

Ausgebremst

**Was tun die Bezirke
für den Radverkehr?**



Flaeming-Skate

Radeln auf bestem Belag

Freie Lastenräder

Die fLotte erobert die Bezirke

Angst fährt mit

Tagesspiegel-Projekt »Radmesser«

MYBIKE
MEIN FAHRRADMAGAZIN

FAHRRAD-TRENDS 2019
KAUFBERATUNG Was Sie über neue E-Bikes und Fahrräder wissen müssen

IM TEST
10 neue E-Bikes für jeden Tag

Gut & Günstig
Fahrräder um 1.000 Euro

Exklusiv: Neuer E-Antrieb von Brose

LÜNEBURGER HEIDE
Schönes Touren-Wochenende!

Der Frühling kann kommen!
• SCHICKE OUTFITS • FITNESS- & TOUREN-TIPPS

TOLLE PREISE!
Räder & Zubehör für 10.000 Euro zu gewinnen!

AUCH ALS APP

JETZT IM HANDEL
ODER ÜBER DELIUS-KLASING.DE/MYBIKE

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

Jetzt testen: 2 Ausgaben nur 6,50 € (statt 9,80 €) + Geschenk
abo.mybike-magazin.de/01829b

GROSSE MYBIKE-JAHRESVERLOSUNG:

Sichern Sie sich Ihre Gewinnchance auf ein E-Bike von STEVENS im Wert von 3.499 €.
Jetzt auf www.mybike-magazin.de/verlosung registrieren.



TEILNAHMEBEDINGUNGEN: Alle Anmeldungen, die bis zum 31.12.2019 eingehen, nehmen an der Verlosung teil. Die Verlosung erfolgt Anfang des Jahres 2020. Alle Infos unter www.mybike-magazin.de/verlosung.

Fahrrad-Frühling und Behörden-Winter



Eva-Maria Scheel

Foto: David Heerde

In Berlin endet die Fahrradsaison nie. Ich bin immer wieder begeistert, mit wie vielen anderen Radfahrerinnen und Radfahrern ich den ganzen Winter über durch die Stadt radele. Trotzdem machen sich auch hier die ersten Sonnenstrahlen dadurch bemerkbar, dass die Radwege voller werden. Mit dem Frühling blühen nicht nur die Pflanzen, mit ihm nimmt auch der Radverkehr rasant zu.

Nur in manchen Bezirksämtern scheint ewiger Winter zu herrschen und trotz klarer Vorgaben im Mobilitätsgesetz ist kein Fahrrad-Frühling in Sicht.

Berlins zweistufige Verwaltung hat zur Folge, dass es hier nicht nur eine, sondern gleich dreizehn Straßenverkehrsbehörden gibt. Für die Verkehrswende ist daher nicht nur der Senat zuständig. Sie auf die Straße zu bringen, ist zum großen Teil Aufgabe der Bezirksämter. Wir nehmen deshalb ab sofort in jeder Ausgabe der *radzeit* einen Berliner Bezirk unter die Lupe. Wie radelt es sich hier und was ist für den Radverkehr geplant? Wir beginnen unsere Serie in Reinickendorf, wo sich Lara Eckstein umgeschaut hat – und von einem Fahrrad-Frühling nicht viel gesehen hat.

Wie ist Radfahren in Ihrem Bezirk? Die Redaktion freut sich über Ihre Hinweise und alle Arten von Anregungen und Kritik an kontakt@radzeit.de. Nun wünsche ich Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre der *radzeit*!

Ihre

Eva-Maria Scheel

Landesvorsitzende des ADFC Berlin

Inhalt

Meldungen

4 Meldungen

Berlin

8 Überholabstand: Mut zur Lücke

10 Platz machen mit der Poolnude

11 fLotte Lastenräder: Berlin kommt auf den Geschmack

14 Bastion gegen das Mobilitätsgesetz

18 Radschnellwege: Wenig Tempo und offene Fragen

20 Offene Fragen zum Mauerweg

Brandenburg

19 Radverkehrsanteil in Brandenburg geht zurück

20 Herbsttreffen 2018 in Potsdam

Auf Tour

24 Flaeming-Skate: Völlig von der Rolle

Messe

27 VELOBerlin hebt wieder am Flughafen Tempelhof ab

Velokiez und Service

28 Velo-Bibliothek

29 ADFC-Geschäftsstellen

30 Rad-Rätsel

Titelfoto: iStockphoto/Thomas_EyeDesign

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),
infotext-berlin.de/Ute Wibral (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 2/2019: AS 21.4.2019, ET 10.05.2019



Ride of Silence am 15. Mai

Am 15. Mai ruft der ADFC Berlin zum Ride of Silence auf. Radfahrende in Berlin und auf der ganzen Welt setzen an diesem Tag ein Zeichen für ihre Sicherheit. In mehr als 300 Städten auf sieben Kontinenten fahren sie schweigend durch die Stadt und erinnern an Radfahrerinnen und Radfahrer, die im Straßenverkehr verletzt oder getötet wurden. Treffpunkt ist um 19 Uhr am Brandenburger Tor, möglichst in weißer Kleidung. Mehr Infos unter adfc-berlin.de.



© Andreas Stenzel

ADFC Frühlings-Checks: Beraterinnen und Berater für Verkehrssicherheit gesucht!



Bei unseren ADFC Frühlings- und Herbst-Checks bieten wir nicht nur kostenlose Verkehrssicherheits-Checks für Licht und Bremsen am Fahrrad, sondern informieren Radfahrende auch über ihre Rechte und Pflichten im Straßenverkehr. Dafür sucht der ADFC Berlin ab sofort Honorarkräfte, die an vier Wochenenden im Frühling und im Herbst im Rahmen der Checks zum Thema Verkehrssicherheit beraten. Die Tätigkeit eignet sich perfekt als Nebenjob für Studierende. In einem Workshop werden sie von erfahrenen ADFC-Mitarbeitern eingearbeitet. Interessierte melden sich bitte per Mail an lara.eckstein@adfc-berlin.de.



Berlin testet Abbiegen bei Rot

Was anderswo schon reibungslos funktioniert, wird bald auch in Berlin getestet. Im Rahmen eines Pilotversuchs will die Verkehrsverwaltung an fünf Kreuzungen Zusatzschilder mit einem Grünspfeil für Radfahrende anbringen. Dieser erlaubt es, bei Rot rechts abzubiegen – wenn man kurz angehalten hat und niemand gefährdet wird. Das ist in anderen Ländern schon möglich und führte dort nicht zu höheren Unfallzahlen. Der Test eines solchen Konzepts wurde bereits 2016 in der Koalitionsver-



einbarung der rot-rot-grünen Landesregierung festgeschrieben. Der Grünspfeil wird an den Kreuzungen Hannah-Arendt-Straße/Ebertstraße, Torstraße/Rosa-Luxemburg-Straße und Schönhauser Allee/Torstraße in Mitte, an der Kreuzung Gürtelstraße/Frankfurter Allee in Lichtenberg sowie an der Kreuzung Thorwaldsenstraße/Bergstraße in Steglitz getestet. In einem Pilotversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) wird der Grünspfeil außerdem in neun anderen deutschen Städten getestet.



velophil. Ergonomiekurzberatung auf der VELOBerlin

Räder für Kurz- und Langreisende, Alltagsräder für Einsteigende und Vielfahrende

Stahl oder Alu, Gravel oder Bikepacking, Pensionsschläfer oder Camping, für alle das passende Rad von

**STEVENS | VSF-FAHRRADMANUFAKTUR
BÖTTCHER | PATRIA | TOUT TERRAIN
VELOTRAUM | NORWID | FALKENJAGD
RENNSTAHL | BROMPTON | BIRDY**

Veranstaltungen

Anmeldung unter www.velophil.berlin

- 9. März Naviso – GPS-Basiskurs
- 10. März Naviso – GPS-Fortgeschrittenenkurs
- 15. März Frank Oehmig – Indiens unbekannte Ostküste
- 22. März Kristof Schäfer – mit Fatbike und Pulka zum Polarlicht
- 29. April Pinion Tech Talk



velophil. Sonne in den Speichen

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

www.velophil.berlin

Vorgaben für den Radverkehrsplan auf der Zielgeraden

Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt einen konkret umzusetzenden Radverkehrsplan vor. Die Vorgaben für diesen Plan werden derzeit in einer Dialogrunde aus Vertretern der Verwaltung, Fraktionen, dem ADFC sowie anderen Verbänden erarbeitet. Er soll vor der parlamentarischen Sommerpause vom Senat als Rechtsverordnung erlassen werden.

Der Radverkehrsplan wird zeitliche Vorgaben und Qualitätsmerkmale der Radinfrastruktur enthalten, wie deren Breite und Oberfläche sowie eine konkrete Netzplanung. Laut Gesetz soll er innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes aufgestellt und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. So kann sein Inhalt, anders als ein Gesetz, regelmäßig den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Der Radverkehrsplan wird auf Vorlage der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom Senat beschlossen und als Rechtsverordnung erlassen.

Bereits jetzt haben Aktive von ADFC und Changing Cities in vielen Stunden ehrenamtlicher Arbeit wichtige Inhalte in

die Vorgaben einfließen lassen. Weitere Teilnehmende der Dialogrunden sind Vertreterinnen und Vertreter der drei Regierungsfraktionen, Mitarbeitende der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie Vertreter der Senatskanzlei und des BUND Berlin.

Die Vorgaben für die Radverkehrsplanung enthalten Details zu den Elementen des Radnetzes wie Radschnellverbindungen, Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Fahrradstraßen, Knotenpunkten und Abstellanlagen. Zusätzlich behandeln sie Fragen des Netzbetriebes, etwa das Freihalten von Radwegen oder die Führung von Baustellen.

Nach zwei Dialogterminen im Dezember und Januar wird ein drittes Treffen am 14. März stattfinden. Versprochen ist der Senatsbeschluss vor der parlamentarischen Sommerpause. Finale Ergebnisse muss es deshalb im Mai geben.

ADFC-Landesvorstand Frank Maserat, der an den Dialogterminen teilnimmt, sagt: »Viel zu wenig ist bisher für den Radverkehr umgesetzt worden. Die Verkehrsverwaltung hat in den letzten zwei Jahren tatkräftige Verstärkung von motivierten und qualifizierten Fachleuten bekommen. Jetzt muss die Hausleitung dafür sorgen, dass deren Arbeit auch auf der Straße ankommt.«

Warmes Dankeschön fürs Radfahren



© ADFC Berlin

Zum Internationalen Winter Bike to Work Day am 8. Februar bedankte sich der ADFC Berlin bei allen Menschen, die auch im Winter das Fahrrad nicht stehen lassen. Im Park am Gleisdreieck über-

raschten ADFC-Aktive Radfahrerinnen und Radfahrer mit Tee, Kaffee und süßen Köstlichkeiten und boten Beratung zum Radfahren im Winter an.

Mach Dein Freiwilliges Ökologisches Jahr beim ADFC Berlin

Ab dem 1. September haben junge Menschen unter 25 erneut die Möglichkeit, ein Freiwilliges Ökologisches Jahr bei uns zu absolvieren. Als FÖJ-ler/in bist Du in fast alle Arbeitsbereiche und Projekte des ADFC involviert und bekommst einen

einzigartigen Einblick in die Arbeit einer politischen NGO. Falls Du Interesse hast, schreib eine Mail an kontakt@adfc-berlin.de und wir beantworten alle Deine Fragen gern im persönlichen Gespräch.

Initiative fordert Mahnmal für im Straßenverkehr Getötete

Ein Personenbündnis aus Berlin fordert ein zentrales Mahnmal der Bundesrepublik Deutschland für die im Straßenverkehr Getöteten. Das Mahnmal soll gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) errichtet werden. Im Januar reichte das Bündnis dafür eine Petition im Petitionsausschuss des Bundestags ein. »Es ist lange bekannt, was getan werden kann, damit weniger Menschen im Straßenverkehr getötet werden. Dass es nicht getan wird, ist eine bewusste politische Entscheidung. Mehr als 3.000 Getötete als Preis für den automobilen Lebensstil scheinen für die Politik offenbar akzeptabel zu sein. Das ist eine

zynische Haltung. Ein zentraler Gedenkort wäre seitens der Bundesregierung ein Zeichen des Anstands und dafür, dass sie Verantwortung übernimmt«, erklärt ADFC-Landesvorstand Frank Maserat, der das Bündnis mitgegründet hat. Bis Redaktionsschluss unterschrieben mehr als 6.000 Menschen die Petition, die hier online gezeichnet werden kann: www.change.org/p/mahnmal-der-brd-für-die-im-strassenverkehr-getöteten.

Weitere Informationen gibt es unter www.mahnmal-verkehrstote.de sowie auf Facebook und Twitter.

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, Henning Voget, henning.voget@adfc-berlin.de

Friedrichshain-Kreuzberg

1. 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 Töber, Tel. (030) 680 814 80, ralf.töber@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.jäger@adfc-berlin.de

Reinickendorf

1. Di im Monat, 19 Uhr, »Cafe Pop Up 66«, 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, Solti-Restaurant, Roonstraße 16, 13585 Berlin, 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

3. Mi im Monat, 19:00 Uhr, »Kiezspindel«, Rudower Straße 37/39, 12557 Berlin (nahe S-Bahnhof Spindlersfeld), Matthias Gibtner, matthias.gibtner@adfc-berlin.de

Wuhletal Marzahn-Hellersdorf

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

Termine

13.3. fLotte Team-Plenum

(Neulinge willkommen)
19 Uhr, Velokiez

18.3. ADFC Frauennetzwerk

19 Uhr, Velokiez

23.3. Mitgliederversammlung des ADFC Berlin

13 Uhr (Einlass ab 12:30 Uhr), Tempodrom

4.4. RadForum

19 Uhr, Velokiez

14.4. ADFC Frühlings-Check

10–17 Uhr, Domäne Dahlem

27./28.4. VELO Berlin und ADFC Frühlings-Check vor dem Festivaleingang (Feldseite)

10–18 Uhr (Check 10–17 Uhr)

5.5. ADFC Kiezturen

Ab 14 Uhr, Treffpunkte unter www.adfc-berlin.de

9.5. RadForum

19 Uhr, Velokiez

11.5. ADFC Frühlings-Check beim »Frühling im Westend«

12–19 Uhr, Preußenallee

15.5. Ride of Silence

19 Uhr, Brandenburger Tor

Anzeigen

Fahrrad.Frank

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

fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt
Hufelandstr. 7
10407 Berlin
Tel.: 030 - 607 89 89
www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

Ulis 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

Überholabstand: Mut zur Lücke

Sie haben bewiesen, was wir täglich spüren: Viel zu oft werden Radfahrende in Berlin ohne ausreichenden Sicherheitsabstand überholt. Mit einem selbstentwickelten Ultraschallsensor, der den Abstand zu überholenden Autos misst, ließen Redakteure des Berliner Tagesspiegels 100 Menschen zwei Monate durch Berlin radeln. Nebenbei befragten sie 5.000 Radfahrende zu ihrem Sicherheitsgefühl auf der Straße. Die Ergebnisse sind alarmierend. VON NIKOLAS LINCK.

