in die Aufwertung des öffentlichen Raums fließen. Der ADFC kritisiert außerdem, dass Parkverstöße kaum geahndet werden und Parksünder nur niedrige Bußgelder befürchten müssen. Auch hier liegt Deutschland mit 20 Euro pro Verstoß (für das Parken auf Geh- und Radwegen) im internationalen Vergleich weit hinter anderen europäischen Staaten, wo Parkverstöße oftmals mehr als 100 Euro kosten.

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

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

285 99 750
285 99 751
fahrrad.frank@vstf-mail.de

Öffnungszeiten (Winter):
Mo-Fr 09-19°°
Sa 09-17°°

fahrradkoppel
Räder • Zubehör • Werkstatt

Hufelandstr. 7
10407 Berlin
Tel.: 030 - 607 89 89

www.fahrradkoppel.de
info@fahrradkoppel.de

Ullis Fahrradladen
seit 1983

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

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

Umwelt- und Verkehrsverbände erarbeiten Radverkehrsnetz

Das Berliner Mobilitätsgesetz sieht für Radfahrerinnen und Radfahrer ein stadtweites Netz aus sicheren, bequemen Verbindungen vor. Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes wird aktuell von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ausgeschrieben und bis Juli 2019 abgeschlossen sein. Der ADFC Berlin, VCD Nordost, BUND Berlin und Changing Cities möchten sich aktiv in die Netzplanung einbringen. Gemeinsam haben etwa 30 Aktive der Verbände im vergangenen halben Jahr einen eigenen Entwurf des Radverkehrsnetzes erarbeitet. Dieser soll Diskussionsgrundlage für den Planungsprozess der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sein. Der Entwurf der Verbände ist online einsehbar. Alle Infos gibt es unter adfc-berlin.de/radverkehrsnetz



© Grundkarte: Openstreetmap

Velokiez-Fest beim ADFC



ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel im Gespräch beim Velokiez-Fest.

Mit einem bunten Programm eröffnete der ADFC Berlin am 6. Oktober offiziell seinen neuen Standort in der Möckernstraße 47 in Kreuzberg. Während vor der Tür ADFC-Mechaniker kostenlose Fahrradrepaturen anboten, erhielten die Besucherinnen und Besucher drinnen eine Einführung in die neue ADFC-Velobibliothek. Großen Andrang gab es wie immer beim Postkarten-Fahrrad, das durch kräftiges Treten bunte Muster aufs Papier zaubert.

Auch das Codieren des Fahrrades gegen Diebstahl war beliebt. Seit Juli hat der ADFC Berlin seine Räume im genossenschaftlichen Projekt Möckernkiez e. G. Die Büroräume befinden sich in der Yorckstraße 25, der Velokiez mit Bibliothek und Selbsthilfswerkstatt in der Möckernstraße 47 (siehe auch S. 29). Wer ehrenamtlich in der Bibliothek oder der Selbsthilfswerkstatt helfen möchte, möge sich bitte unter kontakt@adfc-berlin.de melden.

Zahl der Radfahrenden nimmt zu

Immer mehr Menschen in Berlin fahren Rad. Das zeigen die Daten der 17 elektronischen Zählstellen für den Radverkehr. Wie die Berliner Morgenpost berechnete, zählten die im Asphalt versenkten, druckempfindlichen Schwellen im Zeitraum von Mai bis September mehr als zwölf Millionen Radfahrende – 1,1 Millionen mehr als im Vorjahr. Zwar war der Sommer 2017 sehr regnerisch, doch auch der Vergleich zum Sommer 2016 zeigt einen deutlichen Zuwachs, ebenso wie der Vergleich der Wintermonate. Den Rekord hält nach wie vor die Oberbaumbrücke in Kreuzberg. Im Jahresschnitt radeln hier 10.000 Menschen pro Tag, an Sommertagen auch mal 20.000. Dass Radfahrende hier trotzdem lediglich einen ungeschützten, viel zu schmalen Radfahrstreifen vorfinden, ist symptomatisch: Noch immer fahren immer mehr Menschen nicht wegen sondern trotz der schlechten Radinfrastruktur Fahrrad. Die Ergebnisse der Zählstellen können online eingesehen werden unter berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/karte.shtml.

Hinter jeder Zahl ein Mensch

Immer wieder machen tödliche Radunfälle Schlagzeilen. Im Verborgenen bleiben dagegen die Schicksale der vielen Menschen, die ihr Leben lang unter den Folgen eines Unfalls zu leiden haben. Beate Flanz hat Radtouren für den ADFC geleitet, bevor sie von einem Lkw überfahren wurde. Ihre Geschichte – nur eine von hunderten jedes Jahr – zeigt das wahre Ausmaß blutiger Unfälle, die sich so oft wiederholen, dass die Gesellschaft sich damit abgefunden hat. VON NIKOLAS LINCK.



© Norbert Kesten

April 2018: Freunde leihen ein Rollstuhlfahrrad und nehmen Beate mit auf ihre erste Radtour nach dem Unfall.

Mehr als 7.000 Radunfälle ereigneten sich allein im letzten Jahr in Berlin. Bei neun dieser Unfälle starb eine Radfahrerinnen oder ein Radfahrer – in diesem Jahr sind es bereits elf. Weiße Geisterräder des ADFC erinnern an die Getöteten. Mit Mahnwachen verleihen ADFC, Radaktivisten und Angehörige ihrer Trauer und Wut Ausdruck. Über die Todesfälle wird in Zeitungen und im Fernsehen berichtet. Doch ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass die tödlichen Unfälle nur die Spitze eines riesigen Eisbergs sind. Wegen der geringen Fallzahl haben sie für Statistiker kaum eine Aussagekraft. Wichtiger für die Beurteilung der Sicherheit ist die Anzahl der Verletzten. Neben den neun Toten wurden im letzten Jahr fast 5.000 Radfahrende bei Unfällen verletzt, 627 von ihnen schwer. Von ihrem Schicksal bleiben eine knappe Polizeimeldung und eine Zahl in der Unfallstatistik. Sie sagt nichts darüber, mit welchen Folgen die Opfer zu leben haben oder darüber, ob sie überhaupt bei Bewusstsein sind oder im Koma liegen. Sie sagt auch nichts über den Mensch hinter jeder Zahl, dessen Leben nach dem Unfall plötzlich ein anderes ist.

Erinnerungen an ein früheres Leben

Einer dieser Menschen ist Beate Flanz. Als leidenschaftliche Radfahrerinnen leitete sie seit vielen Jahren Radtouren für den ADFC. Ein Sausewind mit knallroten Haaren, immer draußen und unterwegs. Wer sich auf einer ihrer Touren plötzlich in einer spontanen Qi-Gong-Übung wiederfand, hat Beate nicht wieder vergessen. Im Juli 2018 sitzt Beate im Rollstuhl in einem kleinen Krankenzimmer in Berlin-Marzahn. Als sie jetzt von ihren Touren erzählt, sind es Erinnerungen an ein früheres Leben, das vor einem Jahr abrupt zu Ende ging. Damals, an einem Mittwochmorgen im Oktober 2017, steht Beate auf der Westfälischen Straße in Wilmsdorf an einer Ampel. Es ist ihr täglicher Weg zur Arbeit. An der Kreuzung Konstanzer Straße gibt es keine vorgezogene Haltelinie für Radfahrende und auch keine Fahrradampel, die sie früher auf die Kreuzung schickt, ins Sichtfeld der Autofahrer – eigentlich moderner Standard. Deshalb steht Beate einige Meter vor der Haltelinie, um nicht übersehen zu werden, als sie bei Grün auf die Kreuzung fährt. Noch immer ist ihr schleierhaft, wie der Lkw hinter ihr sie trotzdem erfassen kann, als er



Beate bei einer ihrer ADFC-Touren in Strausberg, Juli 2017.

nach rechts abbiegt. Sie kann sich noch erinnern, dass sie denkt: »Wie kann es sein, dass der mich hier umfährt?«

Wo der Fahrer des Lkw seinen Blick zu diesem Zeitpunkt hatte, wird bis zum Gerichtsprozess unklar bleiben – auf der Straße kann er nicht gewesen sein. Beate prallt gegen das Führerhaus und stürzt auf den Asphalt. Der Lkw überrollt die gesamte rechte Seite ihres Körpers mitsamt des Fahrrades, dessen Oberrohr danach dünn wie Papier ist. Als sie mit dem Kopf auf dem Asphalt aufschlägt, glaubt sie, das Ausbrechen einiger Zähne zu spüren. In Wahrheit zerbricht ihr Kiefer in mehrere Teile. Der Druck, den sie im Gesäß spürt, ist nicht ihr Fahrradsattel, wie sie zunächst denkt, sondern ihre mehrfach gebrochene Hüfte, die sich innerhalb des Körpers verschiebt. Beate verliert das Bewusstsein. Der Fahrer des Lkw bemerkt den Unfall nicht und fährt weiter, bis Zeugen ihn zum Halten bringen.

Jede Bewegung neu erlernen

Trotz ihrer schweren Verletzungen kann Beates Leben gerettet werden. Doch als die Ärzte sie eine Woche später aus dem künstlichen Koma holen, hat sie ihr rechtes Bein verloren. Ihr rechter Arm ist kaum wiederzuerkennen und nahezu unbrauchbar. Die durchtrennten Nerven in ihrer rechten Gesichtshälfte sorgen dafür, dass sie weder kauen noch den Mund schließen kann. Sie ist auf dem rechten Ohr taub und auf dem rechten Auge blind. Es beginnt eine Odyssee aus Operationen und Reha-Programmen, deren Ende bis heute nicht abzusehen ist. Unter unvorstellbaren Schmerzen muss Beate jede Bewegung neu erlernen.

Die moderne Medizin kann Muskeln und Nerven von einer Körperstelle an eine andere versetzen, doch der Erfolg ist nie gewiss. Beate verbringt ihre Zeit zwischen Hoffen und Bangen. Den kleinen Fortschritten folgen immer wieder Rückschläge. Erst nach und nach realisiert sie all die Einschränkungen, mit denen sie nun leben muss: Die einfachen Tätigkeiten, für die ihr nun eine Hand fehlt. Ihre geliebten Hobbies – Reiten, Radfah-

ren, Ski-Langlauf oder auch nur den Fotoapparat bedienen – sind unmöglich geworden. Über Monate fiebert sie dem Einsatz der Beinprothese entgegen, nur um dann festzustellen, dass ihr reglos hängender Arm nach wenigen Schritten mit Blut anschwillt und sie sich wieder hinsetzen muss, um ihn hochzulegen. In solchen Momenten überwältigt sie der Wunsch, damals nicht überlebt zu haben. Doch immer wieder fasst sie neuen Mut. Um den Kontakt mit den vielen Ärzten muss sie sich selbst kümmern. Es gibt keine Behörde oder Organisation, die sie bei all den organisatorischen Herausforderungen unterstützt.

»Augenblicksversagen« mit unabsehbaren Folgen

400 Unfälle gab es in Berlin allein im vergangenen Jahr zwischen Fahrrad und Lkw. Sechs Radfahrende starben bei dem Unfall, 316 wurden verletzt, 45 von ihnen schwer. Im Schnitt wurde in der Stadt also fast jede Woche ein Radfahrer bei einem solchen Unfall getötet oder schwer verletzt. Fast immer sind es Rechtsabbiegeunfälle, fast immer trägt der Lkw-Fahrer die Schuld. Die Richter sprechen bei der Verhandlung dann von »Augenblicksversagen«. Die Unfallverursacher werden in der Regel wegen fahrlässiger Körperverletzung verurteilt und erhalten eine Geldstrafe. Selbst Abbiegeunfälle mit Todesfolge enden nur selten mit dem Entzug des Führerscheins. Erst im April wurde in Berlin ein Lkw-Fahrer verurteilt, der in Steglitz einen Radfahrer beim Abbiegen überrollt und getötet hatte. Er musste eine Geldstrafe von 900 Euro zahlen und durfte den Führerschein behalten.

Nicht nur in der Bestrafung zeigt sich: Nirgendwo sonst werden Tote und Verletzte so billigend in Kauf genommen wie im Straßenverkehr. In keiner anderen Verkehrsart – auf dem Wasser, in der Luft oder auf der Schiene – würde solch andauerndes Blutvergießen durch menschliches Versagen geduldet werden. Doch Straßenverkehrsunfälle sind allgegenwärtig, in Berlin passieren sie alle paar Minuten. Wenn dabei Lkw und Fahrrad aufeinandertreffen, geht es besonders böse aus. Dies nehmen Politiker und breite Teile der Gesellschaft offenbar als eine Art Naturgesetz hin.

Tatenlosigkeit der Politik

Die Resignation ist ein Skandal. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, um menschliche Fehler auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Es fehlt bisher nur am nötigen Mut, um diese Lösungen auf den Weg zu bringen.

Allen voran der elektronische Abbiegeassistent: Seit Jahren sind Systeme auf dem Markt, die Lkw-Fahrer warnen oder eine Notbremsung einleiten können, wenn sich eine Person neben dem Fahrzeug befindet. Laut Unfallforschung der Versicherer könnten so mehr als 60 Prozent der Abbiegeunfälle in ihrer derzeitigen Schwere verhindert werden. Doch kaum ein Unternehmen will die Kosten von 2.000 bis 3.000 Euro auf sich nehmen, obwohl sich viele Lkw-Fahrer selbst das Warnsystem wünschen. Die Fuhrgewerbe-Innung begründet das mit Wettbewerbsnachteilen und fordert – ebenso wie ADFC und Unfallforschung – eine gesetzliche Verpflichtung zum Einbau von Abbiegeassistenten. Die Logik: Wenn alle Speditionen dieselben Zusatzkosten haben, gibt es für keinen einen Wettbewerbsnachteil – aber für alle mehr Sicherheit. Trotz jahrelangen Drucks des ADFC hat das Bundesverkehrsministerium in der Vergangenheit das Thema

nahezu ignoriert. Nun hat es zumindest ein Förderprogramm aufgelegt. Zur notwendigen Pflicht auf EU-Ebene können derweil noch Jahre vergehen.

Berlin muss handeln

Umso wichtiger ist es, dass Kommunal- und Landesregierungen aktiv werden und in Sachen Sicherheit vorangehen. Hamburg kündigte als erste Stadt an, alle stadteigenen Fahrzeuge mit Abbiegeassistenten auszustatten. Auch für Berlin hat Wirtschaftsministerin Ramona Pop (Bündnis 90/Die Grünen) die Nachrüstung kommunaler Fahrzeuge angekündigt. Zuvor hatte der Bundesrat auf Initiative des Berliner Senats beschlossen, die Bundesregierung aufzufordern, den Abbiegeassistenten zur Pflicht zu machen. Zusätzlich könnte die Stadt Bauunternehmen in öffentlichen Aufträgen die Auflage machen, ihre Fahrzeuge sicher auszurüsten. Auf Landesebene sollen Fördergelder bereitgestellt werden, um zur freiwilligen Nachrüstung zu ermuntern – so macht es bereits Baden-Württemberg.

Darüber hinaus muss die Polizei ein scharfes Auge auf Lkw-Fahrer und ihre Fahrzeuge haben. Sind die Spiegel richtig eingestellt, behindern Gardinen die Sicht? Halten die Fahrer ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten ein? Der ADFC fordert die gesetzliche Pflicht zum Abbiegen in Schrittgeschwindigkeit – eine einfache Möglichkeit, das Verhalten der Fahrer zu kontrollieren.

Auch die Infrastruktur kann in vielen Fällen verbessert werden. Zwingt der Winkel der Kreuzung zum Bremsen oder lädt er dazu ein, mit 20 km/h um die Ecke zu rasen? Gibt es eine gut sichtbare Radverkehrsanlage, eine vorgeschaltete Fahrradampel und an besonders kritischen Stellen eine getrennte Ampelsignalisierung? Oft genug verlaufen Radwege hinter parkenden Autos oder Bäumen, was die Sichtbeziehungen noch schlechter macht.

Und schließlich bleibt die Frage, wie viel Schwerlastverkehr wir in der Stadt akzeptieren wollen. Sollte es nicht oberste Priorität haben, durch smarte Logistikkonzepte die Anzahl der Lkw auf ein Minimum zu reduzieren? Stattdessen wächst der Lkw-Verkehr, ebenso wie der Radverkehr – mit absehbar schlimmen Folgen, wenn jetzt nicht schnell gehandelt wird.



© Norbert Kesten



Beate im Urlaub im Spreewald, 2015.

Wunsch nach Gerechtigkeit

Die Tatenlosigkeit der Politik lässt sich niemandem erklären – am wenigsten Beate Flanz, als sie im Juli in ihrem Krankenhauszimmer sitzt. Von dem Mann, der an jenem Mittwochmorgen hinter dem Steuer des Lkw saß, hat Beate nie etwas gehört. Es kann Jahre dauern, bis es nach Verkehrsunfällen zur Gerichtsverhandlung kommt. Fragt man Beate nach Gerechtigkeit, winkt sie ab. Welche Strafe könnte ihr Schicksal rückgängig machen? Doch es erfüllt sie mit Wut, dass der Lkw-Fahrer heute unbehelligt leben und Lkw steuern darf. Beate weiß, dass nur wenige Lkw-Fahrer zu den »schwarzen Schafen« gehören, die solche schweren Fehler begehen – warum dürfen sie weiterfahren? Eine Befürworterin von Haftstrafen ist Beate nicht. Aber sie würde sich wünschen, dass Unfallverursacher sich mit den Folgen ihrer Tat auseinandersetzen müssen: Verkehrs-sicherheitsarbeit leisten oder Sozialstunden in der Betreuung von Menschen, die an Unfallfolgen leiden – das wäre ein Anfang, findet sie. Immer wieder spielt sie mit dem Gedanken, dem Fahrer Fotos von ihren Verletzungen zu schicken. Sie will, dass er versteht, was er angerichtet hat. Und dass er nie wieder in seinem Leben einen Lkw fahren darf.

Zwei Wochen nach dem Unfall rief der ADFC Berlin zur Demo auf. Mehrere hundert Aktive, darunter viele Angehörige, Freunde und Kollegen von Beate, protestierten am Unfallort und forderten mehr Schutz von Radfahrern im Straßenverkehr.

Was bringt das Mobilitätsgesetz?

Das Berliner Mobilitätsgesetz ist seit Juni in Kraft. Was bedeutet es für Radfahrerinnen und Radfahrer? In der letzten Ausgabe der *radzeit* wurde der erste Abschnitt des Gesetzes näher beleuchtet. Er enthält allgemeine Bestimmungen. In diesem, zweiten Teil der Serie fasst die *radzeit* den Abschnitt zum Radverkehr zusammen.

Mehr Radverkehr

Zu Beginn des Radverkehrsteils des Gesetzes wird festgehalten: Der Radverkehr soll gefördert werden und sein Anteil am Gesamtverkehr steigen. Die Nutzung von Lastenrädern soll ausgeweitet werden. Ein nachfrageorientiertes Angebot an Leihfahrrädern soll unterstützt werden.

Umstrukturierte Verwaltung und mehr Personal

Im Dschungel der (Nicht-)Verantwortlichkeiten der Berliner Ämter und Verwaltungen werden einfache Maßnahmen immer wieder zu jahrzehntelangen Projekten. Das soll sich ändern. Die Infravelo GmbH kann als landeseigenes Unternehmen Projekte der Verkehrsverwaltung und der Bezirke planen und umsetzen. Derzeit beschäftigt sie sich mit Radschnellverbindungen, Grünfärbung von Radverkehrsanlagen und Fahrradparken. Die Leitung der Verkehrsverwaltung wird von einer Koordinierungsstelle Radverkehr unterstützt. Die Verwaltung findet jedoch keine geeigneten Fachkräfte: Ein Drittel der Stellen der Infravelo sind noch unbesetzt. In der Koordinierungsstelle ist bislang nur eine von drei Stellen besetzt.

Auch in den Bezirken soll Personal hinzukommen: Zwei zusätzliche Vollzeitstellen pro Bezirk sollen für Radverkehrsförderung zuständig sein. Noch immer haben einige Bezirke Probleme, diese Stellen zu besetzen. Außerdem soll jeder Bezirk eine Person für die Koordinierung von Radverkehrsangelegenheiten benennen. Eine Anfrage des ADFC Berlin an die Bezirksämter ergab Anfang September, dass bislang nur im Bezirksamt Mitte eine solche Person benannt wurde.

Mehr Sicherheit

Wie bereits im ersten Abschnitt des Gesetzes wird die »Vision Zero« – keine Verletzten oder Toten bei Verkehrsunfällen – als Leitlinie aller Planungen festgelegt. Hervorzuheben ist, dass nicht nur die objektive, sondern auch die subjektive Sicherheit erhöht werden soll. Es geht also nicht nur darum, Unfälle zu verhindern, sondern auch darum, Angst und Stress beim Radfahren zu vermindern. Über das Sicherheitsempfinden an Kreuzungen soll die Verwaltung Erhebungen durchführen. Kreuzungen sollen dem neusten Stand der Technik entsprechen und optimale Sichtbeziehungen ermöglichen. Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit sollen den Radverkehr fördern. Fortbildungen sollen Vorgesetzte bei Polizei, Ordnungsamt und anderen Verwaltungen zu den Themen Radverkehrsförderung und Gleichstellung von Radfahrenden sensibilisieren.

Baustellen

Jede Baustelle im öffentlichen Straßenland soll eine sichere Radverkehrsführung aufweisen. Bei vollständiger Sperrung eines Abschnitts im Radverkehrsnetz muss eine Umfahrstrecke

ausgewiesen werden. Der Umweltverbund hat Vorrang: Baustellenführungen sollen nicht in erster Linie für den Kfz-Verkehr gestaltet werden. Stattdessen soll der Rad-, Fuß- und Öffentliche Verkehr Priorität bei der Aufteilung der Straße haben. Bei Baumaßnahmen müssen die Bedürfnisse des Radverkehrs für künftige Planungen berücksichtigt werden. Die Verwaltung muss prüfen, ob im Zuge des Umbaus eine gesetzeskonforme Radverkehrsanlage geschaffen werden kann.

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sollen dem Bedarf entsprechend an Orten mit hoher Nachfrage aufgestellt werden. Bis 2025 sollen insgesamt 100.000 neue Abstellplätze entstehen – darunter auch abschließbare Boxen. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen errichtet werden.

Radverkehrsnetz und Vorrangnetz

Das Mobilitätsgesetz sieht für Radfahrerinnen und Radfahrer ein stadtweites Netz aus sicheren, bequemen Verbindungen vor. Der Netzplan ist von der Senatsverwaltung binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erarbeiten, muss also bis spätestens Juli 2019 fertig vorliegen. Der ADFC Berlin bringt sich aktiv ein: Gemeinsam mit BUND, VCD und Changing Cities legte er am 11. Oktober einen von Ehrenamtlichen aus dem gesamten Stadtgebiet erarbeiteten Netzplan vor (adfc-berlin.de/radverkehrsnetz). Verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten des Netzes sind im Gesetz geregelt: Mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen sollen schnelle Reisegeschwindigkeiten über lange Strecken ermöglichen. Auf Wegen, die größtenteils abseits der Straße liegen, sollen so auch Pendler vom Auto aufs Fahrrad gelockt werden. Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sollen nach Möglichkeit als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Motorisierter Durchgangsverkehr soll von ihnen ferngehalten werden, etwa durch modale Filter. Alle Einbahnstraßen sollen auf Freigabe für das Fahrradfahren in Gegenrichtung geprüft werden. Sackgassen sollen, falls möglich, für Radfahrende passierbar gemacht werden. Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen sind gesetzlich festgeschrieben und werden den größten Teil des Netzes ausmachen. Sie sollen ausreichend breit zum gegenseitigen Überholen sein. Unrechtmäßiges Halten und Parken auf ihnen soll vermieden werden, etwa durch Poller zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn. Um den Erhalt des Radverkehrsnetzes sicherzustellen, soll ein Register über Mängel geführt werden. Dies wird sowohl durch eigene Erhebungen der Senatsverwaltung, als auch durch Hinweise aus der Bevölkerung gefüttert.



© ADFC Berlin/Göpfert

Nächster Schritt: Radverkehrsplan

Nicht alle Details der Radverkehrsförderung sind im Gesetzestext festgeschrieben, obwohl sie sehr wichtig sind. Dazu gehören zeitliche Vorgaben und Qualitätsmerkmale der Radinfrastruktur, wie deren Breite und Oberfläche. Das Gesetz sieht deshalb die Erarbeitung eines Radverkehrsplans vor, der die konkrete Netzplanung sowie die detaillierteren Maßnahmen und Zeitpläne enthält. Der Radverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes aufgestellt und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Das hat den Vorteil, dass sein Inhalt, anders als ein Gesetz, regelmäßig den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden kann.

Die Vorgaben für den Radverkehrsplan werden, wie bereits Teile des Mobilitätsgesetzes, in einer Dialogrunde mit der Zivilgesellschaft erarbeitet. Erneut sitzen für die Erarbeitung ADFC

Berlin, Changing Cities und BUND Berlin mit der Verwaltung an einem Tisch. Auftakt der Dialogrunde ist Mitte November.

ADFC unzufrieden mit Umsetzung

Der ADFC Berlin ist mit der bisherigen Umsetzung des Mobilitätsgesetzes nicht zufrieden. Der Landesvorstand hat den Bezirken und dem Senat in vertraulichen Gesprächen und auch öffentlich eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, damit das Mobilitätsgesetz auch für die Menschen auf der Straße spürbar wird. Dazu gehören die Erstellung eines Radverkehrsnetzes für Berlin, Vorschläge für neue, modernere Vorgehensweisen in der Verwaltung sowie einfache und kurzfristig umzusetzende Verbesserungen für den Radverkehr. Mit Gesprächen und Demonstrationen drängt der ADFC Berlin auf qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen und eine raschere Umsetzung des Mobilitätsgesetzes.

Platz da!?

1,50 Meter Abstand müssen Autofahrer beim Überholen von Radfahrern halten. Die Realität fühlt sich oft anders an, wenn wir auf dem Sattel sitzen. Eine Gruppe junger Journalisten und Wissenschaftler will es genau wissen. Gemeinsam haben sie einen Sensor entwickelt, der mithilfe einer Smartphone-App den Überholabstand misst. Nikolas Linck hat Hendrik Lehmann und Michael Gegg vom Team Radmesser zum Interview getroffen.

Wer ist das Team Radmesser?

Hendrik: Ursprünglich bestand das Radmesser-Team aus drei Personen: mir, Datenjournalist beim Tagesspiegel, David Meidinger und Michael, die beide gerade ihre Promotion in Physik hinter sich gebracht hatten. Mittlerweile haben aber mindestens 20 Menschen aktiv an dem Projekt mitgearbeitet. Viele Kollegen aus unterschiedlichsten Teilen der Tagesspiegel-Redaktion, aber auch Forscher, Freunde, Freiwillige und Leute aus der Berliner Maker-Szene. Wir durften beispielsweise im Motion.Lab, einem Mobilitätslabor in Treptow, die Werkstätten nutzen. Die Bastler dort haben uns sogar beigebracht, wie man Lasercutter und CNC-Fräse bedient. Irgendwie sind sie alle Team Radmesser geworden.

Wie kamt ihr auf die Idee des Radmessers?

Michael: Die Idee kam von meiner Schwester. Sie fährt in München immer mit dem Rad zur Arbeit und fragte mich, ob man nicht irgendwie die Überholabstände von Autos messen könnte. Den Gedanken fand ich ziemlich interessant und erzählte David und Hendrik davon. So überschlugen sich die Ideen und wir kamen zu dem Schluss, dass ein datenjournalistischer Ansatz dem Thema am besten gerecht wird. So erreichen wir eine breite Öffentlichkeit und können das Thema unabhängig und kritisch von verschiedenen Seiten beleuchten. Der Tagesspiegel hat die Idee sofort unterstützt. Und das Medieninnovationszentrum Babelsberg leistet mit einer Förderung für neue Formen des Journalismus einen entscheidenden Beitrag.



Das Radmesser-Kernteam: David Meidinger, Helena Wittich, Michael Gegg, Hendrik Lehmann (v.l.n.r.) stoßen an auf die Veröffentlichung der Swipe-Story im August, online unter: <https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser>.

Wie funktioniert der Radmesser genau?

Michael: Der Radmesser besteht aus einer kleinen Sensor-Box, einer Smartphone-App und einer Halterung für das Smartphone, das am Lenker angebracht wird. Der Radmesser misst die Abstände nach links und rechts mithilfe von Ultraschall. Ähnlich wie bei einer Fledermaus. Nach links messen zwei Sensoren, damit wir wissen, wer wen überholt hat. Wenn ein Auto von links hinten überholt, löst die Smartphone-App ein Foto aus. Auf dem Bild ist das Auto von hinten zu sehen. So können wir hinterher mithilfe von Bilderkennung unterscheiden, ob es sich tatsächlich um ein Auto, ein anderes Fahrrad, einen Bus oder etwas Irrelevantes gehandelt hat, eine vorbeifliegende Taube zum Beispiel. Das Handy ermittelt zusätzlich die Position der Teilnehmenden, damit wir hinterher wissen, wo in der Stadt besonders eng überholt wird. Es gibt aber extrem strenge Daten-

schutzmaßnahmen. Wir wollen keine einzelnen Personen analysieren.

... und ihr baut jedes Gerät von Hand?

Hendrik: Ja, tatsächlich (lacht etwas verzweifelt). Das haben wir vorher etwas unterschätzt. Dafür haben wir jetzt Sachen über Klebetechniken, Bohrer und Programmbibliotheken gelernt, von deren Existenz wir vorher keinen Schimmer hatten. Helena Wittlich, Volontärin bei uns, hat sogar Löten gelernt. Sie kann es inzwischen besser als wir. Inzwischen sind 110 Sensoren gebaut, 100 für die Freiwilligen und eine kleine Reserve für Team und Kollegen, oder falls etwas kaputtgeht.

Die App schießt ein Foto, wenn ich zu eng überholt werde. Kann ich mit diesem Foto den Fahrer oder die Fahrerin des Autos anzeigen?

Michael: Nein! Das wollen wir auch nicht. Die Teilnehmenden bekommen die Fotos nicht zu Gesicht. Und die Auflösung ist absichtlich so gering, dass weder Nummernschilder noch Gesichter zu erkennen sind. Sie reicht gerade so, dass der Algorithmus später das Auto vom Radfahrer, oder eben der Taube unterscheiden kann. Unser Ansatz ist Aufklärung und Dialog, nicht die Verschärfung des teils verbitterten Konflikts zwischen Fahrern auf zwei oder vier Rädern.

Zurzeit fahren 100 Freiwillige mit dem Radmesser auf Berlins Straßen und sammeln Daten, wo und wann sie zu eng überholt werden. Was ist das Ziel der Erhebung?

Hendrik: Oberstes Ziel ist, herauszufinden, wie oft und wo der Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird: Gibt es Unterschiede nach Bezirken, nach Verkehrsmenge, nach Tageszeit? Und welche Rolle spielen die Radfahrerinnen und Radfahrer selbst? Werden Frauen anders überholt als Männer? Sind Vielfahrer gefährdeter als Gelegenheitsfahrer? Wird bei Älteren und Rädern mit Kindern auf dem Rücksitz mehr Abstand gehalten, so wie es eigentlich Pflicht ist? Wir wollen aber auch zeigen, wo die entspannten Routen liegen. Und noch viel mehr... aber ein bisschen Spannung muss ja bleiben.

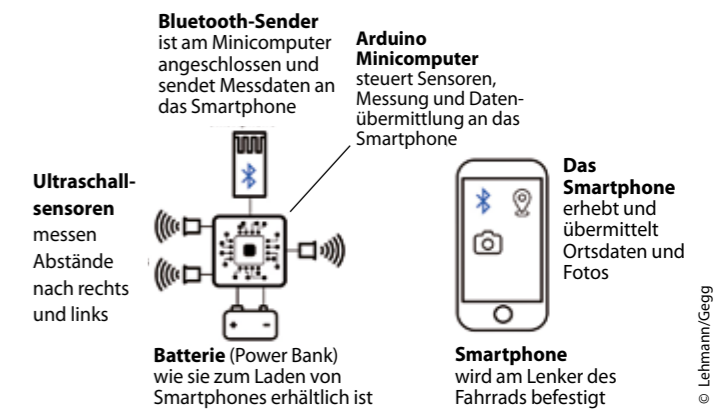
Nach welchen Kriterien wurden die Freiwilligen ausgewählt?

Michael: Wir haben nach 100 Freiwilligen gesucht und dachten am Anfang, das wird vielleicht schwer. Dann haben sich aber über 2.500 Menschen beim Tagesspiegel gemeldet. Also haben wir uns die Mühe gemacht, die hohe Beteiligung zu nutzen, um möglichst unterschiedliche Altersgruppen, Fahrräder, und Wohnorte auszuwählen. Außerdem gibt es gleich viele Männer wie Frauen. Ein Freund des Teams studiert Scientific Computing. Der hat sich mit Helena in einer Nacht einen tollkühnen Verteilungsalgorithmus ausgedacht!

Wie läuft es bisher? Was sind Schwierigkeiten oder Herausforderungen? Was sind vielleicht Überraschungen oder neue Erkenntnisse?

Hendrik: Es war tatsächlich ein Kraftakt, das alles in der kurzen Zeit auf die Beine zu stellen. Wir haben am 1. Mai angefangen. Da gab es noch keine App, keinen Sensor, nicht einmal einen fertigen Bauplan. Die andere Erkenntnis ist eigentlich sehr schön, wenn auch arbeitsintensiv: Es gibt so viele unterschiedliche Typen von Fahrrädern, Handys und Arten, damit umzuge-

Aufbau des Radmesser-Sensors in Verbindung mit Smartphones



hen, dass wir sehr viele einzelne Lösungen für die unterschiedlichen Freiwilligen finden mussten. Interessant ist aber auch schon jetzt: Keiner von uns kann den Überholabstand beim Radfahren wirklich gut einschätzen. Gemessene Fakten und gefühlter Abstand sind sehr unterschiedlich.

Euer Projekt wurde schnell über Berlin hinaus bekannt. Wer interessiert sich inzwischen für den Radmesser und warum? Gibt es viele Anfragen, einen Radmesser zu kaufen?

Hendrik: Ja, die Resonanz ist riesig. Anscheinend haben wir einen Nerv getroffen. Es kommen Anfragen von anderen Journalisten und aus der Forschung, aber auch von Privatpersonen und Verwaltungen. Übrigens auch nicht nur aus Deutschland, sondern aus ganz Europa und darüber hinaus.

Was sind nun die nächsten Schritte? Was ist die langfristige Perspektive des Projekts?

Michael: Gerade sind wir sehr damit beschäftigt, das Analyseverfahren für die Millionen von Datenpunkten fertig zu entwickeln. Da rechnet ein Computer schon mal einige Tage. Außerdem kümmern wir uns um die 100 Radmesser, die unterwegs sind. Das hat Priorität. Wie es danach weitergehen könnte, müssen wir in Ruhe zu Ende überlegen. Aber wir haben da schon ein paar Ideen...



Der Radmesser im Einsatz: Ultraschallsensoren messen den Überholabstand und senden die Daten direkt ans Smartphone.



Handarbeit: Alle Radmesser-Sensoren werden vom Team selbst gebastelt.



© PSD Bank Berlin-Brandenburg

PSD HerzFahrt: Radeln für Kinderherzen



Rund 2.000 Fahrradbegeisterte beteiligten sich am Sonntag, den 26. August 2018 an der PSD-HerzFahrt und erradelten eine Spendensumme von 50.000 Euro.

Unter dem Motto »Mehr Forschung für Kinderherzen« hatten die PSD Bank Berlin-Brandenburg, Berliner Helfen e. V. und der ADFC Berlin e. V. bereits zum fünften Mal zu der Spendenaktion aufgerufen. Für jede Umrundung der vier Kilometer langen Strecke auf dem Tempelhofer Flugfeld spendete die PSD Bank drei Euro. Insgesamt wurden so 15.800 Runden gefahren. Die so erzielte Summe rundete die PSD Bank zu einer Spende von 50.000 Euro auf, mit der medizinische Geräte für die Kinderkardiologie des Deutschen Herzzentrums Berlin (DHZB) finanziert werden.



Anett ist mit bunt geschmücktem Fahrrad und Regenbogen-Fahne zur HerzFahrt gekommen: »Ich mache heute hier mit als eine von vielen LGBTQI*-Menschen. Wir haben ein großes Herz für Kinder, und indem wir hier dabei sind, hoffen wir, dass sich auch noch ein paar Barrieren uns gegenüber abbauen.«



Auch Lastenräder sind auf der HerzFahrt zu sehen: Denisa, Bundesfreiwilligendienstleistende beim ADFC Berlin und Uwe, Ehrenamtlicher der ersten Stunde beim ADFC-Projekt »fLotte« für freie Lastenräder, drehen mit ihren Lieblings-Lastenrädern Max und Lena Runden für gesunde Kinderherzen.



Susanne (26) und Stefan (34) haben von der HerzFahrt erfahren, weil Stefan für den Sozialdienst im Deutschen Herzzentrum arbeitet. »Wir fahren generell gerne Fahrrad, und wenn es dann noch einen guten Zweck dahinter gibt, sind wir auf jeden Fall dabei«, ergänzt Susanne.



Laura, 24, Annabell, 23, Hanna, 8 und Sarah, 20 Jahre alt (v.l.n.r.) sind Schwestern und sind mit ihrer Mutter als ganze Familie gekommen: »Wir machen das einfach für den guten Zweck.«



Brigitte und Gudrun (v.l.) sind beide mit Handbikes am Start und deshalb gleich miteinander ins Gespräch gekommen. Gudrun war schon letztes Jahr dabei und war begeistert: »Ich finde die Idee einfach sehr gut, für Kinder zu radeln, und das unterstütze ich sehr gerne durch meine Armkraft.« Brigitte ergänzt: »Ich wollte schon ganz lange mal mitmachen, jetzt habe ich es endlich geschafft – und das Wetter ist auch genial!«



Ole und Jonas (v.l.) sind Cousins und gehen gemeinsam bei der HerzFahrt an den Start. Ole zählt auf, wie viele Runden sie fahren wollen: »3, 4, 5, 6, 7...«, und Jonas ergänzt: »...vielleicht.«



Dass Lisa (15) bei der HerzFahrt mitfahren kann, verdankt sie einer Herz-Spende: Vor drei Jahren hat die Schülerin im Deutschen Herzzentrum durch eine Transplantation ein neues Herz erhalten. »Danach hatte ich leider nochmal Tumore und Chemo-Therapie. Letztes Jahr konnte ich dann zum ersten Mal die HerzFahrt mit neuem Herzen mitfahren und habe zwei Runden geschafft. Dieses Mal will ich drei schaffen.«

ADFC-Kreisfahrt: Umbau statt Autostau!



Auf der ADFC-Kreisfahrt am 22. September demonstrierten etwa 1.200 Menschen dafür, das Mobilitätsgesetz rascher umzusetzen.



© ADFC Berlin



© Florian Boillot

Unter dem Motto »Umbau statt Autostau – Mobilitätsgesetz umsetzen!« fuhren die Teilnehmenden in drei Stunden vom Potsdamer Platz einmal rund um die City zurück zum Startpunkt. Es war die 18. Kreisfahrt in der Geschichte des ADFC Berlin. »Die rot-rot-grüne Koalition ist vor mehr als anderthalb Jahren mit dem Versprechen angetreten, eine umweltfreundliche und lebenswerte Stadt zu schaffen, in der alle Menschen sicher ankommen. Doch von der angekündigten Verkehrswende ist auf der Straße nichts zu spüren«, beklagte Landesvorstand Frank Masurat auf der Abschlusskundgebung am Potsdamer Platz. Er forderte von Verkehrssenatorin Regine Günther: »Machen Sie das Mobilitätsgesetz jetzt zur Cheffinnen-Sache und organisieren Sie seine Umsetzung neu!«



© ADFC Berlin

Fahrradfreundliche Stadt Oranienburg

Ein neues Fahrradparkhaus in Oranienburg bietet Platz für mehr als 1.000 Räder. Der ADFC hat es getestet – und ist zufrieden. VON SVEN DEHLER UND MAGDALENA WESTKEMPER.

Nach knapp einjähriger Bauzeit wurde am 31. August 2018 das Fahrradparkhaus am Bahnhof Oranienburg eröffnet. Es ist ein weiterer wichtiger Baustein für eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Nach Bernau und Potsdam ist Oranienburg jedoch erst die dritte Stadt in Brandenburg, die Radfahrern ein eigenes Parkhaus bietet. ADFC-Aktive aus der Ortsgruppe Oranienburg haben das Fahrradparkhaus getestet.

Platz für 1.000 Fahrräder und direkter Zugang zum S-Bahnsteig

Wachsende Stadt, mehr Radfahrende und erhöhte Pendlerzahlen: Der Bedarf an Fahrradparkplätzen hat sich in den letzten Jahren verdoppelt, die alte Abstellanlage mit ihren 350 Stellplätzen reichte nicht mehr aus. Das neue Fahrradparkhaus bietet auf zwei Etagen Platz für rund 1.000 Räder. Pendelnde Radfahrer begrüßen vor allem, dass vom Obergeschoss eine Verbindung zum S-Bahnsteig besteht.

Kostenloser, fahrradfreundlicher Service

Die Nutzung des Fahrradparkhauses ist kostenlos. Als Extra-Service können in der nachts beleuchteten Anlage auch abschließbare Fahrradboxen und Schließfä-

cher mit Lademöglichkeiten für Akkus gemietet werden. Ergänzt wird das Angebot durch eine Luftpumpstation und eine Werkzeugausstattung für Notfälle.

Sicherheit für Radfahrer

Um Radfahrer bei der Ein- und Ausfahrt nicht zu gefährden, wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor dem Fahrradparkhaus auf 30 km/h begrenzt. Mit Abschluss der Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu einem »Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich« soll hier sogar nur noch Tempo 20 gefahren werden.

Das Fahrradparkhaus wird tagsüber von einer Beschäftigungsgesellschaft bewacht. Eine Videoüberwachung der Anlage ist vorerst nicht beabsichtigt, die technischen Voraussetzungen hierfür wurden aber vorsorglich geschaffen.

Ortsgruppe ist zufrieden

Die ADFC Ortsgruppe freut sich über das neue Fahrradparkhaus. Sprecherin Adelheid Martin hat mit anderen Mitgliedern in den ersten Tagen nach der Eröffnung viele Stunden vor dem Parkhaus gestanden: »Wir haben Gespräche geführt, beim Einparken geholfen, Hilfestellungen gegeben und kleine Mängel der Stadt mitgeteilt. Insgesamt haben wir eine äußerst positive Resonanz erlebt, wir sind zufrieden.«



Obergeschoss: Das Doppelstocksystem bietet Platz für mehr als 1.000 Fahrräder.



Rund 1,75 Mio. Euro hat der Bau des Fahrradparkhauses gekostet. Finanziert wird es aus Fördermitteln des Programms »Aktive Stadtzentren (ASZ)«, wonach je ein Drittel der Aufwendungen von Bund, Land und Kommune getragen werden.



© Stadt Oranienburg

Rad und Bahn verknüpft: Das Fahrradparkhaus ist direkt an den S-Bahnhof angeschlossen.

Umweltverbund wird gestärkt

Dr. Stefan Overkamp, Landesvorsitzender des ADFC Brandenburg, lobt die Umsetzung und betont: »Radfahrende benötigen qualitativ hochwertige Abstellanlagen wie hier in Oranienburg. Das Fahrradparkhaus ist ein schönes Beispiel für den Erfolg guter, angebotsorientierter Fahrradpolitik. Mit dem Angebot sichere und komfortable Abstellplätze am Bahnhof wird ein wichtiger Schritt bei der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad getan und der Umweltverbund gestärkt.«

© Stadt Oranienburg

Umdenken nötig

Brandenburg hinkt bei der Entwicklung des Radverkehrs hinterher. Es fehlen mutige Anreize für den Umstieg vom Auto. Der ADFC Brandenburg zeigt mit einem Forderungskatalog, was die Landesregierung tun muss. VON SEBASTIAN MÜNSTER

Der Radverkehr spielt in Brandenburg eine wichtige Rolle: Nicht nur, weil 17 der insgesamt 51 deutschlandweiten Radrouten durch das Bundesland verlaufen. Schon heute ist mehr als jeder vierte Tourist in Brandenburg mit dem Fahrrad unterwegs. Elf Prozent aller Menschen im Land nutzen das Fahrrad laut einer aktuellen Befragung des Bundesverkehrsministeriums als hauptsächliches Mittel zur individuellen Mobilität.

Das ist nur Bundesdurchschnitt und zeigt: Brandenburg – einst Musterschüler beim Thema Radwegenetz – droht abgehängt zu werden, wenn Anreize für einen Mobilitätswandel weiter ausbleiben. Denn bundesweit steigt der Anteil des Radverkehrs, zeigen die Umfragen. Nicht nur sind anteilig mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs, sie fahren auch weitere Wege. Verkehrspolitisch scheint Brandenburg darauf kaum zu reagieren.

Der Radverkehrsplan 2030, den die Landesregierung im vergangenen Jahr verabschiedet hat, will den Anteil von Fahrrad, Fußgängern und öffentlichen Verkehrsmitteln im Umweltverbund in den nächsten zwölf Jahren um drei auf 50 Prozent steigern. »Das scheint mir ein Minimalziel zu sein, bei dem eine Erfolgsmeldung quasi garantiert ist«, kriti-

siert ADFC-Landesvorstand Stefan Overkamp.

Der ADFC fordert deshalb ambitionierteren Ziele: Eine Steigerung des Radverkehrs im Landesdurchschnitt auf 26 Prozent. Damit das möglich ist, braucht es eine Verkehrspolitik, die den Radverkehr als gleichberechtigte Säule der individuellen Mobilität neben dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr ernstnimmt, heißt es in einem Forderungspapier, das die Mitgliederversammlung im vergangenen April beschlossen hat.

50 Millionen Euro Investitionen jährlich für die kommenden zehn Jahre wären aus Sicht des ADFC Brandenburg nötig, um nicht nur die bestehende, teils marode Radinfrastruktur zu erhalten, sondern auch Lücken zu schließen und neu zu bauen. Das entspricht 20 Euro pro Einwohner und Jahr. Doch statt die Investitionen in Infrastruktur für Radfahrer ihrem Anteil am Gesamtverkehr entsprechend anzupassen, hat sich das jährliche Investitionsvolumen in Brandenburg in den vergangenen sieben Jahren sogar fast halbiert – auf elf Millionen Euro beziehungsweise vier Euro pro Einwohner und Jahr. Nach Ansicht des ADFC kann damit noch nicht einmal der Verfall des bestehenden Radwegenetzes

verhindert werden.

Die nötigen Anreize, um mehr Menschen weg vom eigenen Auto hin zum Umweltverbund zu bewegen, können so aus Sicht des ADFC nicht geschaffen werden. »Denn dafür muss man den Menschen Alternativen bieten«, so Landesvorsitzender Stefan Overkamp.

Die neuesten Zahlen des Bundesverkehrsministeriums zeigen: Immer mehr Menschen nutzen bereits den Umweltverbund, besonders in urbanen Ballungszentren. Und das, obwohl die Befragten mit den Bedingungen in Bussen, Bahnen und an Bahnhöfen offenkundig nicht zufrieden sind.

Nicht nur in den Pendlerzügen, sondern auch an den Haltestellen fehlt es oft an geeigneten Stellplätzen für Fahrräder. Initiativen wie das kürzlich eingeweihte Fahrradparkhaus am Bahnhof in Oranienburg können helfen, mehr Menschen zu überzeugen. Es ist das landesweit erste dritte Parkhaus dieser Art. Und bislang sind solche Maßnahmen immer noch eher die Ausnahme als die Regel.

Häufig ist die Finanzierung das Problem, wie das Beispiel Cottbus zeigt. Im Rahmen des Bahnhofsumbaus war zunächst auch ein Fahrradparkhaus samt Fahrradverleih geplant, die Realisierung scheiterte jedoch an der klammen Kasse der Kommune. Der ADFC Brandenburg fordert deshalb, die Förderung von Radinfrastruktur notfalls auch ohne Eigenanteil der Kommunen zu ermöglichen.

Debatten um die Abgasbelastung und mögliche wie bereits bestehende Fahrverbote für Dieselaautos in deutschen Innenstädten dominieren die Medien. Der Umstieg auf das Fahrrad könnte nach Ansicht des ADFC Brandenburg hier die ideale Lösung sein, um solche Einschränkungen künftig zu vermeiden.

Zwar soll die Landesregierung einen eigenen Radverkehrsbeauftragten bekommen. Doch für einen ernsthaften Mobilitätswechsel braucht der Landesbetrieb Straßenwesen aus Sicht des ADFC Bran-



Am 12. Oktober traf Stefan Overkamp, Landesvorsitzender des ADFC Brandenburg, die brandenburgische Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung Kathrin Schneider und übergab ihr den Forderungskatalog des ADFC.

denburg eine entsprechende Abteilung Radverkehr. So könnten Radschnellverbindungen auf Landesebene geplant werden, statt an stockenden Verhandlungen zwischen den beteiligten Kommunen zu scheitern. Doch auch in den kommunalen Verwaltungen müssen entsprechend ausgebildete Straßenbauingenieure und Verkehrsplaner den Radverkehr gleichberechtigt in ihre Überlegungen einbeziehen.

Einer der wichtigsten Aspekte ist aus Sicht des ADFC Brandenburg allerdings das Thema Sicherheit. Tempo 30 innerorts und Tempo 70 außerorts sollten in ganz Brandenburg zur Pflicht werden. Einen Schritt in diese Richtung ist etwa die Stadt Cottbus gegangen: Die Verwaltung hat Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen zum Regelfall erklärt. Dank einer Änderung der Straßenverkehrsordnung gilt dies in der Stadt nicht nur vor Schulen und Kindertagesstätten, sondern auch vor Krankenhäusern und Seniorenheimen.

Auch entsprechend dimensionierte Radwege erhöhen die Sicherheit. Schätzungen der Landesregierung zufolge ist die Hälfte der Radwege in Brandenburg

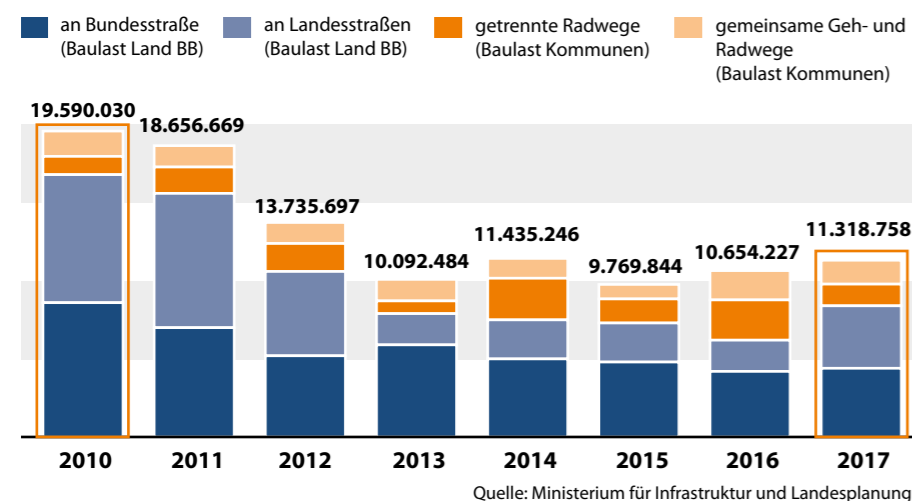
älter als 15 Jahre. Sie sind nicht nur sanierungsbedürftig, sondern auch in Breite und Beschaffenheit längst nicht mehr zeitgemäß. Der steigende Anteil an Pedelecs erhöht die Durchschnittsgeschwindigkeit im täglichen Radverkehr, glaubt Landesvorstand Stefan Overkamp. Der ADFC fordert, künftig beim Bau von Radwegen die Einhaltung der Empfehlungen für den Bau von Radverkehrsanlagen (ERA 2010) verbindlich zu machen.

Nur so können unfallträchtige Radwege vermieden werden.

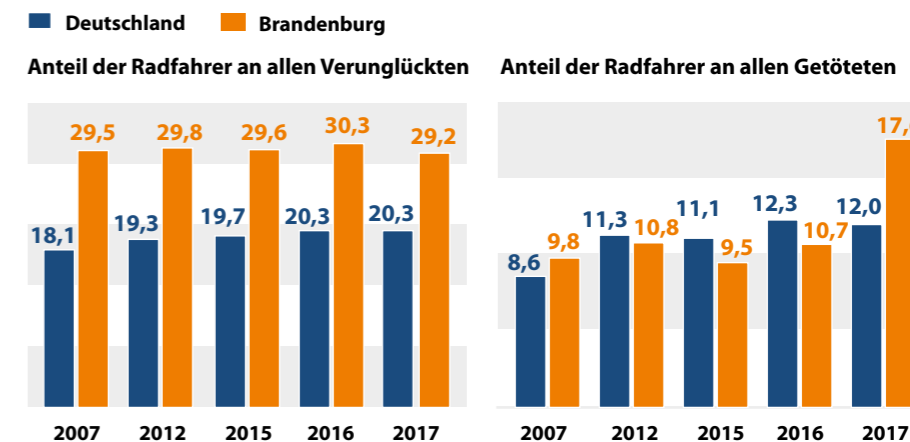
Die Landesregierung sollte ihre Radverkehrsstrategie 2030 nachbessern, findet der ADFC Brandenburg – diesmal in Zusammenarbeit mit den Interessensverbänden.

Der Forderungskatalog vom ADFC Brandenburg kann hier abgerufen werden: <https://brandenburg.adfc.de/3518>

Investitionen für Radwege im Landeshaushalt in Euro



Verkehrssicherheit: Unfallzahlen in Prozent



Quellen: Statistisches Bundesamt, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Rhein ins Vergnügen

Fünfzehn junge Menschen aus Frankreich und Deutschland brachte der ADFC Berlin im August für das Austauschprojekt Tour de Rh(e)in zusammen. Sie radelten 400 Km von Basel nach Strasbourg und lernten voneinander über Ökologie, Politik – und warum es glücklich macht, den Kaiserstuhl per Rad zu erklimmen. Für die *radzeit* haben sie gemeinsam ein Tagebuch geschrieben.



Fünfzehn sich unbekannte, junge Leute verabreden sich, um zusammen zehn Tage Sommerurlaub zu verbringen. Dabei müssen sie jeden Tag um 8 Uhr aufstehen und sich körperlichen Anstrengungen unterziehen, an ziemlich untypischen Warm-Ups teilnehmen und vor der Reise Workshops zu gesellschaftspolitischen Themen vorbereiten. Wer möchte so seinen Urlaub verbringen? Bestimmt nur Verrückte – und ein paar Fahrradfahrende aus Berlin und Lyon.



© Privat

Tag 1

Wir treffen uns samt Fahrrädern und vollgepackten Satteltaschen morgens um Halbsieben am Ostbahnhof Berlin, um unsere Reise nach Basel anzutreten. Dank Teamwork schaffen wir alle Umstiege mit Fahrrädern reibungslos – schon jetzt wird klar: Zusammen können wir alles schaffen! Nach zehn Stunden erreichen wir Basel Hauptbahnhof und werden von der französischen Gruppe in Empfang genommen. Gemeinsam fahren wir unsere erste kleine Tour zum Campingplatz, wo schon für uns gekocht wurde. Dabei durchfahren wir nebenbei Deutschland, die Schweiz und Frankreich. Unser Gepäck wird dabei, genauso wie in der restlichen Woche, zusammen mit dem Kocher und Essen im Transporter für uns gefahren.

Tag 2

Nach dem ersten gemeinsamen Frühstück setzten wir uns zum Kennenlernen zusammen. Dabei wird alles sofort entweder ins Deutsche oder Französische übersetzt, um alle mitzunehmen.

Allen Übersetzerinnen, die während der Woche wirklich zur Höchstform aufliefen, gilt unser großer Dank! Nachdem wir alle Namen wenigstens schon einmal gehört haben, checken wir gemeinsam mit Julien, unserem Fahrradmechaniker, nochmal unsere Räder und dann geht es schon los Richtung Mulhouse – immer entlang eines Kanals im Auengebiet Petite Camargue Alsacienne.

Tag 3

In Mulhouse fällt uns eine neu installierte Säule auf, die die Fahrradfahrer in der Stadt zählt. An diesem Tag sind es schon über 700 – hoffentlich werden es bald mehr, dafür müsste in Mulhouse aber noch einiges passieren. In der Stadt wird das gemeinsame Fahren in der Gruppe schon zu einer größeren Herausforderung als auf dem Land. Zum Glück finden sich aus der Gruppe immer Leute, die für alle anderen die Kreuzungen sichern.

Tag 4

Von Mulhouse fahren wir nach Neuf Brisach, einer alten Vauban Festungsstadt. Auf dem Weg kommen wir durch den Hardtwald, der wegen der Hitze ganz ausgetrocknet ist. Heiße Luft strömt uns aus dem Wald entgegen, der wohl aufgrund eines kalkhaltigen Bodens und eines niedrigen Grundwasserspiegels zu den ersten Opfern des Klimawandels zählen wird. Überall sind die Auswirkungen der anhaltenden Hitze und Trockenheit zu sehen: komplett verdorrte Maisfelder, aber dafür später sehr viele süße Weintrauben. In Neuf Brisach erwartet uns ein wunderschöner Campingplatz mit einem Extrabereich für Fahrradreisende. An diesem Abend genießen wir zusammen elsässischen Wein bei Kerzenschein.

Tag 5

Mittlerweile sind wir ein eingespieltes Team – morgens bereitet eine Schicht alles für Frühstück und Sandwiches vor (am wichtigsten: Kaffee!), dann schnell die Zelte abbauen, alles im Transporter verstauen und dann ein kleines »Warm-Up«. Dann geht es durch die Weinberge Richtung Freiburg. Auf dem Weg besuchen wir die solidarische Landwirtschaft Gartencoop und bekommen eine kleine Tour über ihr Gelände. Als ein Gewitter beginnt, finden wir im Kuhstall Unterschlupf. Während wir gemütlich auf Strohhallen liegen, können wir Landwirt Vincent alles zum Konzept der Solawi (Solidarische Landwirtschaft) fragen.

Tag 6

Freiburg, oh Freiburg – hier sind wir auf alle Fälle nicht allein auf dem Rad unterwegs! Wir bleiben zwei Nächte und nutzen den Tag, um uns das älteste Projekt der Initiative Mietshaussyndikat anzuschauen. Dann genießen wir die Freizeit – es ist der erste Nachmittag, der nicht verplant ist und der erste Abend, an dem wir sehr spontan sind. Obwohl wir es nicht müssten, möchten wir die Zeit gemeinsam verbringen. Nachts auf dem Rückweg tanzen wir sogar auf einem Platz im Stadtzentrum – und das mit den Profis, obwohl wir selber keine professionellen Tänzer sind.

Tag 7

Morgens haben zwar einige von uns etwas Angst vor der großen Herausforderung, am Ende sind wir aber begeistert. Die Fahrradstrecke von Freiburg nach Baggersee Schuttern ist unsere längste – über 80 km inklusive Bergetappe, weil wir uns auf dem Weg noch den Kaiserstuhl anschauen. Der bietet eine schöne Aussicht, aber das Highlight des Tages kommt erst am Nachmittag: gemeinsames Baden im Baggersee.

An diesem Tag verstehen wir das Prinzip des Mountainbiking: Es ist ein Kampf zwischen Radfahrer und Berg, bei dem es nur einen Gewinner gibt. Trotzdem kommen wir am Ende des Tages gesund und glücklich an und können es kaum erwarten, die nächste Fahrradtour zu planen.

Tag 8

Vom Baggersee Schuttern starten wir unsere Tour nach Strasbourg. Auf der Europabrücke machen wir das obligatorische Foto. Abends fahren einige von uns in die Stadt, wo im Rahmen des Sommerprogramms LuX drei Monumente mit Lichtanimationen verzaubert werden.

Tag 9

Mit unseren Fahrrädern fahren wir beim Europäischen Parlament vor und bekommen eine kleine Führung. Danach flanieren wir durch die Stadt und besorgen Abschiedsgeschenke für unsere super Teamerinnen. Die gibt es jedoch nicht einfach so: Beim gemeinsamen Flammkuchenessen müssen diese in einer neuen Abwandlung unserer Gruppenkommandos auf Polnisch erst entdeckt werden. Am nächsten Tag geht es dann sehr früh los nach Berlin und Lyon.



© Privat



© Privat

Oder-Spree-Tour: Im nahen Osten

Ein langes Wochenende genügt, um heilige Stätten und himmlische Natur zu erradeln.

TEXT UND FOTOS VON STEEAN JACOBS



Das Beste vom Reste: Am ehemaligen Friedrich-Wilhelm-Kanal östlich von Müllrose.

Was macht die schwarz-gelbe Naturschutzzeile auf dem Fahrradlenker? Sie weist den Weg entlang einer gut 250 Kilometer langen Runde vom Berliner Stadtrand zur polnischen Grenze und zurück. Vom S-Bahnhof Erkner geht's einen Kilometer durchs Städtchen, wo am Kreisverkehr die erste Eule grüßt. Der Radweg folgt der lauten Straße nach Grünheide – durch Wald, aber wegen des Verkehrs nicht gerade lauschig. Trösten kann man sich mit der Aussicht, dass der große Rest der Tour gemütlicher und die Qualität des Belags noch besser wird. In Kagel, also nach zwölf Kilometern und sechs (!) Seen, kehrt Ruhe ein. Unter Robinien führt der Weg nach Kienbaum mit seinen Sportstätten, in denen die deutschen Olympioniken vieler Sportarten trainieren. Dann taucht der Weg wieder in die Wälder ein. Autofrei geht es bis nach Trebus, wo Nostalgiker eine DDR-Tankstelle nachgebaut und das Schild einer HO-Kaufhalle sowie ein Straßenkunstwerk gerettet haben, das nach der Wende von der Bölschestraße in Friedrichshagen abgeräumt worden war.

Diese Schmuckstücke stehen direkt am Rand des Weges, der gleich darauf den Trebuser See samt herrlicher Badewiese streift und weiter nach Fürstenwalde führt. Die im Krieg schwer ge-

troffene Stadt ist keine Schönheit, aber der St. Marien-Dom lohnt einen Stopp. Von dem hatte der Krieg nur noch die Mauern ohne Turm und Dach übrig gelassen. Zu DDR-Zeiten begann die Sanierung, die bis 1995 dauerte und bei der ein verglastes Gemeindezentrum raffiniert ins alte Kirchenschiff integriert wurde. Und die 2005 fertig gewordene Orgel sei die größte in Brandenburg, erzählt der Aufpasser von der Gemeinde.

Bodenständigen Genuss gibt's eine Ecke weiter im Gewölkeller des Alten Rathauses. Dort zeigt neuerdings ein Brauereimuseum alte Geschichten und Flaschenverschlüsse. Keine trockene Materie, zumal hier tatsächlich gebraut wird: 300 Hektoliter Fürstenwalder Rathausbräu im Jahr – für Gastronomie, Feste und Leute aus der Nachbarschaft, die mit Literflaschen zum Wiederbefüllen vorbeischaun. Drei Grundsorten braut Oliver Wittkopf rund ums Jahr, dazu Saisonware: Maibock, mildes Sommerbier, süßliches Roggen. Aber kein alkoholfreies, weil das technisch bei den kleinen Mengen kaum machbar wäre.

Deshalb erweist sich auch der Rest dieser Etappe als schwer machbar. Nicht, dass irgendwer betrunken wäre von der kleinen Proberrunde, keineswegs! Aber die Beine sind schwer auf der

Weiterfahrt durch Berkenbrück, wo die letzte laute Landstraße des Tages abbiegt und das Asphaltband durch stillen Wald weiterführt zur Kersdorfer Schleuse. An der vereinigen sich die mäandernde Spree und der schnurgerade Oder-Spree-Kanal, der im 19. Jahrhundert für die Schifffahrt gegraben wurde. Eine Zeitlang verläuft der Radweg als Allee zwischen beiden Gewässern, bevor er wieder in den Wald eintaucht. Zwei uralte Eichen stehen würdevoll am Wegesrand, ansonsten geht es flott durch bis nach Müllrose.

Der Name des Ortes kommt aus dem Slawischen, lässt also keine Rückschlüsse auf seinen Charakter zu. Müllrose liegt hübsch: Vom Markt führt eine Promenade am großen See entlang; zwei kleinere liegen fußläufig im Stadtgebiet. Am Katharinensee ist nach 73 Kilometern unser Nachtquartier – mit Blick auf dümpelnde Ruderboote und das Schilf.

Ausgeruht starten wir am nächsten Morgen ostwärts, der Oder entgegen. Als ans weiter südlich gelegene Industriezentrum Eisenhüttenstadt (wohin der Oder-Spree-Kanal heute führt) noch nicht zu denken war, führte der Kanal auf kürzester Strecke von der Spree zur Oder. Seit dem 17. Jahrhundert gab es diese Wasserstraße, für deren Schleusenkammern und -tore die



Nahe am Himmel gebaut: Die Neuzeller Klosterkirche dominiert den gesamten Ort.



Park & Ride: Gartenkunst am Oderhang in Neuzelle.

Eichen der Umgebung abgeholzt wurden. Jetzt sind nur noch Reste übrig: überwucherte Flussläufe und Tümpel sowie bröselnde Schleusen, die sich die Natur allmählich zurückholt. Der Treidelpfad, von dem aus einst die Kähne gezogen wurden, ist jetzt ein Radweg durch kleinteilige grüne Landschaft. Die öffnet sich kurz vor der Oder und gibt den Blick übers platte Schwemmland bis nach Polen frei. Auf dem Deich geht es südwärts; links die Flussaunen, rechts Felder und alte Baumreihen. Eine Kraftwerksruine signalisiert, dass wir uns der sozialistischen Mustermetropole Eisenhüttenstadt nähern. Die überrascht Neulinge zunächst mit ihrem historischen Stadtteil Fürstenberg samt dicker Backsteinkirche am Oderhang. Ansonsten wirkt sie breit zerstreut und durchaus faszinierend, ohne schön zu sein. Bekanntestes Museum ist das Dokumentationszentrum der DDR-Alltagskultur, in dem Ostbesucher in Nostalgie schwelgen und Westgäste staunen können.

Der maximale Kontrast zeigt sich wenige Kilometer weiter, wo das Kloster Neuzelle mit seiner gelb-weißen Fassade und Zwiebelturm erstmals am Horizont erscheint. 1281 kamen die ersten Mönche hierher, 1817 mussten die letzten gehen. Bis 2018 der Neustart folgte – mit sechs Mönchen aus Österreich



Heiliger Bimbam: In der barocken Klosterkirche von Neuzelle.

und dem Südwesten Deutschlands, die im überwiegend gottlosen, allenfalls leicht evangelischen Osten Brandenburgs ein katholisches Kloster neu gründeten. Im barocken Prunk wird unter Putten und Jesus' Leben als Bilderserie an der Decke sieben Mal am Tag gebetet und gesungen.

In einer strammen Tagesetappe hätten wir Neuzelle auch als Mittagsstopp abtun und gleich weiterfahren können nach Beeskow, aber die Zweitagesvariante – mit jeweils 50 Kilometern statt einmal 100 – erweist sich als die reizvollere: Abends sind die Touristenbusse weg, und als frühmorgens die Mönche in der völlig leeren Kirche ihre Terz singen, kann einem schon ein wenig feierlich zumute werden.

Gleich am Ortsausgang von Neuzelle geht es lange bergauf aus dem Odertal. Es bleibt hügelig. Durch kleine Dörfer und viel Wald erreichen wir das Schlaubetal, das bei Wanderern beliebt ist, aber sich auch wunderbar erradeln lässt. Die Wege folgen nicht dem Flüsschen, aber treffen immer mal wieder auf die Seen und Mühlen in seinem Verlauf. Im scheinbar endlosen Wald ist nur das eigene Schnaufen zu hören. So kommen viele Höhenmeter zusammen, die dank gutem Belag und morgens gepflückter Äpfel gut zu schaffen sind.

Kurz vor Beeskow wird es flacher. Das Städtchen wird von einer Kirche dominiert, deren Schicksal dem Fürstenwalder Dom ähnelt. Direkt nebenan fließt die Spree, die breit genug ist für Seerosenfelder und Bootsverleihe.

Die Schlussetappe führt zwischen alten Hecken am Gut Hirschau vorbei, wo Bio-Wild auf Wiesen grast. Nächste Attraktion ist das Wettermuseum Lindenberg, das in einer modernen Ausstellung die Theorie erklärt und die Praxis mit dem täglichen Start eines Wetterballons pflegt.

Am Scharmützelsee berichtet der Fischer Oliver Kobelt von prächtigen Aalen, Zandern und Barschen, die den Hitzesommer 2018 wohl gut überstanden haben. Auch Maränen, die nur in besonders tiefen Seen leben, gebe es wieder.

Die Radroute führt in einigem Zickzack über die Dörfer Richtung Berlin; nicht immer ist sie hier autofrei. Gerade recht zur Kaffeezeit kommt »Holly's Café« in Hartmannsdorf. Die fast blinde Holly ist gerade am Gehen, aber natürlich packt sie schnell den Pflaumenkuchen noch mal aus, schneidet ein Riesenstück ab und reicht die Thermoskanne mit dem Kaffee: »Nimm dir und bleib ruhig sitzen, wenn ich los muss. Brauchst du 'ne Decke, damit's gemütlicher ist?« Es ist gemütlich, aber es ist eben auch Ende September, und in einer guten Stunde wird es dunkel. Genug Zeit, um zurück nach Erkner zu fahren: Nach 80 Kilometern sind wir sehr satt und sehr zufrieden wieder am S-Bahnhof.



INFOS

Die Route ist nahezu komplett beschildert, aber eine Karte kann nicht schaden: »Seenland Oder-Spree« (Pietruska-Verlag) erfasst die gesamte Strecke. Etwas genauer sind die Bikeline-Karten »Oderbruch/Barnimer Land« und »Spreewald«, in denen die Tour ebenfalls markiert ist. Unter www.seenland-os.de wird die Route beschrieben, als Pauschalreise angeboten, in einer Karte gezeigt und als kml-Datei zum Download bereitgestellt.

Die Online-Adressen der genutzten Quartiere:
Müllrose: www.haus-katharinensee.de
Neuzelle: www.hotel-prinz-albrecht.de
Beeskow: www.gutshaus-beeskow.de

Geschichte erfahren

Gerade rechtzeitig zum 30-jährigen Jubiläum des Mauerfalls will der Berliner Senat den Mauerweg erneuern. Aktive des ADFC haben Mängel und Verbesserungsvorschläge für die 160 Kilometer lange Radroute auf einem Webportal gesammelt – und klare Forderungen zur Erneuerung formuliert. VON MAIKE BERNDT, Fachreferentin für Tourismus beim ADFC Berlin.



In Rudow vermiesen Wurzelaufrüche den Fahrspaß und der Weg wuchert von beiden Seiten zu. Leider auch auf anderen Abschnitten keine Seltenheit.



Auf dem Abschnitt Altglienicke/Südpark lädt der Mauerweg breit und mit bestem Belag zum Radeln ein. Infostelen erzählen die Geschichte der Berliner Mauer. Mehr davon!

Seit Anfang 2018 arbeitet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz an einem Konzept für den langfristigen Erhalt und die Pflege des Berliner Mauerwegs. Eine wichtige Initiative, denn der Mauerweg – eigentlich bedeutender Freizeit- und Alltagsradweg – ist vielerorts in desolatem Zustand. Der ADFC Berlin bringt sich daher mit eigenen Vorschlägen ein.

Aufrüche und Gestrüpp

Der Berliner Mauerweg ist das radtouristische Aushängeschild für die Hauptstadt. Auf rund 160 Kilometern Länge erzählt er eine der wichtigsten Etappen der jüngeren deutschen Geschichte, die Teilung Berlins durch die Mauer. Damit steht er eindrucksvoll für das, was Berlin inzwischen auch touristisch vermarktet: Die Freiheit nach der Teilung. Zumindest könnte der Mauerweg dafür stehen. Denn als touristisches Produkt hat er zwar großes Potenzial, aber wenig Qualität zu bieten. In den Jahren 2002 bis 2006 wurde der Mauerweg zwar grundlegend saniert. Misst man ihn aber an den von dem ADFC für touristische Radwege entwickelten Qualitätsstandards, zeigen sich vielerorts haarsträubende Mängel. Aufgebrochener Asphalt, Schlaglöcher und Rillen trüben nicht nur den Fahrspaß, sondern sorgen auch für Sturzgefahr. Andernorts wächst Gestrüpp von beiden Seiten in den Weg, sodass kaum zwei Radler nebeneinander passen – von Begegnungen mit Fußgängern oder Skatern, die den Mauerweg ebenfalls ausgiebig nutzen, ganz zu schweigen. Unfälle und Konflikte sind vorprogrammiert.

ADFC-Vorschläge online dokumentiert

Zwar wurden im Auftrag der Senatsverwaltung in den vergangenen Jahren einzelne kurze Abschnitte ausgebessert und saniert, doch gerade in den äußeren Bezirken gibt es noch viel zu tun. Um das nun in Erarbeitung befindliche Konzept der Senatsverwaltung zu unterstützen, haben Aktive des ADFC in den vergangenen Mo-

naten Testfahrten auf verschiedenen Etappen des Mauerwegs unternommen, um sich ein Bild von der Lage zu verschaffen.

Das Fazit der Arbeitsgruppe: Es wird höchste Zeit! Zahlreiche Ideen für die Verbesserung des Mauerwegs haben die Aktiven zusammengetragen und in einem Webportal (geoplattform.adfc-berlin.de/mauerweg) dokumentiert. Zudem wurden die Ergebnisse und Vorschläge der Senatsverwaltung zur Verfügung gestellt und an Verkehrssenatorin Regine Günther übergeben, um die schnelle und umfassende Sanierung des Mauerwegs mit radtouristischem Know-How aus dem Verband zu unterstützen.

Mehr als nur ein Schlagloch ausbessern

Die Forderungen des ADFC gehen freilich über die Ausbesserung einzelner Stellen hinaus. Um den Mauerweg als Radroute attraktiver zu machen, braucht es mehr:

- Ein Qualitätsmanagementsystem muss durch regelmäßige Kontrollen und Wartungen den Unterhalt der Radroute sichern.
- Bislang wird das historische Thema des Mauerwegs auf einigen wenigen Infostelen abgehandelt. Der ehemalige Grenzverlauf wird außerdem oft auf unattraktiven Umleitungen verlassen. Eine authentische Routenführung und mehr begleitende Information würden der Radroute gut tun.
- Touristische Radrouten leben von begleitender Infrastruktur. Dazu zählen Rastmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen, Einkaufs- und Einkehrmöglichkeiten, Informationsstellen und Sehenswürdigkeiten entlang des Weges. Nahgelegene Angebote sowie S-Bahnstationen müssen besser ausgeschildert sein.
- Zentrale Koordination und Vermarktung ist ein Muss für jede touristische Radroute. Auch der Mauerweg braucht eine Koordinierungsstelle, die für das Qualitätsmanagement zuständig ist, als erste Kontaktadresse für Fragen und Infos fungiert und das Marketing übernimmt.

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 Charlottentburg-Wilmersdorf

1. und 3. Mo im Monat, 20 Uhr, aktueller Treffpunkt siehe www.adfc-berlin.de,
Henning Voget, henning.voget@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, ralftober@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.
Carsten Schulz, carsten.schulz@adfc-berlin.de

Schöneberg

2. Mo im Monat, 19 Uhr, Restaurant Pinelli, Ebersstraße 67 (im S-Bahnhof Schöneberg)
Markus Kollar, markus.kollar@adfc-berlin.de

Spandau

jeden 2. Mittwoch um 19 Uhr im Café Lutetia in der Judenstr. 10,
Christoph Grabka, christoph.grabka@adfc-berlin.de

Steglitz-Zehlendorf

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

Tempelhof

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

Treptow-Köpenick

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

Ratgeber: Besser leben ohne Auto

Eine autofreie Familie löst selbst in Berlin immer noch Kopfschütteln und unglaubliches Staunen aus. Zu groß scheinen die Hürden, die man ohne eigenes Auto überwinden muss: Einkäufe, Möbeltransport, Regenwetter oder Schienenersatzverkehr. Dennoch sind autofreie Menschen keine Exoten. Denn ein Viertel aller bundesdeutschen Haushalte, in den Großstädten wie Berlin sogar mehr als 40 Prozent, besitzt kein Auto.

Die Autorinnen und Autoren vom Verein autofrei leben! gehen auf die häufigsten Fragen zum Leben ohne Auto ein, verraten einige Geheimtipps und machen Mut, sich vom eigenen Auto zu trennen. Das Credo: Ein Leben ohne Auto wirkt nicht nur befreiend, sondern macht auch glücklich. So schlagen sie einen großen Bogen über alternative Fortbewegungsmittel – von den eigenen Füßen über Fahrräder bis hin zur Bahn. Die häufig an-



geführten Argumente pro Autobesitz –Leben mit Kindern, größere Transporte und Reisen – werden in drei Querschnittskapiteln entkräftet.

In »Besser leben ohne Auto« stellen sich auch einige autofreie Menschen vor und berichten von Widrigkeiten und Freuden, Tricks und Strategien ihres autofreien Alltags. Hier wird mit dem weit verbreiteten Vorurteil aufgeräumt, Autofreiheit sei bestenfalls etwas für leicht verschrobene Jungesellen mit Neigung zu exzessivem Radsport.

Das Buch richtet sich an Umsteigewillige und frisch autofreie Menschen, weniger an Experten, denen viele Tipps bekannt und vielleicht auch trivial erscheinen könnten.

autofrei leiben! e. V. (Hrsg.): Besser leben ohne Auto. Oekom Verlag, München 2018. 128 Seiten, 14 Euro. ISBN 978-3-96238-017-5 auch als E-Book erhältlich (10,99€)

Radreisevorträge beim ADFC Berlin

Alle Radreisevorträge starten um 19 Uhr im ADFC Velokiez, Möckernstraße 47

Freitag, den 26.10.2018

Dietz Bornheim:

Indien – Tempel, Trubel, Traditionen

Freitag, den 2.11.2018

Hans-H. Neumann: Sumatra

Freitag, den 9.11.2018

Peter Jaeger: Australien - Mit dem Fahrrad unterwegs auf Kangaroo Island, der Great Ocean Road und Tasmanien

Freitag, den 16.11.2018

Felix A. Ihlefeld: Großbritannien – Einmal längs über die britische Insel – von Cornwall bis zu den Orkney-Inseln

Freitag, den 23.11.2018

Alexander Jung: Kambodscha und Laos



© Felix Ihlefeld

Freitag, den 7.12.2018

Thomas Krech:

Big in Japan – die Insel Honsu

Freitag, den 14.12.2018

Thomas Jakob: Südafrika und Lesotho

Vorschau 2019:

Freitag, den 25.01.2019

Christoph Gocke: Israel und Palästina



Bibliothek

Ab dem 2. November ist die Bibliothek freitags von 15:00 bis 18:30 Uhr geöffnet. Um weitere Öffnungszeiten anbieten zu können, z.B. montags 15:00 - 18:30 Uhr und mittwochs 17:00 – 20:00 Uhr, sucht unser engagiertes Team noch weitere Ehrenamtliche für Ausleihe und Beratung. Interessenten melden sich bitte unter velokiez@adfc-berlin.de oder (030) 44 84 724.

Die Bibliothek führt:

- Fahrradkarten und Radreiseführer
- Medien zu Verkehrsplanung/Politik
- Medien zu Fahrradkultur

RadForum

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

Fahrrad-Codierung

Mittwochs in der Selbsthilfwerkstatt und an weiteren Terminen, siehe:
adfc-berlin.de/codierung

Rechtsberatung

Die Rechtsberatung für Mitglieder findet während des Aufbaus weiterhin telefonisch statt:
adfc-berlin.de/rechtsberatung

Selbsthilfwerkstatt

Ehrenamtliche helfen Dir beim Reparieren deines Fahrrads an folgenden Tagen von 17 – 20 Uhr: Montag (nur für Frauen), Mittwoch, Freitag. Die Werkstatt sucht noch Helferinnen und Helfer! Interessenten melden sich bitte unter velokiez@adfc-berlin.de

Werkstatt-Kurse

Lernen Sie, Ihr Fahrrad selbst zu reparieren. 15 €/ADFC-Mitglieder: 7,50 € jeweils 18–21 Uhr
Di, 30.10.2018 – Basiskurs
Di, 06.11.2018 – Fortgeschrittenenkurs
Do, 15.11.2018 – Basiskurs
Di, 04.12.2018 – Basiskurs
Anmeldung (obligatorisch) unter:
adfc-berlin.de/werkstattkurse

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



Landesgeschäftsstelle Berlin (Büro)

Yorckstraße 25
10965 Berlin-Kreuzberg

Kernzeiten:
Mo–Fr 10–13 und 14–17 Uhr
Außerhalb der Kernzeiten nach Vereinbarung

kontakt@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de
Tel (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 19



Landesgeschäftsstelle Brandenburg

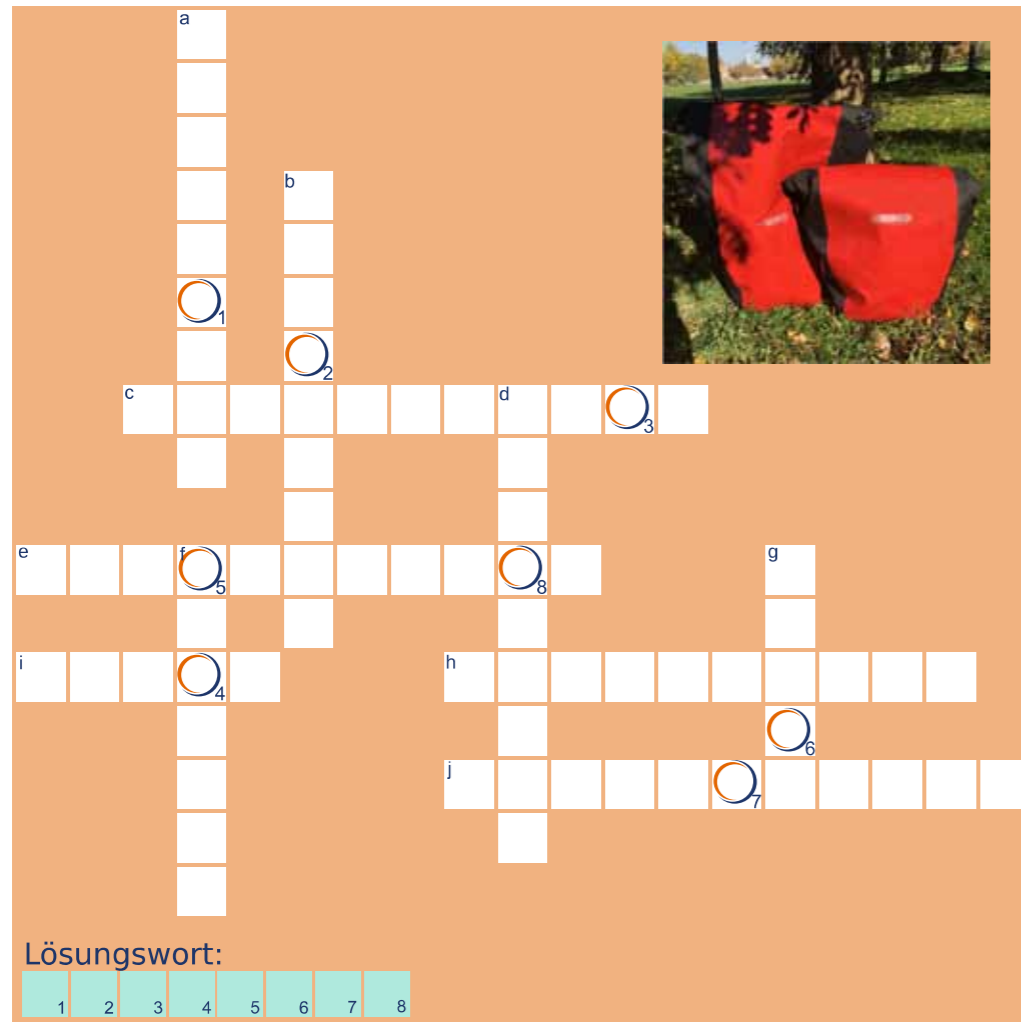
Gutenbergstr. 76
14467 Potsdam

Öffnungszeiten:
01. März–31. Oktober Di 16–18 Uhr
(im Winter an jedem ersten Dienstag im Monat 16–18 Uhr)



In der Landesgeschäftsstelle Brandenburg befinden sich ein Infoladen und eine Selbsthilfwerkstatt. Im Infoladen finden Sie unsere Radtourenkarten und Radreiseführer vor allem von Brandenburg. Sie können Ihr Rad auch codieren lassen.

Gründliche radzeit-Leser können unser Rätsel sicher ausfüllen, ohne nachlesen zu müssen. Wer uns das richtige Lösungswort unter dem Betreff »Fahrradtasche« an kontakt@radzeit.de bis zum 28. Februar zuschickt, nimmt an der Preisverlosung teil. Zu gewinnen gibt es dreimal je ein »Back-Roller City« Fahrradtaschen-Set von Ortlieb in den Farben rot, schwarz oder weiß.



Lösungswort:

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

- Welches landeseigene Unternehmen ist für die Planung von Radschnellwegen zuständig?
- Anlässlich welchen Jubiläums soll der 160 km lange, touristische Radweg rund um Berlin erneuert werden?
- Mit welcher Technik werden beim Projekt „Radmesser“ der Überholabstand von Autos gemessen?
- Bei welcher Spendenaktion wurden 50.000 € für Herzforschung bei Kindern gesammelt?
- Wofür werden 2000 Hektar Stadtfläche verschwendet?
- Was wurde 2018 in Neuzelle im Osten Brandenburgs wieder gegründet?
- Welche deutsch-französische Radtour führte durch Freiburg, Mulhouse und Strasbourg? Tour du ...
- Wo demonstrierte der ADFC für breitere Radfahrstreifen als bisher geplant?
- In welcher afrikanischen Hauptstadt soll ein Lastenradprojekt nach dem Vorbild der Flotte Berlin entstehen?
- Welche Stadt verfügt seit neustem über ein Fahrradparkhaus?



Social Media seit 1978

Seit 40 Jahren ist die taz ein journalistischer und gesellschaftlicher Gegenentwurf: gegründet aus Überzeugung, getragen von einer Genossenschaft, gelebt von MitarbeiterInnen und LeserInnen. Aber lesen Sie doch selbst – unter der Woche in der App, am Wochenende auf Papier.

Das Geburtstagsabo:
10 Wochen, 10 Euro.
taz.de/40jahre

TAZ VERLAGS- UND VERTRIEBS GMBH
FRIEDRICHSTRASSE 21, 10969 BERLIN



Und wie ist Radfahren in Deiner Stadt?

ADFC Fahrradklima-Test 2018

Deine Stimme zählt!
www.fahrradklima-test.de

Gefördert durch:

 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

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 LEICHTBAUVELOS & (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 BERLIN

VERKAUF + REPARATUR + VERLEIH



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

Tel. 030 / 891 18 95
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com
mailto:ma@fahrradbox.com

 **ZENTRALRAD**
Gute Räder.

AUF ZU N E U E N H O R I Z O N T E N



DU SAGST WOHIN. WIR SAGEN WOMIT.

