



Foto: ADFC Berlin / Dirk Dieckbar

Editorial

Klarer Appell an die neue Regierung: Im Wahljahr richtet sich der ADFC Berlin an alle demokratischen Parteien und fordert den #NeustartFürsRad. In dieser Ausgabe stellen wir den neuen Forderungskatalog des ADFC Berlin vor, sehen uns Berlins Unfallstatistik genauer an und zeigen auf gleich drei Seiten, wo und wie man selbst im ADFC Berlin mitmischen kann. Denn, wenn die letzten Jahre eines deutlich gemacht haben, ist es: Sich einbringen, mitmachen, laut und in Gemeinschaft sein hilft.

Weiter findet ihr in dieser radzeit: Die Neuigkeiten aus dem ADFC Brandenburg sowie einen sommerlichen Tourentipp rund um Wasser, Wüste und Wolfsbesuch.

Außerdem steht die ADFC-Sternfahrt am Sonntag, den 7. Juni in den Startlöchern. Zum 50. Jubiläum der Sternfahrt freuen wir uns ganz besonders, euch auf der Straße zu sehen.

Viel Freude beim Lesen,
wünscht

Lisa Feitsch

Pressesprecherin, Chefredaktion radzeit

Neustart fürs Rad

#NeustartFürsRad – Das Fahrrad als Schlüssel für eine gute Stadt für alle so lautet der Titel des neuen Forderungskatalogs des ADFC Berlin für die kommende Legislaturperiode 2026-2031. Damit richtet sich der ADFC Berlin im Wahljahr an alle demokratischen Parteien. Von Lisa Feitsch

Die Sonne gleißt, doch Johanna strahlt: Sie trägt heute das berühmte Radwege-Kleid der Berliner Künstlerin Athena Macke – und übergibt darin den neuen Forderungskatalog des ADFC Berlin an die verkehrspolitischen Sprecher:innen der Berliner Parteien. Ein halbes Jahr vor der Berlin-Wahl setzt der ADFC Berlin damit am 11. März ein starkes Zeichen für eine gute und gerechte Mobilität für alle.

„Die Berliner Verkehrspolitik steckt fest. Die letzten Jahre waren verlorene Jahre für die Mobilität. Berlin braucht ei-

nen Neustart fürs Rad – parteiübergreifend, mit klarem Bekenntnis und wirksamer Umsetzung“, mit klaren Worten begrüßt Eberhard Brodhage, Landesvorsitzender des ADFC Berlin, die Politiker:innen vor dem Abgeordnetenhaus. „Gute Radwege machen eine Stadt lebenswert, funktionierend, gerecht, gesund und zukunftsfähig. Jeder Cent, der in den Radverkehr investiert ist, zahlt sich vielfach aus“, erklärt er.

Berlin fährt Rad – und das ungeachtet der mangelhaften oder fehlenden Infrastruktur. Für viele Menschen in Berlin

bedeutet das Fahrrad Alltagsmobilität. Ihre Wege auszubauen heißt Gleichberechtigung zu schaffen. Die Förderung des Radverkehrs wirkt sich positiv auf die gesamte Stadt aus – und muss damit über alle Parteien hinweg und beständig das Ziel sein. Der vorliegende Forderungskatalog 2026-2031 ist auch ein dringender Appell an die kommende Regierung, das Mobilitätsgesetz einzulasten und umzusetzen.

Sind die Radwege da, profitieren alle

Wie Berlin zu einer fahrradfreundlichen und damit zu einer guten Stadt für alle wird, zeigt die neue Publikation mit konkreten Schritten und Lösungen – ganz nach dem Motto „Geht’s den Radfahrenden gut, geht’s allen gut“. In fünf Kapitel präsentiert der ADFC Berlin, wie konkrete Radverkehrsförderung und eine lebenswerte Stadt zusammenhängen.

„Wir sehen, dass sich Menschen in ganz Berlin für Verkehrsberuhigung und Klimaschutz, für lebenswerte Nachbarschaften und Platz für Kinder und ältere Menschen einsetzen“, erklärt Marlene Alber, Politische Referentin des ADFC Berlin. „Mehr Radverkehr ist der Schlüssel zu diesen Zielen – von mehr Radverkehr profitieren alle. Jetzt brauchen wir Politiker:innen, die die Berliner:innen

Die verkehrspolitischen Sprecher:innen nehmen den ADFC-Forderungskatalog vor dem Abgeordnetenhaus entgegen (v. l. n. r.): Kristian Ronneburg und Niklas Schenker (die Linke), Antje Kapek und Oda Hassepaß (die Grünen), Christopher Förster (CDU) und Tino Schopf (SPD)

ernst nehmen“, fordert sie. „Und die breite, sichere Radwege auf die Straße bringen, wie Johanna heute das Radwege-Kleid.“

Am 20. September wird gewählt.



Der ADFC Berlin bringt den Forderungskatalog zum Abgeordnetenhaus



Fünf Gründe für den #NeustartFürsRad:

- 1. Gut für die Gesundheit:** Menschen, die aufs Rad umsteigen, bewegen sich mehr und wirken damit Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Adipositas oder Depressionen entgegen. Weniger Abgase und weniger Lärm bedeuten saubere Luft und erholsamen Schlaf für alle.
- 2. Gut für das Miteinander, gut für lebendige Kieze:** Menschen auf dem Rad nehmen ihre Umgebung mit offenen Augen und Ohren wahr. Begegnungen entstehen, die Verbundenheit mit der Nachbarschaft wächst. Man sieht sich, man grüßt sich. Vertrauen und Miteinander steigen. Können alle gut unterwegs sein, steigt die gesellschaftliche Teilhabe. Die Demokratie profitiert.
- 3. Gut für Wirtschaft, gut für den lokalen Handel:** Mehr Radverkehr, mehr Wegeketten. Gibt es ein vernünftiges Wegenetz, suchen Menschen ihre lokalen Geschäfte, Cafés und Restaurants auf. Das Fahrrad ist außerdem, ungeachtet des eigenen Geldbeutels, für alle das günstigste und oft das schnellste von Tür- zu-Tür-Verkehrsmittel.
- 4. Gut für Kinder, gut für ältere Menschen:** Geschützte Radwege auszurollen heißt auch, Kinder können selbstständig zur Schule, zur Kita und zu den Freizeitaktivitäten kommen. Radfahrende weichen nicht mehr wegen Falschparkern auf dem Radstreifen auf den Gehweg aus. Der Verkehr wird übersichtlicher und sicherer für alle.
- 5. Gut für alle, die aufs Auto angewiesen sind:** Mehr Radverkehr entlastet die Straßen. Rettungskräfte stehen weniger im Stau. Wer das Auto braucht, kommt besser ans Ziel. Mehr Miteinander, mehr Gesundheit und Zufriedenheit – das alles kann Berlin gut brauchen.



Fünf Maßnahmen für den #NeustartFürsRad:

1. **Berlin braucht das Radnetz:** Pro Jahr baut der Senat mindestens 180 Kilometer neuer Radwege. Jeder Bezirk in Berlin entspricht einer eigenen Großstadt von rund 300.000 Einwohnenden und kann jährlich 15 Kilometer des Radnetzes schaffen.
2. **Berlin braucht einen zukunftsfähigen Haushalt:** Bei den Investitionen pro Kopf für den Radverkehr hängt Berlin im nationalen und internationalen Vergleich deutlich hinterher. Berlin erhöht die jährlich fünf Euro auf mindestens 15 Euro pro Berliner:in und schöpft die Fördermittel des Bundes ab sofort vollständig aus.
3. **Berlin braucht funktionierendes Verwaltungshandeln:** Der Senat nutzt alle Möglichkeiten der StVO-Novelle und schützt mit Tempo 30 an Schulwegen, Zebrastreifen und sensiblen Einrichtungen wie Altenheimen Kinder und ältere Menschen.
4. **Berlin braucht Platz für gerechte Mobilität:** Der Senat greift zivilgesellschaftliche Vorschläge zur gerechten Aufteilung des Straßenraums auf und entwickelt ein Konzept, um den Kfz-Verkehr in den nächsten zehn Jahren innerhalb der Umweltzone zu halbieren. Wer auf das Auto angewiesen ist, kommt besser durch.
5. **Berlin braucht gesunde Alltagswege:** Der Senat setzt die an bisher sechs Standorten geplanten Fahrradparkhäuser um und schafft damit einen Anreiz, Wege per ÖPNV und Fahrrad zurückzulegen.



Den Förderungskatalog des ADFC Berlin findest du zum Download hier:



berlin.adfc.de/artikel/neustart-fuers-rad

JETZT ADFC-MITGLIED WERDEN UND VORTEILE SICHERN!

19 EURO IM 1. JAHR

NUR BIS ZUM 14. JUNI!

Foto: ADFC Berlin / Dirk Deckbar

Sei dabei: Die 50. Sternfahrt am 7. Juni

Einmal im Jahr wird Berlin zur Fahrradstadt: Sei dabei am 7. Juni 2026! Am ersten Sonntag im Juni rollen wieder zehntausende Radfahrer:innen durch die Stadt und protestieren dabei für sicheres und komfortables Radfahren.

Das Besondere in diesem Jahr: Wir feiern die 50. Sternfahrt! Unter dem Motto „Die Zukunft fährt Rad!“ zeigen wir: Immer noch braucht es das Engagement der Radfahrenden, um für bessere Bedingungen auf der Straße zu kämpfen. Und immer noch macht das am meisten Spaß auf der ADFC-Sternfahrt! Auf insgesamt 20 Routen rollen wir zum Großen Stern. Sei dabei beim Fahrrad-Highlight des Jahres! Wir freuen uns auf dich!

Werde jetzt Mitglied und unterstütze die Arbeit des ADFC Berlin für sicheres Radfahren in der Hauptstadt!

Alle Infos zur Mitgliedschaft findest du hier:



adfc.de/mitgliedschaft



Foto: ADFC / Tim Rieber

Junge Menschen brauchen Wege, die Freiheiten eröffnen statt sie einzuschränken

Jugendgerechte Mobilitätspolitik

Was brauchen Jugendliche und junge Menschen, um in Berlin gut unterwegs zu sein? Zu dieser Frage hat der ADFC Berlin zusammen mit anderen Expert:innen aus politischer Verwaltung, Interessenvertretungen, Fachorganisationen und Wissenschaft an einer Denkwertstatt des Landesjugendrings Berlin mitgearbeitet. Daraus sind sieben Forderungen entstanden.

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik muss:

1. **Zugänge für alle ermöglichen:** Kostenfreie bzw. kostengünstige Tickets, damit Kosten für Mobilität nicht zu beruflichen, sozialen, gesellschaftlichen Ausschlüssen für junge Menschen führen.
2. **Nutzbarkeit für alle ermöglichen:** Umfassende Barrierefreiheit, die nicht nur physische Zugänglichkeit, sondern auch verständliche Kommunikation, Orientierung und selbstständige Nutzung für alle Nutzer*innen sicherstellt.
3. **Sichere Infrastruktur schaffen:** Rad- und Fußwegesystem ausbauen, Sicherheit im Straßenverkehr (bspw. durch Tempo 30)
4. **Attraktivität des ÖPNV steigern:** Sicherheit gewährleisten in den Verkehrsmitteln, an Aufenthaltsorten wie Haltestellen und U-Bahn-

höfen sowie den Wegen dorthin, Aufenthaltsqualität steigern, indem Bedarfe junger Menschen wahr- und ernst genommen werden

5. **Mobilitätsangebote erweitern:** günstige Sharing Angebote bis an den Stadtrand, intermodales Ticketing, Mitnahme von Rädern/ E-Scootern im ÖPNV ermöglichen
6. **Jugendfreundliche Mobilität konzeptionell gestalten:** Evidenzbasierte Mobilitätsplanung und Beteiligung junger Menschen
7. **Zukunftsorientiert planen:** ressourcenschonend, klimasensibel, barrierefrei und sozial gerecht handeln, Gesundheitsaspekte in den Blick nehmen, Mobilitätsgesetz umsetzen, Verkehrswende verwirklichen

Das daraus entstandene Impulspapier findest du hier:



berlin.adfc.de/artikel/jugendgerechte-mobilitaetspolitik-ein-impulspapier-des-landesjugendrings-berlin



Gemeinsam für getrennte Wege

Berlin wächst. Immer mehr Menschen leben, arbeiten und bewegen sich in dieser Stadt. Fuß- und Radverkehr haben stark zugenommen - eine positive Entwicklung für Klima, Gesundheit und die lebenswerte Stadt.

Doch mit dem Wachstum der Stadt und des Verkehrs wird es auf den Straßen immer enger, denn die Verkehrspolitik hinkt hinterher. Statt den Menschen zu Fuß, auf dem Rad und in Bus und Bahn Platz zu verschaffen, werden sie durch eine Auto-zentrierte Verkehrspolitik an den Rand gedrängt. Dabei wird auch das Radfahren auf Gehwegen zum Problem. Um sich gemeinsam für respektvolle, rücksichtsvolle Wege einzusetzen, hat der ADFC Berlin zusammen mit Fuß e.V. ein Positionspapier auf den Weg gebracht. Das gemeinsame Ziel, das darin festgehalten ist: Mit klaren Regeln, sicherer Infrastrukturen und gegenseitigem Respekt schaffen wir eine Stadt, in der sich alle sicher bewegen können.

Das Positionspapier von ADFC Berlin und Fuß e.V. findest du hier:



berlin.adfc.de/artikel/gemeinsam-fuer-getrennte-wege-positionspapier-fuss-ev-und-adfc-berlin-ev



© ADFC



GEMEINSAM FÜR GETRENNTE WEGE

Positionspapier des Fuß e.V. und ADFC Berlin e.V.

fuss e.V. **adfc Berlin**

Fuß e.V. und ADFC Berlin setzen sich für respektvolle, rücksichtsvolle Wege ein. Mit klaren Regeln, sicheren Infrastrukturen und gegenseitigem Respekt schaffen wir eine Stadt, in der sich alle sicher bewegen können.



Mauerstreifzüge

Radeln Sie entlang der ehemaligen Mauer und erleben Sie Berlin-Geschichte! Alle Radtouren beginnen um 14 Uhr und werden von Michael Cramer geführt, ehemaliges Mitglied im Europaparlament.

- 30. Mai:** Potsdamer Platz – S Adlershof
- 13. Juni:** S Adlershof – S Lichterfelde Süd
- 27. Juni:** S Lichterfelde Süd – Hbf Potsdam
- 11. Juli:** Hbf Potsdam – Bhf Staaken
- 25. Juli:** Bhf Staaken – Bhf Hennigsdorf
- 8. August:** Bhf Hennigsdorf – S Hermsdorf
- 22. August:** S Hermsdorf – S Wollankstraße
- 5. September:** S Wollankstraße – Potsdamer Platz

Mehr Infos:



kostenfrei und ohne Anmeldung!
gruene-fraktion.berlin

Mach mit im ADFC Berlin

Wer sich einbringt und mitgestaltet, profitiert doppelt: Gemeinsames Engagement macht Spaß und am Ende kommt der Radweg auch eher auf der Straße an. Im ADFC Berlin ist immer etwas los – jede:r kann mitmachen. Die ADFC-Stadtteilgruppen, Arbeitsgruppen und Netzwerke stellen sich vor. Du hast Interesse? Schreib uns einfach! Wir freuen uns auf DICH!

Vorhaben der Stadtteilgruppe Neukölln 2026

Wir möchten unseren monatlich gut besuchten Stammtisch fortsetzen und auch wieder den radelnden Verkehrsausschuss durchführen. Es laufen schon die Vorbereitungen zur ersten Kidical-Mass Demo - zwei sind dieses Jahr geplant. Wie bisher wollen wir am Mobilitätsrat mitwirken. Vom Bezirksamt werden jährlich zwei Online-Sitzungen durchgeführt. Den geplanten Ausbau der Kiezblöcke Schillerkiez und Körnerkiez wollen wir begleiten. Des Weiteren planen wir als Sommerevent einen gemeinsamen Fahrradausflug der Stadtteilgruppe. Außerdem möchten wir einen Infostand zur Herzfahrt auf dem Tempelhofer Feld unterstützen und mit einem Stand am Rixdorfer Weihnachtsmarkt teilnehmen.

Kontakt: andreas.lindner@adfc-berlin.de

Stadtteilgruppe Tempelhof

Die Tempelhofer Gruppe ist für die Ortsteile Tempelhof, Mariendorf, Marienfelde und Lichtenrade zuständig. Diese erstrecken sich vom Tempelhofer Feld bis an die Stadtgrenze. Zwei lange Bundesstraßen (B96 und B101) wälzen sich von Nord nach Süd mitten durch Wohngebiete mit urbaner Infrastruktur, mit Arbeits-, Schul-, Kita- und Alltagswegen. So bilden auch die Hauptverkehrsstraßen den Schwerpunkt unserer Arbeit. Wir forcieren die Ausweitung von Tempo 30 Abschnitten vor den sog. vulnerablen Einrichtungen, fordern aber auch Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Ein Großteil unseres Engagements liegt derzeit in Marienfelde. Wir sind Teil eines lokalen Bündnisses geworden und fordern in unseren monatlichen Demonstrationen u.a. einen geschützten Radweg auf der B101. Hierzu, genauso wie zur Forderung nach geschützten Radwegen auf der B96 südlich von Alt Mariendorf, suchen wir Gespräche mit den Fraktionen der BVV im Bezirk, beteiligen uns am bezirklichen FahrRat sowie dem Ausschuss für Straßen und Verkehr.

Kontakt: tempelhof@adfc-berlin.de

ADFC Treptow-Köpenick bringt Kinder auf's Rad.

MyCyclingCity (MCC) ist ein Projekt des ADFC Treptow-Köpenick, das Kindern den Spaß am Radfahren vermittelt. Bewegungsfreudigkeit und Gesundheit sollen gefördert und umweltfreundliche Mobilität spielerisch erlebbar gemacht werden. Ein Fahrrad wird in einen Rollentrainer eingespannt und los geht's mit dem Kilometersammeln. Ein kleines elektronisches Gerät erfasst die gestrampelte Strecke und überträgt die Daten auf die Webseite mycyclingcity.net. Hier gibt es verschiedene Auswertungsmöglichkeiten für Teams, Klassen oder Einrichtungen. Die Erfassung erfolgt über anonyme ID-Tags. Aktuell sind zwei MCC-stationen in einer Berliner Grundschule im Einsatz. Die Finanzierung wird unterstützt durch das SAI-Lab für Innovation. In Entwicklung sind eine mobile MCC-Station für den Einsatz auf Events sowie die Einbettung in das digitale Spiel Minecraft zur Umwandlung von gefahrenen Kilometern in Preise.

Kontakt: kontakt@adfc-th.de



Frauen*Netzwerk

Willkommen im ADFC Berlin Frauen*Netzwerk! Hier vernetzen wir uns rund ums Thema Radfahren, Geschlecht und Mobilität. Ob Radreisen, Radtouren, Demos, Fahrradschule, Upcycling oder politische Debatten: hier ist Platz für deine Themen. Unser Ziel: Austausch, Unterstützung bei Projekten, Veranstaltungstipps, gemeinsame Aktionen. Unser Format: Signal-Chat für schnellen Austausch + optional: Themenabende. Unsere Offenheit: organisiert vom ADFC Berlin, aber offen für alle Frauen*.

Wir freuen uns auf euch!

Kontakt: claudia.thiele@adfc-berlin.de

Schöner und sicherer Fahrrad fahren in Schöneberg

Wie ist der Stand zur Demoplanung? Was wurde beim ADFC-Bezirksrat, im bezirklichen Verkehrsausschuss oder FahrRat besprochen? Was gab es an wichtigen Ereignissen in den vergangenen Wochen und was planen wir an Aktionen? Zu diesen und anderen Themen trifft sich die Stadtteilgruppe Schöneberg jeden ersten Montag im Monat in großer und lebendiger Runde. Unsere inhaltlichen Schwerpunkte sind aktuell:

- BVV-Wahlprüfsteine erstellen, demokratische Parteien im Bezirk befragen und deren Antworten veröffentlichen
- Organisation von Demos für geschützte Radwege an Hauptverkehrsstraßen, flächendeckendem Tempo 30, mehr Fahrradstraßen
- Erstellen eines Info Flyer zur sicheren Nutzung von Fahrradstraßen

Hierfür vernetzen wir uns mit anderen Gruppen, suchen aber auch weitere Aktive aus Schöneberg.

Kontakt: markus.kollar@adfc-berlin.de



Pankow

Pankow ist nicht nur der einwohnerstärkste Bezirk Berlins, sondern auch sehr vielfältig. In den innerstädtischen Bereichen ist das Fahrrad selbstverständliches Verkehrsmittel. In den weiter außen liegenden Ortsteilen sieht das ganz anders aus. Richtig gute Wege für Radfahrende im Alltagsverkehr sind überall Mangelware, Freizeitwege im Grünen sind gut für Ausflüge, aber nur zufällig geeignet für Alltagsziele. Die Stadtteilgruppe Pankow kommentiert Planungen und macht Verbesserungsvorschläge. Wir arbeiten mit Verwaltung und Bezirkspolitik zusammen und konzentrieren uns eher auf Strecken, die sowieso geplant werden. Wir versuchen die Interessen der Alltagsradler:innen zur Geltung zu bringen, um sichere Wege für alle zu schaffen. Wir setzen uns ein für Verbesserungen an Baustellen, Engstellen und das Schließen von Lücken im Radverkehrsnetz.

Kontakt: pankow@adfc-berlin.de

Stadtteilgruppe Reinickendorf

Leider hat der Radverkehr keinen einfachen Stand im Fuchsbezirk. So kam Reinickendorf beim Fahrradklima-Test im Vergleich der Berliner Bezirke auf den letzten Platz. Auch beim Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr ist eher Stillstand zu verzeichnen: Im letzten Jahr ist das Radverkehrsnetz um genau 0 km gewachsen.

Dennoch hat die Stadtteilgruppe einige, kleine Erfolge zu verzeichnen. Zum Beispiel führte eine Beschwerde dazu, dass eine enge und gefährliche Wegsperre am Tornower Weg zurückgebaut und wieder durch einen Poller ersetzt wurde.

Meldungen von deutlichen Radwegschäden wie lockeren Betonplatten wird meist innerhalb von wenigen Tagen nachgegangen. Zudem lassen wir uns es nicht nehmen, mit Stellungnahmen und Präsenz im Ausschuss für Mobilität und Tiefbau die Interessen des Radverkehrs gegenüber der Bezirksverordnetenversammlung und -verwaltung zu vertreten.

Kontakt: harald.berninghaus@adfc-berlin.de

Friedrichshain-Kreuzberg

Der Platz in unserem Bezirk ist sehr knapp. Bei der Fahrradinfrastruktur ging zuletzt einiges voran, zugleich haben wir Orte mit vielen Radunfällen wie das Frankfurter Tor. Dazu und zu vielen anderen Themen wie Bauprojekten, Fahrradstraßen oder Fahrradweichen tauschen wir uns regelmäßig mit den Ämtern aus. Von Frühjahr bis Herbst haben wir immer eine monatliche Kidical Mass gemeinsam mit einer lokalen Initiative, dazu kommen gelegentlich Demos. Aktuelle Themen umfassen die Nachtschließung des Görlitzer Parks und Konflikte mit Fußverkehr. Außerdem sind wir schon länger dabei, die zunehmende Schließung von Parks und Grünanlagen für den Radverkehr zu kritisieren. Von Interesse für uns ist auch der Umgang mit Kopfsteinpflaster. Die neue Abschleiftechnik, die bei uns in der Corinthstraße genutzt wurde, halten wir für eine vielversprechende Alternative zum Asphaltieren.

Kontakt: markus.henn@adfc-berlin.de



Berlin fährt Gazelle. Du auch?

Mache eine Probefahrt im Gazelle E-Bike Testcenter in Berlin
und finde dein perfektes E-Bike.



GAZELLE 

Politik-AG

So vielfältig wie die Stadt ist auch die Politik AG des ADFC Berlin: Von Frohnau bis Lichterfelde, von Brainstorming bis Positionsfindung, von technischer Regelwerk-Analyse bis zur kreativen Hashtag-Suche. Die AG Politik trifft sich alle zwei Wochen dienstags. Wir diskutieren aktuelle und übergreifende verkehrspolitische Themen in Berlin. Die AG dient dem Austausch von Wissen, der Suche nach Lösungen und der Beratung ADFC-interner Positionen. Das gesammelte Wissen der AG ist beeindruckend: zu allen Bereichen ist Expertise vertreten, die die gemeinsamen Standpunkte und Aktivitäten voran bringt.

Kontakt: evan.vosberg@adfc-berlin.de

AG KinderFahrenRad

Die AG KinderFahrenRad setzt sich für sichere und kinderfreundliche Radmobilität in Berlin ein. Bei Nachbarschaftsfesten, Veranstaltungen und Aktionen des ADFC Berlin betreuen wir Infostände, bringen unseren KinderFahrradParcours mit und kommen mit Familien ins Gespräch. Besonders beliebt: unsere Buttonmaschine und ein Glücksrad, mit dem Kinder spielerisch wichtige Verkehrszeichen fürs Radfahren kennenlernen. Wir engagieren uns für sichere Schulwege: mit Tempo 30, Schulzonen, Verkehrsberuhigung und geschützten Radwegen. Außerdem unterstützen wir kinderfreundliche Initiativen wie Bicibus und zahlreiche weitere. Gemeinsam mit befreundeten Initiativen organisieren wir die KinderFahrradDemo KidicalMass Berlin, bei der Kinder erleben können, wie es ist, eine Straße gemeinsam mit vielen anderen sicher zu befahren. Wir vernetzen uns mit Verbänden wie Changing Cities, BUND, Respect Cyclists, VCD Nordost. In bezirklichen Gremien, Initiativen und Stadtteilgruppen sind wir ebenfalls unterwegs. Neue Mitwirkende sind jederzeit willkommen, wir treffen uns jeden 3. Dienstag im Monat.

Kontakt: claudia.thiele@adfc-berlin.de



Queer-Netzwerk

Wir fahren von März bis Oktober einmal im Monat in und um Berlin gemeinsam Fahrrad. Dieses Jahr ist es jeweils der 2. Sonntag im Monat. Wir sind eine bunte, offene Truppe und freuen uns über ebenso bunte Menschen, die Lust haben, mit uns unterwegs zu sein. Egal ob du regelmäßig fährst oder einfach Spaß an gemeinsamen Touren hast – wenn du nette Leute kennenlernen und zusammen radeln möchtest, bist du bei uns genau richtig. Komm gern dazu und fahr einfach mal mit! Ansonsten sind wir auch gerne mal bei Demos dabei. Ganz besonders natürlich beim CSD. Lust, diesen mitzugestalten? Wir suchen motivierte Menschen, die Bock haben, bei der Vorbereitung mitzumachen – hast Du kreative Ideen oder einfach Lust, mit anzupacken oder dabei zu sein? Wenn du uns kennenlernen willst, melde dich bei uns! Gemeinsam machen wir nicht nur den CSD laut, bunt und unvergesslich. Komm ins Team!

Kontakt: queer@adfc-berlin.de

Verkehrs-AG

Die Verkehrs-AG ist ein offenes Treffen von Interessierten an Verkehrspolitik und Verkehrsplanung aus allen Berliner Bezirken.

- Detaillierte Betrachtung einzelner Situationen und Planungen, z.B. Analyse von Unfallorten und Stellungnahme zu Radschnellverbindungen
- Erarbeitung und Verbreitung von Fach- und Hintergrundwissen, z.B. Nutzung von KI für Anträge auf Tempo 30
- Auswertung von wissenschaftlichen Studien zu Führungsformen, z.B. Webinare des Mobilitätsforums
- Diskussion und Einordnung verkehrspolitischer Initiativen und Positionen, z.B. Leitfaden für Fahrradstraßen

Treffen: jeweils am 4. Montag im Monat, in Präsenz im ADFC-Velokiez

Kontakt: verkehr@adfc-berlin.de



Foto: ADFC Berlin / Tim Bosse-Vogel

Geisterrad an der Oberlandstraße: An dieser Hauptstraße mit fehlendem Radweg wurde ein Radfahrer durch einen Lkw-Fahrer getötet

Keine Trendwende in der Sicherheit fürs Fahrrad: Berlin braucht den Neustart fürs Rad

Das Mobilitätsgesetz schreibt die Vision Zero vor, das Ziel von von Null getöteten und null schwerverletzten Menschen im Berliner Straßenverkehr. Davon ist Berlin weit entfernt. Weder auf der Straße noch in den Zahlen ist eine Trendwende zu erkennen. Die Qualität der Daten für den Radverkehr wird schlechter. Dennoch zeigen sie deutlich, dass die Sicherheit von Radfahrenden für den Senat keine Priorität hat. *Von Marlene Alber*

Es ist selten ein guter Tag, wenn die Polizei Anfang März ihre Unfallstatistik des vergangenen Jahres vorstellt. In Zahlen wird dort über die Menschen berichtet, die im Berliner Verkehr verletzt und getötet wurden.

Das gesamte Unfallgeschehen in Berlin zeigt mehr Unfälle und mehr Unfälle mit Personenschaden bei einer Abnahme der Unfälle mit Schwerverletzten. Das heißt: Mehr Menschen sind in Verkehrsunfälle verwickelt, aber weniger Menschen werden schwer verletzt. Doch diese Tendenz gilt nicht für den Radverkehr: Die Anzahl der Radfahrenden, die durch einen Unfall verletzt und schwer

verletzt wurden, ist im vergangenen Jahr um drei Prozent bzw. 3,5 Prozent angestiegen. Radfahrende sind an 3,5 Prozent der erfassten Unfälle beteiligt, machen dabei aber 29 Prozent der im Straßenverkehr verletzten Personen aus. Sie gehören zu den Gruppen, die im Verkehr besonders geschützt werden müssen.

Bitter, aber nicht überraschend

Der Berliner Senat redet viel über Verkehrssicherheit und hat sogar im vergangenen Winter das überfällige Verkehrssicherheitsprogramm 2030 vorgestellt. Darin stehen richtige Analysen

und sinnvolle Maßnahmen, wie etwa die „Planung einer durchgängigen Radverkehrsführung inklusive anschließender Knotenpunkte“. Nur leider bleibt es beim Reden. Die Finanzierung wird nicht bereitgestellt, die versprochenen Maßnahmen kommen nicht auf der Straße an.

Der Radverkehr in Berlin steigt. Menschen wollen Fahrrad fahren, ob aus zeitlichen, gesundheitlichen, finanziellen, persönlichen oder anderen Gründen. Die Politik muss dringend die Sicherheit der Radfahrenden in den Fokus nehmen und die Aufteilung des Straßenraums an die immens wachsende Relevanz des Radverkehrs anpassen.



Während die Anzahl der bei Unfällen getöteten und schwerverletzten Menschen in den vergangenen zehn Jahren insgesamt gesunken ist, stagniert diese Zahl bei Radfahrenden

Fehlende Transparenz

Seit Jahren nimmt die Aussagekraft der polizeilichen Unfallstatistik ab. Seit 2021 veröffentlicht die Polizei nicht mehr die Sonderauswertung Radverkehrsunfälle. Damit fehlen der Öffentlichkeit wertvolle Daten, genauere Erkenntnisse über das Unfallgeschehen im Radverkehr liegen nur noch der Polizei intern vor. Seit diesem Jahr werden außerdem nur noch drei statt fünf Hauptursachen von Unfallursachen sowohl durch Radfahrende als auch gegenüber Radfahrenden aufgeführt. Wichtige Gefahren-Konstellationen fallen damit aus der Statistik. Als Unfallursache gegenüber den Radfahrenden kommen damit die großen Bereiche „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „ungenügender Sicherheitsabstand“ in der Auswertung nicht mehr vor. Als Unfallursachen durch Radfahrende fallen „Benutzung der falschen Fahrbahn“ und „Alkoholeinfluss“ aus dem Radar.

Auch die Analyse der Unfallorte in der polizeilichen Statistik ist wenig aussagekräftig: Als „häufigste Unfallörtlichkeiten“ benennt die Statistik lange Straßenzüge, etwa die Sonnenallee mit einer Länge von 4,9 km. Diese grobe

Lokalisierung dient nicht der sinnvollen Analyse von Unfallmustern.

Sicherheit an Kreuzungen liegt brach

Die häufigste Ursache von Unfällen gegenüber Radfahrenden bleiben Fehler beim Abbiegen. Im vergangenen Jahr wurden vier Personen durch falsches Abbiegen und Missachten der Vorfahrt durch Lkw- und Kfz-Fahrende getötet, eine weitere Person verstarb an den Folgen eines Sturzes ohne weitere Beteiligte. Die Orte des tödlichen Abbiegens sind bekannte Hauptstraßen über ganz Berlin verteilt: Clayallee, Gutschmidtstr., Müggelheimer Damm und Oberlandstraße. Die Unfallstatistik der Polizei benennt in ihrer Formulierung „Missachtung der Vorfahrt“ nicht deutlich die Verantwortung der verursachenden Kfz- und Lkw-Fahrenden. Bereits 2003 hatte der Senat zugesagt, das zweistreifige Abbiegen zurückzubauen, sofern es für Rad- und Fußverkehr keine getrennte Grünphase gibt. Hätte der Senat seine Zusage eingehalten, könnte der am 25. November 2025 an der Autobahnauffahrt Oberlandstraße von einem abbiegenden Lkw-

Fahrer getötete Radfahrer noch leben. Eine derart unfallträchtige Verkehrsraumgestaltung muss schleunigst berlinweit geändert werden.

Schwere Unfälle mit geschädigten Radfahrenden passieren an gefährlichen Kreuzungen. Diese Häufung und Muster sind lange bekannt. Doch die Berliner Politik und Verwaltung scheut sich, große Knotenpunkte neu und sicher zu planen. In den aktuellen Planungen des Senats für die Torstraße endet beispielsweise der Radweg 50 Meter vor dem Unfall-Hotspot Rosenthaler Platz. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Berliner Senat die Unfallbelasteten Kreuzungsbereiche nicht angeht, obwohl das Mobilitätsgesetz explizit (Stand April 2026) den Umbau von drei geschützten Kreuzungen nach niederländischem Modell und die systematische Sicherung von 30 Knotenpunkten jährlich vorschreibt.

Mängel bei Berlins Ordnungspolitik

Auch Ordnungspolitische Mängel werden in der polizeilichen Statistik deutlich: 2025 wurden deutlich weniger Fehler beim Abbiegen geahndet, obwohl dies für Radfahrende die zentrale Ursache schwerer Unfälle darstellt. Ebenso hat das Umsetzen von falsch abgestellten Kfz abgenommen, obwohl illegal abgestellt Autos im Kreuzungsbereich gerade für Kinder ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt.

Fazit: Keine Trendwende in Sicht

Die Unfallstatistik 2025 bestätigt, was viele Radfahrende täglich erleben: Berlin ist für den Radverkehr noch immer nicht sicher genug. Eine echte Trendwende wird es nur geben, wenn die Infrastruktur konsequent am Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet wird – mit durchgängigen, baulich getrennten Radwegen, sicheren Kreuzungen und einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs.

Anzeigen

Cornelia Hain
Rechtsanwältin

Yoreckstraße 26
10965 Berlin
(030) 34 76 15 12
hain@c-hain.de



Familienrecht/Erbrecht/Verkehrsrecht:
u.a. Regulierung von Fahrradunfällen mit schweren Verletzungen

Fahrrad.Frank

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

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



☎ 285 99 750 Öffnungszeiten:
📠 285 99 751 Mo-Fr 10-19⁰⁰
✉ fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 10-17⁰⁰



Der Uferweg folgt dem Oder-Spree-Kanal fast bis nach Berlin

Wasser, Wüste, Wolfsbesuch

Eine Zweitagestour von Cottbus über durch die Lieberoser Heide nach Berlin kombiniert mehrere Brandenburger Highlights mit Radelvergnügen vom Allerfeinsten. Von *Stefan Jacobs*

Oh, das muss aber ein Riesenhund gewesen sein! Die Abdrücke im Sand sind größer als Kinderhände. Sie führen den Pfad entlang, der sich in der Lieberoser Wüste verliert. Oder war es ... EIN WOLF? Nachfrage mit Pfortenfoto bei Derk Ehlert, dem Wildtierexperten des Berliner Senats. „Nach meiner Auffassung sind das eindeutig Wolfstrittsiegel“, schreibt er zurück.

Dass dieser Radeltag gut werden würde, war schon nach dem Start in Cottbus zu spüren: Über den noch menschenleeren Altmarkt ging's ans Spreeufer und über Flussauen aus der Stadt hinaus zum Ostsee, der in der Morgensonne glitzerte wie ein kleines Meer. Fast dreimal so groß wie der Müggelsee, vom Rest der Welt durch einen Zaun getrennt, weil die Ufer noch instabil sind. Neben dem Aussichtspunkt ist der Zufluss, durch den er bis 2024 vor allem mit Spreewasser geflutet worden ist. So wurde das Tagebauloch zum sommerlichen Verdunstungsturbo in Deutschlands trockenster Region. Aber perspektivisch auch zum Freizeitparadies. Der Radweg ist schon da. Wir folgen dem Ufer bis zum Ausguck auf der Nordseite, blinzeln noch mal über die Wellen und wenden

uns nordwärts zum Mauster Kiessee, wo an diesem Märzorgen nicht nur Gänse schnattern, sondern auch ein Trupp eiskalter Badefreunde. Müssen sie selber wissen.

Die Maustmühle liegt so idyllisch, dass man gleich einkehren könnte. Sie ist von den vor Jahrhunderten angelegten Peitzer Karpfenteichen umgeben. Als Beifang entstand ein Paradies für Wasservögel. Der Radweg führt mittendurch – mit spektakulärem Blick auf die Kühltürme des Kraftwerks Jänschwalde, das einst auch die Braunkohle unter dem

heutigen Ostsee verschlang und die viertgrößte CO₂-Schleuder der EU war.

Das Bäckereicafé am Marktplatz von Peitz ist der letzte Verpflegungsstopp vor einer langen Durststrecke: Nachdem wir in Preilack die Landstraße verlassen haben, biegen wir auf den Heideradweg ein, der seit 2023 auf einer stillgelegten Bahntrasse durch die Lieberoser Heide führt. 23 schnurgerade Kilometer auf Premium-Asphalt durchs Wolfsrevier! Und mittendrin die größte Wüste Deutschlands. Die entstand durch einen Waldbrand 1942, nach dem zunächst die

Das Braunkohlekraftwerk Jänschwalde versorgt Cottbus mit Fernwärme



Waffen-SS und später die Rote Armee das Gelände okkupierte. Wo die Panzer fuhren, wuchs kein Halm.

Kaum ein Weg führt durch das munitionsverseuchte Gebiet, das auf wenige Meter an unseren Bahnradweg heranreicht. Um einen Blick auf die in der Sonne flirrende Wüste zu werfen, nehmen wir den einzigen nicht gesperrten Weg, der unser Asphaltband kreuzt: Hinter der Bahnhofsrueine ein paar Meter nach links, bis sich die Kiefern lichten und den Blick über die fünf Quadratkilometer öffnen, auf denen Silbergras und Moose zwischen sporadischen Kiefern Pionierarbeit leisten. Seit 20 Jahren gehört die Wüste wie die ganze Lieberoser Heide der Stiftung Naturlandschaften Brandenburg, die sie zur Wildnis werden lässt.

Wie mag es nachts sein hier, wo die nächste Laterne eine Stunde Fußmarsch entfernt ist und die Wölfe unterm Sternenhimmel streifen? Schnell wieder rauf aufs Rad! In Jamlitz ist der Heideradweg unterbrochen; die Route schlägt einen Haken durch das abgelegene Dorf, in dem die Nazis ein KZ und die Russen ein Internierungslager betrieben. An beides erinnern Gedenkstätten.

Am alten Bahnhof treffen wir wieder auf den Heideradweg, passieren eine malerisch verrostete Dampflokomotive und gelangen in hügeliges Gelände mit weitem Ausblick vom Damm. So könnte es ewig weitergehen. Aber hinter der Landkreisgrenze ist Schluss, sodass wir auf Schotter nach Weichensdorf rumpeln müssen. Von da folgen wir der Trasse in etwas Abstand auf einer ruhigen Landstraße bis nach Oelsen, wo der

Nahe dem Cottbuser Ostsee erinnern Kreuze an abgebagerte Dörfer



Hollys Café in Hartmannsdorf am Spree-Radweg ist immer gut besucht

nächste 1A-Radweg kreuzt. Der Lückenschluss sei nicht geplant, teilt der Landkreis LOS mit Verweis auf die passable Alternative mit. Die Straße ist angenehm zu fahren bis nach Krügersdorf, wo Brandenburgs dickste Eichen stehen. Ein Schild meldet 10,22 Meter Stammumfang anno 2014.

Der Radweg entlang der B246 nach Beeskow erweist sich als würdiger Abschluss dieses Fünf-Sterne-Radeltages. Nach 68 Kilometern kämen wir theoretisch mit dem Zug im Stundentakt zurück nach Berlin. Praktisch übernachteten wir lieber in Beeskow, um am nächsten Tag komfortabel nach Berlin zu radeln: Der Oder-Spree-Weg führt zwischen Mirabellenhecken und Hirschgehegen nach Herzberg (Eisladen sowie Gasthaus mit Bett&Bike!). Von da lohnt ein Abstecher zum Wettermuseum Lindenberg; danach geht's über Hügel flott bergab zum Scharmützelsee. Dessen steiles Ostufer bietet Blicke wie aus dem Prospekt. In Pieskow bilden der 2023 eröffnete Eisladen und der kleine Märchenwald gegenüber ein Paradies für Kinder jeden Alters.

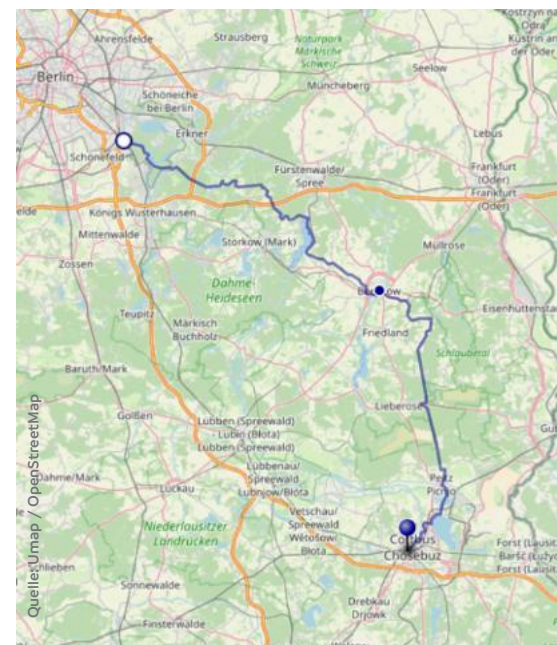
In Bad Saarow hängt der Geruch von Geld in der Luft, aber die Bänke am See sind gratis. Der Anstieg nach Kolpinen sowieso. Ein winziges Mittelgebirge, bevor es Richtung Markgrafpieske und Spreenhagen märkisch platt weitergeht.

Eine kleine Landstraße führt über die Spreewiesen nach Hartmannsdorf, wo wir von der Kreuzung 200 Meter zurückfahren bis zu Hollys Café. Die Blechkuchen, die die blinde Doris Hollnagel bäckt (Do-So 11-17 Uhr), wären eine eigene Reise wert.

Mit vollem Bauch geht's zurück zur Kreuzung, von der man wahlweise auf

dem auch von Autos befahrenen Spree-Radweg via Erkner nach Berlin käme. Oder man fährt südwärts bis zum Damm und „gravel“ trendbewusst auf dem geschotterten Uferweg am Oder-Spree-Kanal entlang. Hier kann man Frühlingssonne tanken, den Birken beim Ergürnen zusehen und die Spiegelung des Waldes im glatten Wasser betrachten. Nur selten kratzt ein Schiff darin.

Ab der Wernsdorfer Schleuse geht es via Schmöckwitz zurück nach Berlin, am besten auf dem Dahme-Radweg zum S-Bahnhof Grünau. 74 Wohlfühlkilometer nach dem Start sind wir da.



Die GPX-Daten findest du als Download auf unserer Webseite: berlin.adfc.de/radzeit



Foto: ADFC, Markus Gloger

Raus ins Grüne - Radfahren in Brandenburg

Mit dem Fahrrad durch Brandenburg streifen: Unser ADFC on Tour

Als ADFC Landesverband Brandenburg e. V. starten wir im Juli 2026 die wohl größte Fahrradaktion in der Region: Wir wollen gleichzeitig Teile der Nord- und Südroute der Tour Brandenburg fahren. Sei dabei, wenn wir uns Kilometer für Kilometer schöne Orte in Brandenburg erschließen und uns für bessere Bedingungen für den Radverkehr einsetzen.

Bei unserer großen Sommeraktion „ADFC on Tour“ geht es vor allem darum:

- Spaß beim gemeinsamen Radeln zu haben.
- Unseren Verein in Brandenburg bekannter zu machen.
- Neue Wege und Routen kennenzulernen.

An sechs Wochenenden in den Sommerferien radeln wir auf der „Tour Brandenburg“, dem längsten Radfernweg Deutschlands. Es geht quer durch die ländlichen Regionen unseres Landes – dorthin, wo wir als ADFC mehr Präsenz zeigen und Menschen direkt erreichen möchten. So geht es zum Beispiel von Wittstock im Landkreis Ostprignitz-Ruppin, eine der ältesten Städte in Brandenburg, nach Rheinsberg, das inmitten des schönen Ruppiner Seenlandes liegt. Eine andere Etappe beginnt in Treuenbrietzen und führt uns 62 Kilometer durch die schöne märkische Landschaft bis nach Luckenwalde.



Fahrradfahren und Quatschen

Als Fahrradbegeisterte bringt ihr beste Voraussetzungen mit – jetzt geht es darum, den ADFC vor Ort erlebbar zu machen. Wir wollen uns mit anderen in der Region austauschen und vernetzen, sowie die Arbeit des Vereins vorstellen – auch in kleineren ländlichen Orten. Ob auf dem Marktplatz vor der Abfahrt, bei kleinen Pausen in kleinen Dörfern oder im Kontakt mit anderen Mitradelnden – jede Begegnung zählt.

An- und Abreise sowie Übernachtungsmöglichkeiten

Ganz individuell könnt ihr dort einsteigen, wo es für euch am einfachsten ist. Sucht euch eure Etappe in eurer Region aus und bringt gerne noch jemanden mit. Wenn die Tour durch euren Ort oder eure Umgebung führt, ist das die perfekte Gelegenheit, dabei zu sein.

Die Tagesetappen werden von ADFC-TourGuides geleitet und sind zwischen 28 km und 74 km lang. Bei jeder Etappe sind natürlich gemeinsame Pausen eingeplant. Die Fahrradtouren beginnen und enden in unmittelbarer Nähe zu Bahnhöfen. So könnt ihr bequem und schnell an- und wieder abreisen. Aber auch Übernachtungen sind möglich.

Wir empfehlen die Bett+Bike-Betriebe: bettundbike.de.

Landesversammlung am 17. Oktober 2026

Dieses Jahr findet die Landesversammlung des ADFC Brandenburg e. V. statt:

17. Oktober 2026 von 13:00 bis etwa 17:00 Uhr im Haus der Natur, Lindenstraße 34, 14467 Potsdam, im Reimar-Gilsenbach-Saal.

Eine wichtige Aufgabe der Landesversammlung ist die Wahl eines neuen Vorstands. Der Vorstand freut sich über Bewerbungen vor oder während der Landesversammlung.

Eine detaillierte Einladung schicken wir euch per Post und/oder per E-Mail.

Viele Grüße
Euer Vorstand vom ADFC Brandenburg e. V.

Radeln für eine bessere Fahrradinfrastruktur

Ob für eine Tagesetappe oder länger – jede Mitfahrt ist ein Gewinn und stärkt unsere Präsenz. Ihr nehmt nicht nur am „ADFC on Tour“ teil, sondern setzt mit dieser Aktion auch ein Zeichen für den ADFC, der sich für bessere Bedingungen im Radverkehr einsetzt.

Für weitere Infos schaut gern auf die Website adfc-on-tour.de. Hier findet ihr unter anderem den Etappenplan. Tragt euch gleich eure Lieblingstour in den Kalender ein. Auch im Tourenportal (touren-terminen.adfc.de) findet ihr unsere Touren! Wir freuen uns auf euch!



Foto: Brompton

40 Jahre
velophil.



Brompton G Line: Ein Rad. Jede Strecke.

Kompakt, komfortabel und bereit für jedes Terrain: 20“-Laufräder, Scheibenbremsen und Alfine 8-Gang-Schaltung – in Sekunden gefaltet für Stadt, Land und Reisen. Kommt es gerne ausprobieren!

velophil. – Fahrräder für
Stadtmenschen mit Fernweh.

Beratung und Probefahrt am besten mit Termin. Wir nehmen uns gern Zeit für euch!

Ruft uns an: Montag bis Freitag,
9 bis 15 Uhr: 030 399 02 116

VSF-FAHRRADMANUFAKTUR | MARIN STEVENS | BÖTTCHER | BROMPTON TOUT TERRAIN | PATRIA | VELOTRAUM PINION | ROHLOFF | SON | ORTLIEB



Foto: Jörn Hasselmann

Alle Infos: berlin.adfc.de/sternfahrt

Starte in Brandenburg und erlebe die ADFC-Sternfahrt in ihrer ganzen Schönheit!



Angebote, Neuigkeiten,
Veranstaltungen – immer
gut informiert mit unserem
Newsletter!

velophil.  Sonne in den Speichen

Öffnungszeiten
Dienstag bis Freitag 12.30 bis 19 Uhr
Samstag 10 bis 16 Uhr

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



www.velophil.berlin

RADVERKEHR STÄRKEN!

UNTERSTÜTZE DEN



UND SEINE ARBEIT DURCH EINE SPENDE!



JETZT SPENDEN!



berlin.adfc.de/artikel/spenden-adfc-berlin

Bekommst du schon unseren radzeit-Newsletter?

Jetzt anmelden und immer auf dem Laufenden bleiben: Im radzeit-Newsletter informieren wir unsere Mitglieder sowie alle Interessierten rund einmal im Monat über unsere Fahrraddemos und Aktionen, das politische Geschehen rund um ein lebenswertes Berlin und unsere Services in der Hauptstadt.



JETZT ANMELDEN!



berlin.adfc.de/artikel/der-radzeit-newsletter

ADFC-Velokiez in Berlin-Kreuzberg

Im ADFC-Velokiez in der Möckernstraße 47 in Kreuzberg betreibt der ADFC Berlin eine Velo-Bibliothek, eine Selbsthilfwerkstatt und verschiedene Services und Veranstaltungen: berlin.adfc.de/velokiez

Telefonzeiten:

Mo 11:00 - 13:00 Uhr
Di 10:00 - 12:00 und 15:30 - 18:00 Uhr
Fr 15:30 - 18:00 Uhr

Öffnungszeiten Velo-Bibliothek:

Di & Fr 15:30 - 18:30 Uhr

Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Unsere Landesgeschäftsstelle in Potsdam lenkt die Geschicke des ADFC Landesverbandes mit seinen 24 Ortsgruppen. Ebenfalls dort ist das Bett+Bike Regionalmanagement Brandenburg-Berlin zu finden, das fast 500 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut.

Öffnungszeiten Selbsthilfwerkstatt und Infoladen

April bis Oktober: Dienstag, 16-18 Uhr | November bis März: Jeden 1. Dienstag/Monat, 16-18 Uhr. Voranmeldung unter: shw@brandenburg.adfc.de

Adresse: Gutenbergstraße 76, 14467 Potsdam, Tel.: 03 31 280 05 95 / E-Mail: landesverband@brandenburg.adfc.de

Spendenkonto ADFC Brandenburg e.V.:
IBAN: DE33 1009 0000 1800 4760 00

brandenburg.adfc.de | twitter.com/adfcbrb |
facebook.com/adfcbrb | instagram.com/adfcbrandenburg

radzeit DIE RADWELT-LOKALAUSGABE 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
Fax (030) 44 34 05 20, radzeit@adfc-berlin.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE: 2 Ausgaben in 2026

VERTRIEB: ADFC-Mitglieder: Bezug in Berlin und Brandenburg kostenfrei.

Kostenlose Verteilung: über Fahrradläden, Bibliotheken, Unis, Kinos usw., kein Rechtsanspruch auf Belieferung.

SPENDENKONTO:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

REDAKTION

Lisa Feitsch (Chefredaktion)
Schirin Rajabi (Layout)

ANZEIGEN

Schirin Rajabi
Tel. (030) 70238-716 oder 0176 651 654 70
radzeit@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 37.

DRUCK: Möller Pro Media GmbH, gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Druckauflage: 16.000 Exemplare

ISSN 1439-8702