Wenn Autos nur eine Armlänge entfernt vorbeifahren, treibt das auch geübten Radfahrerinnen und Radfahrern den Schweiß auf die Stirn. Ein Überholvorgang dauert nur den Bruchteil einer Sekunde. Was bleibt, sind der Schreck und die Gewissheit, dass ein kleiner Schlenker in diesem Moment unabsehbare Folgen gehabt hätte. Wie alltäglich solche Schreckmomente sind, zeigt die Auswertung des Projekts »Radmesser«. Mit Hilfe von selbstgebauten Ultraschallsensoren, die an 100 Rädern befestigt waren, ermittelte ein Journalistenteam des Tagesspiegels zwei Monate lang den Abstand von Autos beim Überholen von Radfahrenden. Ende 2018 veröffentlichte das Team erste Zahlen: Von 16.700 ausgewerteten Überholvorgängen war der Abstand 9.400 Mal zu knapp: Im Schnitt überholten Autofahrende häufiger als jedes zweite Mal mit weniger als 1,50 Meter Abstand – ein Wert, der in zahlreichen Gerichtsurteilen als Mindestabstand definiert worden ist. Etwa 3.000 Mal maßen die Sensoren sogar weniger als einen Meter. Mit diesen Ergebnissen hat der Tagesspiegel deutschlandweit für Aufsehen gesorgt und in Berlin eine breite Debatte angestoßen.

Farbe bietet keinen Schutz

Spitzenreiter der Straßen, auf denen am häufigsten zu eng überholt wurde, ist die Dietzgenstraße in Pankow. Hier wurde für Radfahrende ein Schutzstreifen eingerichtet. Ausgerechnet auf diesem Streifen schlugen die Sensoren der Teilnehmenden am häufigsten pro gefahrenem Kilometer Alarm. Ein Hinweis darauf, dass die gestrichelte Linie zum engen Überholen einlädt, denn im Gegensatz zum Mischverkehr steht Autofahrenden ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung. Und so nutzen sie den Raum innerhalb der Markierungen auch bedenkenlos – ganz gleich, welchen Abstand sie dabei zum benachbarten Radver-

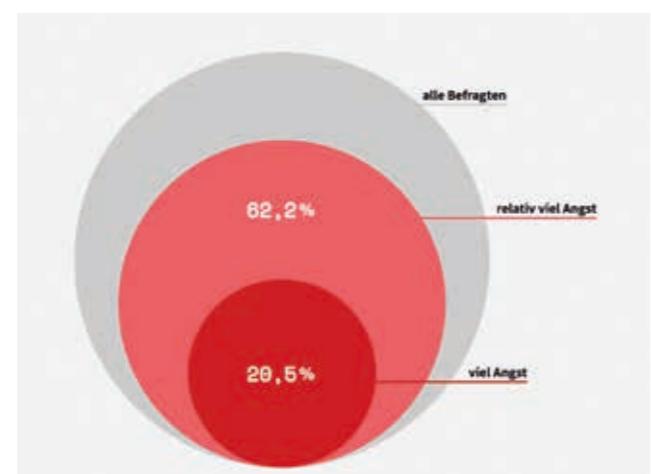


Die Gesamtauswertung aller gemessenen Überholvorgänge.

dern. Doch Poller und schraffierte Sicherheitsräume gewährleisten automatisch mehr Abstand zwischen Kraft- und Radverkehr als eine dünne Trennlinie.

Survival of the fittest

Verkehrswende geht nur, wenn alle Menschen gern aufs Fahrrad steigen – auch die Vorsichtigen und Unerfahrenen. Doch Radfahren in der Hauptstadt funktioniert nach dem Prinzip »survival of the fittest«, das Überleben der Stärkeren. Das zeigen auch die Messungen des Tagesspiegels: Je schneller die Teilnehmenden unterwegs waren und je selbstbewusster sie sich ihren Raum nahmen, indem sie ausreichend Abstand zu parkenden Autos hielten, desto seltener und weniger eng wurden sie überholt. Wer sich dagegen ängstlich an den Rand drängte oder langsam fuhr, durfte mit weniger Rücksicht der Überholenden rechnen. Die fatale Nachricht: Wer langsam und unsicher radelt, lebt gefährlicher.



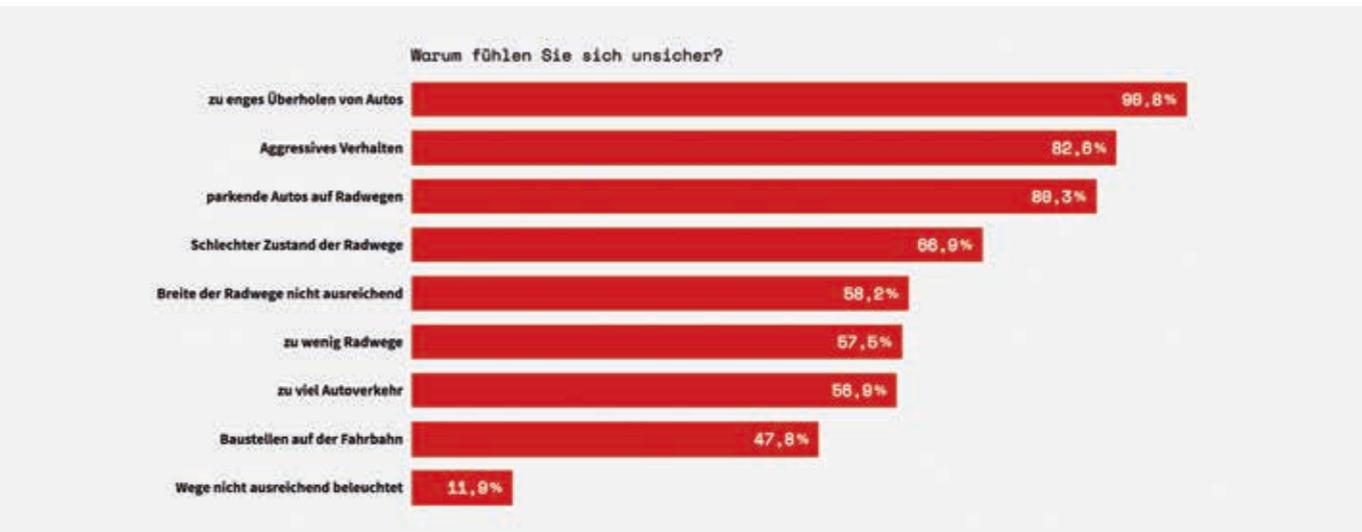
Bei mehr als vier von fünf Radfahrenden in Berlin fährt die Angst mit.

kehr einhalten. Die Trennlinie suggeriert eine Sicherheit, die es nicht gibt.

Dass klassische Schutz- und Radfahrstreifen nicht vor engen Überholmanövern bewahren, zeigten auch die Messungen auf anderen Strecken. Geschützte Radfahrstreifen mit physischer Barriere gab es während des Erhebungszeitraums in Berlin noch nicht, daher gibt es keine Vergleichswerte. Zwar können auch Plastikpoller keine Kollision mit tonnenschweren Autos verhindern. Doch Poller und schraffierte Sicherheitsräume gewährleisten automatisch mehr Abstand zwischen Kraft- und Radverkehr als eine dünne Trennlinie.

Was tut die Polizei?

Wenn eine Untersuchung nahelegt, dass Autofahrende beim Überholen von Radfahrenden überall und ständig in Berlin gegen geltendes Recht verstößen, sollte die Polizei häufiger eingreifen. Die verweist auf Anfrage jedoch auf die abstrakte Regelung zum Sicherheitsabstand in der Straßenverkehrsordnung. Sie führt dazu, dass »unter Umständen« auch ein geringerer Abstand als 1,50 Meter genügen könne. Auf Nachfrage, wann das



Enges Überholen ist eine vergleichsweise seltene Unfallsache. Doch für das Sicherheitsgefühl spielt es eine große Rolle.

der Fall wäre und wie klein der Abstand dann wäre, erklärt eine Sprecherin, es wäre möglich, »dass ein Verkehrsrichter auch einen Abstand von 1,4 Meter durchaus für genügend hält, wenn bei sehr geringer eigener Geschwindigkeit ein Autofahrer ohne jegliche Behinderungs- oder gar Gefährdungsaspekte einen erwachsenen und sicher fahrenden Radfahrer bei Helligkeit und besten Wetterbedingungen in einer schmalen Straße vorsichtig überholt.« Zehn Zentimeter Varianz – nachvollziehbar wird die Tatenlosigkeit der Polizei durch diese Erklärung nicht. Weiter führt die Polizei an, es gebe kein vorschriftsmäßig zugelassenes Messsystem auf dem Markt. Dass so ein Gerät in Deutschland nicht erhältlich ist, während ein paar Journalisten ohne technische Ausbildung selber eines entwerfen und bauen, wirft ebenso Fragen auf wie die technische Ausstattung der Kraftfahrzeuge.

Die Angst radelt mit

Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass Kollisionen zwischen Rad und Auto auf gerader Strecke höchst selten sind. Die meisten Unfälle passieren an den Kreuzungen, in aller Regel durch Abbiegefehler der Autofahrenden. Doch dass nicht allein die Statistik darüber entscheidet, ob sich die Menschen beim Radfahren wohl und sicher fühlen, zeigt eine Befragung, die der Tagesspiegel parallel zur Abstandsmessung durchführte. Kaum einer der knapp 5.000 Befragten gab an, keine Angst im Berliner Straßenverkehr zu haben. Jeder Fünfte radelt sogar mit »viel Angst« durch Berlin. Meistgenannter Grund für die Angst ist enges Überholen. Besonders Frauen fühlen sich unsicher, während ältere Männer tendenziell weniger Angst im Nacken spüren. Sie alle erleben den Verkehr überwiegend als aggressiv. So ist es auch kein Wunder, dass knapp 70 Prozent der Befragten unzufrieden mit der Arbeit des aktuellen Senats sind. Sie wünschen sich vor allem mehr baulich getrennte Radwege, mehr Kontrollen durch die Polizei, konsequentes Abschleppen falsch parkender Autos und fahrradfreundliche Ampelregelungen. Alarmierend ist, dass mehr als jeder fünfte Befragte angab, in den letzten zwei Jahren einen Unfall gehabt zu haben. Das spricht für eine hohe Dunkelziffer, da sich diese Angaben nicht mit der Unfallstatistik der Polizei decken. Die Befragung zeigt aber auch, dass die Menschen

in Berlin gern Rad fahren, trotz allen Ärgers. Die Freude am Fahren ist der meistgenannte Grund, das Fahrrad zu wählen, noch vor kurzer Reisezeit, Gesundheit, Sport und Umweltschutz.

Selber messen?

Auf die Frage, ob man sich so einen Radmesser mal ausleihen könnte, bremst Tagesspiegel-Redakteur Hendrik Lehmann die Erwartungen. Der Sensor allein reiche nicht zum Datensammeln, ebenso würden App, Server und alle zugehörigen Programme benötigt, die das Team größtenteils selbst geschrieben habe. Den technischen Support dafür könne man auf Dauer nicht leisten. Trotzdem sei nicht ausgeschlossen, dass es in Zukunft weitere Messungen gebe, vielleicht sogar in anderen deutschen Städten – Interessenten gebe es aus Kommunalverwaltungen, Medienhäusern und von Wissenschaftlern.

Wer ein wenig technisches Geschick mitbringt, kann sich bald selber einen Radmesser bauen. Den Bauplan für den Sensor und die dazugehörige App will das Team frei verfügbar machen. Nur die Auswertung der Daten dürfe für Bastler schwer werden. Alle vom Tagesspiegel gesammelten Daten zu Überholvorgängen sind online verfügbar¹. Wer mag, kann sie selbst nach den gewünschten Parametern filtern und eigene Auswertungen anstellen.

Engagierte Journalisten haben das Problem Überholabstand ins Bewusstsein gerückt und erstmals eine Datengrundlage geschaffen. Jetzt müssen Politik und Verwaltung handeln. Gut ist Radinfrastruktur nur dann, wenn der Überholabstand mit Hilfe von Pollern und Sperrflächen gleich eingebaut ist. Und das gilt nicht nur mit Blick auf die neu zu bauenden Radwege. Genauso müssen bestehende Radstreifen, die auch in den letzten Jahren ohne ausreichend Platz zu parkenden Autos gebaut wurden, erneuert werden. Unabhängig davon darf die Polizei das Problem nicht länger ignorieren. Wenn rund die Hälfte aller Überholvorgänge gegen geltendes Recht verstößt, führt kein Weg um regelmäßige Kontrollen herum.

Alle Ergebnisse unter:

www.interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser

¹www.github.com/tagesspiegel/radmesser/tree/master/opendata

Platz machen mit der Poolnudel



Milena, 25 Jahre alt aus Friedrichshain, fährt jeden Tag bis zu 15 Kilometer mit dem Fahrrad – neuerdings immer mit einer Poolnudel auf dem Gepäckträger.

Warum hast Du damit angefangen, nur noch mit Poolnudel Fahrrad zu fahren?

Das war eine Reaktion auf meinen täglichen Ärger im Straßenverkehr hier in Berlin. Ich hatte mir extra einen Helm gekauft, trotzdem blieb dieses mulmige Gefühl, jedes Mal, wenn ein Auto mich mal wieder zu eng überholt hat. Deshalb habe ich überlegt: Was wäre ein gutes Material, das ich als Abstandshalter verwenden könnte? Im Internet habe ich gesehen, dass es schon viele Aktionen mit Poolnudeln auf dem Fahrrad gab. Da dachte ich: Cool, das mache ich auch! Ich hab mir für 4 Euro die Nudel gekauft und am Gepäckträger befestigt, so dass sie links und rechts jeweils 80 cm weit herausragt.

Wie sind Deine Erfahrungen damit?

Zuerst hat es mich total viel Überwindung gekostet, damit loszufahren, weil ich dachte: Woah, so viel Platz darf ich doch gar nicht einnehmen! Aber jetzt bin ich selbstbewusster geworden und will gar nicht mehr ohne Nudel fahren. Witzig finde ich: Diese Schaumstoff-Nudel könnte man im Auto ja einfach ignorieren, aber irgendwie funktioniert es – sie wurde noch nie berührt. Letztens habe ich einen sehr positiven Kommentar von einem Autofahrer bekommen, der sich bei mir bedankt hat. Er meinte: »Danke, dass du mir hilfst, dass ich den richtigen Abstand einhalte beim Überholen.« Die Reaktionen von anderen Radfahrenden sind unterschiedlich: Von einigen älteren Männern gab es negative Kommentare, als sie mich überholen wollten, so was wie: »Das ist für uns alle gefährlich, wenn du damit fährst.« Wobei ich aber sagen würde: Das ist für uns alle sicherer, denn ich sorge ja für sicheren Überholabstand und davon profitieren dann auch die Radfahrenden, die vor oder hinter mir fahren. Vor roten Ampeln bin ich jetzt natürlich langsamer als früher, weil ich mich nicht mehr rechts neben den Autos vorbeischlängeln kann. Ich habe aber das Gefühl, dass Autofahrende mich dadurch auch eher ernst nehmen.

Poolnudel auf dem Fahrrad – ist das die Lösung?

Langfristig natürlich nicht – da brauchen wir sichere, breite Radwege für alle, keine individuelle Aufrüstung. Aber im Moment ist es ein gutes Mittel, um auf das Problem aufmerksam zu machen. Ich mache täglich deutlich, wie viel Platz mir eigentlich zusteht, wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin. Ich hoffe, dass Autofahrende daraus lernen, auch anderen Radfahrenden mehr Platz zu geben, zum Überholen die Spur zu wechseln oder, wenn das nicht geht, dahinter zu bleiben. Und es könnte auch eine Lösung sein für Leute, die sich momentan nicht trauen, in Berlin Fahrrad zu fahren, weil sie Angst vor dem engen Überholen haben. Ich würde mich sehr freuen, mal eine andere Person mit Poolnudel auf dem Rad zu sehen!

fLotte Lastenräder: Berlin kommt auf den Geschmack

Vor einem Jahr startete der ADFC Berlin ein Verleihsystem für Freie Lastenräder. Mittlerweile gehören 38 zwei- und dreirädrige Cargobikes zur »fLotte« – und der Traum einer Stadt voller Freier Lastenräder rückt in greifbare Nähe.

von NIKOLAS LINCK.



Ist es nun praktisch oder problematisch, wenn der Hund sich lieber fahren lässt, statt zu laufen? Lastenrad Luise hat jedenfalls nichts dagegen.

»Draufsetzen und ausprobieren!« Dieses Motto beherzigte auch das Team der fLotte, als es im Januar 2018 den »Probefahrt« aufnahm und fünf Lastenräder auf die Straßen von Berlin setzte: drei nagelneue, vom ADFC Berlin finanzierte Räder und zwei der KunterKiezInitiative aus Alt-Treptow, des ersten fLotten Partners. Im März rollte die fLotte Berlin zum offiziellen Start auf das Tempelhofer Flugfeld. Dort wurden die Räder gleich ausgiebig getestet: Im Cargobike-Race mussten sie gegeneinander antreten und außerdem Reporterin und Kamerateam des RBB chauffieren. Die Nachfrage nach den fLotten Rädern ist überwältigend. Es scheint, als hätten die Menschen in Berlin nur auf »Lotte« und die anderen Lastenräder gewartet. Von Beginn an waren sie für Wochen ausgebucht. Viele der Nutzerinnen und Nutzer fahren zum ersten Mal mit einem Lastenrad – und erfüllen damit eines der Ziele des Projekts: Neulinge zum Ausprobieren der praktischen Transporter zu motivieren. »Die meisten sind hinterher begeistert – sie fahren am Stau

vorbei, sparen sich die Parkplatzsuche und haben sich selbst und der Umwelt etwas Gutes getan«, erzählt Thomas Büermann, der das Projekt initiiert hat.

Büermann koordiniert das Projekt in seiner Freizeit – das ist an manchen Tagen ein Full-Time-Job. Warum er so viel Zeit in die ehrenamtliche Tätigkeit steckt? »Ich war beruflich lange für eine große Fluggesellschaft tätig. Jetzt ist es Zeit für mich, etwas Sinnvolles zu tun«, erklärt er lachend. Und das mit großem Erfolg: Jeden Monat wächst die Zahl der Lastenräder, die von Kiezinitiativen, Geschäften oder Privatpersonen angeschafft und mit Hilfe des Verleihsystems frei zugänglich für alle werden. Immer mehr Menschen sind überzeugt von dem Motto »teilen statt besitzen«. Das ging schon so weit, dass sich eine Privatperson ein Lastenrad zum Geburtstag wünschte, um es an die fLotte zu geben, erzählt Büermann. Gleichzeitig wächst die Nachfrage, weil das Angebot immer bekannter wird und die Nutzung so einfach ist: Registrierung und Buchung sind mit wenigen Klicks erledigt.

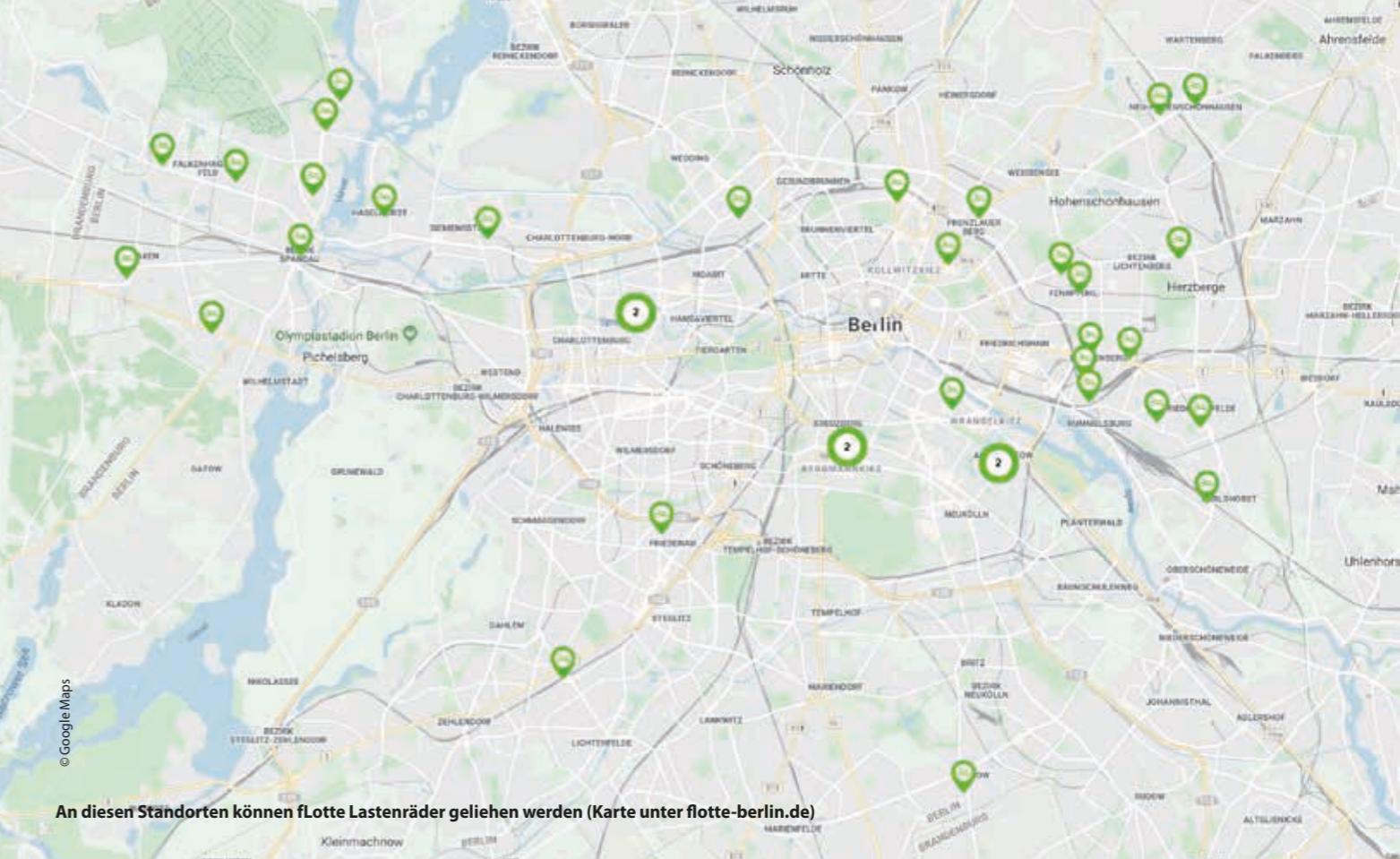


Kein Einkauf ist zu groß: Was alles in Lastenrad Frieda hineinpasst, grenzt an ein Wunder.

© Fotos: Privat

Da kam die Anfrage der Bezirksämter von Spandau und Lichtenberg gerade zur rechten Zeit. Sie meldeten sich beim ADFC Berlin mit der Idee, den Menschen in ihrem Bezirk Freie Lastenräder anzubieten. Das Kooperationsprojekt »fLotte – communal« war geboren. Die Bezirke schafften jeweils zehn Lastenräder an und entschieden sich für zehn öffentliche Einrichtungen als Ausleihstationen. Der ADFC nahm die Räder in sein Verleihsystem auf, macht Öffentlichkeitsarbeit und kümmert sich um Koordination und Wartung der Räder. Dafür wurde eine eigene Projektstelle geschaffen. »fLotte – communal« rollt seit September 2018 und wird aus Mitteln des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 finanziert.

Der fLotte gehören damit inzwischen 38 Lastenräder an, von denen das letzte zum Jahresanfang 2019 in Betrieb genommen wurde. Und es könnten noch sehr viel mehr werden, denn andere Bezirke wollen den Vorrütern Spandau und Lichtenberg folgen. In Charlottenburg-Wilmersdorf, Neukölln, Pankow, Reinickendorf, Treptow-Köpenick und Mitte werden derzeit die Weichen gestellt, »fLotte – communal« auch dort zu etablieren. »Unsere Vision ist dabei, Wirklichkeit zu werden: Eine Stadt voll Freier Lastenräder!«, jubelt Uwe Behrendt, der Co-Projektleiter des fLotte-Teams. Gleichzeitig bremst er die Erwartungen, da die Aufnahme, Koordination und Wartung weiterer kommunaler Räder mit einem hohen zusätzlichen Zeitaufwand verbunden sei. Gerade erst hat Projektmitarbeiterin Karena Kuntze alle neuen Räder fahrtüchtig in ihren Stationen untergebracht und ist nun mit Wartung und Projektmanagement voll ausgelastet. Auch wenn mit der Ausweitung auf andere Bezirke mehr Stunden bezahlt werden könnten, müssen vorher Standorte ausgesucht, Budgets kalkuliert, Verträge aufgesetzt und vieles mehr getan



Reisegruppe: Für den Familienausflug oder andere Abenteuer können auch mehrere fLotte Räder gebucht werden.

© Thomas Büermann



Lastenrad Jona hat im Haus der gleichnamigen Stiftung für Jugend- und Kinderhilfe in Spandau ein neues Zuhause gefunden und wird begeistert in Empfang genommen.

werden. Zusätzlich kommen auch neben »fLotte – communal« neue Räder hinzu. Standortpartner müssen gefunden, die Räder gewartet und die Website aktualisiert werden. Kein Wunder, dass sich das fLotte-Team über Unterstützung freut (siehe Kasten). Wie sich das lohnt, zeigt die Bilanz der fLotte zu ihrem 1. Geburtstag: Die 3.100 registrierten Nutzerinnen und Nutzer haben an insgesamt 3.800 Tagen ein fLottes Lastenrad ausgeliehen – und aufs Auto verzichten können.

Wir bedanken uns ausdrücklich bei Thomas Büermann, Uwe Behrendt und dem fLotte-Team, die dieses tolle Projekt auf die Beine gestellt haben; und bei den vielen Aktiven, die im täglichen Einsatz als Patinnen und Paten sowie in den Ausleihstationen die fLotten Lastenräder am Rollen halten!

MACH MIT!

Kiezpartner/in werden

Ihr habt als Kiezinitiative, Hausgemeinschaft, WG oder Händlergemeinschaft ein Lastenrad oder wollt eines anschaffen? Teilt es mit Euren Mitmenschen!



Standort werden

Du hast einen Laden oder eine Einrichtung, die tagsüber regelmäßig geöffnet hat? Werde Ausleihstandort für ein fLottes Lastenrad! Es gibt maximal eine Ausleihe pro Tag. Um Wartung und alles andere kümmert sich das fLotte-Team. Und eine bessere Werbung gibt es kaum.

Radpate werden

Du schaust regelmäßig bei »Deinem« fLotten Lastenrad vorbei und sorgst für dessen Wohlergehen: Kleinigkeiten richtest Du vielleicht selber, alles andere meldest Du an das fLotte-Team. Du bist die Schnittstelle zwischen dem Standort und dem fLotte-Team.

Teil des Teams werden

Du hast Lust auf Schrauben, Organisieren, Social Media, kannst schöne Fotos von Lastenrädern machen oder weißt noch gar nicht, was Du kannst? Das fLotte-Team ist dankbar für jede Unterstützung!

Alle Infos unter flotte-berlin.de



Teil 1 beginnt im hohen Norden, in einem Bezirk mit besonders schlechtem Ruf unter Radfahrenden: Reinickendorf.

Ohne die Bezirke gibt es keine Verkehrswende in Berlin. Damit ein neuer Radweg gebaut wird, muss das Bezirksamt aktiv werden und mit der Senatsverwaltung zusammenarbeiten. Die radzeit startet deshalb eine Tour durch alle zwölf Bezirke: Wo gibt es Raum für neue Ideen? Was läuft noch gar nicht? Was können die Bezirke voneinander lernen?

Bastion gegen das Mobilitätsgesetz

Marode Hochbordradwege, gefährliche Kreuzungen und sechsspurige Straßen, auf denen mit 70 km/h und mehr der Durchgangsverkehr rast: Wer in Reinickendorf Fahrrad fahren will, muss einiges ertragen. CDU und AfD wollen die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes in Berlins 12. Bezirk verhindern. Dennoch steigen viele Menschen aufs Rad – und immer mehr fordern sichere Radwege. Teil 1 der Serie *Bezirke unter der Lupe*. VON LARA ECKSTEIN.



Treffpunkt mit Jens Augner an der Berliner Straße in Tegel: Zwei Spuren zum Rasen und eine zum Parken in jede Richtung, Platz für Radwege ist da nicht.

Willkommen in Reinickendorf – unser Bezirk erkennst du daran, dass es plötzlich keine Radwege mehr gibt«, begrüßt mich Jens Augner und lacht, halb freundlich und halb verzweifelt. Augner, 47 Jahre alt, arbeitet als Lehrer in Tegel und sitzt für Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV). »Ich fahre fast jeden Tag mit dem Rad – auch wenn Reinickendorf alles andere als fahrradfreundlich ist«, sagt er, als wir uns in Alt-Tegel an der Berliner Straße treffen. Geschäfte säumen den Weg, viele Menschen sind zu Fuß unterwegs: Es könnte ein gemütlicher alter Stadtteil sein – wäre da nicht die Berliner Straße, die mit sechs Spuren eine Schneise

durch den Ortskern schlägt: zwei zum Rasen und eine zum Parken in jede Richtung. »Seit den 90er Jahren gibt es Vorschläge des Senats, hier wenigstens einen Schutzstreifen anzulegen – was aber bedeuten würde, dass entweder Stellplätze wegfallen oder eine Fahrspur für den Autoverkehr. Und das ist mit unserem Bezirksamt nicht zu machen«, sagt Augner. »Wir können hier nur darauf hoffen, dass der Senat die Planung einfach an sich zieht und das endlich mal durchsetzt.«

Genau das wollen das CDU-geführte Bezirksamt und die CDU-AfD-Mehrheit in der BVV von Reinickendorf auf jeden Fall verhindern. Für die Reinickendorfer Autofans ist das Mobili-

tätsgesetz ein wahrer Albtraum. »Dass Geld bereisteht speziell für den Radverkehr, das macht hier einigen Leuten in Politik und Verwaltung regelrecht Angst«, hat Carsten Schulz, Sprecher der ADFC-Stadtteilgruppe, mir am Telefon gesagt. »Denn wenn dieses Geld verbaut wird, könnte das bedeuten, dass Autos Platz weggenommen wird.« Für die Berliner Straße habe das Bezirksamt Radfahrenden geraten, diese einfach zu umfahren. »Und an dieser Haltung hat sich seit zehn Jahren nichts geändert.«

Doch nicht nur dort, wo es konkrete Konflikte mit dem Autoverkehr gibt, wird Radfahren ausgebremst. »Mein Antrag zur Förderung von Lastenrädern im Bezirk, wie Spandau und Lichtenberg es bereits machen, wurde mit der Mehrheit von CDU und AfD im Verkehrsausschuss abgelehnt«, berichtet Bezirkspolitiker Augner. »Das ist pure Ideologie.«

Verkehrspolitik im Stil der 50er Jahre – und dann noch zusammen mit der AfD. Das ist traurige Realität in Reinickendorf. Jens Augner nimmt mich mit auf eine Radtour durch diesen zwölften Bezirk hoch oben in Berlins Nordwesten. Traditionell hätten Radfahrende in Reinickendorf auf der Straße nichts zu suchen, erklärt er mir. »Wer es wagt, dort zu fahren, muss damit rechnen, angehupt und >pädagogisch< knapp überholt zu werden.« Nachdem wir die Berliner Straße – ohne jede Radinfrastruktur – hinter uns gelassen haben, radeln wir über gefährlich schmale Hochbordradwege, an denen teilweise das Pflaster aufgebrochen ist. »Auch die Ampelschaltungen sind schlecht gemacht für Radfahrende, und die Sicherheit an Kreuzungen ist nochmal ein ganz anderes Thema«, sagt Augner. Aber viele Menschen in Reinickendorf steigen trotzdem aufs Rad.

Karen Mittner, 68, kommt uns auf ihrem Hollandrad aus der Ruppiner Chaussee entgegen. »Hier fahre ich gerne entlang, um zum Einkaufen nach Tegel zu kommen. Es fährt sich super, denn hier gibt es keine Autos.« Weil parallel die A111 verläuft, wurde die Ruppiner Chaussee in den 80er Jahren auf einem Teilstück »entwidmet«, wie es auf verkehrsplanerisch heißt – also für alle Kraftfahrzeuge, ausgenommen die Busse der BVG, gesperrt. »Die CDU versucht aber momentan alles, um die Straße wieder für Autoverkehr zu öffnen – angeblich nur als Umleitungsstrecke bei einer Autobahnsperrung«, sagt Augner. Den Anwohnern sei bereits mitgeteilt worden, dass für die Zeit von Baumaßnahmen auf der Autobahn ihre Straße »für den Durchgangsverkehr eröffnet werden soll«, berichtet auch Carsten Schulz. »Dabei gibt es dort nicht einmal Platz für einen Fußweg!«

Reinickendorf ist polyzentrisch aufgebaut, die Wege sind lang und viele Menschen sind mit dem Auto unterwegs: Auf 100 Einwohner*innen kommen hier 38,5 Autos, fast doppelt so viele wie in Friedrichshain-Kreuzberg. Für Berliner Verhältnisse ist es nicht nur ein autoreicher, sondern auch ein konservativer Bezirk.



So sieht ein offiziell ausgeschilderter Radweg in Reinickendorf aus. Gut, dass ein Schild extra darauf hinweist, dass dies kein Reitweg ist.

Seit 1995 stellt die CDU den Bezirksbürgermeister. Seit 2008 setzt sich die Stadtteilgruppe Reinickendorf des ADFC Berlin mit viel Fachkenntnis und Ausdauer fürs Radfahren ein. Von 2011 bis 2016 gab es eine Zählgemeinschaft aus CDU und Grünen in der BVV, die erstmals ein paar vorsichtige Schritte zur Förderung des Radverkehrs unternahm: Schutzstreifen wurden angeordnet, ein FahrRat gegründet und im Bezirksamt ein Beauftragter für den Radverkehr benannt.

2016 zog dann die Partei »Alternative für Deutschland« (AfD) mit 14,4 Prozent in die BVV ein und bekam acht Sitze. Zusammen mit der AfD hat die CDU seitdem eine bequeme Mehrheit (29 von 55 Sitzen), dank der sie ihre autozentrierte Verkehrsplanung gegen die Stimmen von Linkspartei, Grünen, FDP und SPD fortsetzen kann. Die beiden Stellen für Radverkehrsplaner*innen, die das Mobilitätsgesetz für jeden Bezirk vorsieht, sind in Reinickendorf unbesetzt. »Der Bezirk bereitet derzeit die fünfte Stellenausschreibung vor«, heißt es aus dem Bezirksamt. Die Stelle des Radverkehrsbeauftragten gibt es nicht mehr. Eine Ansprechperson für den Radverkehr, die laut Mobilitätsgesetz vorgeschrieben ist, wurde nicht benannt. Der FahrRat wurde abgeschafft, stattdessen tagt ein Mobilitätsrat zu allgemeinen Themen von Auto-, Fahrrad-, Fußverkehr und ÖPNV. »Im Mobilitätsrat



Auf der Heiligenseestraße ist der Schutzstreifen wieder entfernt worden, jetzt haben Radfahrende die Wahl zwischen einem engen Waldweg für Fußgänger, »Fahrrad frei« oder der Fahrbahn, auf der sie angehupt und eng überholt werden.



Der Schutzstreifen am Eichborndamm ist nur knapp einen Kilometer lang und eigentlich zu schmal, aber er ist Jens Augners ganzer Stolz. Er musste jahrelang dafür kämpfen.

werden die unterschiedlichen Interessen in allen Verkehrsfragen berücksichtigt (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, ÖPNV, Behinderte). Die Arbeit geht also sogar über die eines FahrRats hinaus«, so die Stellungnahme des Bezirksamts.

»Ein Mobilitätsrat mit allen Verkehrsarten kann nur informieren, nicht agieren. Eine qualifizierte Beratung des Bezirksamtes für den Radverkehr kann nur im FahrRat stattfinden«, widerspricht Bernd Zanke, Gründungsmitglied der ADFC-Stadtteilgruppe in Reinickendorf und langjähriger Vorkämpfer für den Radverkehr in Berlin. »Ich bin traurig, dass Reinickendorf als einziger Bezirk ohne FahrRat dasteht. CDU und AfD ziehen hier ihre autogerechte Politik durch.«

Die Devise lautet: Radfahrende? Ja gerne – aber nur, wenn sie dem Autoverkehr nicht in die Quere kommen. Das Fahrradrouten-Konzept der CDU sieht vor, ein Netz aus Nebenrouten für Radfahrende zu schaffen, wobei »Nebenrouten« bedeutet: matschige, enge Waldwege, die mit einem komplizierten Nummernsystem ausgeschildert sind. Wer wie Karen Mittner eher kürzere Strecken zurücklegt und Zeit hat, nutzt die holprigen Hochbordradwege oder die Gehwege mit »Fahrrad frei«-Schild. Für Schulz vom ADFC ist das keine Lösung: »Die Gefahr, dass man hinter den parkenden Autos nicht gesehen wird, ist ja allen bekannt.

Wir haben aber auch das Problem, dass diese Wege systematisch vernachlässigt wurden. Viele Abschnitte sind gefährliche Buckelpisten, zum Teil unbenutzbar.« Gerne würden CDU und AfD die Gelder aus dem Topf für Radverkehr zur Sanierung dieser Wege ausgeben, statt neue Schutzstreifen und Radfahrstreifen zu bauen. Das geht aber nach den Vorgaben des neuen Mobilitätsgesetzes nicht mehr. »Also wird das Geld verwendet, um Kopfsteinpflasterstraßen zu asphaltieren. Das gilt dann als Radverkehrsmaßnahme, kommt aber auch Autos zu Gute«, konstatiert Augner.

Nächster Stopp auf der Tour ist die Heiligenseestraße. »Hier gab es für kurze Zeit mal einen Schutzstreifen, den habe ich gerne genutzt«, berichtet Augner. Das war in den 90er Jahren. Doch Autofahrer*innen beschwerten sich und so beschlossen CDU und SPD, den Schutzstreifen wieder zu entfernen. Für Radfahrende bleibt jetzt nur die Wahl zwischen einem unbefestigten Waldweg, den sie sich mit Fußgänger*innen teilen, oder der Fahrbahn, auf der Autos auf ihrem Pendelweg aus Hennigsdorf mit 70 km/h und mehr entlangrasen. So ist die Situation bis heute. »Der Weg durch den Wald ist schmal und wird in beide Richtungen befahren, im Dunkeln traue selbst ich mich da nicht lang. Dabei ist das eine zentrale Verbindung und auch ein Schulweg!«, empört sich Augner. »Der Senat könnte die Planung an sich ziehen und hier ohne

Beteiligung des Bezirks einen Schutzstreifen markieren, aber das wird natürlich nicht gerne gemacht, schließlich hoffen alle immer noch auf Kompromisse und Zusammenarbeit.«

Auch ADFC-Stadtteilgruppensprecher Schulz betont, dass es ihm nicht um revolutionäre Pläne für ein autofreies Reinickendorf geht. »Viele Leute bei uns in der Stadtteilgruppe fahren selbst auch Auto. Keiner von uns will Autos verbannen, aber wir wollen eben auch entspannt und vor allem sicher Fahrrad fahren. Doch selbst wenn weniger gefordert ist als im Mobilitätsgesetz vorgeschrieben, wird das hier schon als Bedrohung wahrgenommen.«

Die zuständige Stadträtin Katrin Schultze-Berndt (CDU) dagegen weist auf Radfahrstreifen hin, die in Reinickendorf bereits in Planung seien: »In der Friederikestraße, der Markstraße und im Zusammenhang mit den investiven Maßnahmen Oranienburger Straße und Hennigsdorfer Straße wurde angeregt, regelkonforme Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn anzulegen«, erklärt die Stadträtin per E-Mail auf *radzeit*-Anfrage. Grund für den neuen Radfahrstreifen in der Friederikestraße sei, dass der vorhandene Radweg im Wald in schlechtem Zustand ist. Geht doch, möchte man sagen. Warum so nicht auch an der Heiligenseestraße und überall in Reinickendorf? Für ein ausführliches Interview ist die Stadträtin leider nicht zu gewinnen.

Am Eichborndamm in Wittenau, dem letzten Stopp auf meiner Tour mit Jens Augner, ist nach jahrelangen Verhandlungen im Laufe der letzten Legislaturperiode auf beiden Seiten der Straße ein Schutzstreifen entstanden. Nur rund einen Kilometer lang und keine zwei Meter breit, ist er doch Augners ganzer Stolz. »Ich freu mich jedes Mal, wenn ich hier entlangfahren kann! Früher war die Fahrbahn so breit, dass es in jede Richtung 1,5 Spuren für Autos gab. Das hat riskante Überholmanöver provoziert. Jetzt ist es sehr viel entspannter.«

Das Projekt Radmessner (siehe S. 8) hat gezeigt, dass gefährlich dichtes Überholen in Reinickendorf ein großes Problem ist: Hermsdorfer Damm, Oraniendamm und Waidmannsluster Damm stehen ganz oben in der Liste der schlimmsten Straßen

für Radfahrende. Doch es gibt auch positive Entwicklungen. Aktuelle Baumaßnahmen deuten an, dass auch in Reinickendorf eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung möglich ist. Und am S-Bahnhof Tegel steht bereits eine Fahrradabstellanlage mit 238 Stellplätzen – wenn auch 350 Meter vom Einkaufszentrum entfernt, hinter einer Bahnschranke und ohne Rücksprache mit den Fahrrad-Experten vom ADFC gebaut. »Wir brauchen hier einfach noch ein paar mehr Leute, die sagen: Wir lassen uns das nicht länger gefallen«, sagt Carsten Schulz. »Wir müssen klar machen, dass wir als Menschen, die in Reinickendorf wohnen, andere Interessen haben als der Durchgangsverkehr.«

Am Eichborndamm weist Augner darauf hin, dass sich auch die Bevölkerungsstruktur im Bezirk ändert: Immer mehr Menschen ziehen aus Mitte und anderen Bezirken in den Norden, weil Wohnen hier vergleichsweise günstig ist. »Diese Leute wissen, dass Radfahren auch anders sein kann«, sagt Augner. »Und sie haben den Mut, zu ihren Abgeordneten zu gehen und sich zu beschweren. Solche Beschwerden kommen nicht nur bei uns Grünen an, sondern sogar bei der CDU.« Wirklich etwas ändern wird sich aber wohl erst mit anderen Mehrheiten in der BVV. Die nächsten Wahlen sind 2021.

Augner verabschiedet sich, er muss ins Abgeordnetenhaus zu einem Treffen mit fahrradaffinen BVV-Mitgliedern aus den anderen Bezirken. »Danach könnte ich immer heulen«, sagt er. »Klar beschweren die sich auch, aber das ist Meckern auf ganz anderem Niveau. Im Vergleich fällt mir immer wieder auf, dass Reinickendorf echt noch das Schlusslicht ist in Sachen Radverkehr.«

Ist das so – oder ist es in anderen Bezirken vielleicht sogar noch schlimmer? In der nächsten *radzeit* geht es weiter mit Teil 2 der Bezirksserie.

Wer sich in Reinickendorf fürs Radfahren engagieren will: Die ADFC-Stadtteilgruppe trifft sich jeden ersten Dienstag des Monats um 18 Uhr im Café Pop-up 66, Oraniendamm 66.

Fragen und Anregungen gerne an: reinickendorf@adfc-berlin.de



Reinickendorf: In der Steinzeit der Verkehrspolitik hängengeblieben?

Radschnellwege: Qualität oder Kompromisse?

Die ersten Radschnellverbindungen in Berlin werden nicht vor 2024 fertig sein. Doch schon jetzt werfen zwei geplante Routen Fragen auf, die maßgeblich über ihre zukünftige Qualität entscheiden. VON SUSANNE JÄGER UND NIKOLAS LINCK.



Nadelöhr: Auf der Brücke über die Yorckstraße zum Park am Gleisdreieck drängen sich schon heute Rad- und Fußverkehr auf engem Raum.

Auf Radschnellverbindungen von insgesamt 100 Kilometern Länge sollen die Menschen in Berlin in Zukunft zügig und ohne viele Stopps radeln können. Geeignete Strecken für die hochwertigen Wege wurden bereits vor zwei Jahren nach einer sogenannten Potenzialuntersuchung veröffentlicht. So groß die Euphorie damals war, so bitter fiel die Enttäuschung unter Radfahrenden im Januar dieses Jahres aus: Nicht vor 2022 werde mit dem Bau des ersten Weges begonnen, kündigte die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz an. Mit der Fertigstellung sei daher nicht vor 2024 zu rechnen. Dabei handelt es sich um die Teltowkanalroute, die an der Landesgrenze von Berlin-Brandenburg bei Teltow beginnen und – teils entlang des Teltowkanals – durch die Stadtteile Lichterfelde, Lankwitz und Steglitz sowie durch den Bezirk Tempelhof-Schöneberg führen soll. Schon jetzt ist mit dem asphaltierten Weg entlang der Anhalter Bahn (Südkreuz–Priesterweg), wo die S-Bahn-Linien S2 und S25 fahren, ein großes Stück der Route eine beliebte Radverbindung. Hier wäre mit wenigen Verbesserungen schon viel geholfen – ohne bis 2024 warten zu müssen. Kritisch sieht der ADFC außerdem, dass die vom Senat präferierte Route an der Kolonnenstraße endet, obwohl sie schon heute weiter durch den anschließenden Park am Gleisdreieck genutzt wird. Dort gestaltet sich das Miteinander mit den anderen Nutzern und Nutzern des Parks – zu Fuß, auf Skateboards oder Inline-Skates – besonders im Sommer nicht immer einfach. Radfahrende nutzen den Park als hervorragende Verbindung zwis-



Schon jetzt ist der Park eine beliebte Radverbindung. Den Radschnellweg davor enden zu lassen, ginge an der Realität vorbei und würde Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern schüren.

schen Kreuzberg und Schöneberg sowie in Richtung Potsdamer Platz und nicht alle respektieren dabei den Vorrang des Fußverkehrs auf den glatt asphaltierten Wegen. Als Zubringer zum Radschnellweg würde der Park noch voller werden. Eine klare Führung des Radverkehrs durch den Park würde das Durcheinander beenden. Der ADFC fordert deshalb die Verlängerung des Radschnellwegs durch den Park, auf einer Brücke über den Landwehrkanal und auf der anderen Seite entlang des Tilla-Durieux-Parks bis zum Potsdamer Platz. Durch die Verbindung ins Herz der Stadt würde die Route nicht nur enorm aufgewertet. Sie würde auch im Park Klarheit darüber schaffen, wo zügig geradelt werden darf und wo Schlendern und Erholung Vorrang haben.

Der ADFC Berlin prämierte 2016 den »Panketrail« als beste Idee für einen Radschnellweg in Berlin, auch vom Berliner Senat wurde der Vorschlag positiv bewertet und in die Potenzialuntersuchung übernommen. Eine detaillierte Untersuchung der Trasse ist für das Frühjahr 2019 vorgesehen. Auf halber Strecke verlaufen ca. 2,5 km der Trasse über das noch brachliegende Gelände eines ehemaligen Güterbahnhofs – das »Pankower Tor«. Ausgerechnet an den Planungen für diese Freifläche könnte eine durchgängige Führung des Radschnellwegs jetzt scheitern.

Auf dem knapp 5 km langen Abschnitt zwischen Blankenburg und dem Prenzlauer Berg verläuft die Trasse neben der Stettiner Bahn. Der Vorteil: Radfahrende überqueren die darunter liegenden Straßen, ohne auf den Autoverkehr zu stoßen. Zwei der dafür benötigten Brücken gibt es schon – sie müssen nur instand gesetzt werden. Über dem großen Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof Pankow müsste eine neue Brücke gebaut werden – und genau diese Maßnahme entscheidet darüber, ob aus dem »Panketrail« ein erstklassiger Radschnellweg oder ein fauler Kompromiss wird. In der Potenzialanalyse ist die Radbrücke freilich vorgesehen – kein Wunder, sie birgt viele Vorteile. Denn am Pankower Tor treffen drei Hauptverkehrsstraßen und diverse Straßenbahn- und Buslinien zusammen. Zusätzlich wird hier das drithöchste Radverkehrsaufkommen Berlins gemessen. Niemandem wäre geholfen, an dieser Stelle zusätzlichen Radverkehr durchzuschleusen. Die Radbrücke würde also nicht nur den Radfahrenden viel Zeit ersparen, sondern auch die Kreuzung entlasten und mehr Platz für Fußverkehr, Trams und Busse schaffen.

Die Brache, wo Radschnellweg samt Brücke entstehen würden, war früher mal Bahnhofsgelände. Im Rahmen des Neubauprojekts »Pankower Tor« sollen hier Wohnungen, Geschäfte und eine Schule entstehen. Das Problem: Der Radschnellweg wurde in der sogenannten »Grundsatzvereinbarung« zwischen



Hier könnte man in Zukunft auf einem Premium-Radweg über den Stadtverkehr hinwegsausen. Die Brücke über die Mühlenstraße müsste für den »Panketrail« noch saniert werden.



Auf der Berliner Straße sind Busse, Trams, Autos und viele Menschen zu Fuß unterwegs. Wenn der »Panketrail« die Straße auf der Brücke quert, können Radfahrende oben über den Verkehr hinwegradeln, der unten ungestört weiterlaufen kann.

Senat, Bezirk und Investor zur Schaffung von Baurecht auf der Brache nicht berücksichtigt. Stattdessen ist in der Vereinbarung nur die Ergänzung eines »leistungsfähigen Radwegs« entlang einer bereits bestehenden Hauptverkehrsstraße vorgesehen. Dieser würde in Richtung Innenstadt zwischen einer neu zu bauenden Straßenbahnlinie und dem Gehweg verlaufen und durch zahlreiche Kreuzungen den Zeitgewinn des Radschnellwegs wieder auffressen. Damit wäre der Radschnellweg nicht nur für den 2,5 km langen Abschnitt auf dem Baugelände verloren. Auch die Weiterführung in Richtung Mitte und der Anschluss nach Norden würden kompliziert bis unmöglich.

Die Grundsatzvereinbarung, in der die Brücke nicht vorgesehen ist, ist nun die Basis für ein Workshop- und Beteiligungsverfahren, das Ende 2018 begonnen hat und welches in den so genannten »Städtebaulichen Masterplan« für das Pankower Tor münden soll. Dieser Masterplan wird im Sommer 2019 viele Details zur zukünftigen Bebauung festlegen.

Der ADFC Berlin sowie der BUND Berlin und das Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow sehen daher die große Gefahr, dass – unabhängig von der Planung des Radschnellwegs – durch die parallele Planung am Pankower Tor bereits Fakten geschaffen werden. Hier braucht es die klare Aussage, dass die Bahn-nahe Streckenführung mit Brücken gewollt ist, finanziert werden kann und auch ernsthaft geprüft wird. Während der Tagesspiegel Ende Januar zu melden weiß, dass die Option mit Brücke in das Verfahren einfließen soll, hielt sich die Senatsverwaltung bis Redaktionsschluss bedeckt.

Sowohl »Panketrail« als auch »Teltowkanalroute« können wichtige Leuchtturmprojekte werden, die der Senat nach mehr als zwei Jahren schleppender Verkehrswende so dringend braucht – wenn sie richtig gemacht werden.

www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/
schnellverbindungen

Offene Fragen zum Mauerweg

Der Berliner Mauerweg macht ein Stück deutscher Geschichte erlebbar und ist wichtiges Tourismusziel. Trotzdem befinden sich große Teile in miserablen Zustand. Nun will der Senat endlich Abhilfe schaffen. Doch die derzeitige Planung berücksichtigt nicht alle Mängel, die der ADFC in seiner eigenen Prüfung dokumentiert hat. VON KAI-UWE THIESSENHUSEN.



Informationsstelen wie hier in Rudow informieren entlang des Mauerwegs über die ehemalige Teilung Berlins.

In ihrer letzten Ausgabe berichtete die *radzeit* darüber, wie Aktive des ADFC Berlin den Mauerweg auf seine Befahrbarkeit und Beschilderung getestet haben.¹ Die Ergebnisse trugen sie in einem Online-Geoportal zusammen.² Auch der Berliner Senat ist inzwischen erfreulicherweise der Ansicht, dass der Mauerweg als »weltweit einmaliger Themenpfad« ein herausragend wichtiges touristisches Aushängeschild für Berlin ist. Am 8. Januar beschloss er auf Vorlage von Verkehrssenatorin Regine Günther ein Konzept zur Instandsetzung und zur barrierefreien Gestaltung des Wegs.

Der Senat plant, für die Sanierung einzelner Abschnitte 12,4 Mio. Euro im Doppelhaushalt für die Jahre 2020/21 einzustellen. Darüber hinaus strebt er an, weitere Mittel aus dem Fonds »Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« zu beschaffen. Die landeseigene Grün Berlin GmbH soll das Betriebsmanagement des Mauerwegs übernehmen, um gleichbleibende Qualität zu gewährleisten. Auch will sich das Land Berlin mit Brandenburg und den angrenzenden Kommunen abstimmen.

Bereits im Sommer 2018 machte der Senat eine Bestandsaufnahme zur Qualität des Mauerwegs. Auf einer im Internet veröf-

fentlichten Karte³ ist verzeichnet, auf welchen Abschnitten er kurz-, mittel- oder langfristig zur Tat schreiten wolle und wo kein Handlungsbedarf bestehe. Außerdem sind schwerwiegende Mängel- und Gefahrenstellen vermerkt.

Auffällig ist, dass der Senat deutlich weniger Mängel feststellt als die Aktiven des ADFC, die etwa zeitgleich den Weg befahren und geprüft haben. Unklar ist, nach welchen Standards hinsichtlich Wegebreite, Wegeföhrung und Wegweisung der Senat geprüft hat.

So gilt der Abschnitt an der einstigen innerberliner Sektorengrenze überwiegend als mängelfrei. Nur etwa 20 Prozent der Strecke sind als langfristiger Bedarf ausgewiesen. Das längste Teilstück davon ist ausgerechnet die eigentlich einwandfreie Route am Teltowkanal neben der Autobahn. In den mittelfristigen Bedarf fallen nur der Abschnitt von Wilhelmsruh bis zum Nordgraben und zwei sehr kurze Passagen in Treptow. Kurzfristiger Handlungsbedarf besteht nach der Senatsanalyse lediglich an drei Stellen: in Neukölln zwischen Britzer Damm und Chris-Gueffroy-Straße, wo der eigentliche Mauerweg nur über Stufen erreicht wird und der Radfahrer – bei miserabler Beschilderung – durch das Neuköllner Industriegebiet geführt wird; sowie an

zwei sehr kurzen Abschnitten im Bereich Bornholmer Straße und Pankow. Hinzu kommen vier punktuelle Mängelstellen.

Die ADFC-Aktiven sind bei ihrer Prüfung zu einem gänzlich anderen Ergebnis gekommen: In Mitte und Pankow gibt es eine Reihe von erheblichen Mängeln an Belag, Beschilderung und Verkehrssicherheit. Und im Bereich nördlich der Bornholmer Straße bis nach Wilhelmsruh hat der Belag teilweise gravierende Schäden. Laut Senat besteht, bis auf sehr kurze Teilstücke, jedoch kein oder nur langfristiger Handlungsbedarf.

Nicht nachvollziehbar ist aus Sicht des ADFC, dass in der Senatsstudie der Abschnitt durch den Mauerpark als »überwiegend mängelfrei« eingestuft wird. Hier hat man – ganz abgesehen von der aktuellen Baustellensituation – vor allem an Wochenenden heftige Konflikte mit anderen Nutzergruppen. Hinzu kommt das Kopfsteinpflaster im Verlauf der alten Schwedter Straße. Dort verläuft nicht nur der Mauerweg, sondern auch der Radfernweg Berlin – Kopenhagen. Auf die unhaltbare Situation hatte der ADFC Berlin bereits im letzten Jahr aufmerksam gemacht und Lösungsvorschläge unterbreitet.⁴

Die Testfahrten der ADFC-Aktiven in Mitte ergaben, dass Radfahrende im Regierungsviertel durch die Beschilderung vom Mauerweg weggeführt werden. An mehreren Stellen stehen Schilder, die in Sackgassen führen, etwa hinter dem Reichstag. Wer den vorhandenen Mauerwegschildern folgt, radelt dem Sicherheitsdienst des Bundestages direkt in die Arme.

Deutlich mehr Mängelstellen hat der Senat an der Grenze zum Umland ermittelt, doch auch hier mit anderen Ergebnissen als der ADFC. Im Bereich Rudow/Schönefeld gibt es einige Abschnitte, die nach Maßstäben des ADFC nicht zumutbar sind – der Senat erkennt dagegen bis auf kurze Teilstücke mit langfristigem Handlungsbedarf keine Mängel. Mittelfristig möchte der Senat ausgerechnet etwas an den gerade frisch sanierten Wegen im Westteil von Lichtenrade ändern – möglicherweise fand die Prüfung noch vor der Sanierung statt? Dagegen bewertet er das anschlie-



Oft wurde der Mauerweg behelfsmäßig geflickt. Jetzt soll die historische Route von Grund auf erneuert werden.

ßende Teilstück nach Marienfelde, das teilweise noch den Original-DDR-Belag inklusive gefährlicher Rillen hat, als mängelfrei.

Ein besonderes Augenmerk des ADFC liegt auf der doppelten Führung des Mauerwegs im Bereich Wannsee und Potsdam. Die Grenzsicherungen der DDR lagen hier am westlichen Ufer der Gewässer. Ausgeschildert wurde der Mauerweg aber auf dem östlichen Ufer über Wannsee und die Fähre nach Kladow – eine Streckenführung, die kaum Bezug zur Mauer hat. Bis 2016 baute dann die Stadt Potsdam den Weg am Jungfernsee aus und schilderte den zu Potsdam gehörigen Teil ebenfalls als »Berliner Mauerweg« aus. Kommt man nun zur Landesgrenze an der Glienicker Brücke oder aus Kladow in Richtung Heilandskirche, weisen Schilder den Mauerweg plötzlich in drei Richtungen aus.

Begrüßenswert ist, dass die Bestandsaufnahme des Senats auch den Potsdamer Abschnitt einbezieht. Wichtig wäre hier eine klare Unterscheidung beider Routen in der Beschilderung. Was für Berliner bereits irritierend ist, wird Auswärtige überfordern. Zusätzliche Infotafeln sollten den Nutzern erklären, warum es hier plötzlich eine Potsdamer und eine Berliner Route gibt.

Es ist gut, dass der Senat die Bedeutung des Berliner Mauerwegs erkannt hat. Um die riesigen Potentiale des Weges angemessen zu nutzen, bleibt jedoch noch viel zu tun. Die Mängeldokumentation des ADFC liegt dem Senat vor.



Wurzelaufrüttungen verderben jeden Fahrspaß. An vielen Orten wie hier in Neukölln ist die Sanierung lange überfällig.

¹ radzeit.de/sanierung-des-berliner-mauerwegs-geschichte-erfahren/

² Link zum ADFC-Geoportal: geoplattform.adfc-berlin.de/mauerweg/

³ Pressemitteilung des Senats vom 8. Januar:

www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2019/presse-mitteilung.772316.php

⁴ adfc-berlin.de/radverkehr/aus-den-bezirken/pankow/621-mauerpark-auch-fuer-radfahrende.html

Radverkehrsanteil in Brandenburg geht zurück

Neue Befragung zeigt: Radfahren ist zwar grundsätzlich attraktiv und viele Menschen in Brandenburg besitzen ein Fahrrad. Trotzdem ist der Radverkehrsanteil in Brandenburg in den letzten zehn Jahren gesunken. Verschlält Brandenburg die Verkehrswende? VON RONALD BENKE.

Alle sprechen von Mobilität, aber wie kann man diese eigentlich »messen« und damit auch vergleichen? Ein sehr gutes Mittel hierfür sind Befragungen. In Deutschland gibt es zwei große Befragungen zum Mobilitätsverhalten: »Mobilität in Städten« (diese wird alle 5 Jahre durchgeführt) und »Mobilität in Deutschland – MiD«. Die MiD ist eine bundesweite, repräsentative Befragung, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in den Jahren 2002, 2008 und zuletzt 2017 durchgeführt worden ist. Die Ergebnisse der aktuellen MiD liegen nun vor. Es wurden mehr als 316.000 Menschen zu Kennwerten des Haushaltes, der Person und der Mobilität befragt. Über 960.000 Wege wurden in die Auswertung aufgenommen. Die regelmäßige Befragung ist auch deshalb so wichtig, weil sie Trends und Tendenzen im Mobilitätsverhalten aufzeigen kann und damit ein Gradmesser für die Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen ist.

Viele Fragestellungen bezogen sich auf das Thema Radverkehr. Die positiven Ergebnisse vorweg: 78 Prozent der Haushalte in



Deutschland besitzen mindestens ein Fahrrad und/oder ein Pedelec bzw. Elektrofahrrad. Die höchste Besitzrate an Fahrrädern weist mit 94 Prozent die Gruppe der 7 bis 13-Jährigen auf, die niedrigste mit 36 Prozent ist bei den über 80-Jährigen zu finden.

Bundesweit gibt es rund 880 Fahrräder pro 1.000 Einwohner, die höchste Anzahl mit 921 gibt es dabei im kleinstädtischen, dörflichen Raum in Stadtregionen. Hier ist auch die höchste Anzahl an Pedelecs/Eleftrifahrrädern mit 62 Stück pro 1.000 Einwohnern zu verzeichnen. Deutschlandweit hat sich der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, von 9 Prozent in 2002 stetig gesteigert und liegt aktuell bei 11 Prozent. Der Anteil der Kfz-Nutzung als Fahrer und Beifahrer sank im selben Zeitraum von 60 auf 57 Prozent.

Insgesamt nutzen 49 Prozent der Menschen in Deutschland über 14 Jahren das Fahrrad an mindestens einem Tag im Monat, 35 Prozent an mindestens einem Tag in der Woche. 18 Prozent fahren täglich bzw. fast täglich Fahrrad.

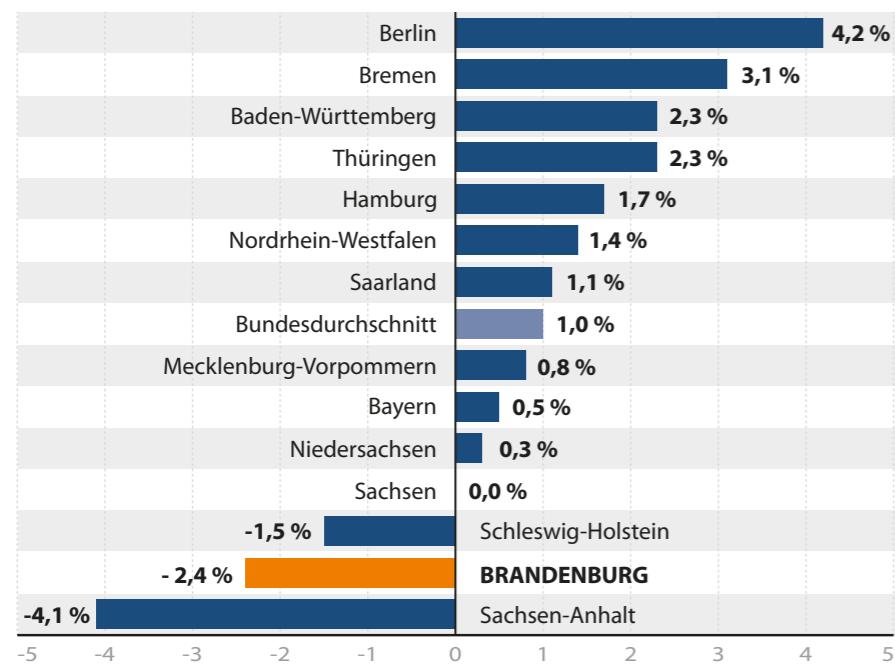
Keine Überraschung bietet die Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur. Je besser diese benotet wurde, umso höher war der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, also der Wahl des Verkehrsmittels.

Fahrradpotenzial hoch, wird aber nicht genutzt

In den 4.739 Brandenburger Haushalten, die an der Befragung teilnahmen, gibt es durchschnittlich zwei Fahrräder pro Haushalt. 82 Prozent der Brandenburgerinnen und Brandenburger besitzen ein Fahrrad – in keinem anderen Bundesland ist dieser Anteil höher. Nur 28 Prozent der Brandenburgerinnen und Brandenburger nutzen nie oder fast nie ein Fahrrad, aber 42 Prozent mindestens an drei Tagen in der Woche.

11 Prozent aller Wege in Brandenburg werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das ist zwar bundesweiter Durchschnitt, aber auch deutlich weniger als 2008. Da-

Änderung im Modal Split 2017 zu 2008 – Anteil des Radverkehrs



Quelle: Mobilität in Deutschland 2017, Tabellenband, S.27



© Foto links: ADFC/Westrich, Foto rechts: Pixabay

schen in Deutschland wollen Fahrrad fahren – sicher, attraktiv und komfortabel. Der bundesweite Trend zum Fahrradfahren ist im Land Brandenburg an den Zahlen der MiD 2017 nicht zu erkennen, obwohl das Potenzial grundsätzlich sehr gut ist.

Landesregierung muss mehr für die Radverkehrsförderung tun

Die Landesregierung kommt nicht umhin, mehr für die landesweite Radverkehrsförderung zu tun, im Alltags-, Freizeit- und touristischem Radverkehr sowie flächendeckend in den Städten und ländlichen Räumen. Dafür braucht es als Grundvoraussetzung eine bessere finanzielle Ausstattung. Der ADFC fordert, 50 Mio. Euro jährlich im Landeshaushalt bereitzustellen.



Solange Radfahrende in Brandenburg sich auf Straßen wie diesen wiederfinden, wird der Radverkehr nicht zunehmen.

mals belief sich der Anteil des Fahrrads noch auf 13,4 Prozent aller Wege. Brandenburg ist neben Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt das einzige Bundesland, in dem der Anteil zurückgegangen ist.

Auch dieser Befragungsdurchgang der Studie »Mobilität in Deutschland« zeigt die Attraktivität des Fahrradfahrens. Der Anteil des Radverkehrs an der Gesamtmobilität steigt, die Men-

Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn das Fahrrad im Mittelpunkt steht – auch und gerade im Land Brandenburg. Der ADFC wird sich weiter dafür einsetzen, dass diese Maxime handlungsleitend für die politischen Entscheidungsträger wird.

Der Kurzreport der MiD-Studie und die Ergebnisse sind online abrufbar unter www.mobilitaet-in-deutschland.de

Herbsttreffen 2018 in Potsdam

Zum alljährlichen Herbsttreffen kamen etwa 40 Fahrradbegeisterte des ADFC Brandenburg Ende Oktober in Potsdam zusammen. Neben der traditionellen Radtour bei traumhaftem Wetter standen mehrere Workshops auf dem Programm. Eine ausführliche Zusammenfassung mit allen Präsentationen ist für Mitglieder im Aktivenbereich der Webseite des Landesverbandes abrufbar:
brandenburg.adfc.de/landesverband/aktiveninfo



© Stefan Overkamp

Flaeming-Skate: Völlig von der Rolle

Wer im Winterhalbjahr mit Genuss radeln will, braucht guten Belag. Besserer als im Fläming gibt's nirgends.

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS



Go for Gold: Rapsfeld in der Abendsonne bei Klasdorf.

Der Fläming ist Brandenburgs höchstes – äh – Gebirge. Aber die Flaeming-Skate-Runde beginnt völlig platt, sofern man in Baruth startet, wo der Zug aus Berlin hält. Das liegt am Urstromtal, dem ältesten von dreien in Brandenburg. Hier sind die Gletscher schon vor 200.000 Jahren abgeschmolzen – weil eben jene Berge sie gestoppt hatten, von denen auf den ersten Kilometern nichts zu merken ist. Es geht einfach flott durch den Kiefernwald bis nach Glashütte. Der Ortsname klingt nach Museum, und so ist es tatsächlich. Das ganze Dorf steht unter Denkmalschutz: rechts der Straße schlichte Backsteinhäuser für die etwa 50 Bewohner, links die Glaswerkstätten. Außerdem eine Ausstellung, ein Gasthaus, eine Töpferei samt Café und offenem Eisenbahnwaggon als Terrasse, ein Kräuterladen, eine Galerie und ein Dorfkonzum, und ringsherum führt ein Naturlehrpfad. Genug Angebot also, um sich gleich nach dem Start zu verzetteln. Wohl dem, der früh am Morgen aufgebrochen ist.

In den 264 Jahren, in denen der Fabrikbetrieb brummte, hatte Glashütte zeitweise fünfmal so viele Einwohner wie heute, erzählt Museumsleiter Georg Goes, der sein Büro unterm Dach eines Fachwerkhauses hat. Jetzt gebe es noch zwei feste Glasmacher



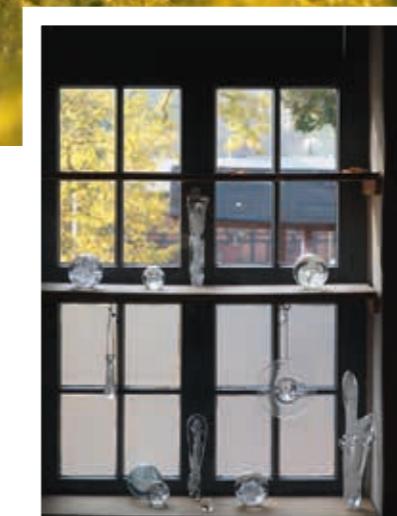
Seltene Begegnung: Im Winterhalbjahr sind nur wenige Skater unterwegs

im Dorf. Wer zur rechten Zeit komme, könne sich seine eigene Glaskugel blasen. Und dann? »Die sind robust genug für den Transport auf dem Fahrrad.«

Beim Flaeming-Skate gelten besondere Qualitätsmaßstäbe, weil der Parcours ursprünglich für Inliner angelegt wurde. Allerdings

liegt Glashütte am »Fahrradrundkurs«, mit dem die Skater-Runden im Nachhinein ostwärts ergänzt worden sind. Seit Eröffnung des ersten, knapp 100 Kilometer langen Rundkurses vor 18 Jahren ist das Routennetz auf 230 Kilometer angewachsen. Der Fahrradkurs reicht bis fast an den Spreewald. Auf Mini-Straßen geht es meist durch Wald. Bei Rietz-Neuendorf rieselt der Sand einer Binnendüne bis fast auf den Weg. Allerlei wärmeliebendes Kleingetier wirtschaftet zwischen den sonnenbeschienenen Körnchen herum, an denen sich kaum eine Pflanze festhalten kann.

Die Düne ist auch für Menschen ein schönes Plätzchen, um sich an kühlen Tagen in der Sonne zu wärmen. Und der Flaeming-Skate ist ganz prinzipiell etwas für kühle Tage, denn dank dem tiptop gepflegten Belag kann man sich hier auch im Winterhalbjahr zügig durch die Landschaft kurbeln, ohne Ross und Reiter eine Schlampackung zu verpassen.



Blick in die Glaskugel: Fenster-Deko im Museumsdorf Glashütte.

Vor der Spreewaldgurkenmetropole Golßen nervt der Weg ein bisschen, weil die Baufirma offenbar eine Ladung Fahrbahnschwel len übrig hatte, die sinnlos im Wald verteilt wurden. Aber danach geht's umso geschmeidiger voran. So gut, dass man glatt an der Kanow-Mühle vorbeirauschen könnte: Seit mehr als 200 Jahren gibt es die an einem lauschigen Wäldchen gelegene Mühle schon. Spezialität des Hauses ist Leinöl. Das dunkle Flüsschen unter den Bäumen hinter der Mühle ist die Dahme, die hier noch jung und rein ist – und einst mehrere Mühlen antrieb. Manche hatten sogar Bahnanschluss. Es lohnt sich, an den Erklärtschildern kurz zu stoppen und auch einen Blick in das Wasser zu werfen, das in Berlin-Köpenick breit und bräsig von der Spree geschluckt wird.

Am südlichsten Punkt der Tour liegt Dahme, das Städtchen zum Fluss mit einer gewaltigen Schlossruine, vor der eine Tafel ihre komplette Geschichte erklärt – ohne allerdings die Ursache ihrer Verwüstung zu verraten. Auf der Weiterfahrt westwärts wird das Land nun offener, der Blick schweift endlos über vom Wind gekämmte Felder, die ersten Hügel machen sich bemerkbar. Und auch der erste Skater an diesem durchaus sonnigen Werktag Ende Oktober. Drei weitere werden an diesem Tag noch folgen. Flaeming-Skate in der Nebensaison scheint ein echter Insidertipp zu sein. Dabei zieht sich die extra glatte Asphaltbahn in den Dörfern wie ein Geschenkband als oberste

Schicht über Kopfsteinpflaster und Gebrösel. Oft umkurvt der Weg die Höfe auch rückwärtig an den Feldrinnen.

In Hohenseefeld trifft die Runde auf den Rundkurs 1. Wer Mumm für neun Extra-Kilometer (oder ohnehin andere Etappen geplant) hat, sollte einen Abstecher nach Wiepersdorf machen. Das Künstlerhaus, in dem einst die Familie von Arnim lebte, wird saniert und öffnet wohl erst 2020 wieder, aber auch der von Großmeister Lenné gestaltete Park mit den Familiengräbern derer von Arnim lohnt den Umweg. Die Anlage hat etwas Erhabenes, zumal im Kontrast zu den schlanken Dörfern der Gegend.

Wer die Tour im Sommer fährt, wird über die Freibäder an der Strecke dankbar sein, zumal der Fläming praktisch keine Seen hat. Ins Schwitzen kann man spätestens um Wahlsdorf – dem Mittelpunkt des gesamten Routennetzes – kommen: Die Hügel sind mit knapp 200 Metern deutlich spürbar. Auch vor dem Nachtquartier in Petkus geht es noch mal steil auf und ab. Im »Skate-Hotel« gibt's außer einem gemütlichen Bett auch in der Nebensaison köstliches regionales Abendessen im hauseigenen »Roggenkönig«. Der Name ist Programm: Gutsherr Ferdinand von Rochow züchtete hier seit Ende des 19. Jahrhunderts erfolgreich Roggen für die halbe Welt. 1991 kaufte die Familie ihren nach dem Krieg enteigneten Besitz zurück – und nutzte das Gutshaus als Verwaltungsgebäude der Saatgutfirma. 2001 ent-

stand dann das Skate-Hotel, 2007 zog der »Roggenkönig« ein. Es gibt hier zum Beispiel Kartoffelsuppe im Brottopf. Zero Waste in seiner schönsten Art. Und erst das kräftige, milde Roggenbier!

Frisch gestärkt geht's an die zweite Etappe. Die Felder scheinen endlos und die Hügel höher, als sie sind. Hin und wieder grüßt der Kirchturm von Jüterbog am Horizont. Oft warnen Schilder vor Straßenschäden, aber gemessen am sonst Üblichen sind die harmlos. 2019 soll das Gros der Buckel repariert werden, berichtet Erik Scheidler, der Vorsitzende des Sportvereins Flaeming Skate e.V. Man kann ihn in Jüterbog an der Skate-Arena treffen, in der er Trainingsgruppen aus halb Europa empfängt. Auf den Rundkursen seien die Radler längst in der Mehrheit, erzählt Scheidler, der vor seinem Ruhestand Geschäftsführer der Vermarktungs-GmbH war, die dem Landkreis Teltow-Fläming gehörte. Der Kreis verwaltet die Strecke, die laut Scheidler aus einem Gedankenblitz des Landrats entstand: Als 1998 gerade der Bescheid des Landes über 15 Millionen Euro für Radwegeförderung eingetroffen war, erzählten Verwandte dem Landrat von einem Skate-Urlaub in Österreich. Den sollen sie künftig lieber hier verbringen, habe der Landrat beschlossen – und Baufirmen an feineren Asphaltmischungen tüfteln lassen. Beim Bau des ersten Rundkurses habe noch Skepsis überwogen. Zur Eröffnung des zweiten kam schon der Ministerpräsident. Inzwischen sind es acht, die sich nach Lust und Laune kombinieren lassen. Während sich im Westen mit Kloster Zinna, Jüterbog und Luckenwalde die Kultur konzentriert, ist der große Rest selbst für Brandenburger Verhältnisse sehr ländlich. Und ideal für ein sportliches Wochenende, an dem alles glatt läuft.

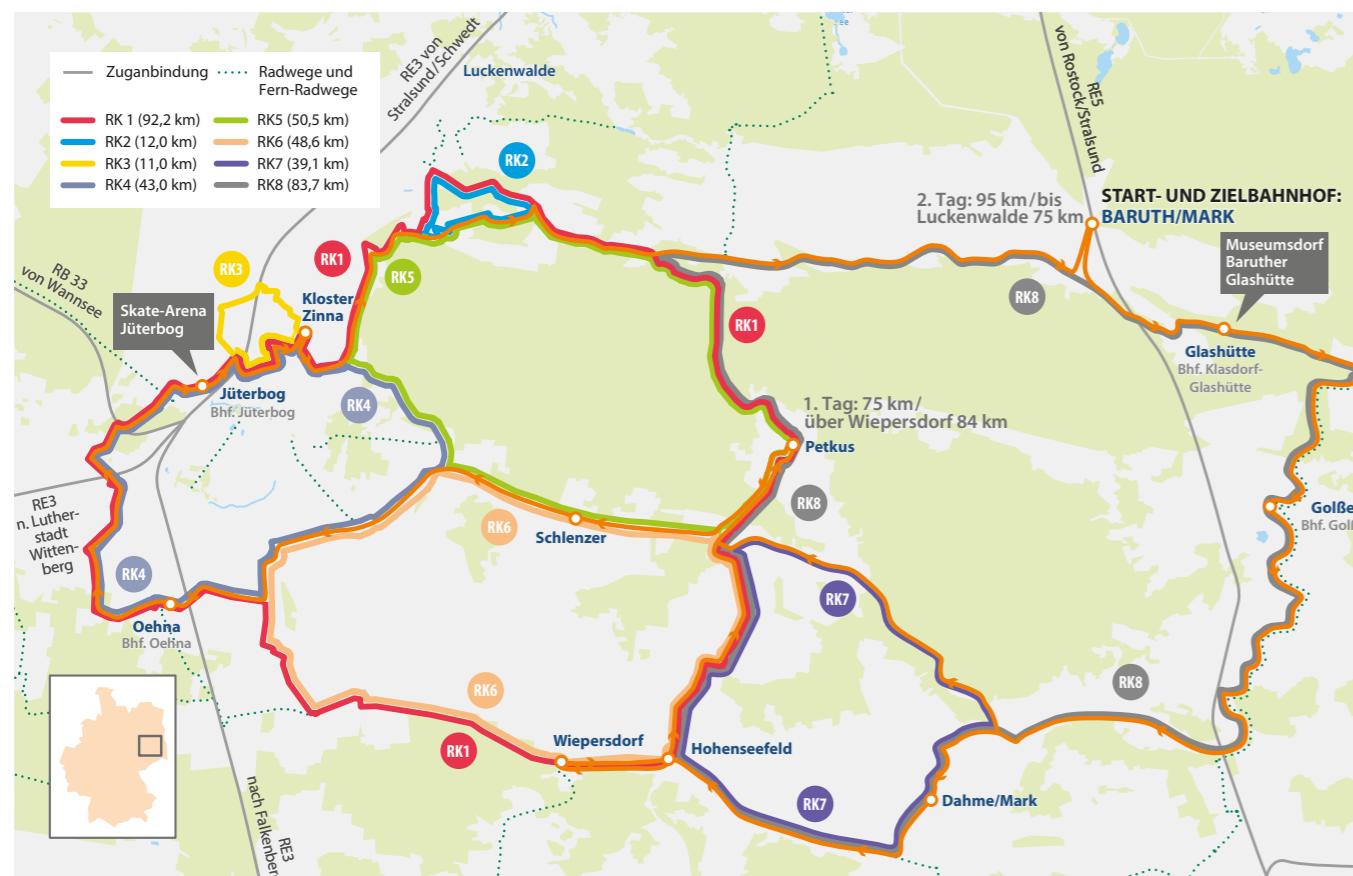


Obstbeilage: Brückengeländer der Kleinen Mühle an der Dahme in Drahnsdorf

Infos

Für An- und Abreise eignen sich Baruth und Luckenwalde sowie Jüterbog (RE via Berlin-Südkreuz). Zur Vorbereitung empfiehlt sich ein Blick auf www.flaebring-skate.de, wo sich ein Routenplan mit Kilometerangaben als pdf ausdrucken lässt. Die Strecke ist perfekt beschildert, der Belag rennradtauglich.

*Übernachtung: Gutshaus Petkus, www.skatehotel.de
Hübsche Einkehr (2. Tag): Erlebnishof Werder bei Kloster Zinna, www.erlebnishof-werder-2018.de
Infos zum Veranstaltungsprogramm in Glashütte: www.museumsdorf-glashuette.de*



VELOBerlin hebt wieder am Flughafen Tempelhof ab

Vom 27. bis 28. April 2019 wird der ehemalige Flughafen Tempelhof wieder zum Mekka für alle Fahrradfans. Nach der erfolgreichen Premiere am ehemaligen Zentralflughafen im letzten Jahr präsentieren erneut 500 Marken ihre Produkte und Neuheiten in zwei Hangars und dem riesigen Außengelände des historischen Ensembles. Neben großen Teststrecken und einem vielfältigen Programm aus Rennen, Shows und Expertentalks gibt es ein neues Areal, das dem ganz jungen Publikum gewidmet ist. VON CHRISTOPH SCHULZ (VELOKONZEPT).



Alle Fotos: © VeloKonzept

In der neuen YoungStars Area kommt der Nachwuchs voll auf seine Kosten. Kinder- und Jugendräder von Stadt bis sportlich und jede Menge Test- und Showaction!

Die VELOBerlin macht die wichtigsten und innovativsten Trends und Neuheiten der Fahrradbranche für die Besucher erlebbar. Ob praktisch und zügig durch den Alltag, sportlich auf der Straße oder abseits fester Wege, mit kräftig Zuladung als Autoersatz, schlicht und elegant ohne viel Schnickschnack, mit und ohne Elektro-Power: Aussteller aus Deutschland und der ganzen Welt präsentieren auf der VELOBerlin das Fahrrad in all seinen Facetten.

Die aktuellen Modelle der Hersteller können auf diversen Teststrecken und

Parcours Probe gefahren und – wenn's gefällt – auch direkt gekauft werden. Ein buntes Programm mit Expertinnen und Experten, Bike Shows und Mitmachaktionen lädt zum Verweilen, zu Austausch und Inspiration ein. Fachveranstaltungen zu Spezialthemen informieren und vernetzen die Branche, Szene und Besucher. Packende und außergewöhnliche Wettkämpfe von Rennrad, Fixed Gear bis Cargo Bike Rennen sowie BMX, Bike Trial, Bike Polo, Radball- und Kunstrad-Turniere begeistern für den Radsport.

Kinder auf die Räder!

YoungStars heißt die neue Area, die ab 2019 dem Fahrradnachwuchs – den jungen Stars – gewidmet wird. Der Transport des jüngsten Sprösslings, das erste eigene Fahrrad oder ein Mountainbike oder Rennrad, mit dem Rennen gewonnen werden – in der YoungStars Ausstellung können sich Kinder und Eltern zu Bikes, Accessoires und Angeboten informieren und sie auf den Test- und Actionparcours direkt ausprobieren. Ergänzt wird das Themenpecial mit BMX Shows und Workshops, Pumptrack und Mountainbike-Parcours sowie Fahrtechnik- und Sicherheitstrainings für mehr Selbstbewusstsein im Straßenverkehr – auch für Eltern empfehlenswert!

Ebenfalls für Eltern und alle, die ohne Auto unterwegs sind: Mit dem Schwung des International Cargo Bike Festivals 2018 wird die VELOBerlin 2019 die Lastenräder wieder in den Fokus rücken. Dutzende Marken zum Testen, das Cargo Bike Race sowie die fLotte Berlin des ADFC präsentieren Räder mit reichlich Zuladung.



Anfassen erlaubt: Wenn ein Rad gefällt, kann es gleich auf den Teststrecken ausprobiert werden.

VELOBerlin 2019. Das Fahrradfestival.

27. bis 28. April 2019, jeweils 10 bis 18 Uhr, Flughafen Tempelhof

Eingang »Luftseite«: direkt über Tempelhofer Feld mit großem Fahrradparkplatz.

Eingang »Landseite«: über Tempelhofer Damm, Hangar 6, direkt am U-Bahnhof Paradestraße. ADFC-Mitglieder erhalten Rabatt!

Online Tickets ab 1. März für 5 € statt 9 € mit Rabatt-Code flotte auf www.veloberlin.com.



ADFC Velokiez: Berlins erste Fahrrad-Bibliothek... und vieles mehr!

Ein halbes Jahr nach seiner Eröffnung ist im neuen Standort des ADFC Berlin schon einiges los. Neben abendlichen Workshops, Vorträgen und Gruppentreffen kommen tagsüber neue Angebote wie die Tourenberatung hinzu. Daneben befindet sich die Fahrrad-Bibliothek im Aufbau – und benötigt noch Unterstützung.

Seit Oktober 2018 arbeitet die Selbsthilfeworkstatt im neuen Domizil in der Möckernstraße 47 in Kreuzberg. Das Angebot der gefragten Reparaturkurse konnte erheblich erweitert werden (Kurstermine auf S. 29). Gleich nebenan, Tür an Tür, befindet sich der Veranstaltungsräum mit der Bibliothek. In diesem Raum treffen sich Aktive, tagen Arbeitsgruppen und finden Vorträge und Workshops statt.

Ab März bietet der ADFC im Velokiez einmal monatlich eine Beratungszeit für ehrenamtlich Arbeitende an.

Hier werden Fragen beantwortet, Anregungen und Beschwerden entgegengenommen, Lösungen für Probleme gesucht. Ab sofort gibt es das neue Format »Tourenberatung Plus«. Nach Anmeldung erhält man eine 30-minütige Beratung für eine ausführliche Radtourenplanung, vom Tagesausflug bis zur ausgedehnten Reise.

Zur Reiseplanung steht Interessierten außerdem die Velo-Bibliothek zur Verfügung. Mit einem umfangreichen Sortiment an Fahrratkarten von Berlin, Brandenburg und dem europäischen Ausland kann hier eigenständig zu täglichen Wegen oder der nächsten Reise recherchiert werden. Die Karten können auch ausgeliehen werden. Daneben verfügt die Bibliothek über Material zu allen Themen rund ums Radfahren: Fahrradkultur, Life-



style, Technik, Stadtplanung und Politik. Für Studierende und zu Forschungszwecken stehen wissenschaftliche Publikationen, statistisches Material sowie Rechtsvorschriften und Regelwerke rund ums Thema Radverkehr bereit.

Um aktuelle Karten und Bücher anschaffen zu können und so einen offenen Ort für alle Fahrradinteressierten zu schaffen, braucht der ADFC finanzielle Unterstützung und sammelt Spenden über die Online-Plattform betterplace.org. Außerdem suchen wir noch Hilfe für die ehrenamtliche Betreuung der Bibliothek und für neue Ideen und Projekte.

Wenn Du Lust hast, den Velokiez mitzugestalten, schreibe eine Mail an kontakt@adfc-berlin.de.

Öffnungszeiten Velo-Bibliothek: Freitag 15:30 bis 18:30 Uhr, ab April zusätzlich Mittwoch 15:30 bis 18:30 Uhr. Die nächsten Termine für die »Tourenberatung Plus« sind möglich am 6. und 13. März, jeweils zwischen 12 und 16 Uhr, Anmeldung unter kontakt@adfc-berlin.de.

Medien-Recherche: bit.ly/velo-katalog

Deine Spende für die Bibliothek: www.betterplace.org/p67870

Neu in der Bibliothek

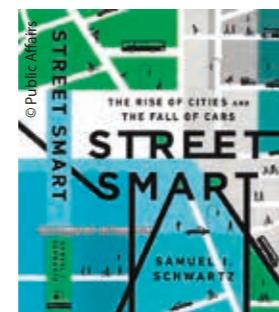
Auf dieser Seite stellen wir in jeder Ausgabe ausgewählte Neuanschaffungen unserer Velo-Bibliothek vor.



H. Knoflacher:
Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung,
Böhlau Verlag

Eine gerechte Verkehrsplanung, die allen Verkehrsteilnehmern den Raum gibt, der ihnen zusteht, ist möglich. Oft liegen die planerischen Lösungen für lebenswerte Städte und Siedlungen näher als man denkt. Zahlreiche Statistiken, tiefgehende Analysen und anschauliche

Beispiele aus verschiedenen Städten weltweit untermauern die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels in der Verkehrspolitik.



S. I. Schwartz:
Street smart – The Rise of Cities and the Fall of Cars,
Public Affairs, New York 2015. in englischer Sprache

Der Autor, einer der führenden Verkehrsexperten der USA, entwirft hier seine konkrete Vision einer Smart City: die intelligente Vernetzung aller Verkehrssysteme, also von öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad-, Fuß- und Autoverkehr. Dabei ist das Auto ein Baustein neben anderen, das seine Bedeutung zu Gunsten der anderen Potentiale deutlich zurückfahren muss. Eingehend untersucht Schwartz, wie die verschiedenen Wege- und Liniennetze ineinander greifen. GPS-Überwachung der Verkehrsströme und Nutzer-Apps ermöglichen, dass die unterschiedlichen Systeme in ihrem Fluss bzw. Stau miteinander kommunizieren, aufeinander reagieren und sich den aktuellen Erfordernissen anpassen.

adfc Velokiez

Möckernstraße 47
Berlin-Kreuzberg

Öffnungszeiten:
Freitags 15:00 – 18:30 Uhr

velokiez@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20



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 Selbsthilfeworkstatt und an weiteren Terminen, siehe:
adfc-berlin.de/codierung

Selbsthilfeworkstatt

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

Rechtsberatung

Kostenlose Beratung für ADFC-Mitglieder von Anwälten, die auf Verkehrsrecht spezialisiert sind. Jeden Dienstag, 18 bis 19 Uhr in der ADFC Landesgeschäftsstelle, Yorckstraße 25. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

adfc-berlin.de/rechtsberatung

Werkstatt-Kurse

Lerne, Dein Fahrrad selbst zu reparieren.
15 €/ADFC-Mitglieder: 7,50 €

jeweils 18–21 Uhr
Di, 26.3.2019 Fortgeschrittenenkurs I
Di, 02.4.2019 Basiskurs
Di, 09.4. 2019 Basiskurs
Do, 11.04.2019 Fortgeschrittenenkurs I
Di, 16.4. 2019 Fortgeschrittenenkurs I

Do, 25.04.2019 Basiskurs
Di, 07.5. 2019 Reiserad
Do, 09.05.2019 Basiskurs
Di, 14.5. 2019 Fortgeschrittenenkurs I
Di, 21.5. 2019 Basiskurs
Di, 18.6. 2019 Fortgeschrittenenkurs I

Di, 28.5.2019 Laufradbaukurs I
Di, 04.6.2019 Laufradbaukurs II
Nur zusammen buchbar: 40 € /
ADFC-Mitglieder: 20 €

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/aenderung



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 20

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



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)

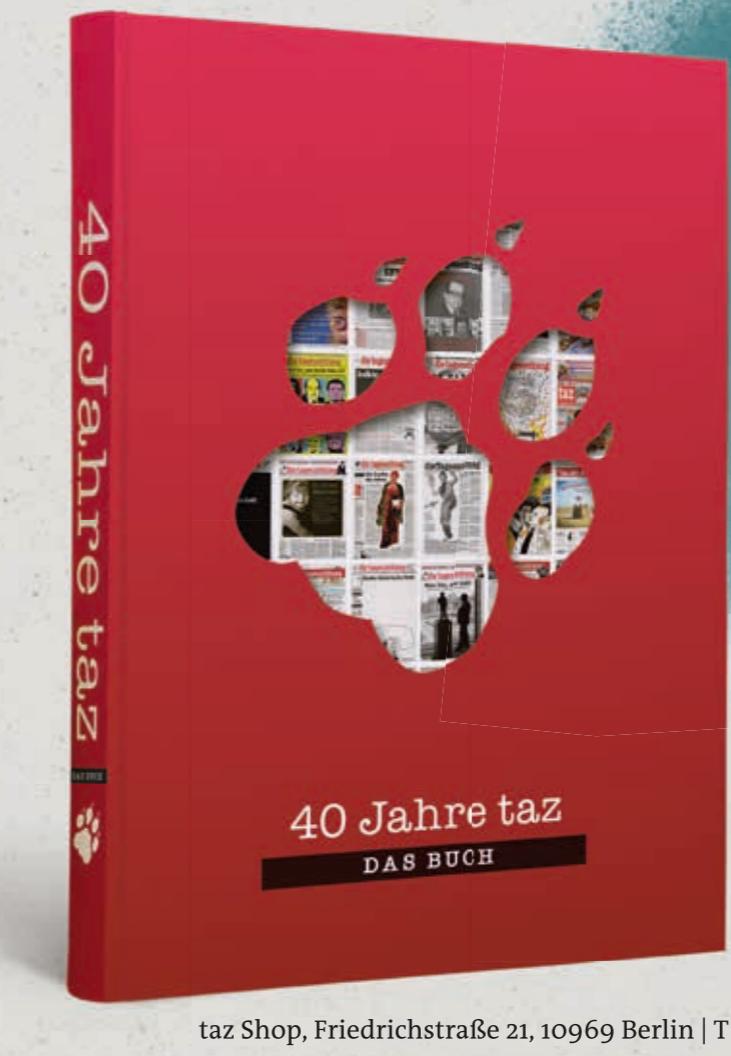
brandenburg@adfc.de
adfc.de;brb
Tel (0331) 28 00 595
Fax (0331) 27 07 077

RAD-RÄTSEL

Gründliche radzeit-Leser können unser Rätsel sicher ausfüllen, ohne nachlesen zu müssen. Wer uns das richtige Lösungswort unter dem Betreff »Frühlingsrätsel« an kontakt@radzeit.de bis zum 30.04.2019 zuschickt, nimmt an der Preisverlosung teil. Zu gewinnen gibt es eine »Vario QL3.1« Fahrrad-Rucksack von Ortlieb, lederne »Ergogriiffe« von Schindelhauer oder ein »Granit Plus 470« Fahrradschloss von Abus. Über die Verteilung der Preise entscheidet der Zufall.



- a) Was erlaubt ein Verkehrsschild, das derzeit in Berlin getestet wird, Radfahrenden auch bei roter Ampel?
- b) Mit welchem ungewöhnlichen Gegenstand fordern einige Radfahrende den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,5 Meter ein?
- c) Wie viele Lastenräder gehören mittlerweile zur fLotte des ADFC Berlin?
- d) Was soll laut einer Initiative gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur errichtet werden?
- e) Durch welchen Bezirk führt Teil 1 der radzeit-Serie »Bezirke unter der Lupe«?
- f) Wie heißt eine Untersuchung des Tagesspiegels zum Seitenabstand beim Überholen von Radfahrenden?
- g) Wo in Brandenburg findet man den wohl besten Belag für eine Rad- oder Skate-Tour?
- h) Welcher Zielgruppe ist die neue Area »Young Stars« auf der VELO gewidmet?
- i) Welche Stadt hat neben Berlin eine eigene Route des Mauerwegs ausgeschildert?
- j) In welchem Bundesland hat der Anteil des Radverkehrs laut der Studie »Mobilität in Deutschland« von 2008 bis 2017 am meisten zugenommen?



taz Shop, Friedrichstraße 21, 10969 Berlin | T (030) 25902 138 | tazshop@taz.de | www.taz.de

40 Jahre taz – 40 Jahre Zeitgeschichte

Hardcover, Großformat, über 150 Fotos, 400 Seiten, 40 Euro
Das taz Buch bietet die berühmten taz-Titelseiten nahezu in Originalgröße, Fotos aus allen Phasen der taz und zahlreiche Beiträge von taz-MitarbeiterInnen aus dem Innenleben der Zeitung. Dazu gibt es vier große Essays zu den vier Dekaden von 1978 bis 2018, in denen die taz tatkräftig an der deutschen Geschichte mitgeschrieben hat.

Hier bestellen:
www.taz.de/40jahre-buch

Lieferung porto- und versandkostenfrei!



BERLINER MAUERSTREIFZÜGE 2019

mit Michael Cramer, MdEP

Auch 2019 lädt die Berliner Abgeordnetenhausfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den »Mauerstreifzügen« ein.

Unter der Leitung des Europa-Abgeordneten Michael Cramer können Sie in acht Etappen entlang der ehemaligen Mauer Berlin auf neuen alten Wegen erkunden, Natur erleben und Geschichte(n) im wahrsten Sinn des Wortes erfahren.

Die »Mauerstreifzüge« beginnen jeweils um 14 Uhr und finden bei jedem Wetter statt. Sie sind zwischen 20 und 30 Kilometer lang und werden nach Möglichkeit durch eine kleine Rast in einem Biergarten unterbrochen.

Die ersten drei Termine der Berliner Mauerstreifzüge

Samstag, 01.Juni 2019, Startzeit 14:00 Uhr
Potsdamer Platz (historische Ampel) - S-Bahnhof Adlershof

Samstag, 15.Juni 2019, Startzeit 14:00 Uhr
S-Bahnhof Adlershof - S-Bahnhof Lichtenfelde Süd

Samstag, 29.Juni 2019, Startzeit 14:00 Uhr
S-Bahnhof Lichtenfelde Süd - Hauptbahnhof Potsdam (nördlicher Zugang)

Weitere Informationen finden Sie unter michael-cramer.eu

Die Mauerstreifzüge finden Samstags statt.
Startzeit 14:00 Uhr



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament
www.michael-cramer.eu

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSZTE 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@falttrad-direktor.de
www.falttrad-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
mail@fahrradbox.com

ZENTRALRAD
Gute Räder.

**Beliebteste
Regionalbank**

PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2018



Euro-Umfrage
(über 150 000 Teilnehmer)

KOSTENLOSES **GEHALTSKONTO**

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

50 €
Startguthaben
für ADFC-
Mitglieder



FAIR, PERSÖNLICH, SICHER UND SOZIAL

psd-bb.de/adfc-berlin

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN

