

3/2019

radzeit

Das Fahrradmagazin für Berlin und Brandenburg



VERKEHRSWENDE Stillstand in Tempelhof-Schöneberg?

BIKE POLO Akrobatik mit Schläger

STERNFAHRT Die schönsten Fotos



Kreisfahrt

ZIEL
17:00 Uhr Potsdamer Platz

START
14:00 Uhr

16:25 Uhr U-Bhf. Ernst-Reuter-Platz
16:35 Uhr U-Bhf. Kurfürstendamm
14:15 Uhr U-Bhf. Hallesches Tor
14:25 Uhr U-Bhf. Kottbusser Tor
14:40 Uhr S/U-Bhf. Warschauer Str.
14:45 Uhr U-Bhf. Frankfurter Tor
14:55 Uhr S-Bhf. Landsberger Allee
15:10 Uhr S-Bhf. Prenzlauer Allee
15:30 Uhr S-Bhf. Bornholmer Straße
15:40 Uhr U-Bhf. Osloer Straße
15:50 Uhr U-Bhf. Seestraße
16:05 Uhr U-Bhf. Westhafen
16:15 Uhr U-Bhf. Turmstraße

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN

PSD Bank Berlin-Brandenburg eG

Samstag, 21. September 2019

Ulis Fahrradladen seit 1983
Alltagsräder • Ersatzteile • Service
Spezialist für Oldtimerräder und „Brooks“ Ledersättel
13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15

fahrradkoppel
Räder • Zubehör • Werkstatt

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

www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

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

Happy Birthday, Mobilitätsgesetz!



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

Ende Juni 2018 wurde es verabschiedet, das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands. Dank ADFC und Changing Cities flossen viele Forderungen und viel Know-How von Radfahrenden in den Abschnitt zum Radverkehr – ein Riesenfolg. Ein Jahr ist seitdem vergangen und meine Bilanz muss gemischt ausfallen. Wer heute durch Berlin radelt, sieht hier und da zarte Pflänzchen der gesetzlich verankerten Verkehrswende. Grüne Radstreifen, einige sogar mit Pollern vom Autoverkehr getrennt, mehr Abstellplätze, mehr radfreundliche Baustellenführungen – doch vor allem gibt es viele Worte und Pläne, die auf ihre Umsetzung warten. Da kann sich jeder ausrechnen: Wenn es in diesem Tempo weitergeht, warten noch unsere Enkelkinder auf ein zusammenhängendes Netz aus sicheren Radwegen. Umso wichtiger ist es, genau hinzuschauen: In welchen Bezirken geht es voran und in welchen nicht? Nachdem die radzeit bereits in Reinickendorf und Neukölln recherchiert und Gespräche geführt hat, lenken wir in dieser Ausgabe unseren Blick nach Tempelhof-Schöneberg und was dort passiert – oder auch nicht.

Dass das Fahrrad nicht nur ein wunderbares Verkehrsmittel, sondern auch ein Sportgerät sein kann, ist bekannt. Doch wenn Sie, genau wie ich, von Bike Polo bislang noch nicht gehört haben, dann blättern Sie mal zu den Seiten 10 bis 13. Gitti la Mar erzählt von ihrem Sport und wie sie ihn noch mehr für Frauen öffnen will.

Noch ein Hinweis in eigener Sache: Aufgrund der schwierigen Situation im Anzeigengeschäft wird die nächste Ausgabe der radzeit leider nicht in gedruckter Form erscheinen. Aktuelle Artikel werden Sie jedoch ab November wie gewohnt im Internet auf www.radzeit.de finden.

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

- 4 Meldungen
- **Berlin**
 - 8 ADFC Sternfahrt
 - 10 Bike Polo: »Es beflügelt über den Sport hinaus«
- **Bezirke: Tempelhof-Schöneberg**
 - 14 Zwischen Stückwerk und Hoffnung
 - 16 »Zu viel gespart« - Interview mit Stadträtin Chrintiane Heiß
- **Brandenburg**
 - 22 Weniger Autos in Brandenburgs historischen Stadtzentren
 - 24 Wie sicher sind Schulwege? Parlamentarische Stadttour
- **Auf Tour**
 - 25 Radeln nach Zahlen auf der Kleeblatt-Städte-Tour
- **Velokiez und Service**
 - 28 ADFC-Stadtteilgruppen, Velo-Bibliothek
 - 29 ADFC-Geschäftsstellen
 - 30 Rad-Rätsel

Titelfoto: ADFC Berlin / April Agentur

radzeit DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

HERAUSGEBER/VERLEGER
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V., Yorckstraße 25, 10965 Berlin
Tel. (030) 44 84 724, kontakt@adfc-berlin.de
Tel. (030) 44 84 724, Fax (030) 44 34 05 20, kontakt@radzeit.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE
3 Ausgaben in 2019

VERTRIEB
radzeit-Abo: 12 Euro pro Jahr
ADFC-Mitglieder: Bezug in Berlin und Brandenburg kostenfrei. Kostenlose Verteilung: über Fahrradläden, Bibliotheken, Unis, Kinos usw., kein Rechtsanspruch auf Belieferung

ISSN 1439-8702

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



Mit nackter Haut für die Verkehrswende: Bikini & Badehose Ride



© Katja Taubert

Am 14. Juli fand zum zweiten Mal der »Berlin Bikini & Badehose Bicycle Ride« statt. In Badeklamotten und bunt mit Farbe bemalt machten mehr als 400 Radfahrende auf ihre Verletzlichkeit im Straßenverkehr aufmerksam. Die Demonstration Berlin-Mitte wurde vom ökologischen Verkehrsclub VCD Nordost, Changing Cities, dem ADFC Berlin und dem Purple Ride organisiert. Der Protest lehnt sich an den internationalen »World Naked Bicycle Ride« an. Dieser findet seit 2001 jährlich weltweit statt. Auf dem Bike Ride demonstrieren Radfahrende auf der ganzen Welt gegen die Vorherrschaft des Autoverkehrs auf den Straßen und deren negativen Auswirkungen. Der Protest wendet sich gegen schlechte Luft und Lärm und fordert eine bessere Radinfrastruktur sowie mehr Verkehrssicherheit in den Städten.

Radtouren beim ADFC leiten

Sie haben gute Ortskenntnisse, Lust auf Kontakt und Leidenschaft fürs Radfahren? Dann bewerben Sie sich als Radtouren-Leiter*in beim ADFC! Als Radtourenleiter*in sind Sie frei in Ihrer Tourenwahl und erhalten eine Aufwandsentschädigung pro Teilnehmer*in. Voraussetzung ist die Teilnahme an einem der regelmäßig stattfindenden Tourenleitertreffen. Bei Interesse melden Sie sich per Mail an kontakt@adfc-berlin.de.



© Beate Fianz

Schweigend für mehr Sicherheit im Verkehr



© ADFC Berlin

In weiß gekleidet protestierten mehr als 700 Menschen für ihre Sicherheit.

Zum Ride of Silence waren am 15. Mai 2019 weltweit Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Straße, um getöteten und verletzten Radfahrerinnen und Radfahrern zu gedenken und für ihre Sicherheit zu protestieren. In Berlin rief der ADFC zu der stillen Fahrt in Weiß auf. Mehr als 700 Menschen nahmen trotz ungünstlichen Wetters teil. Die Demonstration führte vorbei

an Orten, an denen in den vergangenen Jahren Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr getötet wurden. Die Stadt Berlin hat sich der »Vision Zero« verpflichtet: Alle sollen ankommen, niemand soll umkommen. Nach diesem Versprechen müsse endlich konsequent gehandelt werden, forderte ADFC-Vorstand Daniel Pepper in einer Zwischenkundgebung.

Abstand halten! Poolnudel-Demo

Am 28. April 2019 demonstrierte die ADFC-Stadtteilgruppe Tempelhof mit Poolnudeln für das Einhalten des vorgeschriebenen Überholabstandes und sichere Radwege.



© Norbert Michalke

Mindestens 1,5 Meter Abstand müssen Autofahrende beim Überholen von Radfahrenden halten. Befindet sich ein Kind auf dem Fahrrad, sind es sogar zwei Meter. In Berlin wird dieser Abstand in mehr als jedem zweiten Fall unterschritten (mehr dazu: radzeit.de/ueberholabstand-mut-zur-luecke). Auf viel befahrenen Straßen ohne

Radwege wird es besonders brenzlig für Radfahrende, zum Beispiel auf dem Tempelhofer Damm. Mit Poolnudeln auf dem Gepäckträger zeigte die ADFC-Stadtteilgruppe Tempelhof, wie viel Sicherheitsraum Radfahrerinnen und Radfahrern zu steht.

Lebensqualität statt Autofrust: Protestpicknick in der Katzbachstraße

Mit einem Protestpicknick demonstrierten am 12. Juni mehr als 100 Menschen dafür, dass die Katzbachstraße in Kreuzberg attraktiver und sicherer für Radfahrende und Gehende wird. »Die Katzbachstraße wirkt wie eine Stadtautobahn quer durch den Wohnkiez. Autos und Lkw rasen aus Tempelhof kommend bergab, Autokolonnen verstopfen die Straße. Die Menschen leiden unter Lärm und Abgasen. Kinder kommen nicht sicher zur Schule«, kritisierte Beate Mücke, stellvertretende Landesvorsitzende des ADFC. Die Radschutzstreifen auf viel genutzte Radverbindung sind zudem schmal und nicht sicher. Der ADFC rief deshalb gemeinsam mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie dem Netzwerk Fahrradfreundliches Friedrichshain-Kreuzberg zum Protestpicknick auf und forderte die



© ADFC Berlin

Ausweisung der Katzbachstraße als Fahrradstraße oder die Einrichtung sicherer Radverkehrsanlagen. Außerdem forderten die Teilnehmenden Tempo 30 rund um die Uhr und ein Durchfahrtsverbot für schwere Lkw.

Beratungstermin vereinbaren:
030 399 02 116



Foto: Paul Masukowitz

GUT GEPACKT AUF DIE SOMMERREISE

Wir haben nicht nur eine große Auswahl von Ortlieb-Taschen, sondern auch alle gängigen Ersatzteile dafür vorrätig.

Muskelkraft zu Strom – mit USB-Ladegeräten von Cinq, NC-17 oder Busch & Müller.

Unter www.velophil.berlin bequem nachschauen, welche Räder da sind mit unserer Online-Bestandsanzeige.

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

velophil. Sonne in den Speichen

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

Geöffnet:
Mo–Mi, Fr 12–19 Uhr
Do 8–20 Uhr
Sa 10–16 Uhr



www.velophil.berlin

PSD HerzFahrt am 18. August: Spendenradeln für Kinderherzen



Auch Lastenräder der ADFC »fLotte« fuhren auf der PSD HerzFahrt 2018 mit.

Termine

18. August: PSD HerzFahrt

ab 15 Uhr, Tempelhofer Feld
www.psd-herzfahrt.de

14. September: #aussteigen Fahrrad-Sternfahrt zur IAA (Frankfurt)

www.iaa-demo.de

20. September: Park(ing) Day

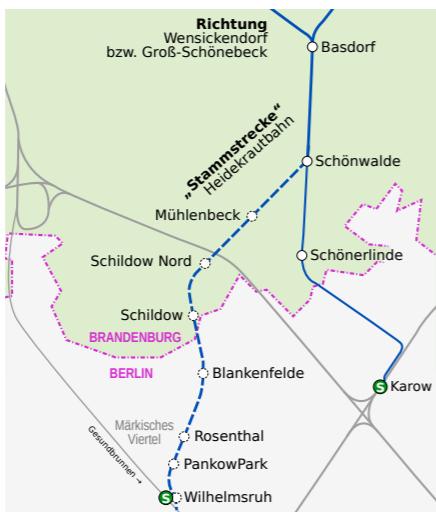
www.parking-day-berlin.de

21. September: ADFC Kreisfahrt

14 Uhr, Potsdamer Platz



Heidekrautbahn – aber richtig



Seit 1901 verbindet die Heidekrautbahn die Hauptstadt mit dem Niederbarnim. Auf einem Teil der ehemaligen Strecke betreibt die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) die RB27. Aufgrund der Berlin-Blockade und dem Beginn der innerdeutschen Teilung baute die DDR bereits 1950 die Umfahrungsstrecke nach Karow, die noch heute genutzt wird. Mit dem Mauerbau 1961 wurde der Start-Bahnhof Wilhelmsruh und der Gleisanschluss auf Westberliner Territorium stillgelegt. Nun soll die 14 km lange Stammstrecke über Mühlenbeck, Schildow und

Jedes Jahr bricht die PSD HerzFahrt neue Teilnehmer-Rekorde. Auch zur sechsten Ausgabe spendet die PSD Bank Berlin-Brandenburg für jede gefahrene Runde drei Euro ans Deutsche Herzzentrum Berlin (DHZB), um die medizinische Versorgung von Kindern mit angeborem Herzfehler zu verbessern. Das Charity-Event für die ganze Familie startet um 15 Uhr auf dem Tempelhofer Feld. Neben einem Bühnenprogramm gibt es leckeres Essen. Fahrräder können vor Ort kostenlos geliehen werden. Weitersagen und mitradeln! Infos und Anmeldung unter www.psd-herzfahrt.de.

Öffentlichen Raum umparken: Park(ing) Day am 20. September



2018 nahm der ADFC Berlin gleich mit mehreren Aktionen am Park(ing) Day teil, hier in der Akazienstraße in Schöneberg.

Blankenfelde für 20 Mio. Euro wieder in Betrieb genommen werden (siehe Abbildung). Im Januar dieses Jahres hatten Berlin, Brandenburg und die NEB eine entsprechende Planungsvereinbarung unterzeichnet. Bereits 2023 sollen die Züge im Stundentakt mit 80 km/h über die Stammstrecke bis nach Wilhelmsruh fahren. Der Bahnhof »Wilhelmsruher Damm/Rosenthal« wird dann auch das Märkischen Viertel mit seinen rund 40.000 Einwohner*innen erschließen. Der ADFC begrüßt das Vorhaben ausdrücklich. Bei der Wiederinbetriebnahme der Strecke werden allerdings Querungsmöglichkeiten, die sich in den letzten 70 Jahren teilweise inoffiziell etabliert haben, entfallen oder durch Bahnübergänge ersetzt. Abschnittsweise ist auch der Berliner Mauerradweg betroffen. Der ADFC befürchtet, dass zu wenige oder mit typischen Drängelgittern versehende Bahnübergänge entstehen. In Zusammenarbeit mit dem BUND, Changing Cities, FUSS e.V. und VCD hat der ADFC eine Stellungnahme erarbeitet, die auf mögliche Probleme rechtzeitig aufmerksam macht.

Infos unter www.parking-day-berlin.de.

fach ein Ort zum Entspannen. Mit einem breiten Bündnis ruft auch der ADFC in Berlin erneut zum Park(ing) Day auf. Neben einigen größeren Aktionen sind alle Bürger*innen herzlich eingeladen, einen Parkplatz vor ihrer Tür für einen Tag umzugestalten.

Infos unter www.parking-day-berlin.de.



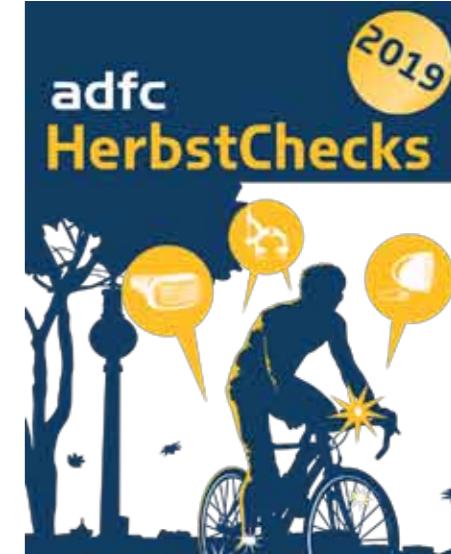
Cornelia Hain

Rechtsanwältin seit 1989

- Arbeitsrecht
- Erbrecht
- Familienrecht
- Lebenspartnerschaftsrecht
- Verkehrsrecht

Nassauische Straße 30
10717 Berlin-Wilmersdorf
U7 + U9 Berliner Straße

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



Sichtbar und sicher auch in der dunklen Jahreszeit

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads. Wir reparieren Licht und Bremsen. Fehlt etwas? Wir bauen es an! Wir beraten Sie, wie Sie beim Radfahren besser zu sehen sind und sicher durch den Verkehr kommen. Wir codieren auf Wunsch Ihr Rad, um es vor Diebstahl zu schützen. Das Angebot ist für Sie kostenfrei.

**Samstag
7. September**

**Samstag
14. September**

**Samstag
28. September**

**Samstag
12. Oktober**

Standorte und weitere Infos demnächst unter: www.adfc-berlin.de

Eine Maßnahme des
adfc Berlin

Gefördert durch
be:m Berlin
Wirtschaftsförderung Berlin

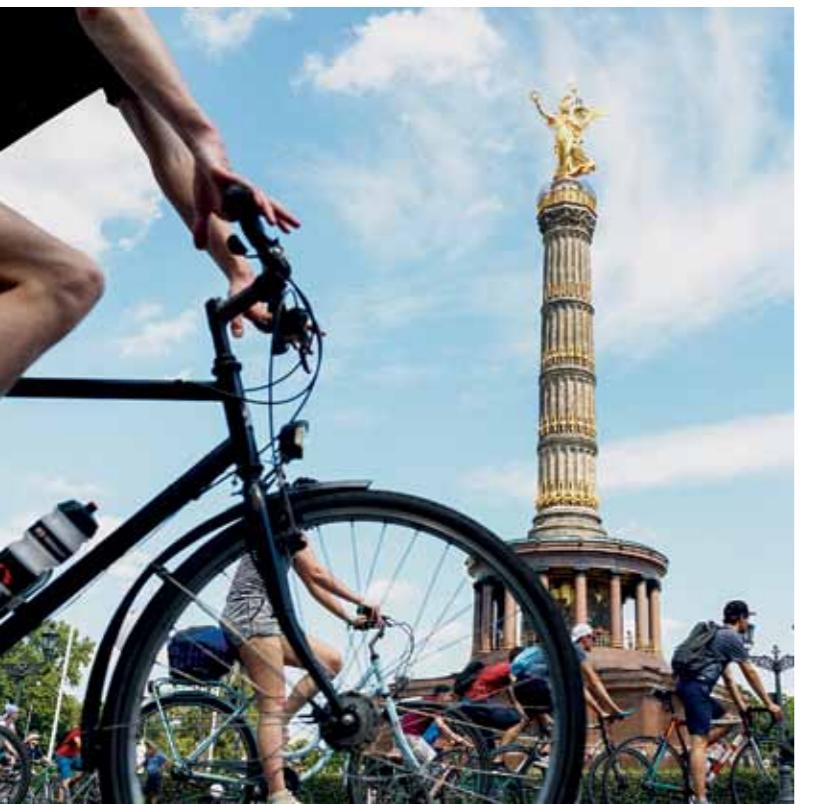


ADFC Sternfahrt: Berlin will

**#MEHRPLATZ
FÜR SRAD**

Unter dem Motto »Mehr Platz fürs Rad!« nahmen am 2. Juli rund 90.000 Menschen auf der Fahrradsternfahrt des ADFC Berlin teil. Auf 19 Routen radelten sie zum Brandenburger Tor und forderten breite Radwege, sichere Kreuzungen und mehr Fahrradabstellplätze.

Die riesige Beteiligung an der Sternfahrt ist ein deutliches Signal an Politik und Verwaltung: Die Menschen wünschen sich ein fahrradfreundliches, lebenswertes Berlin statt einer Stau-Hauptstadt« sagte ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel und forderte: »Um die Klimaziele zu erreichen, die Luftqualität zu verbessern und die Zahl der Verkehrsstößen endlich zu reduzieren, muss der Umbau der Straßen für mehr Platz für den Radverkehr jetzt höchste Priorität haben!« Die Berliner Sternfahrt stand in diesem Jahr ganz im Zeichen der bundesweiten ADFC-Kampagne »Mehr Platz fürs Rad!«, unter der zahlreiche Aktionen in ganz Deutschland organisiert werden. Erneut nahmen auch tausende Menschen an der Kinder-Sternfahrt teil und radelten in familienfreundlichem Tempo von der Jannowitzbrücke zum Großen Stern. Großer Dank gilt wie immer den vielen ehrenamtlichen Organisator*innen und Ordner*innen sowie den Helfer*innen von ASB, DRK, Feuerwehr und Polizei.



»Es beflügelt über den Sport hinaus«

Schnelle Bikes, rauer Asphalt, harte Bälle: Der Nischensport Bike Polo gewinnt immer mehr an Beliebtheit. Wer mitspielen will, sollte sein Rad perfekt beherrschen und keine Angst vor Kratzern am Rahmen oder Schienbein haben. LARA ECKSTEIN hat ein Bike-Polo-Turnier besucht und mit einer der Organisatorinnen darüber gesprochen, was ihre ungewöhnliche Sportart mit Feminismus zu tun hat und mit dem Fahrradalltag in Berlin.



© Moritz Steiger

Gitti la Mar (40) lebt seit 15 Jahren in Berlin und spielt seit acht Jahren Bike Polo. Sie dokumentiert die deutsche Bike-Polo-Szene mit ihren Fotos, die sich auch online auf Flickr finden: www.flickr.com/photos/26911113@N04/

Durch die kalte, graue Aprilluft klingen Jubelrufe über den Sportplatz in Friedrichsfelde und das klackende Geräusch von Poloschlägern, die Beifall klatschend auf den Boden geschlagen werden. Rund 20 Frauen haben sich hier mit ihren Fahrrädern versammelt. Einige sind extra aus Weißrussland, England oder der Schweiz angereist zum Bike-Polo-Turnier für Frauen, Trans- und Non-Binary-Personen. Gespielt wird immer drei gegen drei, in wechselnden Teams nach dem Motto »alle mal mit und gegen alle«. Gitti la Mar ist eine der Organisatorinnen von diesem europaweiten Turnier, das am 13. und 14. April in Berlin stattfand.

Wie bist du zum Bike Polo gekommen?

Ein Freund von mir war früher Fahrradkurier und durch die Kurier-Szene ist Bike Polo ja wiederentdeckt worden, 1996 in Seattle. Es gab Bike Polo schon mal als olympische Nebendisziplin, damals wurde es aber noch auf Rasen gespielt. Ab 1996 wurde es dann auf Asphalt gespielt. Ich bin damit 2006 das erste Mal in Berührung gekommen. Da gab es eine kleine Kiez-Meisterschaft in Berlin. Danach bin ich öfter mal zu den Spielen gegangen und habe sie mir angeguckt. 2010 gab es dann die Weltmeisterschaft im Bike Polo in Berlin Weißensee. Da habe ich drei Tage komplett verbracht und danach gedacht: Ich muss jetzt unbedingt anfangen zu spielen! Also habe ich mir ein Rennrad gekauft und losgelegt. Seitdem ist Bike Polo der Sport, der mich am längsten »festhält«. Ich spiele jetzt acht Jahre und kann immer noch Neues dazulernen und mein Rad noch besser beherrschen.

Bist du denn vorher schon viel Fahrrad gefahren?

Ich hatte noch nie ein Auto und fahre, seitdem ich denken kann, nur Fahrrad. Das Schöne am Bike Polo ist, dass es viele Dinge miteinander vereint: das ist akrobatisch, das ist Geschwindigkeit, das ist aber auch Kontakt mit anderen Leuten, es ist ja ein Team-sport. Und es ist schon abgefahren, was man auf einem Bike alles machen kann.

Welche Regeln gibt es beim Bike Polo?

Regulär wird gespielt drei gegen drei. Es wird gemischt gespielt, das heißt, alle Geschlechter spielen zusammen. Und ich persönlich finde es interessant, wenn alle mal alle Positionen spielen, also im Tor, im Angriff, in der Mitte. Dann können sich alle im Team die Kraft besser einteilen und auch mal den Spielmodus wechseln – aber das ist jetzt schon Taktik. Im Turnier wird gespielt, bis fünf Tore gefallen oder 10 Minuten abgelaufen sind.



Erlaubt ist: Rad an Rad, Schläger an Schläger und Person an Person. Schläger vors Vorderrad ist also ein Foul. Und jemanden attackieren, der den Ball nicht hat, ist auch ein Foul. Als ich angefangen habe, gab es quasi gar keine Regeln. Mittlerweile professionalisiert sich das und es gibt einen ganzen Ordner voller Regeln. Bei einem schlimmen Foul muss man beispielsweise 20 Sekunden aus dem Spiel raus. Meistens wird aber Vorteil gepfiffen. Das heißt, ein Team darf angreifen und wenn es den Ball verliert, bekommt es ihn trotzdem wieder. Die anderen dürfen also in dem Moment keinen Rebound (Gegenangriff, Anm. d. Red.) starten.



Foto: Gitti la Mar

Was trägt ihr als Schutzausrüstung?

Das ist unterschiedlich. Bei Turnieren müssen mittlerweile alle einen Helm tragen. Ich habe einen Helm mit Gesichtsschutz, also Visier. Als ich das neulich mal nicht aufhatte, hatte ich gleich einen Schnitt in der Lippe. Dann gibt es Ellenbogenschützer und Knie-schützer und vor allem Handschuhe. Die sind auch für den Grip am Schläger wichtig. Es gibt aber Leute, die spielen wahnsinns-schnell, auf einem super Niveau und tragen nur Handschuhe. Es gibt auch Stürze, aber die Leute tun sich meistens nichts. Es ist wie Eishockey auf Rädern.

Wie alt sind Menschen, die Bike Polo spielen?

Das geht so von 18 bis 50. Wir hatten mal einen 13-Jährigen dabei und ich habe auch schon mal einen 64-Jährigen spielen sehen. Ich finde es sehr schön, dass es so durchmischt ist, denn dadurch komme ich mit sehr unterschiedlichen Menschen in Kontakt. Der Sport verbindet eben.



Wie viele Menschen in Deutschland spielen Bike Polo und wie seid ihr miteinander in Kontakt?

Ich würde sagen, in Deutschland sind es so 200 bis 300 Leute, wobei die Szene auf jeden Fall wächst. Wir kennen uns eigentlich alle und organisieren uns über Facebook. In Berlin sind wir so 25 Leute, die regelmäßig dabei sind, mittlerweile auch acht Frauen.

Ist es etwas Besonderes, dass acht Frauen dabei sind?

Es gab auch Zeiten, da war ich die einzige Frau, oder wir waren nur zu zweit oder zu dritt. Gerade versuche ich, ein Training extra für Frauen, Trans- und Non-Binary-Personen zu organisieren. Ich hoffe, dadurch noch mehr Frauen zu diesem Sport zu bringen. Anfangs standen die Frauen beim Bike Polo immer nur im Tor. Es gab dann eine Wahnsinnsdiskussion darüber in den USA, auf Blogs und so, dass die Frauen nicht immer nur im Tor stehen sollen. Das hat sich auf jeden Fall schon verändert. Jetzt haben wir seit sieben Jahren ein eigenes europaweites Bike-Polo-Turnier nur für Frauen, das immer hier in Berlin stattfindet. So lernen wir uns untereinander kennen und spielen immer besser.

Würdest du sagen, Bike Polo kann als Empowerment dienen, speziell für Frauen?

Auf jeden Fall. Du brauchst auf dem Spielfeld einfach Selbstvertrauen. Und dann merkst du auch, was du dir sonst alles zutrauen

kannst. Es befügt also weiter, über den Sport hinaus, zu anderen Sachen, die du dir vielleicht vorher nicht zugetraut hast. Wer als Frau Bike Polo spielt, bricht automatisch mit Geschlechter-Klischees. Mir ist es sehr wichtig, dass auch kleine Frauen wie ich öffentlich auftreten und sagen, dass sie Bike Polo spielen, damit mehr Leuten klar wird, dass das nicht nur ein Sport für große, muskulöse Typen ist.

Auch dass wir miteinander in Kontakt sind und dass alle Geschlechter zusammen spielen, finde ich einfach ein cooles Konzept von Gesellschaft.

Ihr als Berliner Bike-Polo-Community richtete jeden Sommer ein Turnier hier in Berlin auf dem Tempelhofer Feld aus.

Ja, das »Berlin Mixed« ist das weltweit größte gemischte Bike-Polo-Turnier und findet dieses Jahr zum sechsten Mal auf dem Tempelhofer Feld statt. Das Besondere an diesem Turnier ist, dass in jedem Team eine Frau sein muss. Sonst ist es oft so, dass bei Turnieren immer die gleichen Leute gewinnen, das ist dann nicht so interessant. Es kommen Leute aus der ganzen Welt, das ist eine super Atmosphäre. Bike Polo ist auch ein super Sport zum Zusehen, da bleiben immer alle Generationen stehen und sind fasziniert. Viele kommen zu unserem Training, weil sie das Turnier gesehen haben.

Fährst Du anders Fahrrad in Berlin, seitdem Du Bike Polo spielst

- schneller oder sicherer?

Klar, ich beherrsche mein Rad zu 100 Prozent. Das gibt viel Sicherheit. Auf dem Spielfeld habe ich ja in einer Hand den Schläger, fahre also einhändig und trotzdem wahnsinnig schnell. Mein Hinterrad hebt manchmal ab und ich bremse mit einer Hand. Ich muss auf dem Spielfeld immer den Überblick haben. Deshalb sehe ich schon vorher, wer sich wo hinbewegt – und das ist ziemlich wichtig, um in Berlin mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Was stört Dich besonders beim Radfahren in Berlin?

Ich fahre jeden Tag in Berlin Fahrrad, bei jedem Wetter. Und ich habe jeden Tag bestimmt fünf oder sechs Situationen, in denen ich über den Haufen gefahren werde, wenn ich nicht vorausschauend fahre. Mich ärgert sehr, dass kaum jemand die vorgeschriebenen 1,5 Meter Abstand beim Überholen einhält. Manchmal kriege ich einen halben Herzinfarkt, weil mich Leute mit zehn Zentimeter Abstand in wirklich brenzlichen Situationen überholen.

Redet ihr als Bike-Polo-Sportler*innen über politische Ansätze für besseres Fahrradfahren in Berlin?

Ich habe mich beim Volksentscheid Fahrrad engagiert, weil ich will, dass Berlin sich verändert. Ich hätte gerne eine Innenstadt, in der es nur noch Radfahrende und Fußgänger*innen gibt, und vielleicht noch ein paar Taxis und ÖPNV. Ich bin der Meinung: In Berlin braucht man kein Auto. Für mich ist es auf jeden Fall politisch, Fahrrad zu fahren. Das ist ein direkter Beitrag zu mehr Lebensqualität in der Stadt.

Ich fliege auch nicht mehr, weil ich denke, alle müssen bei sich selbst anfangen. Ich versuche eben, so nachhaltig zu leben, wie das in einer Stadt möglich ist. Ich kann absolut nicht nachvollziehen, wie Eltern ihren Kindern vormachen, dass man nur mit dem Auto Dinge erledigen könne.

Es wird von der Politik auch einfach so akzeptiert, dass es Verkehrstote gibt. Die Straßenverkehrsordnung ist doch total überholt. Das Radgesetz ist ein Schritt in die richtige Richtung. Wenn die Fahrrad-Lobby mehr und die Auto-Lobby weniger Einfluss bekommt, gibt es auch eine andere Politik. Insofern ist es für mich wichtig, sich politisch zu engagieren.

Eine letzte Frage: Wie viele Fahrräder besitzt du eigentlich?

Das ist immer ein Problem (lacht). Die Wohnung ist zu klein und die Fahrräder sind zu viele. Ich habe zwei Damen-Rennräder, ich liebe Rennräder. Ich habe ein Herren-Rennrad, ein Bike-Polo-Rad und im Keller habe ich diverse Räder als Ersatzteilager. Ich



Fotos: © Gitta Mar

will immer mal wieder welche verkaufen, aber ich kann nicht, ich hänge sehr an diesen Rädern.

Ich schraube da auch selbst dran herum. Es gehört für mich dazu, dass ich mein Fahrrad komplett auseinandernehmen kann. Und wenn ich mein Rad komplett verstehe, kann ich Sachen einstellen, wie ich gerne möchte. An Fahrrädern herumzuschrauben ist für mich auch ein bisschen wie Meditation.

Kontakt und Termine unter:

<https://www.facebook.com/berlinbikepolo/>

Anzeigen

RAD-SPANNEREI.de/blog/

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

Fahrrad.Frank

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

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

285 99 750 Öffnungszeiten (Winter):
285 99 751 Mo-Fr 09-19°
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 09-17°

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS (incl. div. Moultons!)
u.a. ein faltbares kippstabiles Dreirad
für normale Sitzposition
sowie LEICHTBAUVELOS
& (fast) ALLES ANDERE RUND UM'S VELO
u.a. VELOVERMIETUNG (incl. Wochenende), u.v.a.m.
Goethestrasse 79, D-10623 Berlin (Charlottenburg)
Phon: (030) 31 80 60-10 (Fax:-20)
christoph.beck@fahrrad-direktor.de
www.fahrrad-direktor.de (<- u.a. Öffnungszeiten!)



Täglicher Wahnsinn: über 46.000 Autos und Lkw wälzen den Tempelhofer Damm entlang. Radfahrende müssen sehen, wo sie bleiben.

Zwischen Stückwerk und Hoffnung

Wer in Berlin mit dem Rad unterwegs ist und sich über schlechte oder gar fehlende Radwege ärgert, fragt sich selten, in welchem Bezirk er unterwegs ist. Das aber – so zeigt es die langjährige Erfahrung des ADFC – ist entscheidend. Denn die Berliner Bezirke spielen eine entscheidende Rolle bei der Planung, Sanierung oder Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen. Die radzeit macht deshalb eine Tour durch alle 12 Bezirke und stoppt dieses Mal in Tempelhof-Schöneberg. VON PHILIPP POLL.

Würde man diese Kreuzung endlich anpassen, wäre die ganze Route durchgehend befahrbar«, ereifert sich Tilo Schütz, »und hier ist der Behörde klar, was geschehen muss! Es ist eine überschaubare Maßnahme, ein begrenzter Aufwand, aber wie wir sehen, ist in den letzten fünf Jahren noch immer nichts passiert.« Eigentlich ist der Stadtplaner, der sich seit Jahren beim BUND ehrenamtlich für ein radfahrendes Berlin einsetzt, ein ausgeglichener Mensch, aber in solchen Fällen gerät er in Wallung.

Die Rede ist von der Kreuzung Winterfeldt- Ecke Potsdamer Straße, Teil der einzigen einigermaßen autofreien Ost-West-Verbindung in Schöneberg.

Dass es im Bezirk beim Radverkehr nicht recht vorangeht, ist auch der Eindruck von Gisela Meiners-Michalke, die die ADFC-Stadtteilgruppe in Tempelhof leitet. »In unserem Bezirk hat der Radverkehr in den letzten Jahrzehnten nur eine untergeordnete

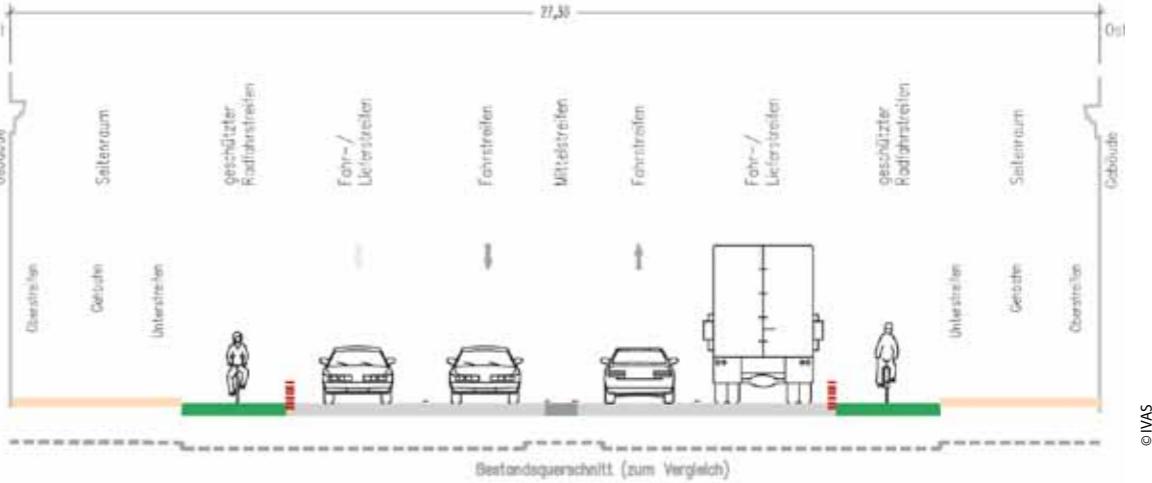
Rolle gespielt«, sagt sie. »Die Geschwindigkeit beim Umsetzen von Radverkehrsmaßnahmen ist seit Jahrzehnten sehr gering und hat sich in der letzten Legislaturperiode noch verlangsamt.«

Markus Kollar vom ADFC Schöneberg sieht das ähnlich: »Mittlerweile ist mehr als die Hälfte der aktuellen Legislatur um. Wir Verbände haben eine umfangreiche Mängelliste mit Vorschlägen zur Priorisierung erstellt, die seit mehr als drei Jahren auf dem Tisch der Bezirksstadträtin liegt. Bislang sind die Erfolge spärlich.«

Schlechtes Image bei der Sicherheit

Negative Schlagzeilen erntete der Bezirk im Januar 2018 nach dem tödlichen Unfall einer Radfahrerin am Kaiser-Wilhelm-Platz. Hier kommen Radfahrende, die die Kreuzung überqueren wollen, regelmäßig in Konflikt mit dem Autostrom, der rechts zum Kleistpark abbiegt. ADFC und Changing Cities forderten, endlich einen sichtbaren breiten Radfahrstreifen einzurichten. Die Bezirks-

Abb. 1: Das Ingenieurbüro IVAS hat für die Machbarkeitsstudie T-Damm drei Varianten erstellt. Bei diesem Entwurf müssten keine langwierigen Tiefbauarbeiten erfolgen, nur der Auto-Parkstreifen würde entfallen. Der Bezirk plant eine öffentliche Vorstellung der Machbarkeitsstudie Ende August.



verordnetenversammlung (BVV) hatte bereits ein halbes Jahr zuvor vom Bezirksamt eine sichere Lösung eingefordert. Die für den Verkehr zuständige Bezirksstadträtin Christiane Heiß (Grüne) verwies auf die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und die Verkehrslenkung Berlin (VLB), die die Anordnungen für Hauptstraßen treffen. Der öffentliche Druck der Verbände und der Presse sorgte schließlich dafür, dass sich die üblicherweise Monate dauernden Abstimmungsprozesse auf wenige Wochen verkürzten. Der Radfahrstreifen wurde auf zwei Meter verbreitert und rot markiert. Eine Spur für Autos entfiel. Prompt nutzten Autofahrer den Radfahrstreifen zum Abbiegen. Nach weiteren Schlagzeilen und Kritik in den sozialen Medien, brauchten VLB und Bezirk weitere Monate zum Aufdübeln sogenannter »Leit-Boys«, die nun den Radfahrstreifen gegen illegale Mitbenutzung durch Autofahrende absichern.

Klein-Klein

Wer die bezirkliche Liste der Fahrrad-Maßnahmen durchgeht – der umgesetzten wie der noch in Planung befindlichen –, findet dort zahlreiche Kleinstmaßnahmen: eine Querungsstelle hier, eine Asphaltierung dort, hier ein kurzer Zwei-Richtungs-Abschnitt in einer Grünfläche, da die Sanierung von ein paar hundert Metern Radweg. Die bezirklichen Tiefbauer arbeiten sich dabei an den Nebenrouten 1, 7 und 11 ab. In den Jahren 2013/2014 hatten ADFC und BUND als Vertreter im FahrRat mit dem Bezirksamt eine Radverkehrsstrategie und ein Nebenroutenkonzzept erarbeitet [1]. Fraglos führen die Kleinstmaßnahmen zu Verbesserungen für Radfahrende und doch ist es Stückwerk. Weil die drei fast fertiggestellten Routen nicht ausgeschildert wurden, bleiben diese Fortschritte praktisch unsichtbar.

Andere Maßnahmen wie die Radfahrstreifen auf der Manteufelstraße oder Monumentenbrücke haben den Makel, dass sie nur Teilschritte sind und noch keine lückenlose Radroute herstellen.

Über das zähe Tempo bei der Umsetzung wundern sich die Verbände längst nicht mehr. Es ist bekannt, dass die derzeitigen Personalressourcen im Bezirk nicht ausreichen, um den Instandhaltungsstau und den Ausbau der Nebenrouten gleichzeitig zu wuppen, von der im Mobilitätsgesetz geforderten Verkehrswende gar nicht zu reden. »Der Bezirk schafft es nicht einmal, die offenen Ingenieurstellen für den Radverkehr zu besetzen!«,

moniert Gisela Meiners-Michalke. »Deshalb haben wir Anfang Januar einen offenen Brief an die Bezirksbürgermeisterin Angelika Schöttler [2] geschrieben, die uns dann im Mai zu einem Treffen einlud. Fazit unsererseits: Engagement für diese Sache sieht anders aus.«

Bewegung am T-Damm

Dass im Bezirk Hopfen und Malz nicht verloren sind, zeigt das Beispiel Tempelhofer Damm, kurz T-Damm. Seit die Magistrale 1981 an die Stadtautobahn angeschlossen wurde, steigerte sich der Autoverkehr auf heute über 40.000, abschnittsweise sogar 46.000 Fahrzeuge am Tag. Der Anteil des Schwerlastverkehrs ist hoch. Die Stickoxidgrenzwerte werden regelmäßig überschritten.



ten, der Lärmpegel liegt tagsüber mit über 75 dB(A) deutlich über dem Grenzwert. Zwischen Alt-Tempelhof und Alt-Mariendorf gibt es keine Radverkehrsanlagen. Hinter vorgehaltener Hand sprechen Verwaltungsmitarbeiter auch von einer Opferstraße – einer Straße, die dem Kraftfahrzeugverkehr geopfert wurde. Damit will sich ein Bündnis aus Bürgerinnen und Bürgern, dem ADFC und dem Netzwerk Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg nicht mehr abfinden. Mit Aktionen und Demos machen sie auf die Missstände aufmerksam, zuletzt mit einer Pool-Nudel-Aktion im April. Und sie haben etwas erreicht.

Die Verkehrsstadträtin Heiß hat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, wie die Situation für Fußgänger und Radfahrende verbessert werden kann. In einer Beiratstagung sorgten Entwurfsvarianten des Ingenieurbüros IVAS (siehe Abb. 1) un-

längst für hitzige Debatten. Stadträtin Heiß spricht sich für eine etappenweise Einführung geschützter Radfahrstreifen aus (siehe Interview).

Eine weitergehende Variante, bei der zwei KFZ-Fahrspuren entfallen würden, ist von IVAS ebenfalls untersucht worden, würde aber grünes Licht von der Senatsverkehrsverwaltung benötigen. Denn, ob der Straßenzug weiterhin die Opferstraße B96 bleibt oder wieder eine attraktive Einkaufsstraße und Kiezzenrum wird, liegt in Verantwortung des Senats.

Links

- [1] Nebenroutenkonzzept Tempelhof-Schöneberg:
bit.ly/fahrrad-nebenrouten
- [2] Offener Brief an die Bezirksbürgermeisterin Schöttler (SPD):
bit.ly/offener-brief-tempelhof

Zu viel gespart

Christiane Heiß ist seit 2016 als Bezirksstadträtin in Tempelhof-Schöneberg unter anderem für die Verkehrsplanung, Falschparkerkontrollen und Straßenbau verantwortlich. Die diplomierte Landschaftsplanerin war zuvor im Umweltbundesamt und im Bundesumweltministerium tätig. Auf dem Weg zu ihrem Büro im Rathaus Tempelhof erhält PHILIPP POLL einen Eindruck, wie es im Bezirk steht. Nicht nur Radverkehrsanlagen sind marode und lückenhaft. Das Gebäude am Tempelhofer Damm ist der steingewordene Instandhaltungsstau – verschlissene Böden, Flickwerk überall.

Frau Heiß, fahren Sie Fahrrad?

Ja – also ich fahre gern und täglich Fahrrad.

Und macht es Spaß, in Ihrem Bezirk radzufahren?

Unterschiedlich. Wenn's irgendwie geht, radle ich natürlich mehr über Nebenrouten als über den T-Damm, wo mein Büro ist.

Auf dem T-Damm lässt sich ja leider auch nicht gut radfahren.

Und leider gilt das gleichermaßen für die parallel verlaufende Boelckestraße, die auch immer noch ohne Radverkehrsanlagen ist.

Ja, die Planung ist fertig, wie auch für die Schöneberger Straße, die für mich die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Rathäusern ist! Im Moment hängt die Umsetzung daran, dass die Wasserbetriebe erst Leitungen verlegen wollen, dann sind wir dran.

Ihr Bezirk Tempelhof-Schöneberg hat den Ruf, dass hier besonders wenig für Radfahrende getan wird. Was tun Sie, um den Radverkehr zu fördern?

Also nach den Daten, die ich habe, stimmt das nicht. Von derzeit rund 300 Radverkehrsprojekten, die die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) in Berlin fördert, sind bei uns 21 mit rund 4,7 Mio. Euro unter bezirklicher Leitung. Hinzu kommen ca. 2,5 Mio. Euro aus anderen Fördertöpfen für weitere sieben Radprojekte, z. B.

die Bahnhofsstraße in Lichtenrade. Unter Federführung von SenUVK erfolgen weitere neun Radverkehrsprojekte im Bezirk. 28 plus 9 parallele Projekte trotz zwei offener Radingenieurstellen scheinen mir besser als der Ruf und sind eine steile Zunahme im Vergleich zu 2016. Was fehlt, ist ein Gesamtüberblick. Den baut die InfraVelo gerade auf. Tatsächlich könnte die Umsetzung schneller gehen, das wünsche ich mir auch. Aber dazu müssen wir die Verfahren und auch das allgemeine Zuständigkeitsgesetz (AZG) ändern.

Die Prüfprozesse innerhalb der Verwaltung sind derzeit ungeeignet, schnelle Ergebnisse zu erzielen. Sie folgen noch der alten Logik, möglichst wenig Geld auszugeben.

Leider haben wir aber auch ganz neuartige Probleme. Nehmen wir als Beispiel die Sanierung des bestehenden Radweges am nördlichen Tempelhofer Damm: Vor einem Jahr haben wir der Tiefbaufirma den Auftrag erteilt und wie wir sehen, haben die bis heute noch nicht einmal angefangen.

In dieser Argumentation klingen Sie jetzt ein bisschen wie Ihre Vorgänger. Woher wissen wir jetzt, dass Sie es ernst meinen?

Das können Sie nicht wissen, da bitte ich um Vertrauen. Bei mir ist die Verkehrswende Chefinsache. Ich setze mich für einzelne Pilotprojekte auch persönlich ein, dazu gehört auch das T-Damm-Projekt.



© Karen Eva Noetzel

Christiane Heiß (Grüne) ist seit 2016 Bezirksstadträtin für Bürgerdienste, Ordnungsamt, Straßen- und Grünflächenamt in Tempelhof-Schöneberg



© Netzwerk Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg

Kurzfristige Lösung? Das Bündnis am T-Damm aus Bürgerinnen und Bürgern, dem Netzwerk Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg und ADFC hat visualisiert, wie sie sich eine kurzfristige, sichere Lösung für Radfahrende vorstellen.



Zusätzlich engagiere ich mich mit SenUVK bei der Prozessoptimierung von Radverkehrsprojekten und habe hierbei auch die Leitung eines Teilprojektes übernommen. Gemeinsam mit vier anderen Bezirken und der Koordinierungsstelle Radverkehr wollen wir die Zusammenarbeit der zuständigen Fachämter verbessern und beschleunigen. Denn Berlin hat – da sind wir uns völlig einig – viel zu viele verwaltungsinterne Abstimmungsschritte, bis tatsächlich eine Baumaßnahme möglich wird.

Was ich aber nicht mache – das machen andere kämpferischer – sind Verkehrsversuche, die mit relativer Sicherheit in Gerichtsprozessen enden. Wenn zu derselben Frage an anderer Stelle schon ein Rechtsstreit geführt wird, warte ich erstmal das Ergebnis ab. Doppelarbeit können wir uns nicht leisten, wenn überall Personal fehlt. Daher ist mir gute Vorbereitung von Anordnungen wichtig. Bei Grundsatzfragen führen wir auch Musterprozesse.

Uns scheint, die Mitarbeiter haben immer Sorge, verklagt zu werden.

Verwaltung muss rechtssicher arbeiten. Alles andere wäre Willkür. Und ein 13 Jahre währendes Gerichtsverfahren wie bei der Prinzregentenstraße, das prägt – insbesondere, wenn man sowieso immer zu viel auf dem Schreibtisch hat. Auch wenn das Ergebnis am Ende positiv für den Radverkehr war.

Gut, das war ein Präzedenzfall.

Ja. Und an dem orientieren wir uns jetzt. Noch hilfreicher ist, wenn SenUVK zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes (MobG) auch die angepassten Ausführungsvorschriften veröffentlicht und damit vorausschauend Rechtssicherheit auf Bezirksebene herstellt. Da wünsche ich mir mehr Unterstützung und mehr Standards, obwohl ich weiß, dass auch dort engagiert gearbeitet wird.

Unser Eindruck ist, dass es in der hiesigen Verwaltung ein ausgeprägtes Bedenkenträgertum gibt. Kleine Probleme werden so zu unüberwindbaren Hindernissen.

Also, es gibt in der Verwaltung sehr viele Details, die es zu beachten gilt. Verwaltung als Treiber von Innovationen ist kein Selbst-

läufer. Es gibt natürlich auch eine gewisse Risikoscheu. Das Mobilitätsgesetz ist tatsächlich neu undfordernd. Dass die Landesregierung ein bestimmtes gesamtstädtisches Ziel vor Augen hat und für die Umsetzung Zielvorgaben macht, das ist noch nicht verinnerlicht in der Verwaltungskultur. Sehen Sie, vorher ging es in allererster Linie darum, möglichst wenig Geld auszugeben. Es

»Die Parkraumbewirtschaftung ist der zentrale Hebel.«

galt an keiner Stelle der Erfolg oder gar Risikofreude bei Innovationen. Insofern lag der Neubau ziemlich brach und die Infrastruktur hat riesige Unterhaltsungsdefizite. Die Arbeit der

Verwaltung war darauf beschränkt, Verkehrssicherheit umzusetzen und Gefahren abzuwehren. Es braucht also auch einen Kulturwandel in der Verwaltung, da sind wir uns völlig einig.

Nur rund die Hälfte der Einbahnstraßen in Tempelhof und Schöneberg sind für den Radverkehr geöffnet. Die Verkehrsbehörden anderer Bezirke sind da deutlich progressiver. Das Mobilitätsgesetz fordert nun weitere Öffnungen ein. Woran hängt es in Ihrer Behörde?

Zunächst arbeiten alle Behörden mit denselben Rechtsgrundlagen. Insofern halte ich diese These für fragwürdig.

Inzwischen sind bei uns alle Einbahnstraßen geöffnet, die leicht zu öffnen waren. Die übrigen sind ziemlich schmal und mit parkenden Autos zugestellt, z. B. die Gustav-Müller-Straße oder Vorbergstraße. Ich musste also abwägen, ob ich die verbliebene halbe Personalstelle der Verkehrsbehörde mit den schwierigen Einbahnstraßen komplett auslaste oder ob wir uns zunächst auf die Parkraumbewirtschaftung (PRB) konzentrieren, die im Ordnungsamt gesteuert wird. Ich habe dann zugunsten der letzteren entschieden, denn wenn die PRB umgesetzt ist, können wir sehr viel zügiger mit den übrigen Einbahnstraßen vorankommen. Für mich ist die Parkraumbewirtschaftung der zentrale Hebel, um die Neuverteilung von Flächen voranzubringen.

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist auch eine langjährige ADFC-Forderung, um PKW-Verkehr und Falschparker zu



© ADFC Berlin

Im Januar 2018 wurde eine Radfahrerin am Kaiser-Wilhelm-Platz von einem abbiegenden Lkw getötet. ADFC und Changing Cities riefen zur Mahnwache auf. Der ADFC stellte ein Geisterrad auf. Erst durch den öffentlichen Druck der Verbände haben Bezirk und Senat reagiert und eine sicherere Lösung umgesetzt.

reduzieren. Wie weit sind Sie damit in Tempelhof-Schöneberg?

Wir sind gut dabei. Anfang April haben wir die neue Zone S5 (Nollendorfkiez/Bülowbogen) in Betrieb genommen. Insgesamt planen wir die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle Quartiere im S-Bahn-Ring, Friedenau sowie Tempelhof nördlich des Teltowkanals. Wir hatten dankenswerterweise Unterstützung von SenUVK im Bereich Luftgüte, denn die PRB ist ein wesentlicher Teil des Luftreinhalteplans. Das schließt auch den T-Damm mit ein, wo wir schon wegen des Verkehrsversuches mit den Untersuchungen weit vorangeschritten sind. Im Sommer erwarte ich die Ergebnisse der Verkehrszählung und die wirtschaftliche Analyse. Die brauchen wir für die Machbarkeitsstudie, denn ohne die könnten wir eine PRB nicht rechtssicher anordnen. Bei dem Kfz-Aufkommen in diesen Bereichen ist das aber nur eine Formalie.

Wann werden Sie alle Zonen eingerichtet haben?

Wir wollen Ende 2021 mit Tempelhof und den Bereichen innerhalb des S-Bahn-Rings fertig sein, aber vom Parkdruck her ist Friedenau mindestens genauso wichtig. Wir versuchen, das parallel hinzubekommen. Damit wir diese zusätzlichen Aufgaben bewältigen können, habe ich im Zuge der Haushaltsverhandlungen fünf Stellen beantragt – eine Koordinierungsstelle im Ordnungsamt für die Ausschreibungen, zwei im Bürgeramt für die Anwohnervignetten und zwei in der Straßenverkehrsbehörde für die Anordnung der Zonen und die Betriebsvignetten. Wenn wir diese Stellen jetzt ausschreiben und hoffentlich auch mit Per-

sonen besetzen können, dann schaffen wir das bis Ende 2021 auch.

Viele Radfahrer haben das Gefühl, dass das Ihnen unterstehende Ordnungsamt Falschparkern, die Radverkehrsanlagen blockieren, keine Knöllchen schreibt. Sind Radfahrende für Sie keine gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer?

Also dieses Gefühl teile ich überhaupt nicht, ebenso wenig die ungleiche Behandlung. Ich weiß, dass es hier ein paar sehr engagierte Bürger gibt, die gerne möchten, dass grundsätzlich immer abgeschleppt wird. Da gibt es unterschiedliche Einschätzungen, das stimmt. Auf der anderen Seite hat der Bezirk 400 km Straße und das Ordnungsamt mit 24 Außendienstlern in zwei Schichten auch im Berliner Vergleich wenig Personal. Neukölln hat z. B. 60! Das heißt, wir haben da noch erheblichen Nachholbedarf. Ich versuche, kurzfristige Verbesserungen durch kontinuierlichen Personalaufbau zu erreichen. Gleichzeitig rechne ich mit einer erheblichen Verbesserung der Parkdisziplin durch die mit der PRB einhergehenden Parkraumüberwachung.

Wahr ist aber auch, dass wir seit Oktober einen klaren Kontrollschwerpunkt auf die Freihaltung der Busspuren der Potsdamer Straße und Hauptstraße legen. Dieser Fokus ist begründet durch den Tempo-30-Versuch zur Luftreinhaltung. Hier gab es in 2019 bisher 764 Anzeigen und 156 Umsetzungen.

Heißt das, dass eigentlich nicht genug Personal da ist, um Falsch-

parker in der Breite zu kontrollieren und dass die Radfahrstreifen noch kürzer kommen?

Ja und Nein. Es gibt immer wieder Schwerpunktaktionen an Radstreifen gemeinsam mit der Polizei, wie zuletzt Anfang Juni. In der Fläche setze ich auf mehr Disziplin durch Parkraumbewirtschaftung und freie Busspuren kommen auch dem Radverkehr zugute.

Wenn die Personaldecke so dünn ist, warum schreiben Sie nicht weitere Stellen aus?

Das tun wir ja. Ich habe acht neue Stellen für den Außendienst des Ordnungsamts für 2020/21 angemeldet.

Acht? Da sind sie aber von der Neuköllner Personalstärke noch weit entfernt.

Das stimmt, aber das ist immerhin ein Plus von 30 Prozent. Mehr ist im Moment kaum möglich, denn wie eben geschildert, fehlt Personal auch woanders.

Das Bezirksamt verjüngt sich gerade fühlbar. In einer großen Organisation wie der öffentlichen Verwaltung lässt sich das Personal nicht ohne weiteres verdoppeln – wenn der Markt dieses überhaupt ermöglichen würde. Der aktuelle Engpass sind Räume, aber auch die Ausbildung von Quereinstiegern. Ich hoffe schon, dass der Aufwuchs sich auch nach 2021 fortsetzt, aber man muss auch sehen, dass die Finanzierung dieser acht angemeldeten Stellen über das Programm »wachsende Stadt« von der Senatsfinanzverwaltung nicht vollständig abgedeckt ist, also der Bezirk aus seinem eigenen Etat investieren muss.

Aber die Personalstellen der Ordnungsämter finanzieren sich doch durch die Knöllchen praktisch selbst.

Die refinanzieren sich über die Kosten- und Leistungsrechnung mit einer Verzögerung von etwa zwei Jahren! Um Personal über die Planstellen zur wachsenden Stadt hinaus einzustellen, brauche ich grünes Licht von der Bezirksamtsleitung – das heißt von der Bürgermeisterin.

Und da gibt es Hindernisse?

Zum Glück unterstützt sie meine Vorschläge. Aber der Haushalt wird von der BVV beschlossen, die ihrerseits auch immer viele Wünsche hat.

An dieser Stelle würde ich hier gerne noch etwas hervorheben: In dieser Wahlperiode findet zum ersten Mal in relevanten Größenordnungen überhaupt wieder ein Stellenaufwuchs statt! Wir sind dabei, das Ruder in den Bezirken von Schrumpfen auf Wachstum zu drehen und man muss auch sehen: das Bezirksamt als Organisation muss sich dazu an vielen Stellen ebenfalls neu ausrichten.

Ist es auch der Personalknappheit zuzuschreiben, dass die Handjerystraße als Fahrradstraße nicht vorankommt? Oder ist es nicht doch der politische Wille, der fehlt?

Ja, die Handjerystraße ist wieder so ein Fall. Die Fahrradstraße ist jetzt zu 95 Prozent fertig. Was noch umzusetzen bleibt, ist die Anordnung und da ist es tatsächlich so, dass in meiner Straßenverkehrsbehörde zeitweise nur noch ein Drittel der Leute da ist –

und die sind in ihrem Tagesgeschäft komplett untergegangen.

Wo sind die anderen zwei Drittel?

Krank, im Ruhestand, unbesetzte Stellen. Sowohl Burn-out wie auch langfristige Überlastungserkrankungen zeigen, dass hier hoch engagierte Menschen zu lange zu viel gearbeitet haben: Rücken, Herz, Hörsturz – diese Geschichten.

Wie viele Mitarbeiter hat denn die Verkehrsbehörde?

Insgesamt sind es 17. Für die Daueranordnungen haben wir drei Teilzeitkräfte, von denen eine langfristig erkrankt ist und eine weitere zwei zusätzliche Aufgaben sowie die Vertretung der Fachbereichsleitung abdeckt.

Ich habe deswegen veranlasst, dass wir Fahrradstraßen nicht mehr selber prüfen, sondern komplett nach draußen vergeben. Als nächstes soll der zur Radialroute 1 gehörende Abschnitt Freiherr v. Stein-/Belziger-/Monumentenstraße untersucht werden.

Drei Teilzeitstellen in einer Anordnungsbehörde für einen Bezirk mit 340.000 Einwohnern – steht das im richtigen Verhältnis?

Nein, sicher nicht! Auch wenn diese drei Stellen nur für den Bereich Daueranordnungen gelten. Und bedenken Sie, dass Verkehrsprojekte auch Zuarbeit der unteren Verkehrsbehörde benötigen.

Das hört sich furchtbar an!

Ja. Insofern ist die Frage nach »Motivation« beim Radwegebau für mich nicht der kritische Punkt. Es geht darum, die Verwaltung wieder zu guter Arbeit zu befähigen. Im Fachbereich Straße sind von 25 Stellen 10 unbesetzt. Das sind fast 40 Prozent. Jetzt stellen Sie sich einfach mal Ihre eigene Arbeitsumgebung vor, wo plötzlich fast jede*r Zweite langfristig fehlt.

Für temporäre Personalengpässe gibt es doch Dienstleister, die übergangsweise Personal bereitstellen.

Für diese spezialisierten Behördenaufgaben eher nicht. Da müssen wir intern umorganisieren und strikte Prioritäten setzen. Also, was ich jetzt gerade vorbereite, ist Folgendes: Es gibt eine rasante Zunahme der politischen Anfragen, Beschwerden, Informationswünsche von Bürgern etc., die von den Ingenieuren im Moment mitbearbeitet werden. Dieses Paket will ich neu über ein Frontoffice/Backoffice organisieren, damit diese wichtigen, aber fürs Kerngeschäft doch eher belastenden Tätigkeiten nicht mehr von den Ingenieuren gemacht werden müssen.

Das ist sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung, aber es wird ja trotzdem mehr Personal benötigt.

Auf jeden Fall. Tempelhof-Schöneberg hat in den vergangenen Wahlperioden besonders gründlich gespart. Das rächt sich jetzt. Aber mehr Personal allein reicht eben nicht. Berlin hat nicht umsonst den Zukunftspakt Verwaltung beschlossen. Es geht um Personal, aber auch um weniger Doppelarbeit und insgesamt 26 Innovationen, die gesamtstädtisch umzusetzen sind.

Das klingt so, als wenn Sie als Arbeitgeberin deutlich an Attraktivität gewinnen müssen.

Das stimmt und da haben wir in meinem Bereich in letzter Zeit schon einiges geschafft. Es gibt nun eine klare Vereinbarung, wie



wir Menschen einarbeiten, wie wir sie unterstützen in ihrer Karriereplanung, bei Fortbildungsbedarf und wie wir insgesamt nicht nur mit Kuchen versuchen, eine Wohlfühlkultur zu schaffen, sondern auch sehr viel klarer auf individuelle Betreuung und Entwicklung eingehen.

Um am Ende robust und leistungsfähig zu sein, braucht diese Verwaltung Veränderungen an ganz vielen Stellen. Und das ist die politische Steuerungsaufgabe einer Stadträtin oder eines Stadtrates, diese Stellschrauben im Blick zu behalten und in die richtige Richtung zu drehen. Hier geht es nicht um kurzfristige Erfolge, sondern um einen längeren Reformprozess mit dem Ziel, die Verwaltung selbst zum Treiber von Innovationen zu machen.

Und das wollen Sie?

Ich schätze Verwaltung und ihre Stärken sehr und nur die Verwaltung kann die Verkehrswende umsetzen oder die Anpassung der Stadt an den Klimawandel. Dazu muss sie aber gestalten können, statt nur den Status Quo zu verwalten. Deshalb engagiere ich mich in der Führungskräfteentwicklung. Zum Beispiel arbeiten unsere Führungskräfte viel zu viel im »Feuerwehrmodus in der Krisenbewältigung« und führen viel zu wenig vorausschauend. Das liegt am Personalmangel, aber das bedeutet auch eine Kulturrevolution! Weniger kontrollieren, mehr delegieren, mehr Aufgabenmanagement, weniger persönliche Betreuung.

Ich kann nicht mit den alten Werkzeugen und den alten Verfahren immer nur den Druck auf die Mitarbeitenden erhöhen, um die Verkehrswende umzusetzen. Das hat keinen Sinn und keine Zukunft.

Wir sind der Meinung, dass es helfen wird, wenn die Ordnungsamtsmitarbeiter selbst auf dem Fahrrad unterwegs sind, um die Notwendigkeit von Falschparker-Kontrolle zu erkennen. Das Mobilitätsgesetz sieht Dienstfahrräder für OA-Mitarbeiter explizit vor. Wo steht Ihre Behörde bei diesem Thema?

Ich teile Ihre Einschätzung voll und ganz. Deshalb habe ich schon Anfang 2017 einen Entwurf für eine Dienstvereinbarung unserer Beschäftigtenvertretung und unserer Bezirksamtsleitung vorgelegt. Und obwohl wir uns da an anderen Bezirken und an der Senatsverwaltung orientiert haben, ist diese Vereinbarung bis heute in der Verhandlung. Und das bedaure ich wirklich sehr.

Wie kann das sein? Haben Sie da als Stadträtin keinen Hebel?

Ich bin mehrfach mit dem Personalrat und der Bürgermeisterin im Gespräch gewesen. Die spielen Ping-Pong mit der Bürgermeisterin. Ich kann im Ergebnis nur feststellen: über zwei Jahre Bearbeitungszeit für eine aus meiner Sicht gute Grundlage ist zu lang!

Wollen die Mitarbeiter nicht radfahren, oder wo ist das Problem?

Nein, das ist es nicht. Es gibt durchaus Interesse bei den Mitarbeitenden und das ist der Personalvertretung auch bekannt.

»Eine Ampelanlage umzubauen, bedeutet eine Verzögerung von 18 Monaten.«

Wenn man fragt, bekommt man zu hören, die Vorlage sei noch nicht gut genug. Aber das ist eben die Berliner Krankheit, dass man unglaublich lange einzelne

Punkte im Detail verhandelt, statt bei Innovationen diese offen zu lassen und zu sagen: Jetzt ist generell so viel geregelt, dass wir damit beginnen können und falls sich in der Praxis das eine oder andere als untauglich herausstellt, müssen wir eben nachbessern.

Der Tempelhofer und Mariendorfer Damm ist auch für Radfahrende eine wichtige Verbindung. Trotzdem gibt es kilometerlang keine Radverkehrsanlagen. Zahlreiche Radfahrende sind hier schon getötet worden. Verbände wie der ADFC und Anwohner haben Demos auf die Beine gestellt, um auf den Missstand aufmerksam zu machen. Warum geht es hier nicht voran?

Der T-Damm ist aktuell das wichtigste Verkehrsprojekt im Bezirk. Dass hier nichts vorangeht, weise ich wirklich zurück. Wir haben binnen eines Jahres die Bestandsanalyse erstellt. Wir haben ein Zielkonzept und erste Maßnahmen vorgeschlagen, mit den Bürgern gemeinsam Gestaltungsvarianten zu den Konfliktpunkten diskutiert und eine Vorzugsvariante entwickelt. Mit SenUVK sind wir nun dabei, die relativ schnell umsetzbaren Maßnahmen abzustimmen. Wem das nicht schnell genug geht, vergisst, dass es nicht nur BVV-Beschlüsse pro Radverkehr gibt, sondern auch solche, die sagen, die Leistungsfähigkeit der Straße muss erhalten bleiben, der Wirtschaftsverkehr muss beachtet werden, und so fort. Diese Zielkonflikte muss die Planung lösen oder zumindest minimieren.

Fakt ist auch, dass es in Berlin noch keine Blaupause für den Rückbau solcher Bundesstraßen gibt. Das Projekt T-Damm ist hinreichend wichtig und kompliziert, um berlinweit – und vielleicht darüber hinaus – Pilot für solch einen Umbau zu werden.

Wie werden Sie jetzt vorgehen?

Wir verstehen den Umbau als einen schrittweisen Prozess, der dort beginnt, wo Maßnahmen ohne bauliche Änderung und ohne Eingriffe in die Ampelschaltungen möglich sind. Denn während die Parkspur am T-Damm problemlos für Radstreifen genutzt werden kann, sind die Kreuzungen ein Flaschenhals. Links- und Rechtsabbiegespuren müssen alle entsprechend umorganisiert werden und das erfordert einen Eingriff in die Ampelanlagen, was eine erhebliche Verzögerung bedeutet. Deswegen haben wir uns mit der Leitliniengruppe an den kritischen Punkten auf Provisorien geeinigt. So können wir ohne Eingriff in die Knoten schon Teilabschnitte einer geschützten Radspur umsetzen und diese aufwändigeren Abschnitte mitplanen und dann praktisch nachziehen.

Das heißt, dort wo jetzt die Parkspur ist, wird es dann einen Radfahrstreifen geben und im Kreuzungsbereich gibt's erstmal keinen?

Es soll Stellen mit provisorischer Markierung geben – ja. Das ist ein Kompromiss, damit wir möglichst bald erste Maßnahmen für die Radfahrenden verwirklichen können. Ziel ist aber, dass es einen durchgehenden, geschützten Radfahrstreifen gibt. Ich befahre ja häufig den T-Damm und teile die Analyse, dass das nicht schön ist, auch nicht für eine erwachsene, erfahrene Fahrradfahrerin. Aber wir sollten uns nicht von prüfintensiven Punkten insgesamt blockieren lassen.

Dann wollen Sie ausgerechnet an den Kreuzungen die Radfahrer wieder in den Autoverkehr leiten?

Ich kann nur wiederholen: In dem Moment, wo wir eine Ampelanlage anfassen, kommt es zu einer Verzögerung von 18 Monaten und das wollen wir nicht. Insofern müssen wir diese Restriktion in der Umsetzungsplanung berücksichtigen. Langfristig gibt es den Wunschzustand mit nur einer Autospur pro Richtung, Lieferzonen, breiten Radfahrstreifen und begrünten Gehwegen. Aber es soll auch einen Zwischenstand geben mit vier Fahrspuren und durchgehenden geschützten Radfahrspuren inklusive der Knoten, der in zwei bis drei Jahren umsetzbar ist. Die perspektivisch spannenden Fragen über die Radverkehrsanlagen hinaus lauten: Wie stellen wir uns die Leistungsfähigkeit dieses Straßenraumes in zehn Jahren vor? Was wollen wir für die Attraktivität als Geschäftsstraße schaffen und wie ernst nehmen wir die Barrierefreiheit? Aber, was ich mich immer frage, ist – jeder akzeptiert sofort, dass die Schulbauoffensive 15 Jahre dauert und bei der Verkehrsinfrastruktur soll alles innerhalb von fünf Jahren passieren. Das ist unrealistisch.

Es gibt einfach Projekte, die liegen schon 15 Jahre und die Leute sind inzwischen einfach genervt, dass noch immer nichts passiert. Deshalb das Volksbegehren, deshalb das Mobilitätsgesetz.

Also den Nerv kann ich verstehen, die Nervosität auch, aber die Erwartung muss man ein bisschen anpassen. Wie gesagt: Ich habe hier über 7 Mio. € in 28 bezirklichen Radverkehrsprojekten zu verbauen. Plus die 9 Projekte der Senatsverwaltung. In Berlin insgesamt sind es um die 300 Projekte: Voruntersuchungen, Planungen, usw. und das kommt dann beizeiten auch auf die Straße.

Frau Heiß, wir danken für das Gespräch.



© ADFC Berlin

Auch bei den Yorckbrücken – die allesamt auf Schönberger Gebiet liegen – gab es langwierige Abstimmungsprozesse zwischen Bezirk, Senat und Bahn und jahrelang keinen sichtbaren Fortschritt. Nun wurde Ende Juni endlich die sanierte »Brücke 17« wieder eingehängt und dem Fuß- und Radverkehr übergeben. Die Brücke 14 soll in Kürze folgen. Hingegen wird nun Brücke 10 saniert, die vor fünf Jahren nach Protest des ADFC kurzfristig als Verbindung zwischen Gleisdreieckpark und Flaschenhals ertüchtigt worden war. Radfahrende auf dem Berlin-Leipzig-Radweg müssen derweil einen kleinen Umweg fahren – hoffentlich nicht für die nächsten fünf Jahre.



Innenstadt in Neuruppin: »Im Grunde sind alle dafür«, sagt der Beeskower Bürgermeister Frank Steffen über weniger Autos in den Innenstädten. Die Umsetzung könnte trotzdem schwierig sein.

Weniger Autos und mehr Platz fürs Rad in Brandenburgs historischen Stadt kernen

Brandenburger Kommunen setzen vermehrt auf autofreie Innenstädte. Im Gespräch erklärt Frank Steffen, Vorsitzender der AG Historische Stadtkerne und Bürgermeister der Stadt Beeskow, warum zunehmender Fahrzeugverkehr zu einer Belastung der historischen Stadtkerne wird, welche Rolle das Rad bei einer autofreien Altstadt spielt und was für ihn der Schlüssel zum Erfolg ist. Das Interview führte MAGDALENA WESTKEMPER, Landesgeschäftsführerin des ADFC Brandenburg.

Anfang Januar ließ die AG Historische Stadtkerne verlauten, dass sie verstärkt auf autofreie Innenstädte setzen will. Warum?

Die historische Bausubstanz ist das Pfund, mit dem wir wuchern können. Die historischen Stadtkerne sind entstanden, als an das Auto noch nicht zu denken war. Der zunehmende Fahrzeugverkehr wird zu einer Belastung der Innenstädte, nicht nur für die Gebäude, sondern ganz besonders für die Menschen, die dort leben. Aus unseren Mitgliedsstädten erreichen uns zunehmend Anfragen nach Lösungs ideen und -konzepten, weil der zunehmende Individualverkehr zu Problemen führt.



privat

Was bedeutet das konkret? Wie kann eine Innenstadt autoarm oder sogar autofrei gestaltet werden?

Hier wollen wir als Arbeitsgemeinschaft Handlungsanleitungen in Fachdialogen erarbeiten. Bereits 2010 haben wir ein Handbuch »Fahrradfreundliche Innen städte« erarbeitet. Darauf bauen wir auf und entwickeln neue Lösungen mit Blick auf die sich verändernden Bedürfnisse. Wir wollen insbesondere den reinen

Frank Steffen ist seit Herbst 2018 Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft und ist gleichzeitig hauptamtlicher Bürgermeister der historischen Stadt Beeskow.

Durchgangsverkehr, der kein Ziel in der Innenstadt hat, aus dieser heraushalten. Um autofrei zu sein, braucht man Park plätze außerhalb des Stadt kerns, von denen man in kurzer Zeit die Innenstadt erreicht.

Welche Rolle spielt dabei das Fahrrad?

Eine ganz zentrale, weil es ein umwelt freundliches und platzsparendes Verkehrsmittel ist. Deshalb brauchen wir Vorrangregelungen für das Fahrrad gegenüber dem Auto. Wir dürfen dabei aber nicht die Fußgänger vergessen, die oft über Fahrradfahrer und deren Fahrverhalten klagen. Vorrang für das Fahrrad ja, aber im Rahmen klarer Regeln. Das gilt auch für die neuen E-Tretroller, die die Bundesregierung kürzlich zugelassen hat.

Sie sind nicht nur Vorsitzender der AG, sondern auch selbst Bürgermeister von Beeskow, also einer Stadt mit historischem Stadt kern. Mit welchen Maßnahmen setzen Sie das Vorhaben um?

Wir haben schon lange viele Gehwege für Radfahrer freigegebenen. Das hat sich bewährt. Durch unser Verkehrskonzept leiten wir den überregionalen Verkehr um die Stadt herum. Erst vor kurzem hat die Stadtverordnetenversammlung zwei Lückenschlüsse im Radwegenetz beschlossen. Wir wollen auch unsere letzten beiden Ortsteile an das Radwegenetz anbinden. Aktuell bereiten wir sichere Fahrradstellplätze an den beiden Bahnhöfen in Beeskow vor. Eine neue Ausschilderung der Radwege ist in Vorbereitung.

Haben Sie Hinweise für andere Bürgermeister, wie das Vorhaben einer autoarmen Innenstadt gelingen kann?

Dialog mit den Betroffenen – Fahrradfahrer, Fußgänger, Autofahrer – glaube ich, ist der Schlüssel zum Erfolg. Es geht nur voran, wenn man alle Interessen im Blick hat. Ich bin gegen Dogmatismus und Ver teufelung des Autos, das wir im ländlichen Bereich als Verkehrsmittel weiterhin brauchen.

Was sind in Ihren Augen die größten Schwierigkeiten und Herausforderungen bei einer solchen Umsetzung? Und welche Lösungsansätze sehen Sie?

Die größte Herausforderung sind die Autofahrer, die möglichst dicht an Woh



Radfahrende in Kyritz: »Umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel«

nungen und Geschäfte heranfahren wollen und dort Parkplätze brauchen. Hier müssen bequeme Gewohnheiten aufgebrochen werden. In den historischen Stadt kernen müssen wir bei Planungen im Verkehrsbereich immer auf die historischen Stadtgrundrisse abstellen. Ganz besonders gilt es die Konflikte mit den Anforderungen der Denkmalpflege auszu gleichen. Dazu kommen der Lieferverkehr und die Paketdienste. Auch sind die meisten Pflegedienste mit Autos unterwegs und müssen dicht an die Patienten heran.

Haben Sie Kontakt zu anderen Kommunen außerhalb Brandenburgs aufgenommen?

Über die AG Historische Stadtkerne

Die Arbeitsgemeinschaft hat sich zum Ziel gesetzt, die historischen Stadt kerne im Land Brandenburg als wichtige Objekte der kulturellen und geschichtlichen Identifikation der Menschen mit ihrer Heimat zu bewahren, zu pflegen und behutsam zu erneuern. Gegründet 1992, hat die AG Historische Stadtkerne mittlerweile 31 Mitgliedsstädte in Brandenburg.

men, welche die Idee einer autoarmen/-freien Innenstadt verfolgen?

Wir haben als Arbeitsgemeinschaft einen Austausch mit unserer Partnerarbeits gemeinschaft in NRW.

Wie sind Ihre Erfahrungen vor Ort: Wie nehmen die Menschen eine autoarme Innenstadt wahr?

Im Grundsatz sind alle dafür. Wenn es konkret wird, dann wird es spannend. Ganz besonders die Einzelhändler fürchten, dass sie noch mehr Kunden an die Shoppingcenter mit den großen Parkplätzen verlieren.

Was wünschen Sie sich von der Landespolitik? Fühlen Sie sich in den Kommunen ausreichend unterstützt?

Hier müssen wir selber vorankommen. Das ist ein Thema der kommunalen Ge meinschaft. Die Lösungen können wir selbst entwickeln. In Brandenburg brauchen wir eine bessere Förderung des innerstädtischen Radwegebaus. Natürlich brauchen wir auch einen guten überregionalen ÖPNV und SPNV mit attraktiven Angeboten und Fahrpreisen auch im ländlichen Raum, in dem viele unserer Mitgliedsstädte liegen. Es muss Anreize geben, zumindest auf den Zweitwagen in der Familie zu verzichten.

Wie sicher sind Schulwege? Ein Pilotprojekt in Birkenwerder

Die ADFC-Ortsgruppe Birkenwerder will Radfahren zur Schule sicherer machen. Dazu hat sie ein gemeinsames Projekt mit Schülerinnen und Schülern, der Gemeinde und dem Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg gestartet. VON MAREN BORN UND MAGDALENA WESTKEMPER.

Viele Schülerinnen und Schüler fahren mit dem Rad zur Schule. Aber: Wie sicher sind ihre Schulwege eigentlich? Wie erleben die Jugendlichen den Weg zur Schule? Diese Fragen sollen im Rahmen des langfristig angelegten Projektes »Rad-Schulwege in Birkenwerder« geklärt werden. Initiiert hat das Projekt der ADFC Birkenwerder. Die Kooperationspartner sind die Regine-Hildebrandt-Gesamtschule, die Gemeinde Birkenwerder und das Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg. Das Netzwerk begleitet das Projekt wissenschaftlich und dokumentiert den Verlauf, um es anschließend allen weiterführenden Schulen in Brandenburg zur Verfügung zu stellen.

Das Projekt richtet sich an Schülerinnen und Schüler der achten Klasse. In Birkenwerder sind sie von Anfang an in das Projekt eingebunden gewesen, um die Perspektive von Jugendlichen auf ihrem Schulweg erfassen zu können. In verschiedenen Workshops haben sie die Ziele des Projektes kennengelernt und die Frage diskutiert, wie man die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen kann. Der Klimaschutzbeauftragte der Stadt hat den Ablauf eines Planungsprozesses innerhalb einer Behörde erläutert, der mitunter recht lange dauern kann. Bei einem Aktionstag nahmen die Jugendlichen ihre Schulwege schließlich mit dem Fahrrad und zu Fuß unter die Lupe. Was das Projekt auch besonders macht: Die daraus entstandenen ausgefüllten Fra-



© MAZ Enrico Klüger

gebogen fließen in das Verkehrskonzept der Gemeinde Birkenwerder ein.

Andreas Blaschke, Sprecher der ADFC-Ortsgruppe Birkenwerder freut sich: »Das ist ein guter Start für eine langfristige Kooperation zum Thema Fahrrad in Birkenwerder.« Es sollen weitere Workshops folgen, und auch die Fahrradwerkstatt der Schule soll wiederbelebt werden. Für die ADFC-Ortsgruppe Birkenwerder ist es ein weiterer Schritt in Richtung Fahrradfreundlichkeit, für die sie sich seit einem Jahr aktiv einsetzt.

© Lippert
Der idyllisch gelegene Untersee bei Bantikow – hier bietet es sich an, einen Stopp einzulegen.

Parlamentarische Radtour: ADFC Brandenburg zeigt Schwachstellen im Verkehr



Am 3. Juni lud der ADFC Brandenburg gemeinsam mit dem Landestourismusverband(LTV) Brandenburg und TMB Tourismus-Marketing Brandenburg zu einer verkehrspolitischen Radtour ein. Ziel der Tour war, dass Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verbänden und Kommunen die Vor- und Nachteile einer guten bzw. schlechten Radinfrastruktur selbst erleben. Mit 40 Teilnehmenden war die Veranstaltung ein voller Erfolg, darunter waren Verkehrsministerin Kathrin Schneider, Bernd Rubelt (Verkehrsdezernent der Landeshauptstadt Potsdam) und Vertreterinnen und Vertreter der fahrradfreundlichen Kommunen. Seine klare Botschaft formulierte der ADFC auch auf der anschließenden Abendveranstaltung: Damit Brandenburg Fahrradland wird, braucht es abgestimmte Maßnahmen auf allen Ebenen und ein landesweites Radverkehrskonzept. Das Land Brandenburg muss hier deutlich mehr Verantwortung übernehmen, damit etwa Radschnellwege nicht an der Berliner Landesgrenze enden. Der ADFC Brandenburg fordert, die Investitionen für den Radverkehr auf mindestens 50 Millionen Euro im Jahr zu erhöhen.

Mehr zu den Forderungen vom ADFC Brandenburg, LTV Brandenburg und TMB lesen Sie hier: <https://brandenburg.adfc.de/3856>

Gemeinsam auf der parlamentarischen Radtour unterwegs (v. l. n. r.):
Kathrin Schneider (Verkehrsministerin Land Brandenburg), Stefan Overkamp (Landesvorsitzender ADFC Brandenburg), Bernd Rubelt (Verkehrsdezernent der Landeshauptstadt Potsdam), Dieter Hütte (Geschäftsführer TMB Brandenburg).

Radeln nach Zahlen auf der Kleeblatt-Städte-Tour

Die Prignitzer Touristiker werben für ihre Region mit einem einzigen Wort: Radlerparadies. CLAUDIA LIPPERT hat die Probe aufs Exempel gemacht. So viel vorweg: Die nordwestlichste Region Brandenburgs eignet sich allein schon deswegen für einen spontanen Tagesausflug per Velo, weil man hier noch nicht mal eine Radkarte braucht, um sich zurechtzufinden. Dem Knotenpunktsystem sei Dank. Auf der 34 Kilometer langen Kleeblatt-Städte-Tour geht es von Neustadt (Dosse) nach Kyritz, entlang der Kyritzer Seenkette nach Wusterhausen und zurück nach Neustadt.

Neustadt (Dosse) ist von Berlin aus schnell erreicht. Auch wenn der Bahnhof selbst nicht unbedingt ein Aushängeschild ist: Die Fenster und Türen sind mit Brettern verrammt, ein an der Fassade aufgespanntes Netz soll verhindern, dass die Ankömmlinge einen Ziegelstein auf den Kopf bekommen. Also schwingen wir uns gleich auf den Sattel. Nach einem Knotenpunktwegweiser müssen wir hier noch nicht Ausschau halten, das Haupt- und Landgestüt ist ausgeschildert und ein Besuch im »Sanssouci der Pferde« Pflicht. Europaweit ist es eines der größten Gestüte – mit der Hengstzucht im Landgestüt und großer Stutenherde im Hauptgestüt.

Nach nur einem guten Kilometer entlang der Durchgangsstraße biegen wir nach links in die Straße zum Gestüt ein, schon nach einem weiteren Kilometer kommt zur Linken das schlossähnliche Zentralgebäude des Hauptgestüts in Sicht. Weiß getünchte Fassade, leuchtend rotes Dach, ein Türmchen auf dem Mittelbau, errichtet zwischen 1788 und 1790. Auf den Paddocks in dem von Stallungen, historischer Reithalle und Landstall-

meisterhaus umgebenen Innenhof dösen Stuten mit ihrem Nachwuchs in der Sonne. Um die 35 Fohlen werden hier pro Jahr geboren, insgesamt leben derzeit 400 Pferde auf dem Gestüt.

Die Allee entlang – auf den Koppeln rechts und links des Weges werden wir auf unserem »Drahtesel« neugierig von Pferden begrüßt – fahren wir noch rasch hinüber zum Landgestüt, wo sich das Kutschenmuseum befindet. Das hat zwar aktuell keine regelmäßigen Öffnungszeiten, aber wir haben Glück. Schließlich steht doch hier der Landauer, in dem die englische Königin Elisabeth II. bei ihrem Berlin-Besuch in der Hauptstadt unterwegs war. Als weitaus beeindruckender stellt sich allerdings die »Krönungskutsche« heraus, der um 1786 erbaute Staatswagen von König Friedrich Wilhelm II. – dem Gründer des Neustädter Gestüts – mit der goldenen Krone auf dem Dach.

Wir radeln zurück bis kurz vors Hauptgestüt, wo wir den ersten Knotenpunktwegweiser entdecken: ein roter Würfel auf einem Wegweiser, der in weißem Kreis eine weiße 63 trägt. Hier beginnt also unser Radeln nach Zahlen. Das System ist einfach:



Kyritz an der Knatter gehört zu den brandenburgischen Städten mit historischen Stadtkernen. Jahrhundertealte Fachwerkhäuser sind hübsch saniert worden.



Ein Abstecher zum Haupt- und Landgestüt Neustadt (Dosse) ist Pflicht. Als »Sanssouci der Pferde« ist es weit über märkische Grenzen hinaus bekannt.

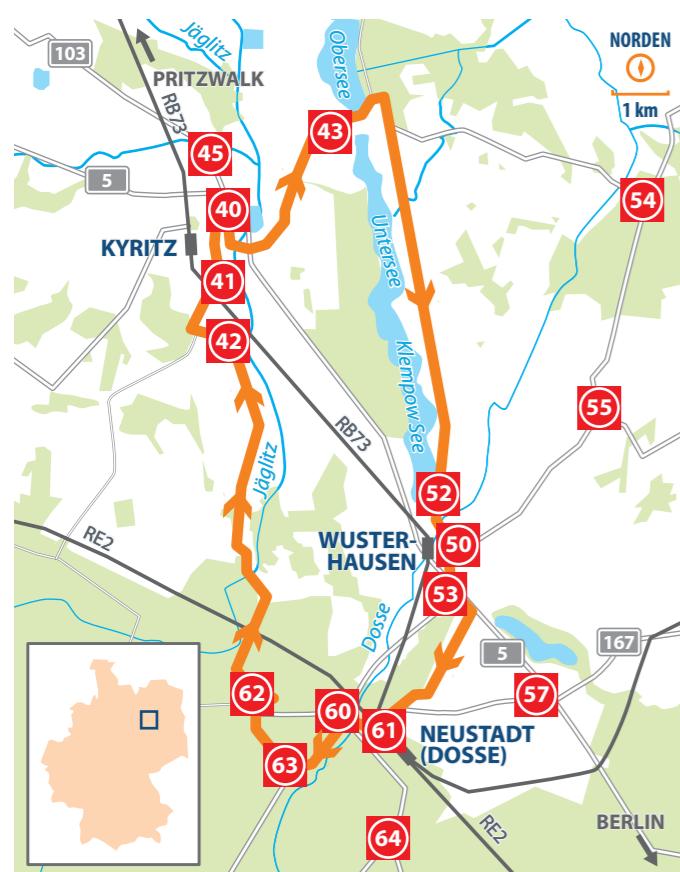
Den Kreuzungen mindestens dreier Radwege ist jeweils ein Knotenpunkt mit einer Nummer zugeordnet, darunter hängt eine Übersichtskarte. Auf der sind nicht nur Sehenswürdigkeiten oder Gasthöfe vermerkt, sondern zuallererst die nächsten Knotenpunkte inklusive der jeweiligen Entfernungen. Da wir nach Kyritz wollen, müssen wir als nächsten Knotenpunkt die 62 ansteuern – also dem Wegweiser folgen, auf dem nicht nur das Ört-

chen Plänitz ausgeschildert ist, sondern auch noch eine kleine rote 62 trägt. Hört sich vielleicht unübersichtlich an, ist aber nahezu idiotensicher.

Rund 130 solcher Knotenpunkte gibt es in der Prignitz, die mit mehr als 1.100 Radweg-Streckenkilometern aufwartet. Jedoch ist nicht jeder Kilometer paradiesisch. Vom Gestüt geht es noch ein kurzes Stück durch Mischwald, dann weitet sich die nahezu ebene Landschaft. Auf dem Teilstück über Plänitz und Leddin nach Kyritz geht es meist an Feldern und Wiesen vorbei, unser Weg ist vielfach von Hecken gesäumt – aber nahezu unbefestigt. Mal fahren wir auf einem Landwirtschaftsweg, der bei trockenem Wetter recht gut befahrbar ist, bei Regen aber eine ziemliche Matschpiste werden kann. Mal quälen wir uns durch Sand, aber glücklicherweise nur ein kurzes Stück.

In Kyritz steuern wir den Marktplatz an, wo wir unsere Fahrräder vorm Rathaus anschließen – und nicht schlecht staunen, als eine Frau in Gewand der Ackerbürgerfrauen die Stufen hinunter ins Freie tritt. Regelmäßig wirft sich Anke Kutz die historische Robe über, um als ehrenamtliche Stadtführerin Gäste auf die Sehenswürdigkeiten im Stadtkern aufmerksam zu machen – wie das schmucke Rathaus mit seiner Klinkerfassade im englischen Tudorstil. Kyritz, das heute gerade 7.300 Einwohner hat, sei mal eine reiche Stadt gewesen, erzählt Anke Kutz. Um 1600 habe es in der Hansestadt mehr als 300 Tuchmacher und Bierbrauer gegeben. Auch heute gibt es zwar noch ein Kyritzer Bier, das promillestarke »Mord und Todschlag«, das aber in Neuzelle gebraut wird und eher als Souvenir denn als Durstlöscher geeignet ist.

Von Kyritz nehmen wir Kurs auf das Örtchen Stolpe – eines von wen weiße wie vielen Dörfern in Brandenburg mit diesem Namen. Aber der Knotenpunkt 43 ist ja eindeutig. Bei Stolpe erreichen wir den nördlichen Zipfel der Kyritzer Seenkette, die sich über etwa zehn Kilometer bis in den Süden nach Wusterhausen erstreckt. Erst geht es am Untersee entlang bis Bantikow, dann



parallel zum Ufer des Klempowsees auf straßengeleitendem Radweg bis Wusterhausen. Obwohl die Seen sich fast in greifbarer Nähe zum Radweg befinden, ist die direkte Sicht aufs Wasser meist von Bäumen verdeckt. Allein schon deshalb bietet es sich an, im Restaurant »Villa Meehr« in Bantikow einen Zwischenstopp einzulegen. Von der unmittelbar am Ufer gelegenen Seeterrasse fällt der Blick über die im Sonnenlicht glitzernde Wasseroberfläche bis zur kleinen Insel inmitten des Untersees, auf der sich ebenfalls ein beliebtes Ausflugslokal befindet, die »Insl« – zu erreichen allerdings nur per Fähre.

Wir radeln weiter nach Wusterhausen: Mit seinen hübsch sanierten Fachwerkhäusern und der wuchtigen Kirche ist der Stadtkern dem Zentrum von Kyritz nicht unähnlich. Beide Orte gehören ja auch der Arbeitsgemeinschaft der brandenburgischen – Städte mit historischen Stadtkernen – an (siehe auch S. 22). Direkt an unserer Strecke liegt das »Herbst'sche Haus«, errichtet 1764 nach dem letzten großen Stadtbrand. Über zwei Jahrhunderte hinweg war das imposanteste Fachwerkhaus Sitz von Kaufmannsfamilien. »Die Familie Herbst übernahm es 1917. Bis zu ihrer Übersiedlung nach Westdeutschland im Jahr 1960 betrieben die Herbsts hier ihren Laden«, weiß Katharina Zimmermann, Chefin des »Wegemuseums«, das heute seinen Sitz in dem barocken Fachwerkhaus hat.

Das regionalhistorische Museum erzählt nicht nur die Geschichte der Stadt am Fernverkehrsweg zwischen Berlin und Hamburg, sondern zeigt auch, wie die Wege die daran lebenden Menschen geprägt haben. So erklärt sich beispielsweise, warum in Wusterhausen genug Geld vorhanden war, um eine so große Kirche zu bauen – man hatte das »Salzregal«, das Monopol auf den Verkauf von Salz in der Region. Interessant ist das Museum auch für Menschen, die sich gern mit der Geschichte des Radfahrens beschäftigen: Der 1896 gegründete Wusterhausener Radfahrverein hat dem Museum einige historische Räder spendiert – unter anderem den »Knochenschüttler«, ein schmiedeeisernes Tretkurbelrad aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Metallbeschlagene Holzreifen, »null Federung«, sagt Katharina Zimmermann, »das war wohl eher ein Sportgerät für Hartgesottene«. 1900 habe sogar kurzzeitig eine Fahrradfabrik in der Stadt

eröffnet, erzählt Zimmermann. Und schon 1897 waren sportliche Radler durch Wusterhausen gestrampelt – beim ersten Straßenradrennen auf der 258,8 Kilometer langen Strecke zwischen Hamburg und Berlin. Gewonnen haben damals übrigens gleich zwei Fahrer: der Brandenburger Gustav Gräbner und der Kyritzer Paul Kotsch.

So, nun wird's aber Zeit für die letzte Etappe zurück zum Bahnhof Neustadt. Nur einen einzigen kleinen Stopp legen wir noch ein: in Kampehl, wo sich die Gruft des Ritters Kahlbutz befindet – mit der mumifizierten Leiche des in Kampehl geborenen und hier 1702 verstorbenen märkischen Edelmanns, der sehr oft und gern das »Recht der ersten Nacht« ausgeübt haben soll. Zur Stärkung seiner Manneskraft ließ er sich in der »Drogen-Handlung« in Kyritz einen speziellen Trank brauen – den es jetzt als »Knatterwasser« in der Touristinfo der Knatter-Stadt zu kaufen gibt. Welche Wirkung das Likörchen hat, sei allerdings dahingestellt.

Gerade mal drei Kilometer sind es vom Ortsteil Kampehl bis zum Neustädter Bahnhof, von wo uns der Regionalexpress 2 zurück nach Berlin bringt.

Hier kann man die Radkarte und den Tourverlauf als GPS-Datei herunterladen: bit.ly/kleeblatt-tour

Gastronomie-Tipp:
Restaurant »Villa Meehr«, Dorfstraße 24 in Bantikow,
www.villa-meehr.de

Anreise:
Ab Berlin-Hauptbahnhof nach Neustadt (Dosse) mit dem RE 2, Fahrtzeit ist etwa eine Stunde.



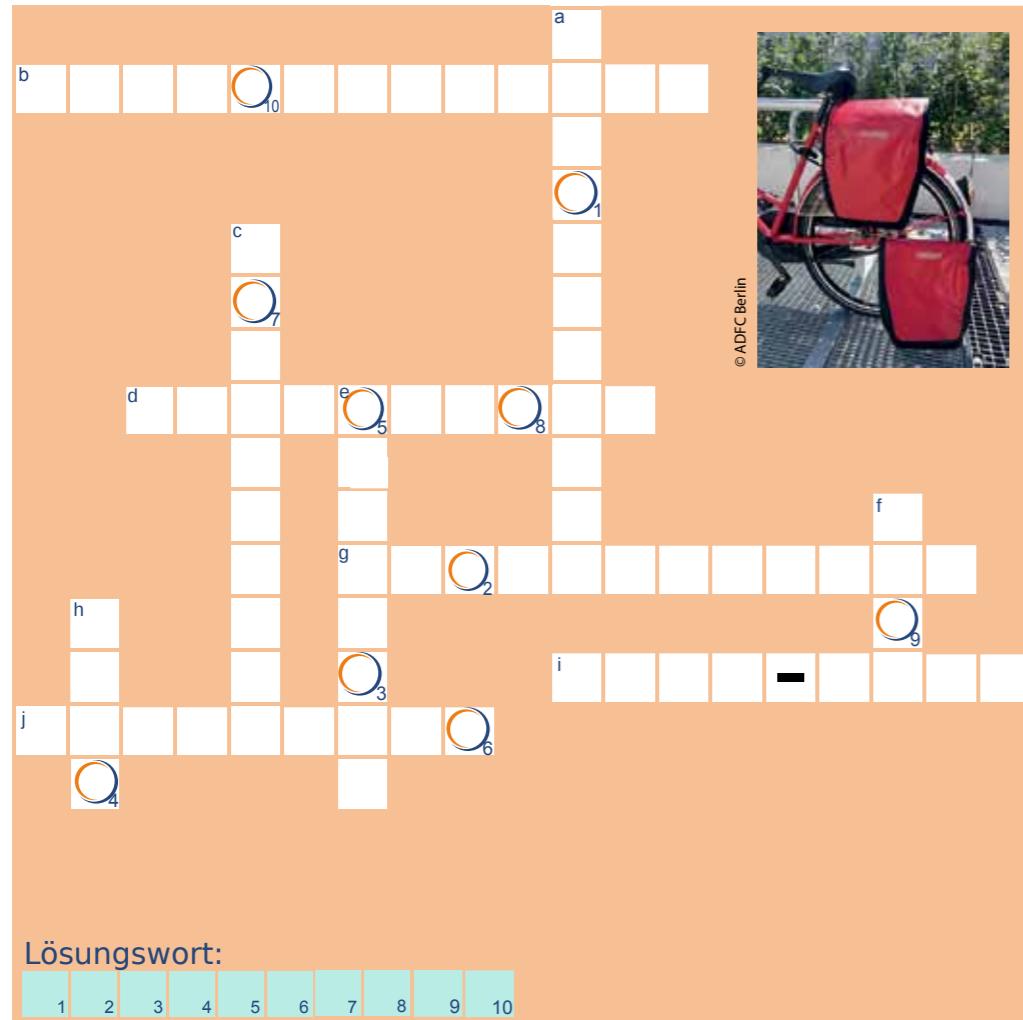
Kampehl– An der Gruft von Ritter Kahlbutz in Kampehl (einem Ortsteil von Neustadt) sollte unbedingt ein Blick auf die jahrhundertealte Mumie geworfen werden.



Im Wegemuseum in Wusterhausen gibt es auch einige historische Fahrräder zu betrachten – unter anderem den »Knochenschüttler«, ein Sportgerät für Hartgesottene, wie Museumsleiterin Katharina Zimmermann meint.

RAD-RÄTSEL

Gründliche *radzeit*-Leser*innen können unser Rätsel sicher ausfüllen, ohne nachlesen zu müssen. Wer uns das richtige Lösungswort unter dem Betreff »Fahrrad-Taschen« an kontakt@radzeit.de bis zum 06.10.2019 zuschickt, nimmt an der Preisverlosung teil. Zu gewinnen gibt es zwei Mal die Fahrradtasche »Back-Roller City« der Firma Ortlieb.



Lösungswort:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

 **ZENTRALRAD**
Gute Räder.



radzeit-Umfrage



Liebe Leserin, lieber Leser der *radzeit*,

als Berliner ADFC möchten wir Sie genau so informieren, wie Sie es sich wünschen.

Helfen Sie uns, besser zu werden, indem Sie sich einen Moment Zeit für ein paar kurze Fragen nehmen.

Einfach diese Seite ausfüllen, einscannen oder abfotografieren und per E-Mail an kontakt@radzeit.de, per Post an ADFC Berlin, Yorckstraße 25, 10965 Berlin senden oder direkt online ausfüllen unter <https://www.surveymonkey.de/r/3GJLQZN>.

Über welche Themen lesen Sie am liebsten in der *radzeit*?

- Politik/Verkehr
- Bezirke/Lokales
- Aktionen und Arbeit des ADFC Berlin
- Radtouren
- anderes, nämlich

Wie oft besuchen Sie die Internetseite adfc-berlin.de?

- täglich
- mindestens einmal pro Woche
- mindestens einmal pro Monat
- seltener oder gar nicht
- ich kenne die Seite nicht

Wie wichtig ist es Ihnen, die *radzeit* als gedrucktes Heft zu lesen?

- Sehr wichtig, ich bin nicht so internet-affin
- weniger wichtig, ich nehme auch Online-Angebote gerne wahr
- gar nicht wichtig, ich bevorzuge Online-Angebote
- weiß nicht

Können Sie sich vorstellen, die *radzeit* zukünftig tagesaktuell online zu lesen?

- Ja, auf jeden Fall
- Vielleicht, ich möchte das ausprobieren
- Nein, auf keinen Fall
- weiß nicht

Was gefällt Ihnen gut an der *radzeit*?

Was gefällt Ihnen nicht so gut an der *radzeit*?

Wie stehen Sie zum ADFC? (Mehrfachnennung möglich)

- Ich bin im ADFC aktiv
- Ich bin ADFC-Mitglied
- Ich könnte mir vorstellen, Mitglied zu werden.
- Ich möchte kein Mitglied werden.

Wie oft lesen Sie Beiträge des ADFC Berlin auf Facebook? (facebook.com/ADFC.Berlin)

- täglich
- mindestens einmal pro Woche
- mindestens einmal pro Monat
- gar nicht
- ich nutze kein Facebook

Über welche Themen möchten Sie mehr in der *radzeit* lesen?

Wie lange lesen Sie durchschnittlich in der *radzeit*?

- 5-15 Minuten
- 16-30 Minuten
- 31-60 Minuten
- länger als 1 Stunde

Wie oft lesen Sie Beiträge des ADFC Berlin auf Twitter? (twitter.com/ADFCBerlin)

- mindestens einmal pro Woche
- mindestens einmal pro Monat
- gar nicht
- ich nutze kein Twitter

Welcher Gruppe sind Sie zugehörig?

- Schüler*innen
- Studierende, Azubis
- Angestellte
- Selbständige
- in Rente/nicht berufstätig
- ich erhalte den Newsletter nicht, weil ich daran nicht interessiert bin
- ich erhalte den Newsletter nicht, habe aber Interesse

Wie viele Personen lesen durchschnittlich in Ihrer Ausgabe der *radzeit*?

- eine Person
- zwei Personen
- drei Personen
- mehr als drei Personen

Wenn Sie Interesse am Newsletter vom ADFC Berlin haben, dann tragen Sie hier Ihre E-Mail-Adresse ein:

Verraten Sie uns Ihr Alter?

- unter 18
- 18-24
- 25-38
- 39-52
- 52-64
- 65-74
- 75 oder älter
- keine Angabe

Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?

- weiblich
- männlich
- inter/divers/anders
- keine Angabe



Beliebteste
Regionalbank
PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2019
Euro
Euro-Umfrage
(115148 Teilnehmer)

50 Euro
Startguthaben für
ADFC-Mitglieder

Kostenloses Gehaltskonto

- Schon ab 1.000 Euro Gehaltseingang pro Monat
- Bank- und Kreditkarte auf Wunsch im exklusiven ADFC-Berlin-Design
- Kostenlose Kontoführung inkl. Überweisungen
- Kostenlose Ausgabe einer Kreditkarte im ersten Jahr
- Geldautomaten der Genossenschaftsbanken
- Äußerst günstiger PSD DispoKredit

Jetzt beantragen: psd-bb.de/adfc-berlin



Berlin-
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen