



Frauen an den Lenker

**Marianne Weinreich über
die weibliche Perspektive
auf Mobilität**



**BEZIRKE
UNTER DER LUPE:**

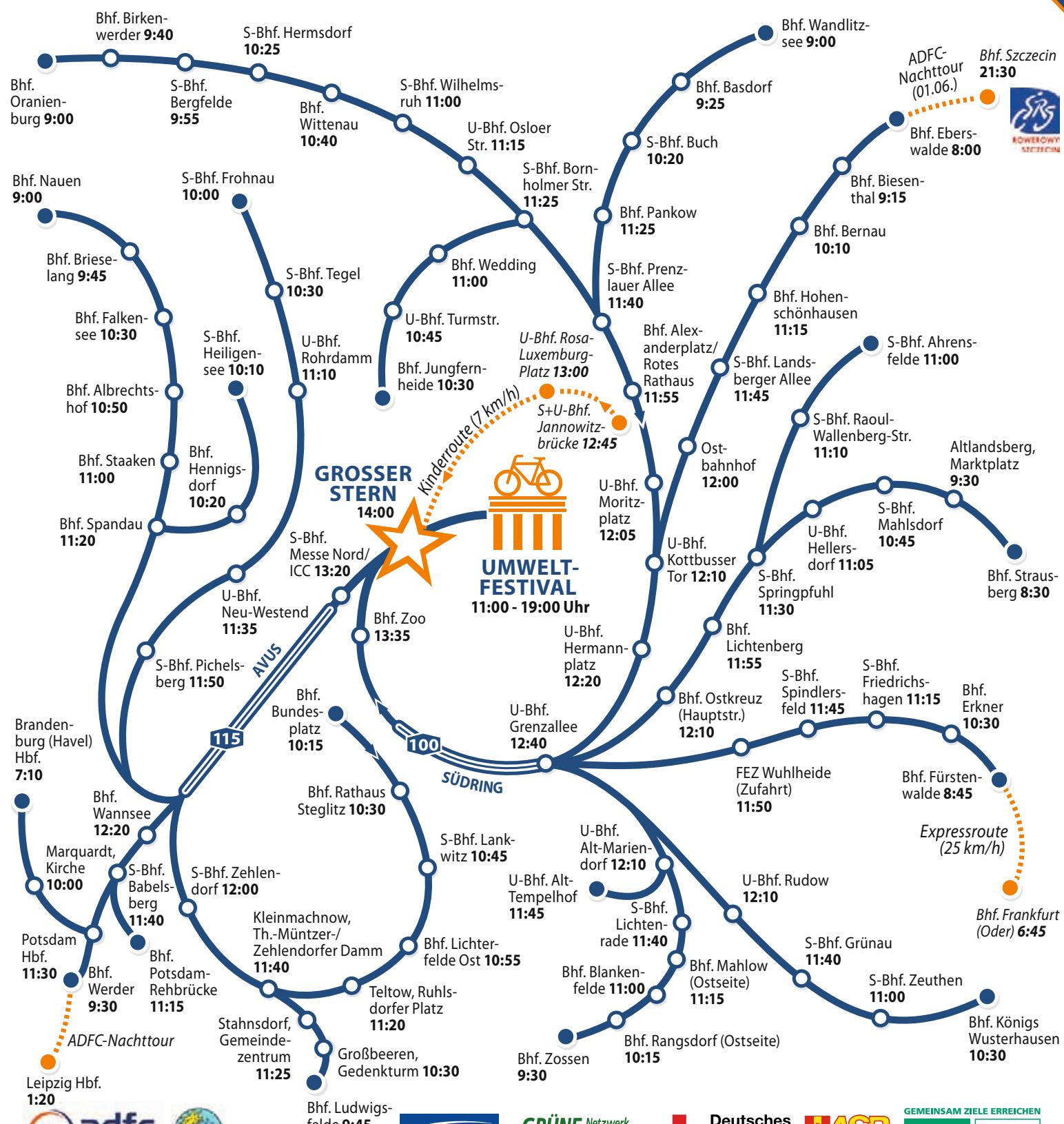
Neukölln im Wandel –
Interview mit
Bürgermeister
Martin Hikel



STERNFAHRT adfc Berlin



#MEHRPLATZFÜRSRAD



Vorläufige Routenführung, aktuelle Informationen unter www.adfc-berlin.de



SONNTAG, 2. JUNI 2019

Mobilität: Keine reine Männerache



Eva-Maria Scheel

Foto: David Heerde

Jeden Tag sehe ich auf den Radwegen Berlins die unterschiedlichsten Menschen: junge und alte, Anfänger*innen oder Sportradler*innen, Tourist*innen oder Urberliner*innen, Frauen und Männer. Nun, warum spiegelt sich diese Diversität der fahrenden Gesellschaft nicht in der Mobilitätsbranche wider? Neben dem unmittelbaren Umbau der Straßen und der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes brauchen wir dringend eine größere Anzahl von Frauen in der Verkehrsplanung und in Führungspositionen.

»Visionen von Frauen für die Stadt für alle« hieß eine Podiumsdiskussion, die der ADFC Ende März ausrichtete (S. 6). Die gemeinsame Forderung der Panel-Teilnehmerinnen: eine Stadt für alle, in der jeder Mensch sicher Rad fahren kann. Diese Vision fehlt in Berlin noch zu oft. Marianne Weinreich, Vorsitzende der Dänischen Fahrrad-Botschaft und Mobilitätsexpertin bereicherte den Abend zusätzlich mit einer Keynote. Ein ausführliches Gespräch darüber, wie unsere Städte lebenswerter werden können und warum Frauen dabei eine Rolle spielen sollten, finden Sie auf den Seiten 8 bis 11.

Eine größere Beteiligung von Frauen in der Fahrradszene ist das Ziel einer Gruppe Fahrradliebhaberinnen aus ganz Berlin. Vor einem Jahr gründeten Frauen aus dem Berliner ADFC ein Frauen-Netzwerk. Drei Aktivistinnen des Netzwerks schildern ihre Wünsche und Motivationen auf den Seiten 12 bis 13.

Im Fokus stehen zusätzlich der Bezirk Neukölln und seine neusten Umbau-maßnahmen zugunsten des Fahrradverkehrs (S. 14 bis 17). Bezirksbürgermeister Martin Hikel sprach mit radzeit-Redakteur Nikolas Linck und erzählte von seinen Plänen für den Bezirk, die Konflikte und Herausforderungen der Umsetzung einer Verkehrswende (S. 18 bis 20).

Der Frühling bringt viele Möglichkeiten, beim ADFC politisch aktiv zu werden. Ich freue mich, Sie auf dem Ride of Silence am 15. Mai oder unserer Sternfahrt am 2. Juni zu sehen! Anregungen und Kritik können Sie uns gern wie immer per E-Mail an kontakt@radzeit.de mitteilen.

Ihre

Eva-Maria Scheel

Landesvorsitzende des ADFC Berlin

Inhalt

Meldungen

4 Meldungen

Titelthema

6 Visionen von Frauen für die Stadt für alle

8 »Warum fragt ihr nicht einfach eine Frau?«
Interview mit Marianne Weinreich

12 Frauensache

Bezirke: Neukölln

14 Die ultimative Prüfung

18 »Das geht nicht über Nacht«
Interview mit Martin Hikel

Berlin

21 Mitgliederversammlung 2019

22 Fahrradklima-Test 2018:
Schlechte Noten für Berlin und Brandenburg

24 Sicher vom Südstern zum Hermannplatz

25 Sternfahrt 2019: Mehr Platz fürs Rad!

25 Tu was, Mensch.

Auf Tour

26 Mit Fontane durchs Oderbruch

Velokiez und Service

28 Velo-Bibliothek

29 ADFC-Geschäftsstellen

30 Rad-Rätsel

Titelfoto: Clint Dickson

radzeit

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

HERAUSGEBER/VERLEGER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V., Yorckstraße 25, 109 65 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: BELADEBEXXX



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. 30.

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

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

ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 3/2019: AS 14.7.2019, ET 2.8.2019



ADFC und Changing Cities brechen Gespräche mit dem Berliner Senat zur Radverkehrsplanung ab

Im März haben die Verhandlungsteams von ADFC Berlin und Changing Cities die Gespräche mit dem Berliner Senat über die Vorgaben für den Radverkehrsplan abgebrochen. Grund dafür war, dass der Senat keine verbindlichen Zusagen für die weitere Beteiligung der Zivilgesellschaft machen wollte. »Als Ergebnis reicht dem Senat ein dünnes und unverbindliches Papier, das wichtige Fragen zum Ausbau der Radinfrastruktur unbeantwortet lässt«, kritisierte Evan Vosberg,

der als stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC an den Gesprächen teilnahm. Der Radverkehrsplan soll wichtige Details zur Radinfrastruktur regeln, wie deren Breite und Oberfläche. Er soll außerdem feststellen, wann welche Maßnahmen fertig werden müssen. Seit Dezember 2018 verhandelte der Senat mit dem ADFC Berlin, Changing Cities und dem BUND Berlin über die Vorgaben für den Radverkehrsplan – leider ohne ausreichendes Ergebnis. Der ADFC Berlin

hatte deshalb ein weiteres Treffen gefordert, was vom Senat abgelehnt wurde. Bis Juli dieses Jahres muss der Senat außerdem einen Entwurf für ein Radverkehrsnetz vorlegen. Der ADFC Berlin hatte dafür bereits vor Monaten öffentlich einen Vorschlag gemacht. Die ersten Gespräche zum Radverkehrsnetz sind für Mai terminiert. Der ADFC Berlin befürchtet, dass der Senat den gesetzlich vorgegebenen Zeitplan nicht einhalten wird.

Tour du Rh(e)in – deutsch-französische Fahrradtour entlang des Rheins

Du bist zwischen 18 und 30 Jahre alt und möchtest das Rheintal mit anderen jungen Menschen aus Deutschland und Frankreich per Rad erkunden? Du hast Lust, spannende Initiativen zu besuchen und schöne Landschaften zu genießen? Wir radeln vom 03. bis 12. August 2019 als deutsch-französische Gruppe beidseitig des Rheins von Karlsruhe nach Freiburg. Die Tour planen und organisieren wir gemeinsam. Nachhaltige Mobilität und soziales Engagement sind uns wichtig – und wir wollen selbst aktiv werden! Verpflegung, An- und Abreise und Übernachtungen in naturnahen Unterkünften sind im Preis von 230 Euro enthalten. Erstes Planungstreffen ist im Mai. Für Infos und Anmeldung schreibe eine E-Mail an britta.seidl@adfc-berlin.de.



STADTRADELN Berlin: Radkilometer sammeln für den Klimaschutz



Die Stadt Berlin nimmt vom 02. bis 22. Juni 2019 am STADTRADELN teil. Alle, die in der Stadt Berlin wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-) Schule besuchen, können beim STADTRADELN mitmachen. Die Teilnehmenden tragen drei Wochen lang alle geradelten Kilometer in einen Online-Kalender ein. Jeder geradelt Kilometer trägt zum Klimaschutz bei – und am Ende gibt es tolle Preise zu gewinnen! Einfach unter stadtradeln.de/berlin anmelden, ein eigenes Team gründen oder sich einem bestehenden Team anschließen. Das STADTRADELN ist eine bundesweite Kampagne des Klima-Bündnis und wird in Berlin durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ausgerichtet.

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 09-19⁰⁰
fahrrad.frank@vse-mail.de Sa 09-17⁰⁰



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



Radwege statt Lkw-Parkstreifen

Am 10. April 2019 demonstrierten ADFC-Statteilgruppen gemeinsam mit fahrradfreundlichen Netzwerken für sicheres Radfahren in Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg.



© Pascal Grothe

Der ausrollbare ADFC-Streifen unterstreicht die Forderung: Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg brauchen mehr Platz fürs Rad!

Von der Gehrenseebrücke ging es gemeinsam nach Biesdorf. Protestiert wurde an insgesamt vier für Radfahrende lebensgefährlichen Stellen.

Die ohnehin enge Gehrenseebrücke hat keinerlei Radinfrastruktur. Radfahrende müssen sich den Platz mit dem 50 km/h und schnelleren Kfz-Verkehr teilen. Unsere Forderung: Neubau einer separaten Fahrrad- und Fußgängerbrücke und als kurzfristige Maßnahme – (bis zur Fertigstellung der Brücke) Freigabe des Gehwegs für Radfahrende und Tempo 30 auf der Straße!

Am Marzahner Kreuz werden auf der Brücke stadauswärts die Radfahrenden vom Radweg zwischen zwei Fahrspuren in den Fließverkehr gezwungen. Selbst ein Ortstermin mit dem Petitionsausschuss des Abgeordnetenhauses vor über einem Jahr hat hier keinerlei Änderungen bewirkt. Es wird immer auf den Umbau des

Kreuzes verwiesen – irgendwann. Diese schlimme Gefahrenstelle soll also noch Jahre erhalten bleiben.

Die sehr breite Märkische Allee hat drei Fahrspuren, deren rechte komplett von Lkw zugeparkt ist. Es gibt keinerlei Infrastruktur für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Unsere Forderung: Lkw-Parkspur zum Radstreifen machen!

Auf der ausschließlich dem Autoverkehr vorbehaltenen Straße Alt-Biesdorf (B1) fordern wir einen geschützten Radfahrstreifen. Das hiesige Otto-Nagel-Gymnasium unterstützt unsere Forderung, um den Schülerinnen und Schülern einen sicheren Weg zur Schule zu ermöglichen.

Wir bedanken uns bei den Netzwerken Fahrradfreundliches Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf für die tolle Zusammenarbeit und bei der Polizei für die umsichtige Begleitung.



**Vor dem Kauf:
Termin zur Ergonomie-
Beratung vereinbaren!**

Foto: Michael von Einem

DEIN RAD, DAS GENAU ZU DIR PASST

Radtouren durch Brandenburg oder rund um die Welt: Reiß aus in die Natur. Du bestimmst den Weg. Entdecke Deine Traumstraßen und Sehnsuchtsorte. Du bist eins mit Deinem Fahrrad. Ein Fahrrad, das wir Dir auf den Leib schneidern.

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

velophil. Sonne in den Speichen

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

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



www.velophil.berlin

Termine

15. Mai: Ride of Silence

19 Uhr, Brandenburger Tor

18. Mai: Frühlings-Check

10–17 Uhr, Antonplatz (Weißensee)

2. Juni: ADFC Sternfahrt

Treffpunkte unter
www.fahrradsternfahrt.de

3. Juni: Weltfahrradtag

Tempelhofer Feld

15. Juni: Radtour des ADFC-Frauennetzwerkes

Treffpunkt bald unter www.adfc-berlin.de

2.–4. August: ADFC Jugend-fahrradfest

Hamburg, Infos unter www.jufafe.de

3.–12. August: Tour du Rh(e)in

18. August: PSD Herzfahrt

Tempelhofer Feld



© Alle Fotos: Clint Dickson

Großes Interesse: Rund 170 Menschen kamen zur Diskussion in die Dänische Botschaft.

Visionen von Frauen für die Stadt für alle

Warum werden Debatten um Mobilität und Stadtplanung meist von Männern dominiert? Was ändert eine weibliche Perspektive auf Verkehrsplanung? Und wie gelangen wir zu einer Stadt mit weniger Autoverkehr und mehr Lebensqualität für alle? Der ADFC Berlin lud fünf Expertinnen ein, um ihre Visionen einer »Stadt für alle« zu diskutieren. Von NIKOLAS LINCK.

Es wird viel diskutiert, protestiert und geplant – hoffentlich wird bald auch ein Spaten in die Hand genommen.»>> In ihrer Begrüßung spricht Birgitte Jensen von der Dänischen Botschaft dem Publikum, das sich am 28. März im Fehlerehus der Nordischen Botschaften versammelt hat, aus der Seele. Erwartungsvoll richten sich die Blicke deshalb nach der Keynote von Marianne Weinreich (Interview auf S. 8–11) auf die Vertreterin aus der Politik, Grünen-Fraktionsvorsitzende Antje Kapek. Die hatte immerhin 2016 versprochen, alle Forderungen des Volksentscheids Fahrrad zu übernehmen und setzte mit ihrer Partei Regine Günther als Senatorin für Verkehr ein. Doch auf den Straßen ist bisher wenig Veränderung zu sehen – lediglich »zweieinhalb geschützte Radwege« (zwei ausreichend breite und ein zu schmäler auf der Hasenheide) in den zweieinhalb Jahren mit Rot-Rot-Grün an der Regierung, wie Lara Eckstein zusammenfasst, die für den ADFC Berlin auf dem Podium sitzt. Kapek gibt sich selbstkritisch: »Ich finde auch, es geht zu langsam.« Dennoch nimmt sie die Senatorin in Schutz: Tag und Nacht sei Regine Günther für sichere Radwege und die Verkehrswende im Einsatz.

Günther ist eine der wenigen Frauen in der Verkehrspolitik. Wenn es nicht an ihr liegt, dass es nicht vorangeht – woran dann? Auf dem Podium herrscht zwischen allen Frauen Einigkeit: Um eine Stadt lebenswert und fahrradfreundlich zu machen, muss man den wachsenden Autoverkehr einschränken. Nur wie? Marianne Weinreich, Managerin im dänischen Beratungsunternehmen Ramboll, erklärt, nicht das Auto selbst sei das Problem, sondern sein privater Besitz. Die Überzeugung, es sei »ein Menschenrecht, das eigene Auto immer direkt vor der Tür parken zu können«, wie Eckstein es ausdrückt, führt zu einem massiven Flächenverbrauch. Für Kapek ist klar: »Der Schlüssel ist das Parken.« Wenn das immer schwieriger und teurer werde, reduziere sich auch der Autoverkehr.

Expertinnenrunden wie diese gibt es viel zu selten. Verkehrsplanung ist eine Männerdomäne, bis heute. Isabell Eberlein von Bicichi, die das Podium moderiert, ist Initiatorin eines berlinweiten Netzwerks von Frauen, die zu den Themen Fahrrad und nachhaltige Mobilität aktiv sind. Auch im ADFC Berlin gibt es seit einem Jahr ein Frauen-Netzwerk. Aber Frauen wie Marianne Weinreich, die in High Heels auf dem Fahrrad von einem Business-

Meeting zum nächsten unterwegs sind, gehören immer noch nicht so selbstverständlich zum Stadtbild, wie es eigentlich sein sollte.

Alle auf dem Podium können von Situationen berichten, in denen sie als Frauen nicht ernst genommen wurden. Kapek beispielsweise erzählt von ihrem ersten Tag als Studentin der Verkehrsplanung: Ihr Besuch einer Vorlesung in der Uni war scheinbar so exotisch, dass die männliche Studentenschaft sie bei Betreten des Raumes für eine Reinigungskraft hielt und darum bat, doch bitte später wiederzukommen. Längst angekommen in der Verkehrsbranche ist Nicole Grummini, die bei der BVG den Bereich U-Bahn leitet. Gern würden die Verkehrsbetriebe, die mit Sigrid Nikutta auch eine weibliche Chefin haben, mehr Frauen einstellen, so Grummini. Doch die seien besonders in den technischen Berufen kaum zu kriegen. Mit Blick auf die Verkehrssituation gesteht die U-Bahn-Chefin ein, dass sie sich in Berlin »weniger traut«, Fahrrad zu fahren und lieber ihr eigenes Produkt nutzt, um von A nach B zu kommen. Mehr Radverkehr wünscht sie sich trotzdem und würde gern die Fahrradmitnahme in den U-Bahnen erleichtern. Das sei jedoch nur mit mehr Wagen und engerer Taktung möglich. Sie bittet das Publikum um Geduld: »Leider sind wir nicht so schnell, wie es in dieser Stadt gerade notwendig wäre.«

Das Gefühl, in ihrer Branche in der Minderheit zu sein, kennt auch Architektin Hille Bekic. Neben ihrem Engagement für den Verein

Changing Cities ist Bekic Vorstandsmitglied in der Berliner Architektenkammer und weiß, dass Frauen seltener als Männer den Sprung vom Architekturstudium in den Job schaffen. Sie rät Frauen, sich zu vernetzen – so wie sie es in der Architektenkammer tut. Warum das notwendig ist, weiß Eckstein: »Auch wir zivilgesellschaftlichen Organisationen müssen uns an die eigene Nase fassen«, zu oft seien Männer im Vordergrund und ihre Gesichter diejenigen in der Öffentlichkeit. Dass Frauen seltener in repräsentative oder Entscheidungspositionen gelangen, liegt laut Weinreich nicht nur an Männern, die lieber unter sich bleiben. Es geht auch darum, dass Frauen den Mut fassen, wichtige Positionen zu besetzen, und dass sie dafür Unterstützung von anderen Frauen und von Männern bekommen.

Nur gemeinsam geht es vorwärts – das gilt für Geschlechtergerechtigkeit und das gilt auch in der Verkehrsplanung. ADFC-Vertreterin Eckstein fordert mehr Geschlossenheit innerhalb der Zivilgesellschaft – egal, ob man sich für Fuß-, Rad- oder öffentlichen Verkehr stark mache: »Wir sind die, die wollen, dass es besser wird. Deshalb müssen wir witziger sein,



»Der Schlüssel ist das Parken!«
Antje Kapek fordert Parkraumbewirtschaftung für weniger Autoverkehr.



»Frauen, vernetzt euch!«, rät Hille Bekic vom Vorstand der Architektenkammer Berlin.

wir müssen cleverer sein, wir müssen schneller sein.« Eckstein wirbt dafür, mit einem breiten Bündnis Druck zu machen und appelliert an den Senat, sich »nicht von einzelnen Bezirken auf der Nase herumtanzen zu lassen«, die die Verkehrswende blockierten. Antje Kapek entgegnet, Druck könne hilfreich sein, doch in der Radverkehrsdebatte werde die »Rote Linie« manchmal überschritten. »Manches, was auf Twitter abgeht, grenzt an Hatespeech«, erklärt die Grünen-Vorsitzende mit Blick auf den scharfen Ton einiger Aktivistinnen und Aktivisten – und vielleicht auch den der Opposition.

Dass eine Verwaltung auch ganz anders, nämlich schneller sein kann, erklärt Hille Bekic mit dem Verweis auf Mexiko-City: Dort beginnt eine spezielle Abteilung der Verkehrsverwaltung erst um 22 Uhr den Dienst. In den leeren Straßen werden Straßen und Kreuzungen über Nacht umgestaltet. Solch eine »Guerilla in der Verwaltung« wünscht sich Bekic auch in Berlin und erntet damit großen Applaus.

Was macht sie nun aus, die weibliche Perspektive auf Verkehrsplanung? Klar ist, dass es keine ausschließlich »männliche« oder »weibliche« Planung gibt. Marianne Weinreich macht in ihrer Keynote eindrucksvoll klar, dass Frauen in der Gesamtbetrachtung ein anderes Mobilitätsverhalten an den Tag legen als Männer. Dass sie daher die politischen Rahmenbedingungen nicht nur mitbestimmen sollten, sondern auch können und müssen, haben die Gäste an diesem Abend eindrücklich bewiesen.

Die komplette Diskussion kann als Videomitschnitt online angeschaut werden: bit.ly/2IwbjOj



Isabell Eberlein (Bicicli, l.) moderierte die Diskussion mit Antje Kapek (Fraktionsvorsitzende Grüne Berlin), Lara Eckstein (ADFC Berlin), Nicole Grummini (BVG), Hille Bekic (Architektenkammer Berlin) und Marianne Weinreich (Ramboll/Danish Cycling Embassy), v.l.n.r.

»Warum fragt ihr nicht einfach eine Frau?«

Marianne Weinreich (46) ist Vorsitzende der Dänischen Fahrrad-Botschaft und seit 20 Jahren international als Beraterin, Managerin und Campaignerin für Radverkehr und nachhaltige Mobilität tätig. Aktuell arbeitet sie für das dänische Unternehmen Ramboll, das in Berlin bald im Auftrag der Stadt Radschnellwege planen wird. Am 28. März nahm sie an der Diskussion »Stadt für alle« des ADFC Berlin als Expertin auf dem Podium teil und sprach in einer Keynote über Frauen im Mobilitätswesen (siehe S. 6). NIKOLAS LINCK sprach mit ihr über weibliches Mobilitätsverhalten, Ratschläge für Regine Günther und das Rauchverbot als Vorbild für weniger Autoverkehr.



Gefällt es Dir, in Berlin Rad zu fahren?

Ich finde es »OK« – aber es gibt in Berlin so viel mehr Potenzial. Angesichts der hohen Zahl der Radfahrenden ist die Infrastruktur nicht sicher genug. Ich fühle mich nicht sicher, wenn die Radwege auf der linken Seite der parkenden Autos verlaufen. In Dänemark sind sie rechts der Parkplätze, so verhindern wir Dooring und es gibt keine Konflikte beim Ein- und Ausparken. Aber ich habe heute auch eine fantastische »Protected Bikeline« in Berlin gesehen.

Als ich Marianne im Café der Dänischen Botschaft begrüße, ist sie typisch skandinavisch sofort beim Du. Sie versteht zwar perfekt Deutsch, antwortet aber lieber auf Englisch. Begeistert erzählt sie vom »Girls' Day«, an dem sie tags zuvor im Kanzleramt teilnahm. Ihr Lebensgefährte und professioneller Fotograf Clint Dickson begleitet sie auf den Berlin-Trip und knipst jetzt eifrig Fotos, bevor er »nutzlos rumsitzt«, wie er sagt. Weinreich ist nicht zum ersten Mal in Berlin und war natürlich auch hier schon mit dem Fahrrad unterwegs.

Die grüne Verkehrssenatorin Regine Günther tritt öffentlich dafür ein, dass Menschen ihr privates Auto abschaffen und stattdessen das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Das begrüßen viele, aber es gibt auch Widerstand. Leute fühlen sich bevormundet oder haben Angst, mit dem Auto keinen Parkplatz mehr zu finden. Wie wurden diese Menschen in Kopenhagen überzeugt?

Der große Unterschied zwischen den beiden Ländern ist, dass es in Dänemark einen breiten gesellschaftlichen Konsens fürs Radfahren gibt – es sind einfach alle dafür. Es ist kein politisches Statement, Rad zu fahren, sondern vollkommen normal. Aber natürlich gibt es auch bei uns Konflikte, wenn es darum geht, Parkplätze umzuwidmen. Der erste Radweg in Dänemark wurde im Jahr 1896 gebaut. Wir haben mehr als 100 Jahre Fahrradkultur. Als die autozentrierte Stadtplanung seit 20 Jahren wirkte, begann die Bevölkerung zu protestieren. Die Menschen in Kopenhagen gingen auf die Straße und forderten: »Nehmt uns unsere Radwege nicht für Autos weg!« Es ging also darum, dabei zu bleiben. Die Stadt erfüllte die Forderung und baute die Radinfrastruktur aus – gleichwertig zu der für Autos. Heute fahren 62 Prozent der Bevölkerung in Kopenhagen mit dem Rad zur Arbeit oder zur Ausbildung. Letztes Jahr waren es somit erstmals wieder so viele wie 1946.

Auch in Deutschland gab es viel Radverkehr vor dem Zweiten Weltkrieg. Doch durch die spätere Stadtplanung wurden die Menschen vom Auto abhängig gemacht. Deshalb hat der grüne Verkehrssenat jetzt mit viel Widerstand zu kämpfen für jeden Parkplatz, der wegfällt.

Wer ein Auto kauft, kauft damit nicht das Recht auf einen Parkplatz vor der Haustür. Politiker müssen Prioritäten bei der Nutzung des öffentlichen Raums setzen. Weil Autos so viel Platz wegnehmen und immer mehr Menschen in den Städten leben, müssen Politiker mutige Entscheidungen treffen. In der Vergangenheit galt die Lösung für die Verkehrsplanung: Wie viele Autos können wir durch die Stadt bewegen? Das müssen wir ändern und stattdessen fragen: Wie viele Menschen können wir durch die Stadt bewegen? Mobilität ist das, was unser tägliches Leben zusammenhält. Deshalb müssen wir mehr davon ermöglichen. Städte sind inzwischen so gut für Autos geplant, dass es nun zu viele von ihnen gibt. Das Fahrzeug, das uns Freiheit und Mobilität ermöglichen sollte, steht heute im Stau.

Wie kommen wir weg vom Auto?

Ich glaube, Autos sind das neue Rauchen. Als ich jung war, in den 90ern, würden wir hier sitzen und rauchen. Obwohl es all diese Kampagnen gab darüber, dass Rauchen schlecht für die Gesundheit sei – genau wie es viele Kampagnen darüber gibt, dass Radfahren gut ist. Aber irgendwann kam der gesetzliche Nichtraucherschutz – und er wirkte. Heute rauchen viel weniger Menschen als damals. Genauso braucht es Restriktionen für den Autoverkehr, Verbote, hier zu fahren oder dort zu parken. Denn wir brauchen den Platz für die Menschen in unseren Städten. Durch mutige Politik wird sich auch die Einstellung der Menschen ändern – so wie beim Rauchen. Selbst Raucher genießen heute, dass in Restaurants nicht geraucht wird. Ebenso werden Menschen realisieren, wie viel lebenswerter ihre Stadt ohne die vielen Autos ist. Das klappt aber nur, wenn Politiker für attraktive

Alternativen zum Auto sorgen und nicht einfach nur Privilegien ersatzlos streichen.

Warum scheint uns das in Berlin so schwer zu fallen?

In Deutschland gibt es eine starke Automobilindustrie und -Lobby. Dänemark hat das nicht. Deshalb gibt es bei uns diesen Druck nicht und auch nicht so viele Menschen, die von den Jobs in der Automobilbranche abhängig sind. In den Niederlanden ist es ähnlich, dort gibt es ein bisschen Lkw-Produktion, nicht mehr. Ich glaube, dass das eine große Rolle spielt.



© Clint Dickson

»Wir brauchen den Platz für die Menschen.«
Marianne Weinreich wirbt dafür, Fläche in unseren Städten umzuverteilen.

Welchen Rat würdest Du Verkehrssenatorin Regine Günther geben?

Treffen Sie mutige Entscheidungen, auch wenn es hart ist. Brüssels Verkehrsburgermeister Pascal Smet hat gesagt: »Manchmal müssen Sie die Menschen gegen ihren Willen glücklich machen.« Er meint damit nicht, dass Menschen nicht mitbestimmen sollten. Aber manchmal wissen wir nicht, dass wir etwas mögen, bevor es soweit ist – zum Beispiel das Rauchverbot in Restaurants.

Das Problem in Berlin ist: Selbst wenn mutige Entscheidungen getroffen werden, braucht ihre Umsetzung eine Ewigkeit.
Aus Deiner Betrachtung als internationale Mobilitätsberaterin: Ist Berlin extra langsam dabei, Infrastruktur zu planen und zu bauen?

(Lacht) Ja! Und auch in Dänemark können wir noch lernen, wenn ich mir andere Städte anschau. Wenn die Politik es wirklich will, kann es sehr schnell gehen. In Chicago wurden »Protected Bikeways« innerhalb von 48 Stunden aufgestellt. In New York wurden die Straßen vor 10 Jahren unter Bürgermeister Michael Bloomberg zunächst als Verkehrsversuche neu gestaltet. Und siehe da, die Leute mochten es und der Weg war frei, um aus den temporären Lösungen gute, dauerhafte Lösungen zu machen. So konnte experimentiert werden, zum Beispiel mit unterschiedlichen Arten der Separation von Radwegen. Natürlich gab es auch dort großen Widerstand. Aber die Stadtverwaltung blieb standhaft, ging in die Diskussion und heute sind die Straßen in New York lebenswerter und sicherer geworden. Und der Autoverkehr wurde durch Radwege übrigens nicht langsamer. Stattdessen sind viel mehr Menschen auf demselben Raum mobil.

Du sitzt heute noch auf einer Podiumsdiskussion des ADFC Berlin. Das Thema: Frauen im Bereich Mobilität und Stadtplanung. In Deutschland fahren fast ebenso viele Frauen Fahrrad wie Männer – wieso werden die Radwege kaum von Frauen geplant?
Das liegt daran, dass der Frauenanteil im Verkehrswesen insgesamt nur 22 Prozent beträgt. Es sind vor allem Männer, die unsere Städte, Straßen und Plätze gestalten. Daran sind die Männer nicht unbedingt schuld, sie machen das nicht mit Absicht. Aber wir müssen klarmachen, wie wichtig sichere Radinfrastruktur gerade für Frauen ist.



© ADFC Berlin

Mehr Platz fürs Rad: Straßenszene in Kopenhagen.

Warum sind sichere Radwege gerade für Frauen wichtig?

Studien zeigen, dass Männer risikobereiter sind als Frauen. Frauen nehmen anders wahr, ob sie sich körperlich sicher fühlen. Das gilt nicht nur für Verkehrssicherheit. Außerdem unterscheidet sich die Art der Wege der Frauen von denen der Männer. Wir nennen das »the mobility of caring« (etwa: die Mobilität des Kümmerns, Anm. d. R.), also Wege, die gemeinsam mit Kindern oder älteren Menschen gemacht werden, oder Wege zum Einkaufen. Aber der öffentliche Nahverkehr zum Beispiel ist vor allem für Pendelwege zu Arbeitsplätzen gemacht und nicht für diese anderen, meist kürzeren Wege. Radinfrastruktur wiederum ist oft nicht sicher genug, um sie mit Kindern zu nutzen. Als ich mit männlichen Verkehrsplanern über die heutige Podiumsdiskussion beim ADFC gesprochen habe,



»Wir brauchen den Platz für die Menschen.« Weinreich wirbt für mutige politische Entscheidungen, um unsere Städte zu verändern.

waren sie sehr überrascht. Sie wussten gar nicht, dass es diese Unterschiede im Mobilitätsverhalten gibt, weil das nie Teil ihrer Ausbildung war. Hinzu kommt, dass viele der Planer für Radinfrastruktur selber nicht Rad fahren. Man sieht das an Radwegen, die irgendwo im Nichts enden. Kein Mensch käme auf die Idee, eine Straße für Autos einfach im Nichts enden zu lassen.

Warum gehen so wenige Frauen in die Verkehrsplanung?

Ich bin selbst auch keine Ingenieurin, sondern habe einen humanistischen Hintergrund. Gestern war ich unterwegs auf dem »Girls' Day« in Berlin und habe mit vielen Mädchen darüber gesprochen. Ich denke, dass Jungs und Mädchen einfach mit unterschiedlichen Rollenbildern und Werten aufwachsen. Deshalb müssen wir gute Rollenvorbilder sein. Eltern müssen ihren Töchtern zeigen, dass sie ebenso gut Naturwissenschaftlerinnen oder Stadtplanerinnen werden können wie typische weibliche Berufe zu lernen. Wir Eltern sollten uns bewusst darüber sein, dass wir unseren Töchtern ein bestimmtes Selbstbild mitgeben, wenn wir sie »Prinzessin« nennen, sie ausschließlich in Pink kleiden und ihnen nur Bestätigung geben, wenn sie lächeln und nett aussehen.

Wie bist Du selbst zu Deiner heutigen Arbeit gekommen?

Ich habe einen Master in skandinavischer Literaturwissenschaft und wollte eigentlich Lehrerin werden. Nebenbei arbeitete ich ehrenamtlich für eine HIV-Kampagne. Als die Stadt Odense vor 20 Jahren eine Fahrrad-Kampagne startete, dachte ich: Hier geht es auch um Einstellung und Verhalten, das kann ich auch. Wenig später ging es in meinem Arbeitsleben nicht mehr nur um Radfahren, sondern um Mobilitätsmanagement und Stadtplanung –



und das fand ich so aufregend! Damals war Radfahren und nachhaltige Mobilität noch eine Graswurzelbewegung und politisch grün. Jetzt, 20 Jahre später, reden alle Bürgermeister über das Thema. Das zeigt: Der Wandel ist möglich!

Hast Du auf Deinem Weg mit Widerständen kämpfen müssen, weil Du eine Frau bist?

Ja, die Mobilitätswelt ist von Männern dominiert. Ich war auf so vielen Konferenzen und habe so viele »All-Male-Panels« (Podien mit ausschließlich männlicher Besetzung, Anm. d. Red.) gesehen. Das Schlimmste war wohl eine Runde aus Männern, die gemeinsam diskutierten, wie man mehr Frauen zum Radfahren bringen kann (lacht). Das war wirklich surreal und ich dachte: Warum fragt ihr nicht einfach eine Frau? Ich glaube aber, das Problem geht über diesen Bereich hinaus und betrifft allgemein Frauen, die Karriere machen. Oft sind die schlimmsten Kritikerinnen selber Frauen, die Dir zum Beispiel vorwerfen, nicht für Deine Kinder da zu sein. Es geht nicht nur darum, was Männer falsch machen, sondern auch, was Frauen besser machen können. Männer planen die Städte nicht absichtlich allein. Wir Frauen müssen aufstehen, uns unseren Platz nehmen und mit Männern reden und zusammenarbeiten.

So, wie Du es tust ...

Es ist großartig für mich, jetzt bei Ramboll mit vielen Ingenieurinnen und Ingenieuren zu arbeiten. Während sie über die technischen Lösungen reden, arbeite ich mit den Menschen, die diese Lösungen nutzen sollen. Viele Männer lieben Technik. Wenn etwas technisch möglich ist, wollen sie es machen. Viele Frauen natürlich auch, aber Frauen fragen eher nach dem »Warum«.

Ist ein Radweg also besser, wenn er von einer Frau geplant wird?

Nein. Die dänische und niederländische Infrastruktur wurde ja auch überwiegend von Männern geplant. Es geht darum, die verschiedenen Nutzergruppen im Auge zu haben. Frauen wollen eher geschützte Radstreifen, während es unter Männern mehr »Urban Warriors« (etwa: urbane Krieger, Anm. d. Red.) gibt, die es lieben, mit hoher Geschwindigkeit durch den Autoverkehr zu radeln. Die sind aber in der Minderheit. Wer die Mehrheit der Bevölkerung zum Radfahren bringen will, muss Radwege bauen, auf denen ein achtjähriges Kind und eine achtzigjährige Großmutter sicher Radfahren können.

Wird Ramboll diesen Ansatz nach Berlin bringen, wenn das Unternehmen bald hiesige Radschnellwege plant?

Wir stehen für nachhaltige, lebenswerte Städte und wir stehen für Smart Mobility. Da denken manche nur an Apps und an autonome Fahrzeuge. Für uns bedeutet es aber, ganzheitlich zu denken, mit den Menschen und ihren alltäglichen Bedürfnissen im Vordergrund.

Was heißt das in der Praxis?

Ganzheitliche Planung heißt, verschiedene Disziplinen und Perspektiven einfließen zu lassen. Wenn wir neue Gebäude oder Quartiere planen, fragen wir: Wie werden die Menschen diese Orte erreichen? Werden sie vielleicht im Sommer anders genutzt als im Winter? Wie werden sich die Menschen dort fühlen, welche Möglichkeiten bieten sich für das Zusammensein? Es geht nicht nur darum, wie viele Menschen und Fahrzeuge wir bewegen können, sondern wie wir unseren öffentlichen Raum attraktiv gestalten. Menschen in Städten sollen zum Beispiel nicht gezwungen sein, in einen Vorort zu ziehen, sobald sie Kinder haben. Sie sollen ihre Kinder in einer familienfreundlichen Stadt großziehen können. Eigentlich sind sich die meisten Menschen einig darin, was eine lebenswerte Stadt ausmacht. Nur muss man ihnen erst erklären, dass dafür weniger Autos notwendig sind. Überall, wo mutige Entscheidungen gegen das Auto getroffen wurden, mögen die Menschen am Ende das Ergebnis.

... so wie in Berlin am Brandenburger Tor, das 2002 eigentlich nur für eine Sanierung für den Autoverkehr gesperrt wurde und dann einfach so blieb ...

... oder dem Times Square in New York. Die Leute lieben es. Die Immobilienpreise sind durch die Decke gegangen, was die Aufwertung des Ortes beweist. Es gibt außerdem dieses Missverständnis, dass nur Autos Kunden zu Geschäften bringen. Dabei beweist jede Studie, dass Radfahrende genauso viel Geld ausgeben wie Autofahrende – sie kommen nur häufiger, weil sie weniger transportieren. Das muss aber scheinbar jede Stadt erst mit einer eigenen Studie noch einmal herausfinden. Natürlich sorgen sich Gewerbetreibende, wenn Parkplätze vor ihrer Haustür wegfallen, aber sie müssen sich darüber klar sein, dass dadurch die Aufenthaltsqualität der ganzen Straße steigt.

Marianne, ich danke Dir für das Gespräch!



»Kein Mensch käme auf die Idee, eine Straße für Autos einfach im Nichts enden zu lassen.« Weinreich weiß, dass viele Verkehrsplaner*innen selbst kein Rad fahren.

Frauensache

Seit einem Jahr trifft sich das Frauen-Netzwerk des ADFC Berlin regelmäßig, plant Veranstaltungen und diskutiert aktuelle Verkehrspolitik. Ein Rückblick und Ausblick von LARA ECKSTEIN.

Warum sind eigentlich in unseren Stadtteilgruppen, unter unseren Tourenleiter*innen, unter den Fachreferent*innen und in unserem Vorstand so wenige Frauen? Und vor allem: Wie können wir das ändern? Das waren Fragen, die ich mir Anfang des Jahres 2018 gestellt habe. Ich war neu beim ADFC Berlin, kam gerade zurück vom ADFC-BundesForum, wo ich viel über die neue und inklusive Ausrichtung des ADFC gehört hatte. Ich war inspiriert vom Frauen-Netzwerk im ADFC Nordrhein-Westfalen und einigermaßen verwundert darüber, dass ausgerechnet im Berliner Landesverband die Geschlechtergerechtigkeit noch nicht so richtig angekommen war.

Frauen machen die Hälfte der Weltbevölkerung aus und die Hälfte der Radfahrenden in Berlin. Frauen, Trans- und Inter-Personen sind in unserer Gesellschaft noch immer Diskriminierung ausgesetzt: Bestimmte Aufgaben werden ihnen zugeschrieben, bestimmte Fähigkeiten abgesprochen. Klar zeigt sich das auch in der Verkehrsplanning von einer Stadt wie Berlin, wo deutlich mehr Männer arbeiten. Und nein, eine Frau als Verkehrssenatorin

ändert daran genau so wenig wie eine Frau als Bundeskanzlerin. Wer wann sprechen und entscheiden darf, entscheidet sich nach bestimmten Verhaltensmustern, die in uns allen – Männern, Frauen und allen anderen Geschlechtern – tief eingeschrieben sind. Es ist verdammt schwierig, diese Verhaltensweisen zu ändern. Für uns alle.

Ich fand es wichtig, einen Anlaufpunkt zu schaffen für Frauen, die gerne fahrradpolitisch aktiv sein möchten, die sich aber in den bestehenden ADFC-Angeboten nicht wohl fühlen. Deshalb habe ich das Frauen-Netzwerk ins Leben gerufen. Unsere Landesvorsitzende und auch der Geschäftsführer (ja, ein Mann!) haben mich dabei von Anfang an unterstützt. Weitere Unterstützung habe ich durch meine Kollegin, Anne Weise, zuständig für Aktivenkoordination und später durch ihre Elternzeitvertreterin, Britta Seidl, erfahren.

Wir treffen uns als Frauen-Netzwerk jeden dritten Montag im Monat um 19 Uhr im Velokiez. Die Treffen sind auch offen für alle, die sich als Trans oder Inter definieren. Bisher sind wir aber »nur« Frauen. Alle kommen aus unterschiedlichen Ecken

der Stadt und der Gesellschaft. Einige waren früher schon mal in Stadtteilgruppen aktiv, andere kommen über das Netzwerk zum ersten Mal zum ADFC Berlin. Einer Frau habe ich einfach mal bei einer Diskussionsveranstaltung zum Thema Verkehrssicherheit einen Zettel in die Hand gedrückt, auf dem stand: »Wenn du auch mal zu Wort kommen willst, dann komm doch zu unserem Frauen-Netzwerk!« Sie ist gekommen, dabeigeblichen und gemeinsam mit vielen anderen Frauen haben wir Filmabende organisiert und ein Argumentationstraining, haben am Parking Day einen Parkplatz besetzt und eine Podiumsdiskussion auf die Beine gestellt (siehe S. 6).

Ziel von unserem Netzwerk ist, dass wir einen geschützteren Raum schaffen, in dem wir einander zuhören können, Erfahrungen austauschen und Vertrauen aufbauen – ohne Männer, die dazwischenquatschen. Wir wollen Frauen motivieren und unterstützen, aktiv zu werden, uns einmischen in die verkehrspolitischen Debatten im ADFC, in der Fahrrad-Community und in unserer Stadt. Wir wollen zeigen, dass Fahrrad-Aktivismus Spaß machen und gleichzeitig etwas bewegen kann.

Antonija (35) aus Mitte



Warum bist Du beim Frauen-Netzwerk aktiv?

Das tolle am Frauen-Netzwerk ist, dass wir gemeinsam überlegen, welche Projekte wir umsetzen wollen, und dabei thematisch nicht eingeschränkt sind. Die Zusammen-

arbeit macht großen Spaß, da wir von unseren unterschiedlichen Charakteren und Fähigkeiten profitieren, und zugleich ähnliche Erfahrungen als Radfahrerinnen mitbringen, die nicht warten wollen, bis die Mobilitätswende vom Himmel fällt.

Was wünschst Du Dir fürs Radfahren in Berlin?

Ich wünsche mir, dass wir Radfahrenden und der gesamte Umweltverbund mehr Platz bekommen, mindestens die Hälfte der Straße! Praktisch könnte das so aussehen, dass Autofahrende auf den Hauptstraßen nur noch eine Autospur befahren, und die zweite Spur gehört den Radfah-

renden und dem ÖPNV. Und alle Nebenstraßen werden zu Fahrradstraßen.

Was wünschst Du Dir vom ADFC Berlin?

Dass er sich für genau das einsetzt, was ich mir als Radfahrerin für Berlin wünsche, und diese Ziele für Berliner*innen in der Zukunft nicht mehr utopisch klingen, sondern selbstverständlich. Ich bin überzeugt, dass das Radfahren einen wichtigen Bestandteil der Mobilität der Zukunft ausmacht. Es ist eine so einfache und geniale Lösung für viele Herausforderungen angesichts wachsender Städte und knapp werdender Ressourcen.

Brigitta (44) aus Marzahn-Hellersdorf



Warum bist Du beim Frauen-Netzwerk aktiv?

Weil die Verkehrswende nur mit Frauen zu schaffen ist.

Was wünschst Du Dir fürs Radfahren in Berlin?

Die Akzeptanz des Fahrrades als gleichberechtigtes Verkehrsmittel mit allen Konsequenzen sowie als Teil der Lösung der Verkehrsprobleme.

Was wünschst Du Dir vom ADFC Berlin?

Mut zur Veränderung, Entschlossenheit, Beständigkeit, Professionalität und mehr aktive Frauen.

Doreen (47) aus Treptow-Köpenick



Was wünschst Du Dir fürs Radfahren in Berlin?

Ausreichend breite Radwege und Rad schnellwege, sicher gestaltete Kreuzungsbereiche mit Rad- und Fußgängerwegen, die nicht nur versierten Radfahrer*innen, sondern auch "Wenigradler*innen" das Radfahren erleichtern und die Nerven aller Beteiligten schonen. Außerdem verstärkte Rücksichtnahme auf unsere radelnden Kinder – dazu gehört auch ausreichend Zeit für die wichtige Arbeit der Fachfrauen und -männer bei der Verkehrserziehung und Praxisvermittlung.

Was wünschst Du Dir vom ADFC Berlin?

Neugier auf Frauen mit Ideen, offene Kommunikation und vielfältige Unterstützung bei der Umsetzung der Ideen mit der Erfahrung von vielen Fachleuten. Außerdem die Vernetzungsarbeit mit anderen Initiativen ausbauen, damit wir gemeinsam das Mobilitätsgesetz in Berlin zu einer tragenden Säule für die zukünftige Stadtentwicklung machen.

Warum bist Du beim Frauen-Netzwerk aktiv?

Gemeinsam mit Frauen bei interessanten Themen nicht nur über technische Details diskutieren, sondern spannende Projekte initiieren und umsetzen. Interessierte Frauen für den ADFC begeistern und in gemeinsamen Aktionen rund ums Radfahren Spaß haben.

Wer das Frauen-Netzwerk des ADFC Berlin kennenlernen möchte, kann sich per Mail bei britta.seidl@adfc-berlin.de melden.

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 Vogel, henning.vogel@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 Tober**, Tel. (030) 680 814 80, ralf.tober@adfc-berlin.de

Pankow

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

Reinickendorf

1. Di im Monat, 19 Uhr, »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

Die ultimative Prüfung

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* macht deshalb eine Tour durch alle 12 Bezirke und stoppt dieses Mal in Neukölln. Der quirlige Bezirk ist bunt, jung und voller Radverkehr. Trotzdem ersticken die Kieze in Autolawinen, die Hauptstraßen sind nur etwas für Hartgesottene. Die Politik will das ändern – eine Mammutaufgabe, die Mut erfordert. Von NIKOLAS LINCK.



Radfahrer auf der Sonnenallee: »Neukölln, ist das nicht gefährlich dort?«

© Diese Seite und Folgeseite: ADFC Berlin

Das erste Mal in meinem Leben lernte ich Fahrrad fahren, als ich vier Jahre alt war, vor dem Haus meiner Eltern in Schleswig-Holstein. Das zweite Mal lernte ich Fahrrad fahren, als ich vor acht Jahren nach Neukölln zog. »Neukölln, ist das nicht gefährlich dort?«, raunten einige ehrfürchtig, als sie von meinen Plänen hörten. Sie hatten Recht – allerdings nur, was das Radfahren betraf. Auf meiner ersten Fahrt über die Sonnenallee rührten aufgemotzte Sportwagen wenige Zentimeter an meinem Lenker vorbei. Autos, die in zweiter Reihe parkten, zwangen mich zu halsbrecherischen Slalomfahrten. Mein ausgestreckter Arm als Signal zum Abbiegen wurde konsequent ignoriert. Die bloße Tatsache, dass ich hier, wo es keinen Radweg gab, mit meinem Fahrrad fuhr, schien eine Provokation für die Menschen hinter den Windschutzscheiben zu sein.

Radfahren an diesem Ort ist die ultimative Prüfung, das wurde mir schnell klar. In meinem Kiez lernte ich zwei Sorten von Menschen kennen: Die einen radeln aus Überzeugung, die anderen lassen es ganz – aus Angst um Leib und Leben, oder weil sie nach dem dritten Fahrraddiebstahl ohnehin lieber in ein BVG-Abo in-

vestieren. Ich beschloss, die Herausforderung anzunehmen und begann, was sich wie ein tägliches Überlebenstraining anfühlte. Die Sonnenallee steigerte mein Reaktionsvermögen und meine Sinneswahrnehmungen auf ein zuvor nie erreichtes Level. Die Fahrt ersetzte meinen morgendlichen Espresso, wenn ich vollgepumpt mit Adrenalin mein Ziel erreichte. Und schließlich machte die Sonnenallee Verkehr für mich zum ersten Mal zu einer politischen Frage.

Denn ich begann mich zu wundern, wieso hier eigentlich drei Spuren für parkende Autos reserviert sind (auf dem Mittelstreifen sogar quer), daneben vier Spuren für fahrende Autos, aber keine einzige für mich und die vielen anderen Radfahrenden – obwohl es für uns hier am gefährlichsten ist. Autogerechte Stadtplanung nennt man sowas, lernte ich, als ich meine Arbeit beim ADFC begann. Ich lernte auch, dass die Verantwortlichen nicht viel Interesse daran hatten, diesen Zustand zu ändern. Einmal fragte ich den damaligen Stadtrat für Verkehr, Thomas Blesing (SPD), ob er mal auf der Sonnenallee Fahrrad gefahren sei. Er lachte mich aus und rief: »Ich bin doch nicht lebensmüde!« Als

der ADFC Berlin 2016 seine Unterstützung für den Volksentscheid Fahrrad ankündigte, meldete sich Heinz Buschkowsky, bis 2015 Bezirksbürgermeister von Neukölln, in der BILD-Zeitung zu Wort. In einem Gastbeitrag verurteilte er die Ziele des Volksentscheids als »verantwortungslos« und »egoistisch« und verkündete öffentlich seinen Austritt aus der »Spinnertruppe« ADFC.

Bürger*innen machen Druck

Das war Neukölln, wie ich es kennenlernte. Der Wind drehte sich 2015 mit der neuen Bezirksbürgermeisterin Franziska Giffey (SPD). Die brachte zwar keine Fachkenntnis zum Verkehr mit, erkannte aber die Dringlichkeit und hörte den Bürgerinnen und Bürgern zu. Denn die hatten längst die Nase voll von Autokolonnen, die beim Umfahren der verstopften Hauptstraßen durch die Nebenstraßen rauschten und wollten endlich sicher Fahrrad fahren. Zusätzlich zur Stadtteilgruppe des ADFC schlossen sich 2015 einige Engagierte zum »Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln« zusammen. Sie gewannen Schulen, Kitas und Gewerbetreibende als Verbündete im Kiez, suchten Kontakt zu Abgeordneten und Medien und begannen, ihr Anliegen ins Rathaus zu tragen. Ein Jahr später ging Stadtrat Blesing in den Ruhestand. Giffey übernahm das Straßen- und Grünflächenamt und damit die Verantwortung für die bezirkliche Verkehrspolitik. In der Bezirksverordnetenversammlung gab es nun eine Zälgemeinschaft aus SPD und Grünen (statt CDU). Erstmals wurde der Neuköllner FahrRat wieder ins Rathaus einberufen. Im Landeshaushalt waren pro Bezirk neuerdings zwei zusätzliche Stellen für die Radverkehrsplanung vorgesehen. Neukölln handelte schnell und

stellte ein engagiertes Duo ein, während andere Bezirke noch heute vergeblich suchen. 2018 übernahm Martin Hikel das Amt von Giffey, die heute Bundespolitik als Familienministerin macht. Der 32-Jährige ist selbst Radfahrer und setzt ihre Linie in der Verkehrspolitik fort (Interview auf S. 18–20).

Erfolge mit zweifelhafter Wirkung

So wurde in den letzten Jahren endlich einiges umgesetzt, was mitunter schon lange geplant war. Zwei Fahrradstraßen wurden eingeweiht, 1.000 neue Fahrradbügel aufgestellt, Kopfsteinpflaster wurde durch Asphalt ersetzt und die Karl-Marx-Straße im Herzen des nördlichen Bezirks wird umgebaut. Doch Verkehr in Neukölln, das sind sehr viele Menschen auf sehr engem Raum, die Regeln im Zweifel nicht sehr ernst nehmen. Gleich nachdem Martin Hikel den neuen Radschutzstreifen auf der Karl-Marx-Straße feierlich eingeweiht hatte, wurde er schon munter als Parkstreifen genutzt. Und zwar nicht zum »kurz Brötchen holen«, sondern den ganzen Tag, auf beiden Seiten. Nach regelmäßigen Schwerpunkteinsätzen des Ordnungsamts gibt es heute bessere und schlechtere Tage. Ganz frei ist der Streifen selten. Die neu asphaltierten Nebenstraßen wiederum laden nicht nur zum Radfahren ein, sondern einige Autofahrer auch zum Rasen. In der Friedelstraße maß ein Anwohner auf eigene Faust die Geschwindigkeit des Autoverkehrs vor und nach der Asphaltierung. Er stellte eine deutliche Erhöhung fest, mit Spitzengeschwindigkeiten von 70 km/h, wo 30 erlaubt sind. Und dann gibt es schließlich die neue Fahrradstraße am Weigandufer. Sehnsüchtig haben Radfahrende auf sie gewartet – endlich eine sichere Alternative zur Sonnenallee! Hier treffe ich mich mit Thomas Stein (31)



Thomas Stein vom »Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln« auf der Fahrradstraße Weigandufer, die im November 2018 eröffnet wurde. Für Autofahrer*innen, die das Zeichen ignorieren, hat sich die Situation noch verbessert: Sie haben jetzt Vorfahrt. Hoffnung liegt auf den modalen Filtern, die bald an der gegenüberliegenden Einmündung stehen werden. Dort kommen Autos künftig nicht mehr durch.

vom Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln. Während wir am Café an der Ecke Weigandufer/Wildenbruchstraße Limonade trinken, lenken ununterbrochen Autofahrer*innen ihre Fahrzeuge über das riesige Fahrrad-Piktogramm hinein oder hinaus. Dass sie das hier nur dürfen, wenn sie Anlieger*innen sind, hat sich entweder noch nicht herumgesprochen, oder es ist allen egal.

Ziel: Durchgangsverkehr reduzieren

»Für mich ist das kein großes Problem«, sagt Radaktivist Thomas mit Blick auf den Autostau in der Fahrradstraße, »aber ich bin nicht der Maßstab«. Mit einem Kind würde er diese Straße niemals entlangfahren und genau das sei doch das Ziel. Wie alle Radfahrenden in Neukölln ist Thomas ungeduldig. Wie alle hat auch er zahlreiche Anekdoten von haarscharfen Überholmanövern und Auseinandersetzungen mit Autofahrer*innen. »Umgewöhnung braucht Zeit«, sagt Bürgermeister Hikel im *radzeit*-Interview. Das glaubt von den Radfahrenden, mit denen ich spreche, niemand. Ich auch nicht, erst recht nicht, nachdem ich vor einigen Wochen einen Wagen der »Fahrschule Sonne« in der Fahrradstraße sah, der von der Polizei kontrolliert wurde. Ich traute meinen Ohren nicht, als die Beamten den Fahrlehrer über die Regeln einer Fahrradstraße aufklären mussten. Thomas Stein sagt trotz allem, dass in den letzten Jahren viel passiert ist und lobt das engagierte neue Planungs-Duo im Bezirksamt. Das hat im Straßen- und Grünflächenamt Neukölln mit Wieland Voskamp einen kundigen Leiter, der nebenbei die Bezirke im Berliner Fahrrat vertritt.

Es sind vor allem die Nebenstraßen, die sich Martin Hikel und sein Bezirksamt vorgenommen haben. Durchgangsverkehr soll reduziert und Fahrradrouten ertüchtigt werden. Das nächste

Projekt ist der Umbau der kompletten Weserstraße zur Fahrradstraße, die direkt neben der Sonnenallee verläuft. Der Böhmisches Platz im Richardkiez soll in diesem Jahr mit modalen Filtern, also Durchfahrtssperren für Autos, Fußgänger*innen und Radfahrenden zurückgegeben werden. Thomas und seine Mitstreiter*innen wünschen sich solche Maßnahmen schneller. Warum nicht auch auf der Friedelstraße heute schon Poller aufstellen, wenn dort nachweislich gerast wird? Warum nicht mehr Einbahnstraßen ausweisen, um Schleichwege durch die Nebenstraßen zu verhindern? Gleich nebenan im Kreuzberger Gräfekiez funktioniere das problemlos, sagt Thomas. Bürgermeister Hikel will erst ein Gesamtkonzept, statt mit einzelnen Maßnahmen loszulegen. Auch mit der Parkraumbewirtschaftung, dem wohl mächtigsten Instrument gegen den wachsenden Autoverkehr, soll es langsam gehen, Zone für Zone.

Auf ein Gesamtkonzept wird auch für die Hermannstraße gewartet. Die dritte Magistrale im Norden Neuköllns steht in ihrem Ruf der Sonnenallee in nichts nach. Hier treffe ich Christa Emde von der ADFC-Stadtteilgruppe Neukölln. Christa wohnt seit 22 Jahren in Neukölln und ist routinierte Radfahrerin – um die Hermannstraße macht sie trotzdem einen Bogen. »Ich habe zum Glück Zeit«, sagt sie und nutzt einen Umweg abseits der Hauptstraße. Wenn sie direkt in die Hermannstraße muss, steigt sie ab und schiebt – das ärgert sie. Radverkehr auf Nebenstraßen lenken, um komplizierte Hauptstraßen nicht anfassen zu müssen, dieses Konzept geht auch für Christa nicht auf: »Menschen haben auch Ziele an den Hauptstraßen, da gibt es Geschäfte, Büros, Altersheime, Kitas«, sagt sie.

Ich treffe Christa an der Ecke Hermannstraße/Thomasstraße. Von hier führt ein breiter Weg hoch zum Tempelhofer Feld, wo-



Christa Emde wohnt seit 22 Jahren in Neukölln. Fast ebenso lang ist sie in der Stadtteilgruppe des ADFC aktiv. »Als Franziska Giffey 2015 Bezirksbürgermeisterin wurde, hat sich die Verkehrspolitik grundlegend geändert«, sagt sie. Vieles dauert trotzdem zu lange, etwa eine Ampel, um endlich die Hermannstraße in Richtung Tempelhofer Feld sicher überqueren zu können.



Die Braunschweiger Straße im Richardkiez soll eigentlich eine ruhige Wohnstraße sein, wäre da nicht der viele Kfz-Durchgangsverkehr. Modale Filter, ähnlich wie in der Bildmontage rechts dargestellt, sollen das künftig ändern. Sie sollen noch dieses Jahr gebaut werden.

hin selbst an diesem Montagmorgen Scharen von Spazierenden und Radfahrenden pilgern. Dafür müssen sie jedoch erst lebend über die vierstreifige Hermannstraße kommen, wo es trotz der vielen Feld-Besucher*innen weder Ampel noch Zebrastreifen gibt. Durch den ständig querenden Fuß- und Radverkehr über die Hauptstraße ergeben sich aberwitzige Situationen: Trauben von Menschen mit und ohne Fahrrad stauen sich am Fahrbahnrand, bis der Rückstau der Autos von der nächsten Ampel mal auf ihrer Höhe ankommt, sodass sie hinüberhasten können. Seit Jahren soll hier eine Ampel gebaut werden, aber wie so oft in Berlin ist das erstmal nur ein frommer Wunsch. Nach zahlreichen überwundenen Hürden wartet der Bezirk jetzt nur noch auf das ausführende Unternehmen Alliander. Das ist im Land Berlin allein für den Bau von Ampeln zuständig und braucht mehrere Jahre, um eine aufzustellen.

Geschützte Radfahrstreifen geplant

Christa rollt mit den Augen, als sie das erzählt. Als Bürgerdeputierte der Grünen im Ausschuss für Stadtentwicklung und Vertreterin des ADFC im Neuköllner FahrRat kennt sie die quälend langsamen Mühlen der Verwaltung. Trotzdem weiß sie die jüngsten Fortschritte zu schätzen. Auf den neuen Fahrradstraßen haben Radfahrende beispielsweise Vorfahrt, an den Einmündungen der Querstraßen stehen Stoppschilder mit Haltelinien und großen Fahrradpiktogrammen. Statt auf den Leitfaden zur Gestaltung von Fahrradstraßen zu warten, den der Senat versprochen hat, legt Neukölln schon mal los. In Tempelhof dagegen wird die Einrichtung von Fahrradstraßen aus diesem Grund auf unbestimmte Zeit verschoben. Christa freut sich auch, dass auf der Karl-Marx-Straße in Richtung Norden abschnittsweise Poller das ständige Zuparken verhindern sollen. Und auch für die Hermannstraße wird endlich der Bau eines geschützten Radfahrstreifens geprüft. Mit dem ist allerdings frühestens in fünf Jahren zu rechnen.

Wer sich südlich der Berliner Ringbahn bewegt, erlebt ein anderes Neukölln. Reihenhäuser und Kleingartensiedlungen werden durchschnitten von breiten Hauptstraßen, an denen meist mehr oder weniger gute Radwege auf dem Bordstein verlaufen. Auch hier gibt es problematische Kreuzungen und einige Wege müssen dringend saniert werden. Aber ohne den Verkehr des

dicht besiedelten Nordens radelt es sich entspannter. Viele Menschen pendeln jedoch jeden Tag mit dem Auto aus dem Süden Neuköllns stadteinwärts. Dabei verstopfen sie die Magistralen im Norden und weichen dem Stau durch die Wohnkieze aus.

»Ich wünsche mir, dass auch ohne Druck mal etwas passiert«, sagt Radaktivist Thomas. Und Christa gibt zu bedenken, dass auch das neue Personal für den Radverkehr nur so radfreundlich planen kann, wie die Politik es zulässt. Neukölln hat sich auf den Weg gemacht, das steht fest. Aber noch kommt der Bezirk nicht ganz weg vom »Geht-nicht«-Mantra der alten Jahre. Ein Quäntchen mehr Mut würde Bürgermeister Hikel gut tun. Und Vertrauen, dass fahrrad- und fußgängerfreundliche Kieze mit weniger Autoverkehr am Ende die Mehrheit der Menschen überzeugen. Hikel hat jetzt die Chance, Neukölln zum Vorreiter zu machen – und vielleicht sitze ich irgendwann ganz entspannt an der Sonnenallee im Café. Ich schaue dann auf einen breiten Radweg, atme saubere Luft, mein Puls ist ruhig und ich trinke endlich mal wieder einen Espresso.



Im Gräfekiez im benachbarten Kreuzberg gehören modale Filter wie diese Poller sowie Einbahnstraßen und »Berliner Kissen« (Bremsschwellen) schon lange zum Straßenbild. Sie sollen auch in den Wohnkiezen in Neukölln die Lebensqualität erhöhen.



Am Hermannplatz sind unzählige Menschen auf engstem Raum in unterschiedlichen Verkehrsträgern unterwegs. Radfahrende werden auf einen schmalen Radweg zwischen Bushaltestellen und Gehweg gezwängt. Die Kreuzungen rundherum sind Unfallschwerpunkte.

»Das geht nicht über Nacht«

Weniger Durchgangsverkehr in den Kiezen, Parkraumbewirtschaftung, geschützte Radfahrstreifen: Bezirksbürgermeister Martin Hikel will Radfahren in Neukölln sicher und attraktiv machen. Doch Radwege, Fahrradstraßen und Geschwindigkeitsbegrenzungen werden von vielen Autofahrenden ignoriert. Radfahrende wünschen sich beim Umbau mehr Tempo und Mut. Hikel wirbt um Geduld. Das Gespräch führte NIKOLAS LINCK.

Neuköllns Bürgermeister Martin Hikel wurde 1986 in Berlin geboren und hat nach seinem Studium der Politikwissenschaften und Mathematik für Lehramt als Lehrer in einer Berliner Schule gearbeitet. Er war seit 2011 Mitglied der Bezirksverordnetenversammlung Neukölln und seit 2016 Fraktionsvorsitzender der SPD. Seit März 2018 ist er Bezirksbürgermeister und für die Abteilung Finanzen und Wirtschaft verantwortlich. Ihm unterstehen das Straßen- und Grünflächenamt sowie das Ordnungsamt.



© Marcel Schwickerath

Herr Hikel, Sie fahren selbst regelmäßig Fahrrad.

Macht Ihnen das in Neukölln Spaß?

Ich bin schon immer in Neukölln Fahrrad gefahren, deshalb habe ich damit kein großes Problem. Es gibt inzwischen aber mehr Autos und eine höhere Konkurrenz auf der Straße zwischen Fahrrad- und Autofahrern. Wenn man den Großstadtverkehr nicht gewöhnt ist, oder wenn man nur die Perspektive als Radfahrer kennt, ist es sicherlich schwierig an einigen Stellen. Aber man kann in Neukölln auch gut Fahrrad fahren.

Immer mehr Autos – wie gehen Sie damit um?

Neukölln wächst, wie die ganze Stadt. Deshalb müssen wir Alternativen zum Auto schaffen. Für längere Strecken spielt der Aus-

bau des öffentlichen Nahverkehrs dabei die wichtigste Rolle. Für kürzere Strecken muss man den Radverkehr fördern. Dann ist auf der Straße auch mehr Platz, nicht nur für Blech sondern auch für die Menschen.

Was tun Sie derzeit konkret, um den Radverkehr zu fördern?

Als Bezirk haben wir vor allem Gestaltungsspielraum für die Nebenstraßen. In der letzten Zeit haben wir viele Nebenstraßen asphaltiert. Denn das Kopfsteinpflaster sorgt nicht nur für Lärm, sondern ist auch zum Radfahren nicht geeignet. Nach der Donau- und Innstraße folgt dieses Jahr noch die Braunschweiger Straße, dort soll die Abbiegesituation verbessert werden und Autos aus der Sonnenallee sollen nicht mehr einfahren dürfen. Außerdem haben wir am Weigandufer eine zweite Fahrradstraße ausgewiesen, auf einem Teil der Oderstraße soll dieses Jahr die dritte folgen. Gleichzeitig schauen wir auch auf die Hauptstraßen. Noch in diesem Jahr steht ein Pilotprojekt an, den geschützten Radfahrstreifen auf der Hasenheide bis in die Karl-Marx-Straße zu verlängern. Da wird es dann teilweise Protektionen geben, teilweise nicht.

Nebenstraßen zu asphaltieren, hält allerdings den Autoverkehr nicht auf – im Gegenteil, Autos fahren oft noch schneller als auf Kopfsteinpflaster. Das hat ein Anwohner in der Friedelstraße gemessen.

Die Autos in der Friedelstraße fahren im Schnitt 36 km/h. Wie schnell sie vorher waren, wissen wir nicht, da haben wir keine Messungen. Verkehrsplaner sagen, man muss neuen Maßnahmen rund ein Jahr Zeit geben. Für mich ist deshalb die Frage, wie

schnell dort in einem Jahr gefahren wird. Dann können wir weitere Maßnahmen anpeilen.

Man könnte den Autoverkehr auch ganz aus der Straße heraushalten.

Modale Filter, die den Autoverkehr heraushalten sollen, haben aber auch immer zur Folge, dass er sich in andere Straßen verlagert. Wenn ich die in der Friedelstraße baue, fahren die Autofahrer stattdessen die nächste Straße entlang und dort beschweren sich die Anwohner. Deshalb brauchen wir ein Gesamtkonzept für den Kiez. Ich habe eine mündliche Zusage, dass die Senatsverwaltung dafür auch Mittel bereitstellt, so dass wir hoffentlich dieses Jahr noch mit dem Konzept starten können. Erstmal kommen modale Filter am Weigandufer und am Böhmischem Platz. Da war die Frage, ob wir die bauen dürfen.

Bloß fahren die Menschen dort jetzt schon Fahrrad und die Probleme sind offensichtlich. Die Umsetzung der Maßnahmen dauert ohnehin lang. Wieso fangen Sie nicht einfach mal an?

So lang dauert es gar nicht. Im Richardkiez haben wir letztes Jahr das Konzept vorgestellt, dann ist Einspruch erhoben worden von jemandem, der gar nicht in Neukölln wohnt. Wir sind froh, dass wir dort trotzdem bauen können, aber das kann auch zu langen Gerichtsverfahren führen. Ohne den Einspruch hätten wir die modalen Filter schon letztes Jahr gebaut, nun kommen sie dieses Jahr, das geht schnell. Ich möchte aber nicht nach dem Trial-and-Error-Prinzip arbeiten. Wenn Sie unkoordiniert einfach irgendwo bauen, beschweren sich am Ende Anwohner und Sie müssen es wieder abbauen. Ich kann auch nicht absehen, wo die Feuerwehr noch überall durch muss, wo Autos durch müssen, weil Menschen eine Behinderung haben und wo Geschäfte beliefert werden müssen. Da kann ich nicht einfach einen modalen Filter bauen und schauen, was passiert, sondern brauche ein Gesamtkonzept.

Die neue Fahrradstraße am Weigandufer wird als Umfahrung für die Sonnenallee genutzt und es gibt jede Menge Kfz-Durchgangsverkehr.

Ich glaube es dauert, bis sich die Gewohnheiten der Autofahrer ändern. Das geht nicht über Nacht, nur weil das Schild dort steht. Wir arbeiten eng mit der Polizei zusammen. Die weiß, dass sich dort etwas verändert hat und kontrolliert regelmäßig, um Fehlverhalten zu ahnden. Mit dem modalen Filter am Wildenbruchplatz werden wir die Durchfahrt schon erschweren.

Apropos fahrradfreundliche Nebenstraßen: Finden Sie es in Ordnung, dass die Donaustraße, die Teil einer Radroute ist, als Umfahrung der Baustelle auf der Karl-Marx-Straße dient?

Es ist keine übergeordnete Radroute – und irgendwo müssen Sie den Autoverkehr ja hinlenken.

Den Autoverkehr irgendwo hinlenken – glauben Sie, mit dieser Einstellung werden die Massen vom Auto umsteigen?

Mein Ziel sind fahrradfreundliche Kieze, mit sukzessivem Ausbau von verkehrslenkenden Maßnahmen. Irgendwann bleiben für den Autoverkehr als gut befahrbare Straßen nur noch die Hauptstraßen übrig. Aber wenn wir die Karl-Marx-Straße umbauen,

können wir nicht einfach sagen: »Pech gehabt, jetzt kommt ihr gar nicht mehr durch«. Wenn die Bauarbeiten fertig sind, wird der Verkehr auch nicht mehr über die Donaustraße geleitet.

Eine Parkraumbewirtschaftung würde den Autoverkehr sofort reduzieren. Wann kommt sie?

Wir erarbeiten gerade ein Gutachten für den Neuköllner Norden. Das ist nicht trivial. Erstmal muss überprüft werden, dass hinreichend viele Autofahrer zum Beispiel im Reuterkiez parken, die gar nicht dort wohnen. Das rechtfertigt dann, für die Anwohner eine Parkraumbewirtschaftung zu machen. Ich rechne damit, dass wir 2020/2021 die ersten Zonen ausweisen können. Wir prüfen den gesamten Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings, aber werden mit einzelnen Zonen anfangen und dann nach und nach ausweiten. Sie können das logistisch gar nicht leisten, gleichzeitig überall Automaten aufzustellen und das zu kontrollieren.

Ich wohne in der Richardstraße: Dort gilt Tempo 30, abschnittsweise Tempo 10. Außerdem ist eine Einbahnstraße ausgeschildert. Niemand hält sich an diese Anordnungen. Der Fünf-Meter-Raum um die Einmündungen ist sowieso zugeparkt. Haben Sie sich damit abgefunden, dass Verkehrsregeln in Neukölln systematisch ignoriert werden?

Überhaupt nicht. Für fließenden Verkehr ist die Polizei zuständig. Wir werden diese Abschnitte mit Tempo 10 und Tempo 30 zu Tempo 20 vereinheitlichen. Das kann die Polizei dann auch ahnden. Das ist letztlich Individualverhalten. Ich stelle mich ja auch nicht hin und schaue, ob alle Radfahrer sich immer an die Regeln halten.

Der frisch markierte Radstreifen in der Karl-Marx-Straße wurde in den sozialen Netzwerken berühmt, weil er sofort nach seiner Eröffnung dauerhaft zugeparkt wurde. Ist die Situation dort besser geworden?

Im letzten Jahr habe ich dort mit dem Ordnungsamt einen Schwerpunkt gesetzt. Die Mitarbeiter haben regelmäßig Kontrollen durchgeführt und die Zahl der Ordnungswidrigkeiten ist zurückgegangen – auch wenn sie nicht bei Null steht. Dort muss eben auch der Gewöhnungseffekt eintreten. Das ist natürlich frustrierend – sowohl für die, die es bauen, als auch für die, die es nutzen.

Wenn es auf der Karl-Marx-Straße funktioniert: Haben Sie denn vor, mehr Personal einzustellen, um das Falschparkerproblem auch woanders in den Griff zu kriegen? Oder einen eigenen Abschleppwagen anzuschaffen, so wie in Kreuzberg?

Wir haben schon vor Kreuzberg gemeinsame Einsätze von Ordnungsamt mit dem Abschleppwagen gemacht, das machen wir auch immer noch mehrmals im Monat. Da fährt das Ordnungsamt

Das Bezirksamt Neukölln verleiht kostenlos Lastenräder, um damit Sperrmüll zu entsorgen (Ausleihe unter www.schoen-wie-wir.de/ machen/kiezhausmeister). Auch »fLotte communal« soll nach Neukölln kommen. Im Bild: Wirtschaftssenatorin Ramona Pop (l.) und Bezirksbürgermeister Martin Hikel.



gemeinsam mit dem Abschlepper in Kolonne und die Autos werden direkt umgesetzt. Da geht es nicht nur um die Sicherheit von Radfahrenden, sondern auch um Barrierefreiheit und freie Sichtachsen.

Übrigens findet auch Kreuzberg keinen eigenen Abschlepper, weil die Fahrer dafür fehlen. Wir arbeiten eng mit einem Unternehmen zusammen, das wir auch danach gefragt haben. Die kriegen auch keinen weiteren Wagen, weil sie niemanden finden, der ihn fährt.

Also bleibt alles, wie es ist?

Wenn wir so intensiv gegen Falschparker vorgehen wollen, wie wir beide es uns wünschen, dann bräuchten wir mindestens doppelt so viel Personal im Ordnungsamt. Wir haben 350 km Straßenland in Neukölln und ein knappes Dutzend Mitarbeitende pro Schicht, die sich auch um alles andere kümmern müssen, nicht nur um den ruhenden Verkehr.

Die Karl-Marx-Straße wird umgebaut. Wie sieht es mit den anderen Magistralen Sonnenallee und Hermannstraße aus, die für Radfahrende mit zu den schlimmsten in Berlin gehören?

Die Einen sagen so, die Anderen so. Fahren Sie mal den Kottbusser Damm hoch, das ist auch kein großer Spaß. Die Straßen wurden in den 50er und 60er Jahren aus der Windschutzscheibe heraus geplant, nur für Autos. Wenn Sie das umbauen wollen, brauchen Sie einen längeren Zeitraum. Da müssen Sie den Straßenraum neu aufteilen. Für die Hermannstraße haben wir mit einer Studie verschiedene Varianten geprüft: Schutzstreifen, Protektion auf beiden Seiten, Zweirichtungsradweg auf einer Seite. Das Ergebnis ist, dass es ein Mix sein wird aus Schutzstreifen und geschütztem Radfahrstreifen mit Flexipollern. Dazu gibt es jetzt einen Entwurf. Da sind wir aber auch von verschiedenen Faktoren abhängig, zum Beispiel möchte ich möglichst zeitnah eine Ampel an der Hermannstraße, Ecke Thomasstraße.

Die soll es ja schon länger geben. Kommt sie dieses Jahr endlich?

Nee, dieses Jahr wird die nicht mehr kommen. Wir sind fertig mit der Planung. Die liegt jetzt bei der zuständigen Firma Alliander, die in Berlin die Ampeln plant, und jetzt warten wir auf eine Rückmeldung. Ich habe diese Ampel mit meiner Fraktion schon vor zig Jahren gefordert.

Und von dieser Ampel hängt der Radweg auf der Hermannstraße ab?

Nein, der hängt von verschiedenen Faktoren ab. Deshalb sage ich Ihnen auch keinen Zeithorizont, das mache ich bei Baumaßnahmen generell nicht. Es wird aber keine zehn Jahre dauern.

Und die Sonnenallee?

Das ist nochmal komplexer wegen des Grünstreifens in der Mitte und der Busspur. Wir wissen noch nicht genau, wo die Tram zu künftig fahren wird. Das hängt von der Landesplanung ab. Ich



Der Schutzstreifen auf der Karl-Marx-Straße ist ständig zugeparkt. Schwerpunkteinsätze des Ordnungsamtes verbesserten die Situation, doch das Problem ist nicht gelöst (Foto von April 2019).

halte es für zielführender, die Weserstraße weiter als Fahrradstraße auszubauen. Da hat man eine gute Alternative zur Sonnenallee, ohne einen großen Umweg fahren zu müssen.

Das Mobilitätsgesetz ist eindeutig: An jeder Hauptstraße muss es eine Radverkehrsanlage geben. Die Frage müsste lauten: Wie machen wir das am schnellsten?

Das Mobilitätsgesetz gibt Normen vor, an denen wir uns orientieren.

Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen kann man nicht einfach hinpappen. Es ist niemandem geholfen, wenn ich auf der Sonnenallee jetzt einfach einen Fahrradstreifen baue. Es nützt auch nichts, wenn ich da Poller baue und sie dann wieder abbauen muss, weil die Feuerwehr sagt, das geht nicht, oder weil dann die Tram da durchfahren muss. Deshalb müsste die Frage eher lauten: Wie machen wir das vernünftig?

In Chicago gab es innerhalb weniger Wochen Geschützte Radwege. Und Poller kann man eigentlich ganz leicht wieder abbauen.

In der Holzmarktstraße wurden Poller gebaut und dann haben sich die Radfahrerverbände danach beschwert, weil es doch nicht sicher war ...

... da ging es aber um die Kreuzung, nicht um die Poller.

Ich will einen nachhaltigen Radverkehr und nicht einfach Poller hinstellen und gucken, was passiert. Ich will auch nicht, dass das die Stadt ein Stück weit spaltet, weil Leute beliefert werden müssen oder Behinderte dort aussteigen müssen ...

... mit Verlaub, in der Sonnenallee kann schon jetzt niemand liefern oder aussteigen, außer in zweiter Reihe.

Dann frage ich mal zurück: Sie würden also einfach Poller auf die Sonnenallee stellen?

Es gilt das Gesetz. Nebenstraßen für den Radverkehr ertüchtigen reicht da nicht.

Wir haben aber auch nur begrenzte Kapazitäten. Für die Hermannstraße müssen wir Lieferzonen planen, Parkplätze zählen, schauen, wo viele Leute die Straßenseite wechseln und so weiter. Lohnt es sich, so einen komplexen Vorgang jetzt für die Sonnenallee zu machen und nachher kommt die Tram und wir bauen die Sonnenallee wieder komplett um? Eigentlich wäre nämlich ein Komplettumbau notwendig und dabei muss man dann auch die Brille von Fahrradfahrern aufzusetzen. Das Mobilitätsgesetz weckt Erwartungen, die von den Verkehrsplanern gar nicht so schnell umgesetzt werden können. Wir können nicht alles gleichzeitig machen.

Sind Sie eigentlich froh, von Franziska Giffey das Thema Verkehr geerbt zu haben?

Ich bin total froh, weil mir das Thema sehr viel Spaß macht. Man kann unmittelbar für die Menschen was erreichen.

Herr Hikel, vielen Dank für das Gespräch!

Mitgliederversammlung 2019

ADFC Landesvorstand wird künftig weiblicher +++ Satzung umfassend novelliert +++ Beate Mücke neue Stellvertretende Landesvorsitzende +++ Einschnitte bei der Haushaltsplanung.

Das waren die Schlaglichter der diesjährigen Mitgliederversammlung, die am 23. März mit über 190 Anwesenden wieder gut besucht im Tempodrom stattfand. Von PHILIPP POLL.



© Fotos: ADFC Berlin

Just 100 Tage im Amt hielte Ingmar Streese, Staatssekretär für Verkehr und Nachfolger des erkrankten Jens-Holger Kirchner, einen Einstiegsbeitrag zur Lage des Radverkehrs. Der nötige Wandel in der Verwaltung sei angestoßen, der Senat auf dem richtigen Weg, auch wenn vieles länger dauere, als die Radfahrenden sich dies wünschten – so sein Tenor. Natürlich musste er sich anschließend kritische Fragen von den Mitgliedern gefallen lassen.

Ein großer Tagesordnungspunkt dieser Versammlung war die von einer Kommission erarbeitete Satzungsnovelle. Heiß diskutiert wurde insbesondere der Abschnitt zum Landesvorstand. Denn die Satzungskommission stellte fest: Frauen haben es mitunter schwer, in den überwiegend männlich dominierten ehrenamtlichen Gruppen und Gremien Fuß zu fassen. Als Antwort darauf schlug sie eine paritätische Besetzung des Vorstands vor – also eine ausgewogene Verteilung von Männern und Frauen. Bereits fünf Monate zuvor hatte ihrerseits die Bundeshauptversammlung eine Frauenquote für den ADFC Bundesvorstand beschlossen. Nach einer ausführlichen Debatte über das Für und Wider einer Parität sowie alternativ einer Frauenquote wurde die Paritäts-Anforderung mit knapp 61 Prozent der Stimmen angenommen. Weitere Veränderungen in der Satzung betrafen Arbeitsgruppen, BHV-Wahlen, Stadtteilgruppen und Bezirksrat sowie die Landesgeschäftsstelle. Die Satzungsnovelle wurde schließlich mit weit mehr als der nötigen 2/3-Mehrheit angenommen.

In der Konsequenz sucht der Landesverband Frauen, die bei der nächsten Vorstandswahl kandidieren wollen. Interessentinnen können sich bei Britta Seidl unverbindlich informieren (britta.seidl@adfc-berlin.de, 030-44041309).

Veränderungen im Landesvorstand

Der Rücktritt des Stellvertretenden Landesvorsitzenden Evan Vosberg kam für viele Anwesende überraschend. Seinen Rückzug kommentierte Vosberg mit den Worten: »Ich habe mich in den letzten drei Jahren intensiv beim Mobilitätsgesetz und den

innerverbandlichen Themen engagiert und viel Freizeit in diese Herzensangelegenheit gesteckt. Mit Blick auf Gesundheit und Work-Life-Balance muss ich mich zurücknehmen und werde das Amt zur Verfügung stellen.«

In der darauf folgenden spannenden Nachwahl setzte sich die promovierte Soziologin Beate Mücke (62) mit 67 Prozent der Stimmen gegen den Architekten Henning Voget (60) durch, der bereits seit 2017 Beisitzer im Landesvorstand ist.

Haushalt: Negatives Ergebnis für 2019 geplant

Der von Schatzmeister Frank Maserat vorgestellte Haushaltsplan sieht mit -46.600 Euro ein deutlich negatives Ergebnis vor, das für 2019 bei den bestehenden Rücklagen und liquiden Mitteln keinen Anlass zur Sorge gibt. Finanziell belastend für den ADFC sind die stark rückgängigen Anzeigeneinnahmen bei der *radzeit* und insbesondere dem *rad&touren*-Programmheft. Um diese Finanzlücke zumindest teilweise auszugleichen, wird die *radzeit* 4/2019 in diesem Jahr ausschließlich als Online-Version erscheinen. Die strategische Finanzplanung zeigt deutlich, dass sich das negative finanzielle Ergebnis ohne zusätzliche Maßnahmen auch in den kommenden Jahren fortschreiben wird. Ab 2020 werden wir ein neues Konzept für das defizitäre *rad&touren*-Programmheft benötigen. Das runderneuerte Portal *radundtouren.de* kann dabei eine zentrale Rolle spielen. Darüber hinaus wird zukünftig eine Medienagentur Anzeigen für die *radzeit* einwerben.

»Mehr Platz fürs Rad!«

Neben zahlreichen Anträgen wurde auch der Leitantrag »Mehr Platz fürs Rad« behandelt. Mit dem Antrag beschloss die Mitgliederversammlung, die bundesweite ADFC-Kampagne zu unterstützen.



Die neue stellvertretende Landesvorsitzende Beate Mücke mit ihren Vorstandskollegen Frank Maserat (Schatzmeister), Andreas Lindner, Daniel Pepper, Norbert Kesten, Henning Voget (v. l. n. r.) Nicht auf dem Bild: Eva-Maria Scheel (Landesvorsitzende).



Fahrradklima-Test 2018:

Schlechte Noten für Berlin und Brandenburg

Stressig und unsicher, erst recht für Kinder: Berlin ist in den letzten zwei Jahren nicht viel fahrradfreundlicher geworden. Auch in Brandenburg ist die Lage nicht rosig. Dagegen zeigen die Teilnehmerzahlen ein spürbar gestiegenes Interesse für den Radverkehr. VON PHILIPP POLL.

Berlin

Rund 4.600 Menschen nahmen von September bis November in der Hauptstadt am Fahrradklima-Test teil und damit 1.600 mehr als noch 2016. Berlin verbesserte sich leicht, landete aber erneut nur auf Platz 12 von 14 Großstädten (Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen). »Politisch hat sich Berlin auf den Weg zu einer fahrradfreundlicheren Stadt gemacht«, sagt Beate Mücke, stellvertretende Landesvorsitzende vom ADFC Berlin. »Das honorieren die Teilnehmer bei den Antworten auf die Fragengruppe zur Fahrradförderung. Aber beim Sicherheitsgefühl schneidet Berlin schlecht ab. Faktisch ist in den letzten zwei Jahren noch wenig an der Infrastruktur passiert.«

Radfahren in Berlin bedeutet Stress

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass sich das Verkehrsklima im Vergleich zu den Vorjahren verschlechtert hat. Radfahrende fühlen sich als Verkehrsteilnehmer nicht ernst genommen. Ein Großteil der Befragten gab an, von Autos bedrängt und behindert zu werden, wenn sie sich die Fahrbahn mit diesen teilen müssen.

Radfahrende wollen mehr Sicherheit

Immer mehr Menschen fühlen sich gefährdet, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind. 89 Prozent der Berliner Teilnehmenden gaben an, häufig Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu haben. Der



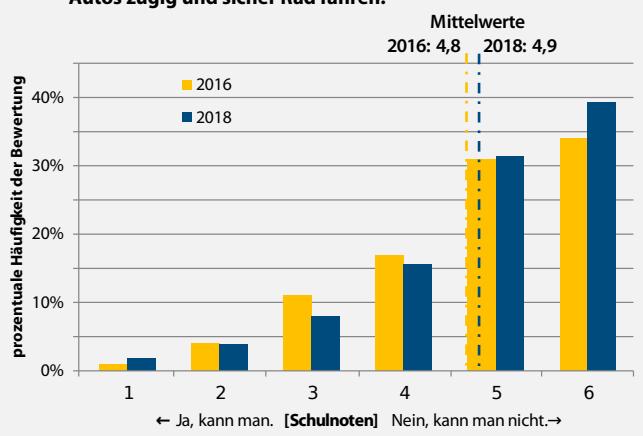
ADFC Berlin führt die schlechten Ergebnisse beim Sicherheitsgefühl auf viel zu schmale Radwege und die häufig fehlende Trennung von Rad- und Autoverkehr zurück. 86 Prozent der Befragten in Berlin ist es wichtig oder sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein.

»Die Umfrage bestätigt, wofür wir uns als ADFC schon lange einsetzen«, konstatiert Beate Mücke: »Wir brauchen breite Radwege, auf denen sich alle sicher fühlen. Radfahren darf nicht nur etwas für die Mutigen und Trainierten sein. Mit den ersten geschützten Radstreifen geht Berlin den richtigen Weg. Die Poller schaffen einen sicheren Bereich für Radfahrende und halten Falschparker fern.«

Mit dem Rad zur Grundschule – nur mit schlechtem Gefühl

88 Prozent der Befragten sagen, dass man Kinder nur mit schlechtem Gefühl allein mit dem Rad fahren lassen kann. Mit einer Durchschnittsnote von 4,9 teilt sich Berlin hier den zweitschlechtesten Platz unter den Großstädten mit Düsseldorf und Stuttgart, gefolgt von Dortmund und Köln (je 5,0). »Vor den Schulen herrscht Elterntaxi-Chaos, weil viele Eltern denken, dass Kinder nur im Auto sicher sind«, stellt Beate Mücke fest. »Wir brauchen Radwege, die für alle Generationen funktionieren. Auch Kinder haben das Recht darauf, eigenständig mit dem Rad mobil zu sein.«

F17: In Berlin kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.



Förderung des Radverkehrs nicht von der Stelle kommt. »Der Fahrradklima-Test zeigt, dass Brandenburg heute noch schlechter dasteht als vor zwei Jahren. Niemand darf sich wundern, dass der Radverkehrsanteil nicht steigt, wenn die Bedingungen bei der Zielgruppe nur ein *ausreichend* erreichen! Angebot und Nachfrage passen noch längst nicht zusammen.«

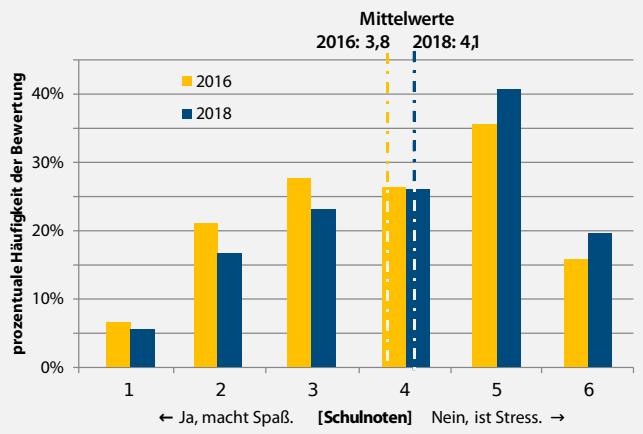
Besonders schlecht fallen im Landesdurchschnitt die Noten für die Bereiche Komfort beim Radfahren (4,1), Stellenwert des Radverkehrs (3,9) und Sicherheit beim Radfahren (3,8) aus. Drei Gründe, warum der Radverkehr – trotz politischer Beteuerungen – nicht deutlich anwächst. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr beträgt in Brandenburg aktuell 11 Prozent, wie jüngst die Untersuchung *Mobilität in Deutschland* erhoben hat (siehe *radzeit* 1/2019). Ein Blick auf die Unfallzahlen, die im Februar von der Brandenburger Polizei veröffentlicht wurden, bestätigt den Eindruck der befragten Radfahrenden zur Sicherheit: Die Zahl der Fahrradunfälle mit Personenschäden ist 2018 um 12 Prozent gestiegen. Dass das Land Brandenburg nicht mehr unter den TOP 10 der beliebtesten Radreiseregionen ist, zeigt, dass mehr für den Komfort für Radfahrende getan werden muss, zum Beispiel bei der Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV.

Stillstand in der Landeshauptstadt

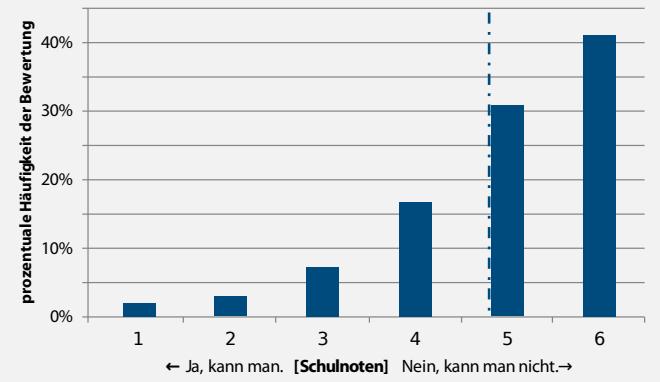
Die Landeshauptstadt Potsdam konnte unter den kleinen Großstädten (100.000–200.000 Einwohner*innen) mit einem Wert von 3,6 den 5. Platz im bundesweiten Gesamtranking erreichen. Mehr als 1.000 Radfahrende beteiligten sich hier am ADFC-Fahrradklima-Test. Ulf Hildebrand von der ADFC-Ortsgruppe sieht keine großen Unterschiede zu 2016. »Obwohl Potsdam im Bundesranking nochmal einen Platz nach vorne gerückt ist, ist die gesamte Bewertung leicht schlechter«, sagt er. »Das heißt, die Entwicklung in Potsdam stagniert, auch wenn sich die Stadt zu Recht als Vorreiter in Brandenburg sieht.«

Der ADFC sieht sich durch die Ergebnisse in seinen Forderungen bestätigt. »Brandenburg verdient eine bessere Verkehrspolitik, die den Radverkehr stärkt und dadurch die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden erhöht«, findet Overkamp. »Deshalb fordern wir vom ADFC eine Änderung des Brandenburger Straßengesetzes. Was für den Autoverkehr selbstverständlich ist, muss auch Maßstab für den Radverkehr sein: Wir

F1: In Berlin macht Radfahren Spaß / ist Stress.



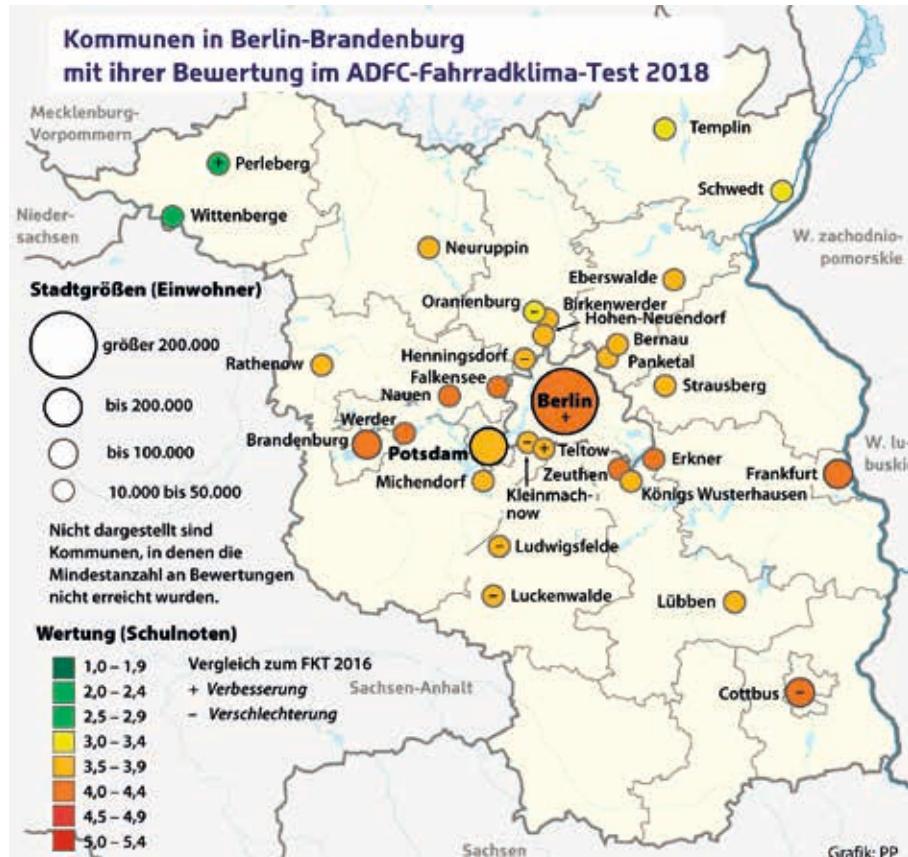
F17: In Berlin kann man selbst Kinder im Grundschulalter (bis 4. Klasse) ohne schlechtes Gewissen allein Rad fahren lassen.



brauchen eine direkte Verantwortung des Landes für Planung, Bau und Unterhalt von Radschnellverbindungen und überregionalen Radwegen.«

Darüber hinaus fordert der ADFC Brandenburg ein großzügiges Moderni-

sierungsprogramm und eine wesentlich bessere Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr. Insgesamt müssen die vom Land bereitgestellten Mittel auf mindestens 50 Mio. Euro im Jahr aufgestockt werden.



Über den ADFC-Fahrradklima-Test

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist der Zufriedenheits-Index von Radfahrenden in Deutschland. Deutschlandweit nahmen rund 170.000 Menschen teil. Per Fragebogen haben sie beurteilt, ob das Radfahren Spaß oder Stress bedeutet, ob die Radwege im Winter geräumt werden und ob sie sich auf dem Rad sicher fühlen. Nur 15 Prozent der Teilnehmer*innen waren ADFC-Mitglieder. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und fand von Anfang September bis Ende November 2018 zum achten Mal statt. Ausgezeichnet werden die fahrradfreundlichsten Städte nach fünf Einwohner-Größenklassen sowie die Städte, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert den ADFC-Fahrradklima-Test im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans.

Links

Alle Ergebnisse und das Städte-Ranking unter www.fahrradklima-test.de

Die Ergebnisse für Berlin im Detail: www.adfc-berlin.de

Die Ergebnisse für Brandenburg: www.brandenburg.adfc.de

Sicher vom Südstern zum Hermannplatz



Senatorin Regine Günther (r.) und Bezirksbürgermeisterin Monika Herrmann bei der Einweihung des geschützten Radfahrstreifens.

© Axel von Bomberg

Auf der Hasenheide in Kreuzberg wurde im April der dritte geschützte Radfahrstreifen Berlins eingeweiht. Der ein Kilometer lange geschützte Radfahrstreifen verläuft entlang der südlichen Fahrbahn der Hasenheide vom Südstern bis zur Wissmannstraße am Hermannplatz. Dort gab es zuvor gar keinen eigenen Platz für den Radverkehr. Die sogenannte lichte Breite zwischen Poller und Bordstein liegt zwischen 2,30 und 2,40 Metern. Trotz der großen Verbesserung der Situation kritisierte der ADFC Berlin bereits vor dem Bau, dass diese Breite abzüglich des Sicherheitsabstands zu den Pollern und zum Bordstein wenig Platz zum sicheren Überholen lässt. Vor allem angesichts des steigenden Radverkehrs und immer mehr Lastenrädern, die mehr Platz als herkömmliche Fahrräder brauchen, sollten Radverkehrsinfrastrukturen nur im absoluten Ausnahmefall so schmal gebaut werden. Folgende weitere geschützte Radfahrstreifen sollen nach Ankündigung der Senatsverwaltung für Verkehr 2019 fertiggestellt werden: Frankfurter Allee (Friedrichshain: Südseite Niederbarnimstraße – Müggelstraße)/Amrumer Straße (Wedding: Westseite)/Karl-Marx-Allee (Mitte: Alexanderplatz – Strausberger Platz)/Märkische Allee (Marzahn-Hellersdorf: südlich der Brücke über die Ostbahn)/Karl-Marx-Straße (Neukölln)/Alt-Friedrichsfelde (Lichtenberg)/Fasanenstraße (Charlottenburg-Wilmersdorf).

Sternfahrt 2019: Mehr Platz fürs Rad!

Am 2. Juni sind erneut Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Straßen der Hauptstadt vereint. Sie fordern breite Radwege, sichere Kreuzungen und viel mehr Fahrradparkplätze – in Berlin und ganz Deutschland!

Das Fahrrad braucht mehr Platz

Mehr Radverkehr ist die Lösung bei Stau, dicker Luft und Fahrverboten. Steigen mehr Menschen auf das Fahrrad um, ist das gut für alle. Wie das gelingt, zeigt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club zu seinem 40-jährigen Bestehen mit einer bundesweiten Kampagne. Das Ziel: Mehr Platz fürs Rad – für gute, breite Radwege, sichere Kreuzungen und viel mehr Fahrradparkplätze. Die Sternfahrt des ADFC Berlin wird die größte von zahlreichen Aktionen in ganz Deutschland.

In Berlin nutzen immer mehr Menschen das Fahrrad – allein 2018 wuchs der Radverkehr um neun Prozent. Radfahrende quetschen sich auf enge Streifen, weil immer mehr Autos den Platz auf der Straße fressen. Die Politik muss deshalb Flächen umverteilen. Zeit für mutige Entscheidungen – in Berlin und allen anderen Städten!

Das ist die ADFC-Sternfahrt

1.000 Kilometer Streckenlänge, darunter zwei Autobahnabschnitte: Auch letztes Jahr begeistert die ADFC-Sternfahrt mehr als 90.000 Radfahrinnen und Radfahrer. Auf 19 Routen radeln die Teilnehmer unter anderem über die Stadtautobahnen »Südring« (A100) und »Avus« (A115) zum Großen Stern. Die Kinderroute bietet eine kürzere, familienfreundliche Alternative. Sie startet am Bahnhof Jannowitzbrücke und führt in gemäßigtem



Tempo zum Großen Stern, wo die Kinder und ihre Eltern als Erste eintreffen.

Hashtags: #MehrPlatzFürsRad und #Sternfahrt19

Alle Infos und Routen: www.fahrradsternfahrt.de

Alle Infos zur bundesweiten Kampagne: www.mehrplatzfuersrad.de

Tu was, Mensch.

Auf dem 24. Umweltfestival nimmt die GRÜNE LIGA die Teilnehmenden der ADFC Sternfahrt zum Abschluss in Empfang. Unter dem Motto »Tu was, Mensch.« zeigen mehr als 200 Aussteller, wie das eigene Alltagsverhalten das Klima entlasten kann. Von CHRISTIAN LERCHE, GRÜNE LIGA.

Mit dem Umweltfestival verwandelt sich die Straße des 17. Juni zwischen Brandenburger Tor und Siegessäule in eine ökologische Flaniermeile im Herzen der Hauptstadt. Wo sich sonst Autos und Lkw durch den Tiergarten drängen, informieren Aussteller auf etwa anderthalb Kilometern Länge über Klima- und Umweltschutz, präsentieren nachhaltige Produkte, leckeres Bio Streetfood oder bieten umweltfreundliche Dienstleistungen und Innovationen für fast alle Lebensbereiche an. Besucherinnen und Besucher können sich an den Ständen über klimafreundliche Mobilität, ökologisches Bauen oder Energiesparmaßnahmen informieren und erfahren, wie man damit die Umwelt und den eigenen Geldbeutel schonen kann. Wer bewusst einkaufen möchte, wird hier auch fündig. Angeboten werden fair produzierte Kleidung von Berliner Jungdesignern und Kunsthandwerk aus der Region bis hin zu nachhaltigen Reiseangeboten.

Dass Europas größte ökologische Erlebnismeile aber nicht nur umwelt-, sondern auch familienfreundlich ist, beweist das abwechslungsreiche Unterhaltungsprogramm. Nicht nur auf dem eigens angelegten BioErlebnisBauernhof gibt es viel zu entdecken; zahllose kreative Mitmachaktionen bieten Besucher*innen die Gelegenheit, sich Themen wie Klimaschutz und nachhaltiges Le-

ben auch spielerisch zu nähern. Dazu sorgen Live-Bands, Talks und Theaterperformances auf zwei Bühnen für einen unterhaltsamen Sommertag.

Wegen Sicherheitsbestimmungen sind Fahrräder leider nicht auf dem Festgelände erlaubt. Allerdings erleichtern betreute Fahrradparkstationen an den Eingängen den Besuch des Umweltfestivals.

24. Umweltfestival der GRÜNEN LIGA Berlin Straße des 17. Juni und Brandenburger Tor, 2. Juni 2019, 11 bis 19 Uhr
www.umweltfestival.de



Idealer Ausklang nach der ADFC Sternfahrt: Das Umweltfestival.



© Claudia Lippert

Schloss Gusow: Im Erdgeschoss befindet sich ein Museum, in dem Zinnfigurendioramen ausgestellt sind und Uniformen über preußische Geschichte informieren.

Mit Fontane durchs Oderbruch

Berühmter Brandenburger Schriftsteller mit sieben Buchstaben? Da muss niemand lange überlegen. Erst recht nicht im Jubiläumsjahr »fontane.200«. Mit unzähligen Veranstaltungen wird 2019 des Brandenburger Dichters Theodor Fontane gedacht. Überall im Land hat der »Wanderer durch die Mark Brandenburg« seine Spuren hinterlassen – entdecken lassen die sich zum Beispiel bei einer Radtour auf dem insgesamt 220 Kilometer langen Rundkurs des Theodor-Fontane-Radwegs. CLAUDIA LIPPERT und KATRIN STARKE entschieden sich für die knapp 60 Kilometer lange Strecke durchs Oderbruch von Gusow nach Schiffmühle.



© Katrin Starke

Fontane-Haus in Schiffmühle: Hier verbrachte Theodor Fontanes Vater nach der Scheidung von seiner Frau den Lebensabend. Die neu konzipierte Dauerausstellung zu den Begegnungen zwischen Vater und Sohn wird am 17. Mai eröffnet. Bis dahin bleibt das Haus geschlossen.

Es gibt kaum ein Fleckchen in der Mark Brandenburg, an dem Theodor Fontane nicht gewesen ist. 1819 in Neuruppin geboren besuchte er Schlösser und Klöster, spazierte durch Orte und Landschaften, schrieb die Geschichten ihrer Bewohner auf. Das Ergebnis seiner Touren ist auf hunderten von Seiten nachzulesen in seinen Reiseberichten, den zwischen 1862 und 1889 erschienenen »Wanderungen durch die Mark Brandenburg«. Auch das Oderbruch hat er »unzähligmal durchreist«, wie er selbst dergestalt schrieb. Nicht ohne Grund: In Letschin führten seine Eltern eine Apotheke und in Schiffmühle verbrachte sein Vater seinen Lebensabend. Also sollen diese beiden Orte Stationen unserer Tour sein.

Am Bahnhof Gusow, zu dem uns die Regionalbahn 26 von Berlin aus gebracht hat, steigen wir auf unsere Räder und rollen hinunter in den Ort, bis ein Straßenschild uns auf das Schloss aufmerksam macht und wir nach links von der Hauptstraße abbiegen. »Alles in Gusow oder doch alles Beste, was es hat, erinnert an den alten Derfflinger: Schloss, Park, Kirche«, schrieb Fontane in seinen »Wanderungen«. Georg Freiherr von Derfflinger (1606–1695), der Generalfeldmarschall des Großen Kurfürsten, war einst der Schlossherr in Gusow.

Der dreiflügige Bau mit den zwei Ecktürmchen hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich, diente zu DDR-Zeiten unter anderem als Geflügelrufanstalt. Seit 1992 ist das denkmalgeschützte Gebäude in privatem Besitz. An dem Park hinter dem wuchtigen Bau hätte Fontane heute allerdings wohl keine Freude mehr, denn der verwildert zusehends. Der Schlossbesitzer sei vor ein paar Jahren gestorben und seiner Frau wachse »das Unkraut über den Kopf«, erzählt eine Dorfbewohnerin.

Zurück auf der Hauptstraße radeln wir weiter in Richtung Platkow, vorbei an der Gusower Feldsteinkirche, in der ein Grabdenkmal an den »alten Haudegen« Derfflinger erinnert. Am Museum Platkow verlassen wir die Bundesstraße 167 und biegen nach rechts in die Oderstraße ein. Wir überqueren die Alte Oder, auf der an diesem Morgen noch kein Paddler unterwegs ist und folgen dem Radweg, der hier eher wie ein Landwirtschaftsweg daherkommt – und eher spartanisch ausgeschildert ist. Da ist man gut beraten, wenn man vor der Tour den Verlauf auf sein GPS-Gerät geladen hat.

Kurz nachdem wir nach links auf die Gusower Straße eingebogen sind, kommt das Museum des Eisenbahnvereins Letschin in Sicht. Diverse Signalanlagen vor dem Gebäude vermitteln einen Eindruck davon, was Bahnenthusiasten hier an Technik zusammengetragen haben. Auf einem kurzen Gleis hat ein mit Graffiti

**»Ich bin das Bruch unzähligmal durchreist.«
Theodor Fontane.**

aus seinem Auto steigt. Zwar habe das Museum um diese Zeit geschlossen, aber er habe Zeit. Wir jedoch nicht, noch liegt das Gros der Strecke vor uns. Wir versprechen, dass wir uns die im Innenraum ausgestellten Stellwerkstypen beim nächsten Mal anschauen und radeln nach Letschin hinein.

Personen und Geschehnisse aus dem Ort hat Fontane in seiner Kriminalnovelle »Unterm Birnbaum« und auch in seinem ersten Roman »Vor dem Sturm« verarbeitet. In Letschin gibt es nicht nur die Fontane-Schule, den Fontane-Park und die Fonta-

besprühter S-Bahn-Waggon seine letzte Ruhe gefunden, schräg gegenüber steht ein historischer Bahnwaggon. »Wollen Sie reinkommen?«, fragt ein Mann, der gerade

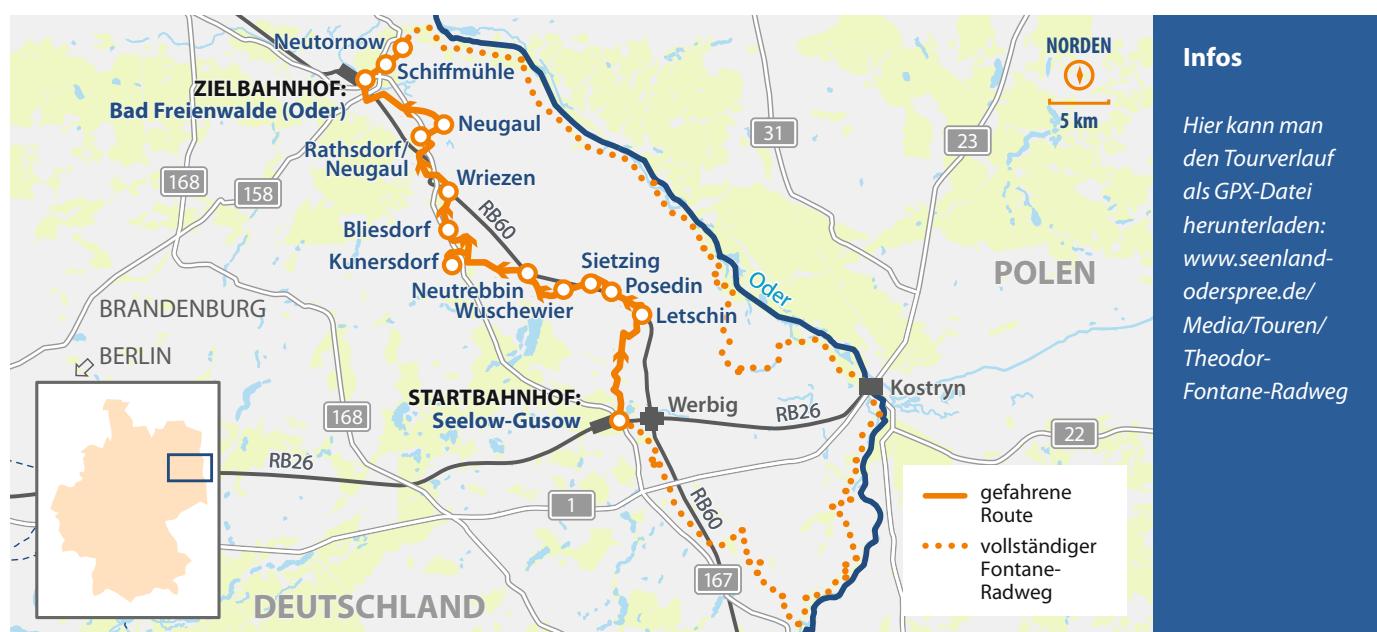


Die Fontane-Apotheke in Letschin: Hier wirkte der Vater von Fontane von 1838 bis 1850. Und Theodor Fontane selbst, der ebenfalls den Apothekerberuf gelernt hatte, half dem Vater dort von 1843 bis 1845.

nestraße, sondern an selbiger auch die Fontane-Apotheke. Die ist unschwer zu finden, weil der große Meister davor als Bronzestatue auf hohem Sockel prangt. Seinen Blick hat der Dichter auf das Haus gerichtet, in dem seine Eltern 1838 die Apotheke erwarben. Bis 1850 war Vater Fontane hier als Apotheker tätig – in einem Vorgängerbau. Das alte Fachwerkhaus brannte 1866 ab, die heutige Apotheke wurde auf dessen Grundmauern neu errichtet.

Mit der Fontanestraße ist es so eine Sache. Nach dem Bau des Kreisverkehrs unweit der Apotheke sollte deren Adresse fortan Karl-Marx-Straße lauten. Das gefiel den Letschinern nicht – und so wurde nur die gegenüberliegende Straßenseite zur Karl-Marx-Straße. Zum Jahresende wird die Apotheke umziehen. Doch der bronzenen Fontane wird seinen Standort nicht verändern. »Theodor bleibt hier«, versichert Ortsbürgermeister Michael Böttcher.

In Letschin entdecken wir übrigens auch das erste Mal das Schild mit den lilafarbenen Buchstaben TF, mit dem der Theodor-Fontane-Radweg eigentlich durchgängig ausgeschildert sein sollte. Beim Tourismusverband Seenland Oder-Spree verweist man darauf, dass der insgesamt 220 Kilometer lange Rundkurs kein neu angelegter Weg sei, sondern auf vorhandenen Routen verlaufe – so beispielsweise von Platkow nach Letschin auf dem Europaradweg R 1. Von Letschin aus fahren wir weiter



auf der Landstraße L 33, die hier wenig befahren ist. Den Weiler Posedin lassen wir rechts liegen und biegen kurz darauf nach links ein in die Straße, die uns über Sietzing nach Wuschewier führt und von dort nach Neutrebbin. Die Wriezener Straße entlang radeln wir nach Kunersdorf, wo wir an der Dorfkirche mit dem auffällig gewölbten Dach vorbeifahren und Kurs auf Bliesdorf nehmen.

Von hier bis zu unserem Zielpunkt Schiffmühle sind es noch knapp 20 Kilometer und so treten wir kräftig in die Pedale, um die nächste Etappe – die zur »Tour Brandenburg« gehört – flugs hinter uns zu bringen. Es geht durch Wriezen, ein Stück am Landgraben entlang, weiter nach Bad Freienwalde. Brandenburgs ältestem Kurort schenken wir zunächst wenig Aufmerksamkeit. Stattdessen halten wir uns in Richtung Norden, nun hilft auch wieder die TF-Beschilderung. Wir überqueren die Alte Oder, die hier offiziell »Wriezener Alte Oder« heißt und biegen kurz darauf nach rechts in die Straße Schiffmühle ab. Linkerhand sticht das kleine Fachwerkhaus ins Auge, ein Idyll mit gepflegtem Vorgarten vor Laubbaukulisse. Hier verbrachte der Apotheker Louis Henri Fontane seine letzten 15 Lebensjahre. »Ich besuchte ihn alle Jahre einmal«, schrieb Theodor in seinem autobiografischen Roman »Meine Kinderjahre« über den Vater, der 1867 starb. 1995 wurde in dem Haus eine Fontane-Erinnerungsstätte eingerichtet. Im Zuge des »fontane.200«-Jubiläums ist die ständige Ausstel-

lung »Fontane und das Oderbruch« neu konzipiert worden. Die neue Ausstellung wird am 17. Mai eröffnet. Bis dahin bleibt das Haus geschlossen.

Jetzt schnell noch in den benachbarten Ortsteil Neutornow, wo sich auf dem Bergfriedhof die Grabstätte von Fontanes Vater befindet. Von diesem verwunschenen Ort aus soll man eine fantastische Aussicht über das Oderbruch bis hin zu den Ausläufern des Barnims haben, hat uns die Tourismus-Marketing Brandenburg versprochen. Doch leider hat es unterdessen heftig zu regnen begonnen und die flachen Weiten des Oderbruchs versinken im Grau. Schade, denn es ist doch gerade dieses besondere Licht, das bei klarem Himmel die Gegend verzaubert. Also zurück nach Bad Freienwalde, eine Runde durch den historischen Stadtkern mit seinen spätbarocken, frühklassizistischen und gründerzeitlichen Häusern und Villen gedreht und dann nichts wie ab zum Bahnhof, von wo aus wir mit der Niederbarnimer Eisenbahn nach Eberswalde und von dort aus mit dem RE 3 nach Berlin zurückfahren.

Etwa 75 Minuten sind es bis Berlin. Heißt: Zu dieser Tour nicht zu spät starten – oder in Bad Freienwalde übernachten und am nächsten Tag auf dem Oder-Neiße-Radweg bis Küstrin weiterradeln. Das sind dann noch mal gut 60 Kilometer – dafür beträgt die Fahrzeit mit dem Zug zurück nach Berlin ebenfalls nur 75 Minuten. Und man muss nicht umsteigen.



Die lilafarbenen Buchstaben TF in lilafarbenem Oval – so ist der Theodor-Fontane-Radweg im Oderbruch ausgeschildert.

Neu in der Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE.



**Thimo Graf:
Handbuch Radverkehr
in der Kommune**
Thimo Graf Verlag, 2016
Hrsg.: Institut für innovative Städte

Welche Radverkehrsführung bringt die meisten Menschen aufs Rad? Nicht jede Wegeplanung wird von Radfahrenden akzeptiert. Umwege und Schiebestrecken wirken abschreckend und provozieren Regelverstöße. Welche Bedürfnisse haben Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind? Der Autor identifiziert Nutzertypen und Zielgruppen für eine wirkungsvolle Radverkehrsförderung. Ein ganzes Kapitel widmet er der subjektiven Sicherheit und schaut auf psychologische Aspekte. Wer Radverkehrsanlagen plant und in der Kommune an Entscheidungen mitwirkt, wird in diesem Handbuch viele nützliche Antworten auf drängende Fragen finden. Hier geht es nicht um Auto versus Rad, sondern es geht um Menschen, die mobil sein wollen und um die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels in der Verkehrspolitik.



**Heinrich Strößenreuther:
Der Berlin-Standard. Moderne
Radverkehrspolitik Made in Ger-
many – Ein Bildband über Deutsch-
lands erstes Mobilitätsgesetz**
Thimo Graf Verlag, 2019

Das Mobilitätsgesetz ist vollbracht und was nun? Der streitbare Autor und Initiator des »Volksentscheid Fahrrad« legt einen praktischen Leitfaden für die Verkehrswende vor, eine Handlungsanweisung für Macher in der Politik. Kurz und knackig sind seine Analysen und Schlussfolgerungen. Es geht um die Grüne Welle für Radfahrende, Radschnellwege, Fahrradabstellplätze und Lösungen für gefährliche Kreuzungen; um Kosten und Budgetgerechtigkeit ebenso wie um Flächengerechtigkeit. Und der Autor erklärt, warum die Infrastruktur stimmt, wenn Frauen häufiger auf dem Rad anzutreffen sind als Männer. Sein Buch ist auch eine Geschichte des Berliner Mobilitätsgesetzes, an dem der ADFC entscheidend mitgearbeitet hat. Dieses Gesetz bringt am Ende nur so viel, wie es auf der Straße umgesetzt wird.

Bücher und Landkarten unserer Velo-Bibliothek können unter diesem Link recherchiert werden: opac.easylib.de/Library/Library/Index/32

adfc Velokiez

Möckernstraße 47
Berlin-Kreuzberg

Öffnungszeiten:

Mittwochs 15:30 – 18:30 Uhr (April-Sept.)
Freitags 15:30 – 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. Mittwoch 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 von 17–20 Uhr: jeden Mittwoch und Freitag, jeden 1. und 3. Montag (nur für Frauen).

Rechtsberatung

Kostenlose Beratung für ADFC Mitglieder von Verkehrsrechtsanwälten. Jeden

Dienstag 18–19 Uhr in der ADFC Landesgeschäftsstelle, Yorckstraße 25. Anmeldung nicht erforderlich, Beratung nur gegen Vorlage des ADFC Ausweises.
adfc-berlin.de/rechtsberatung

Alle Kurstermine und (obligatorische)

Anmeldung unter:
adfc-berlin.de/werkstattkurse

Tourberatung Plus

In Einzelberatungen (30 Minuten) planen wir mit Ihnen Wochenendtour und Urlaub rund ums Rad: Radregionen, Einschätzung der Strecke, Kilometerermittlung, Kartenmaterial und kurze Einführung in digitale Planung.

An folgenden Samstagen von 12–16 Uhr: 25. Mai, 15. Juni, 29. Juni, 06. Juli, 27. Juli Anmeldung (obligatorisch) unter: kontakt@adfc-berlin.de oder Tel.: 4484724 Das Angebot ist kostenfrei, eine Spende ist erwünscht.

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

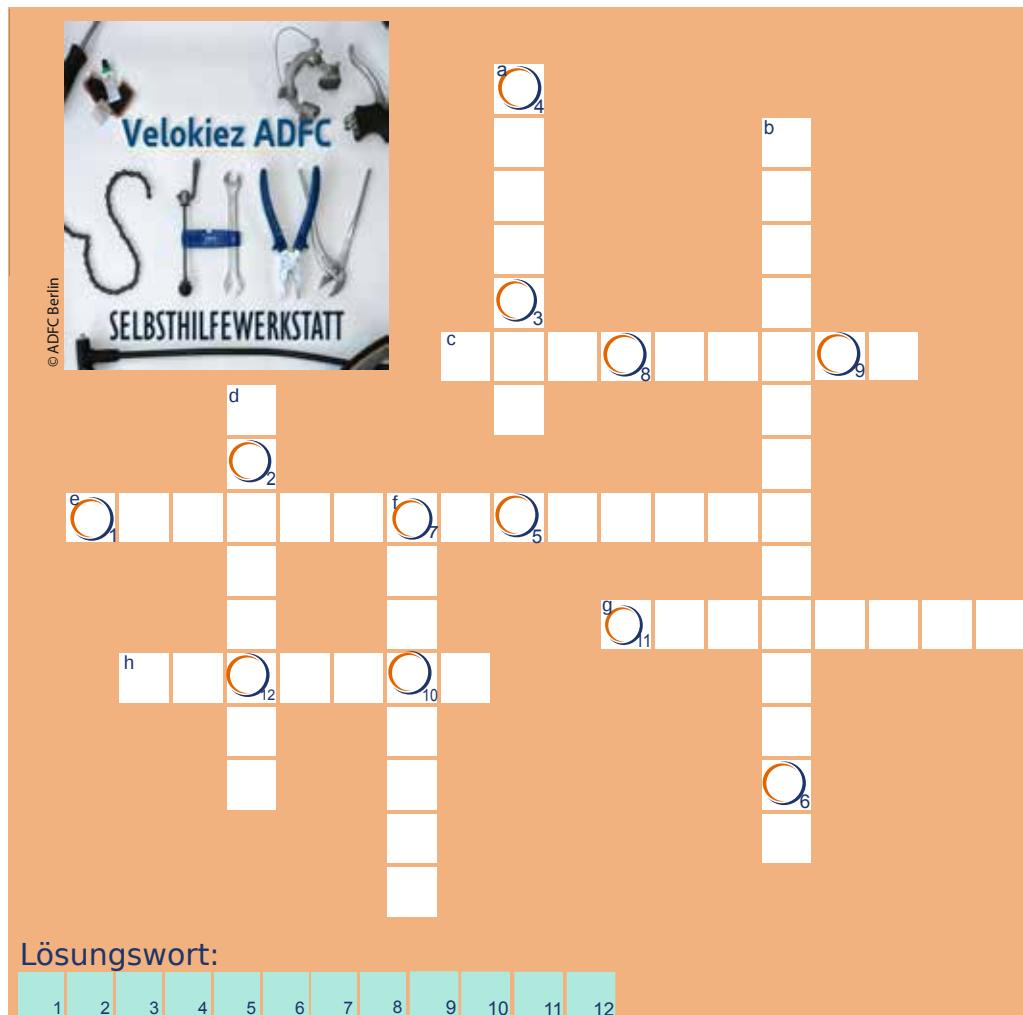
Öffnungszeiten:
01. März–31. Oktober Di 16–18 Uhr
(im Winter an jedem ersten Dienstag im Monat 16–18 Uhr)

brandenburg@adfc.de
adfc.de/brb

Tel (0331) 28 00 595

Fax (0331) 27 07 077

Gründliche radzeit-Leser*innen können unser Rätsel sicher ausfüllen, ohne nachlesen zu müssen. Wer uns das richtige Lösungswort unter dem Betreff »Reparaturkurs« an kontakt@radzeit.de bis zum 15.07.2019 zuschickt, nimmt an der Preisverlosung teil. Zu gewinnen gibt es fünf Mal unsere zwei beliebten Reparaturkurse im Paket: In einem Basis- und einem Fortgeschrittenen-Kurs lernst Du alles, um Dein Fahrrad selbst zu reparieren. Mehr Informationen zu den Kursen gibt es auf www.adfc-berlin.de/werkstattkurse.



- a) Laut Marianne Weinreich sind Autos das neue ...?
- b) Welche Veranstaltung vor dem Brandenburger Tor kann nach Abschluss der Sternfahrt besucht werden?
- c) Wo gründete sich 2015 das erste bezirkliche »Fahrradfreundliche Netzwerk«?
- d) Welche Vorgabe zur Geschlechterverteilung im Vorstand wurde auf der diesjährigen Mitgliederversammlung des ADFC Berlin beschlossen?
- e) Was ist die Cycelslangen?
- f) Wie viele Stadtteilgruppen hat der ADFC in Berlin?
- g) An welchem Wochentag (außer Freitag) ist die ADFC Velobibliothek neuerdings zusätzlich geöffnet?
- h) Wie viele Routen führen auf der Sternfahrt zum Großen Stern (inklusive Kinderroute)?



Wird der globale Kapitalismus demnächst aus Peking gesteuert? Wo wachsen die meisten Tomaten? Steht Rotterdam in 70 Jahren unter Wasser? Und was hat Rheinmetall eigentlich in Südafrika verloren? Diesen und vielen anderen Fragen geht der neue Atlas der Globalisierung »Welt in Bewegung« nach.

Jetzt bestellen oder als Aboprämie von Le Monde diplomatique sichern:
atlas-der-globalisierung.de

Erscheint am 28. Mai 2019
18 € [D, A] | 180 Seiten | broschiert
inklusive eBook

Mit über
300 Karten
und Grafiken

LE MONDE *diplomatique*

ATLAS *der* GLOBALISIERUNG

Welt in Bewegung



taz Verlags- und Vertriebs-GmbH • Friedrichstr. 21 • 10969 Berlin

adfc
Berlin

mit Fahrrad Codierung

kostenloser Check
Licht + Bremsen

Frühlings-Check

10 - 17 Uhr
18. Mai

Antonplatz

Weißensee

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 Tel. 615 2939
Werkstatt: Admiralstr. 23 Tel. 615 07218

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

Brettspielgeschäft.de
Immer eine Radtour wert ...

Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr

FAHRRAD BOX
VERKAUF + REPARATUR + VERLEIH
BERLIN



Openings hours:
Mo-Fr. 11:00 - 18:30 Uhr
Sa. 11:00 - 14:00 Uhr

Tel. 030 / 891 18 96
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com
mail@fahrradbox.com

Kienander Str. 55
10707 Berlin

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSZTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS (incl. div. Moultons !)
u.a. ein faltbares **kippstables** Dreirad
für normale Sitzposition
sowie **LEICHTBAUVELOS**
& (fast) ALLES ANDERE RUND UM'S VELO

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 !)



KOSTENLOSES GEHALTSKONTO

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



FAIR, PERSÖNLICH, SICHER UND SOZIAL

psd-bb.de/adfc-berlin

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN

