

Spitzenreiter?

Berlin und das Mobilitätsgesetz



Fahrrad-Song

Max Raabe im Interview

Jubiläum

35 Jahre ADFC Berlin

Modale Filter

Autos müssen draußen bleiben

**Beliebteste
Regionalbank**
PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2017
€uro
Euro-Umfrage
(150.118 Teilnehmer)



50 €
Startguthaben
für ADFC-
Mitglieder

KOSTENLOSES GEHALTSKONTO

Schritt 1: PSD GiroGehalt eröffnen

- ✓ Schon ab 1.000 Euro Gehaltseingang pro Monat
- ✓ Kostenlose Kontoführung inkl. Überweisungen
- ✓ Kostenlose Kreditkarte im ersten Jahr
- ✓ Äußerst günstiger PSD DispoKredit

Schritt 2: Kontoumzugsservice nutzen

- ✓ Innovativ, digital und einfach



**FAIR, PERSÖNLICH,
SICHER UND SOZIAL**

psd-bb.de/adfc-berlin

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN



Berlin-
Brandenburg eG

Das Gesetz der Straße



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

politische Rahmenbedingungen kommen, in denen alle sicher, zügig und komfortabel ans Ziel kommen. Das fordert übrigens auch Max Raabe im Interview (Seite 8).

Eine Art Fahrplan zur fahrradfreundlichen Stadt ist das Mobilitätsgesetz, das am 28. Juni endlich vom Abgeordnetenhaus verabschiedet worden ist. In einer zweiteiligen Serie fassen wir wichtige Inhalte zusammen (Teil 1 auf S. 12). Eine zweiteilige Serie ist auch der Prozess um das Mobilitätsgesetz: Der erste Teil war, es zu schreiben. Das ist geschafft. Der zweite, wesentlich schwierigere Teil wird sein, es auf die Straße zu bringen – der ADFC wird die Umsetzung kritisch begleiten.

Die Bezirksverwaltungen haben spätestens jetzt zahlreiche Möglichkeiten, unsere Kieze lebenswerter zu gestalten. Ein Problem: Oft werden Nebenstraßen in Wohngebieten von Autofahrenden genutzt, um den vollen Hauptstraßen zu entkommen – was sich mit modernen Navigationsgeräten noch verstärkt. Wie Modale Filter Verbindungen für den motorisierten Verkehr unterbrechen, ohne Radfahrende und zu Fuß Gehende einzuschränken, erklärt Lara Eckstein auf den Seiten 22 bis 25.

Es gibt also viel zu tun, um Berlin zur Fahrradstadt zu machen – damit das Leben dann bald so leicht ist wie im Lied von Max Raabe.

Ich wünsche Ihnen sommerliche Tage und viel Vergnügen beim Lesen. Wie immer freue ich mich über Post von Ihnen an kontakt@radzeit.de.

Ihre

Eva-Maria Scheel

Landesvorsitzende des ADFC Berlin

»Manchmal ist das Leben ganz schön leicht
Zwei Räder, ein Lenker und das reicht«,
singt Max Raabe in seinem Song
»Fahrrad fahr'n«.

Manchmal, ja. Zum Beispiel auf der ADFC Sternfahrt, die am 3. Juni erneut ein unvergessliches Erlebnis für rund 90.000 Radfahrerinnen und Radfahrer war (Bilder finden Sie auf den Seiten 10 bis 11).

Wirklich leicht wird das Radfahren im Alltag aber nur, wenn zu Rädern und Lenkern noch

Inhalt

■ Meldungen

- 4 Meldungen
- 4 Termine

■ Interview

- 8 Max Raabe: »Beim Radfahren fühle ich mich frei«

■ Berlin

- 9 PSD-Herzfahrt: Zum 5. Mal Radeln für gesunde Kinderherzen
- 10 90.000 Menschen auf der ADFC Sternfahrt für saubere Luft und ein fahrradfreundliches Berlin
- 12 Was bringt das Mobilitätsgesetz?
- 13 Stadtteilgruppen

■ ADFC Berlin

- 14 35 Jahre: Der ADFC Berlin feiert Geburtstag

■ Brandenburg

- 17 Die Mischung macht's: Neuer Landesvorstand für den ADFC Brandenburg gewählt
- 18 Radfahren in historischen Schlösseranlagen – ein Balanceakt

■ Mobilität

- 20 Wohin mit dem Rad im Mietshaus?
- 22 Fahrrad-Filter für Nebenstraßen

■ Auf Tour

- 26 Mecklenburgischer Seen-Radweg: Baden fahren

■ Service

- 29 ADFC-Geschäftsstellen
- 30 Rad-Rätsel

Titelfoto: © Dirk Deckbar

radzeit DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

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

ERSCHEINUNGSWEISE
4 Ausgaben pro Jahr

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

ISSN 1439-8702

SPENDENKONTO
Berliner Sparkasse, IBAN: DE52 1005 0000 0190 3716 09, BIC: BELA2333

REDAKTION
Eva-Maria Scheel (V.i.S.d.P.), Nikolas Linck (NL – Chefredaktion), Philipp Poll (PP), Katja John (Lektorat), Infotext GbR / Ute Wibrall (Layout)

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

DRUCK
Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

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

ANZEIGENSCHLUSS
radzeit 4/2018: AS 1.10.2018, ET 26.10.2018



Ride of Silence für mehr Verkehrssicherheit

Am 16. Mai 2018 nahmen 1.000 Menschen am Ride of Silence des ADFC Berlin teil. Mit der schweigenden Fahrt gedachten sie verletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern und forderten mehr Sicherheit im Straßenverkehr.



© biede Fotos: ADFC Berlin

An zehn Unfallorten entlang der Demonstrationsroute erinnerten ADFC-Aktive an getötete Radfahrerinnen und Radfahrer.

Mit dem Ride of Silence setzten Radfahrerinnen und Radfahrer auf der ganzen Welt erneut ein gemeinsames Zeichen für ihre Sicherheit. Die Demonstration in Berlin war mit rund 1.000 Teilnehmenden die größte in Deutschland. Die Demonstrationsroute führte insgesamt an zehn Orten vorbei, an denen in den vergangenen Jahren Radfahrende getötet wurden. Vom Brandenburger Tor ging es nach Süden über Kreuzberg nach Neukölln. Danach ging es nach Schöneberg, wo am Kaiser-Wilhelm-Platz im Januar dieses Jah-

res eine Frau von einem rechts abbiegenden Lkw überrollt und getötet wurde. Am Unfallort fand eine Zwischenkundgebung mit einem Redebeitrag von ADFC-Vorstandsmitglied Daniel Pepper statt, der kritisierte, dass Lkw-Fahrer immer wieder schwere Unfälle verursachen. Im Schnitt wird jeder dritte tödliche Radunfall in Berlin von Lkw-Fahrern verursacht. Pepper forderte eine gesetzliche Pflicht für elektronische Abbiegeassistenten. Diese können den Fahrer warnen oder eine Bremsung einleiten, wenn sich beim

Abbiegen Personen neben dem Fahrzeug befinden. Von der Zwischenkundgebung setzte sich die Demonstration in Richtung Norden fort und endete mit einer Schweigeminute am Roten Rathaus.

Seit über 30 Jahren Qualität
und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14 Telefon 6 91 85 90
10967 Berlin

Mo – Fr 10 – 19 info@raederwerk.de
Sa 10 – 16 www.raederwerk.de

LUST AUF BEWEGUNG

RAD-SPANNEREI.de/blog/

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

Termine

24.8.–26.8. | Freilauf DIY Bike-Camp

www.fahrrad-bande.org/freilauf

10–17 Uhr, Effizienzhaus,
Fasanenstraße 87

26.8. | PSD HerzFahrt

15–18 Uhr, Tempelhofer Feld
www.psd-herzfahrt.de

21.9. | Parking Day

22.9. | ADFC Kreisfahrt
Start um 14 Uhr, Brandenburger Tor

1.9. | Herbst-Check Moabit

11–18 Uhr, Kiezfest vor dem Rathaus
Tiergarten

29.9. | Herbst-Check Köpenick

10–16 Uhr, Schlossplatz

2.9. | ADFC Kieztouren

Treffpunkte unter www.adfc-berlin.de

4.10. | ADFC RadForum

Möckernstraße 47

6.9. | ADFC RadForum

Möckernstraße 47

6.10. | Herbst-Check Kreuzberg

10–17 Uhr, Möckernstraße 47

15.9. | Herbst-Check in Charlottenburg

12.10. ADFC Lichterfahrt
Treffpunkt 20 Uhr, Potsdamer Platz

ADFC Berlin begrüßt sein 15.000. Mitglied

Seit seiner Gründung im Jahr 1983 ist der ADFC Berlin ein wachsender Verband. Sein fünfzehntausendstes Mitglied überraschte der Verein mit einem Geschenk. Michael Kuhl will den ADFC stärken, damit Radfahren in Berlin mehr Spaß macht. NIKOLAS LINCK traf ihn zum Gespräch.



© ADFC Berlin

Michael Kuhl (31) ist Politikwissenschaftler und Historiker und promoviert derzeit an der FU Berlin.

Michael, im Mai bist du Mitglied im ADFC geworden. Was hat dich dazu bewegt?

Das hatte ich schon lange überlegt, letztlich war es dann eine spontane Entscheidung. Ich fahre seit Jahren viel mit dem Fahrrad, früher auch auf Radrennen. Nur hier in Berlin habe ich angefangen, Radfahren plötzlich doof zu finden, obwohl es so toll sein könnte. Da dachte ich mir: Jetzt wird's Zeit, Mitglied zu werden, um dem ganzen Prozess rund ums Mobilitätsgesetz mehr Schwung zu verleihen.

Was stört dich beim Radfahren in Berlin?

Alleine mein Weg eben hierher aus Moabit: Überall Stau, zugeparkte Radstreifen, asynchrone Ampelschaltungen. Warum werden neue Bushaltestellen so gebaut, dass sie den Radweg blockieren, wie zum Beispiel am Invalidenpark? Warum gibt es keine vernünftigen, breiten Radwege, anstatt solche aus holprigen Platten? Warum muss die Karl-Marx-Allee zwei Jahre gesperrt werden, nur weil ein paar neue Striche gemalt werden – mal überspitzt formuliert? Das könnte ich endlos weiter ausführen. Ich denke, je mehr Menschen in einer Interessenvertretung wie dem ADFC Mitglied sind, desto mehr Masse hat sie. Und das ist wichtig.

Was muss sich ändern?

Ich bin in der Bezirksverordnetenversammlung Mitte ehrenamtlicher Bürgerdeputierter für die SPD im Bereich Stadtentwicklung und Wohnen. Dort kriege ich mit, dass in Berlin viele Sachen einfach viel länger dauern als in anderen Städten. Das kann man den Bezirken auch nicht immer zum Vorwurf machen, denn in den letzten zehn Jahren wurden einfach kaum Leute eingestellt. Ein großer Fortschritt wäre eine Verwaltungsreform, sodass nicht die eine Verwaltung der anderen immer die Verantwortung zuschieben kann und selber keine übernehmen will. Und ich wünsche mir eine andere Haltung: Dinge möglich machen, nach Lösungen suchen, die funktionieren und alles am besten miteinander. Das Mobilitätsgesetz ist ein gutes Beispiel. Ich denke, dass damit ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrswende gegangen wurde und Berlin positive Akzente setzt. Es lohnt sich eben auch, nicht nur zu meckern, sondern anzupacken.

velophil. –
Radreiseexperten
seit 1986

DEIN RAD, DAS GENAU ZU DIR PASST

In Gruppen oder auf eigene Faust, Laubbett oder 4-Sterne-Hotel, Radreisen oder Bikepacken, so unterschiedlich die Urlaube, so verschieden die Räder.

Ein Lächeln im Fahrtwind ist bei ergonomisch passenden Rädern mit den richtigen Komponenten garantiert, denn ein Fahrrad ist mehr als die Summe seiner Teile.

velophil. – Ergonomieberatungen
und Service

Jetzt zum Newsletter anmelden:
www.velophil.berlin

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

velophil. Sonne in den Speichen

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

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



www.velophil.berlin

ADFC Kieztouren am 2. September

Der ADFC Berlin lädt alle Menschen in Berlin herzlich ein, ihren Kiez mit dem Fahrrad zu erschließen und neu zu entdecken. Dazu bietet der Verein am 2. September in den Bezirken kostenlose Radtouren an.



Mit dem Fahrrad gemeinsam den Kiez entdecken.

Die Touren eignen sich für Neuberliner und Berliner, die ihren Bezirk neu entdecken möchten. Gemeinsam erkunden wir die Umgebung und zeigen, wie Sie angenehm mit dem Fahrrad zu Alltags- und Ausflugszielen kommen – ganz ohne Auto.

Die Aktiven aus den Stadtteilgruppen des ADFC Berlin führen dabei zu Orten, die versteckt, skurril, historisch oder einfach »ein Muss« sind. Von den Bezirksratshäusern aus werden 20 bis 25 Kilometer hauptsächlich auf Nebenrouten in gemütlichem Tempo geradelt. Mehr Infos zu den Kieztouren unter www.adfc-berlin.de.

Berlin erfolgreich mit Bundesratsinitiative für verpflichtende Abbiegeassistenten

Der Bundesrat hat im Juni mit breiter Mehrheit eine Bundesratsinitiative Berlins für die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen für Lkw verabschiedet. Der Beschluss fordert die Bundesregierung dazu auf, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass für Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht Abbiegeassistenzsysteme verpflichtend sind. Die Verpflichtung soll für

die Ausrüstung von Neufahrzeugen und die Nachrüstung bereits zugelassener Fahrzeuge gelten. Der ADFC begrüßt den Beschluss, kritisiert aber, dass er Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nicht einschließt. Obwohl schon 2012 auf Druck des ADFC erstmals ein »Runder Tisch Abbiegeassistent« im Verkehrsministerium ins Leben gerufen wurde, blieb das Ministerium bis 2017 tatenlos.

2018

adfc HerbstChecks

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 kostenlos.

Samstag, 1. September

11–18 Uhr
Moabit
Kiezfest
vor dem Rathaus Tiergarten

Samstag, 15. September

10–17 Uhr
Charlottenburg
Effizienzhaus
Fasanenstraße 87

Samstag, 29. September

10–17 Uhr
Köpenick
Schlossplatz

Samstag, 6. Oktober

10–17 Uhr
Kreuzberg
ADFC Berlin
Möckernstraße 47

Änderungen der Standorte sind möglich. Aktuelle Infos unter: www.adfc-berlin.de

Eine Maßnahme des
Gefördert durch

Stadtradeln bricht Rekorde

Das Berliner Stadtradeln hat dieses Jahr alle Rekorde gebrochen. Drei Wochen lang sind mehrere tausend Berlinerinnen und Berliner beim Stadtradeln aktiv gewesen und haben ein starkes Zeichen für den Radverkehr in der Stadt und ein besseres Klima gesetzt. Fast 400 Teams sind an den Start gegangen und haben vom 3. bis 23. Juni so oft wie möglich das Fahrrad genutzt. Insgesamt erradelten sie mehr als 1,4 Millionen Kilometer – mehr als dop-



pelt so viel wie im vergangenen Jahr. Das Team des ADFC Berlin schaffte es, seine Leistung aus dem letzten Jahr noch zu übertreffen: Mehr als 150 Aktive sammelten gemeinsam innerhalb von drei Wochen 55.000 Kilometer für das Vereinsteam – eine Strecke, die zusammengelegt länger wäre als der Umfang der Erde – und setzten damit ein starkes Zeichen für Klimaschutz, Sicherheit und saubere Luft in Berlin. Das Stadtradeln Berlin wird organisiert von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Partner war auch in diesem Jahr wieder der ADFC Berlin, der am 3. Juni mit der Sternfahrt für einen fulminanten Auftakt sorgte.

Kreisfahrt 2018

ZIEL
17:00 Uhr
Brandenburger Tor

START
14:00 Uhr

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN

vorläufige Routenführung und aktuelle Infos unter: www.adfc-berlin.de

Samstag, 22. September 2018

Fahrrad.Frank

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

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

☎ 285 99 750 Öffnungszeiten (Winter):
☎ 285 99 751 Mo-Fr 09-19⁰⁰
✉ fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 09-17⁰⁰

fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

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

www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

Ulris Fahrradladen

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

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

»Beim Radfahren fühle ich mich frei«

Sein Song »Fahrrad fahr'n« ist eine Liebeserklärung ans Radfahren in Berlin. Im Interview mit der *radzeit* erzählt der Sänger Max Raabe, warum er so gern in die Pedale tritt und was er sich für die zukünftige Fahrradstadt Berlin wünscht. Das Interview führte NIKOLAS LINCK.



Freihändig natürlich nur für den Fototermin unterwegs: Max Raabe

Herr Raabe, im Musikvideo zu Ihrem Song »Fahrrad fahr'n« radeln Sie gemeinsam mit einer bunten Schar von Tieren durch die Stadt. Ist eine Stadt voller Fahrräder ein heimlicher Traum von Ihnen?

Eigentlich schon. Allerdings gibt es bereits jetzt Fahrrad-Staus in Berlin, das habe ich am Großen Stern schon erlebt. Für die Zukunft brauchen wir deshalb ein besseres Miteinander im Verkehr. Außerdem sind die Fahrradwege viel zu schmal in Berlin, oft kann man sich kaum überholen. Andere Städte wie London oder Kopenhagen sind da schon viel weiter, dort gibt es Radwege wie Autobahnen, mit breiten Spuren. Da kommen Radfahrer geschmeidig aneinander vorbei, ohne überhaupt in Kontakt zu kommen mit dem Autoverkehr.

Wünschen Sie sich das auch für Berlin?

Ja, das wäre schön. Berlin hat viel breitere Straßen als London – wenn die das dort hinkriegen, dann sollten wir das auch können.

Sie fahren aber trotzdem gern Fahrrad in Berlin?

Ich benutze auch Bus, S-Bahn und Auto, aber auf dem Fahrrad verbringe ich die meiste Zeit. Ich bin kein Sportler, sondern benutze das Fahrrad als Verkehrsmittel und genieße das sehr.

Was genießen Sie besonders am Radfahren?

Ich bin draußen und genieße die Luft und die Bewegung. Mein Gehirn funktioniert viel besser, wenn ich auf dem Fahrrad sitze statt im Auto. Beim Radfahren kommen mir Ideen und ich fühle mich frei.

Was für ein Fahrrad fahren Sie?

Eine vollkommene Gurke, ein Herrenrad aus den 50er Jahren, das nicht mal eine Gangschaltung besitzt. Aber es hat eine wunderbare Übersetzung und fährt so geschmeidig und schnell, dass ich kaum trampeln muss. Das steht das ganze Jahr draußen, ich fahre auch den ganzen Winter über Fahrrad. Ich öle es zwar, bin aber sonst nicht sehr lieb zu ihm. Und es sieht nicht so toll aus, dass es für Bösewichte interessant zum Klauen wäre.

Sehen wir Sie eigentlich auf der ADFC Sternfahrt?

Leider habe ich eine Allergie gegen Großveranstaltungen, da muss ich passen. Aber ich bin mit meinen guten Wünschen dabei!

Was muss sich für den Radverkehr in Berlin ändern?

Das wichtigste ist gegenseitige Rücksichtnahme, von Auto- und Fahrradfahrern gleichermaßen. Bei einem Linienbus will ich gar nicht, dass er mir die Vorfahrt gewährt, den kann ich ja auch durchwinken. Ich wünsche mir, dass Kinder bereits in der Grundschule verstärkt für das Verhalten im Straßenverkehr geschult werden. Mit mehr Umsicht könnte man vielleicht sogar



auf einige Ampeln verzichten. Das betrifft auch Fußgänger, die sogar ohne Telefon in der Hand einfach auf die Straße fallen. Ich selbst benehme mich ja auch manchmal sehr trottelig. Darum bemühe ich mich, anderen gegenüber mild zu sein. Im Verkehr erfahre ich von anderen oft viel Rücksicht, die muss man dann auch zurückgeben.

Die radzeit verlost ein handsigniertes Fahrrad von Max Raabe! Einfach das Kreuzworträtsel auf S. 30 lösen und das Lösungswort mit dem Betreff »Raabe« an kontakt@radzeit.de senden!



© Alle Fotos: Tomas Rosenthal / PSD Bank Berlin-Brandenburg

PSD HerzFahrt: Zum 5. Mal Radeln für gesunde Kinderherzen

In die Pedale treten für den guten Zweck: Am 26. August feiert das Spendenradeln auf dem Tempelhofer Feld sein fünfjähriges Jubiläum. Erneut spendet die PSD Bank Berlin-Brandenburg Geld für die Forschung für Kinder mit Herzfehlern.



Bereits zum fünften Mal ruft die PSD Bank Berlin-Brandenburg gemeinsam mit dem ADFC Berlin und dem Verein Berliner helfen zur PSD HerzFahrt auf dem Tempelhofer Feld auf. Pro gefahrene Runde spendet die PSD Bank drei Euro zugunsten der Klinik für Angeborene Herzfehler am Deutschen Herzzentrum Berlin. Im vergangenen Jahr kamen dank geballter Rad-Power 30.000 Euro zusammen. Auch in diesem Jahr wollen wir wieder beweisen, dass Berlin ein großes Herz hat.



Ob für eine, zwei, oder ganz viele Runden: Jeder kann mitmachen – auch spontan! Treffpunkt ist auf dem Feld am Eingang Tempelhofer Damm. Die Aktion läuft von 15 bis 18 Uhr. Für jede Runde in einer Länge von vier Kilometern gehen drei Euro in die Spendenkasse. Wer ohne Fahrrad vor Ort ist, kann kostenlos ein Leihfahrrad von Deezer nextbike nutzen.

Der ADFC Berlin bietet geführte Radtouren zur PSD HerzFahrt aus Lichterfelde, Wedding und Buch an. Mehr Infos unter www.radundtouren.de.



90.000 Menschen auf der ADFC Sternfahrt für saubere Luft und ein fahrradfreundliches Berlin

Unter dem Motto »Radverkehr ist abgasfrei!« radelten am 3. Juni rund 90.000 Menschen auf der Fahrradsternfahrt des ADFC Berlin über 19 Routen zum Brandenburger Tor. Sie forderten die Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes noch vor der parlamentarischen Sommerpause und eine rasche Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen.

Nirgendwo sonst wird das Fahrrad so begeistert und bunt gefeiert wie bei der jährlichen Sternfahrt des ADFC. Trotz regnerischen Wetters am Morgen zeigten die Berlinerinnen und Berliner einmal mehr, dass die Hauptstadt im Herzen schon Fahrradmetropole ist. »Das muss jetzt in der Gestaltung der Straßen sichtbar werden«, sagte Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel am Rande der Demonstration. Auf dem Umweltfestival vor dem Brandenburger Tor fand nach Abschluss der Sternfahrt eine Podiumsdiskussion mit Verkehrsministerin Regine Günther, Mobilitätsforscher Andreas Knie und ADFC-Vorstandsmitglied Frank Masurat statt. »Wir reden über Radwege, aber gebaut werden keine. Aus den 90.000 Menschen auf der heutigen Sternfahrt und den 100.000 Menschen, die für den Volksentscheid Fahrrad unterschrieben haben, resultiert eine große politische Verantwortung. Sichere Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen heißt Parkplätze wegnehmen – das müssen Sie jetzt tun, Frau Günther«, forderte Masurat in der Diskussion von der Senatorin.



© Fotos auf beiden Seiten: ADFC Berlin/Dirk Deckbar/Hannah Petruschat



Was bringt das Mobilitätsgesetz?

Das Berliner Mobilitätsgesetz ist endlich vom Abgeordnetenhaus beschlossen worden. Was bedeutet es konkret für Radfahrerinnen und Radfahrer? In einer zweiteiligen Serie fasst die *radzeit* wichtige Inhalte zusammen (Teil 1).

Nach langen Verhandlungen, unzähligen Stunden ehrenamtlicher Arbeit von ADFC, Volksentscheid und BUND sowie einigen Verzögerungen wurde das Berliner Mobilitätsgesetz am 28. Juni vom Abgeordnetenhaus beschlossen. Es besteht bislang aus einem allgemeinen Abschnitt, einem Abschnitt zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und einem zum Radverkehr. Ein eigener Abschnitt zum Fußverkehr wird derzeit erarbeitet. Wer sich vollständig informieren möchte, kann online selbst einen Blick in den Gesetzestext werfen*. Die *radzeit* bietet einen knappen Überblick über einige wichtige Punkte – ohne Anspruch auf Vollständigkeit. In dieser Ausgabe wird der erste, allgemeine Abschnitt des Gesetzes näher beleuchtet, in der nächsten Ausgabe folgt derjenige zum Radverkehr.



Die Geburt des Mobilitätsgesetzes feierte der ADFC Berlin am 28. Juni vor dem Abgeordnetenhaus. Auf dem Bild: Lara Eckstein, Evan Vosberg, Frank Masurat, Philipp Poll (v.l.n.r.).

Mobilität für alle

Anspruch des Gesetzes ist, die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen in Berlin zu erfüllen – in allen Teilen Berlins, rund um die Uhr und unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen, persönlichen Einschränkungen, Herkunft oder Lebenssituation.

→ Was bedeutet das konkret?

Ein soziales Tarifsystem für den ÖPNV soll auch einkommensschwachen Menschen die Nutzung ermöglichen. Gute Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr bieten außerdem günstige und niedrigschwellige Angebote der aktiven Mobilität. Dazu kommt der Ausbau des ÖPNV-Netzes und Radverkehrsnetzes auch in den Außenbezirken. Planungen für barrierefreien Zugang berücksichtigen auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

Vorrang für den Umweltverbund

Bereits in der Präambel des Gesetzes ist der Vorrang des Umweltverbundes festgeschrieben. Dieses Ziel wird in mehreren Paragraphen aufgegriffen.

→ Was bedeutet das konkret?

In den vergangenen Jahrzehnten hatte Verkehrsplanung vor allem ein Ziel: Möglichst viel Autoverkehr möglichst flüssig abzuwickeln. Bei zukünftigen Entscheidungen soll nicht mehr der motorisierte Verkehr im Mittelpunkt stehen, sondern die Interessen der Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer. Dadurch soll der Anteil des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen gesteigert werden.

Verkehrssicherheit

Wesentliches Ziel des Gesetzes ist, dass alle Menschen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher ans Ziel kommen – Maßnahmen dafür finden sich in zahlreichen Paragraphen wieder. Die »Vision

Zero« – keine Unfälle mit schweren Personenschäden – ist Leitlinie aller Planungen und erstmalig in Deutschland in einem Gesetz verankert.

→ Was bedeutet das konkret?

Allein die Stärkung des Umweltverbundes führt zu mehr Sicherheit, da Gefahr im Verkehr vor allem von Autos ausgeht – mehr als 80 Prozent der Verkehrsunfälle in Berlin werden von Pkw- oder Lkw-Fahrern verursacht. Als konkrete Maßnahme sieht das Gesetz außerdem die Entschärfung von Unfallschwerpunkten an Knotenpunkten vor – zehn im ersten Jahr, 20 im nächsten und jeweils 30 in darauf folgenden Jahren. Nach Unfällen soll unverzüglich geprüft werden, welche Maßnahmen den Ort des Unfalls sicherer machen können. Explizit soll außerdem das subjektive Sicherheitsempfinden der Menschen – ergänzend zur objektiv messbaren Sicherheit – erhöht werden. Die Fahrradstaffel der Polizei soll ausgebaut und auf ganz Berlin erweitert werden – einen Zeit-

raum dafür nennt das Gesetz allerdings nicht. Wichtigste Aufgabe der Fahrradstaffel wird sein, den Hauptunfallursachen und Regelverstößen nachzugehen, die zu Fuß Gehende und Radfahrende gefährden.

Freie Wege

Das Gesetz verspricht die störungsfreie Nutzbarkeit von Gehwegen, Radverkehrsanlagen, Lieferzonen und ÖPNV-Wegen sowie -Haltestellen. Auch bei der Einrichtung von Baustellen sollen Behinderungen und Gefährdungen minimiert werden.

→ Was bedeutet das konkret?

Neben der Beseitigung von Straßenschäden oder Gestrüpp bedeutet das vor allem: Falschparker abschleppen. Hier wird es interessant, denn diese Aufgabe wird bislang – in sehr unterschiedlicher Qualität – von den Ordnungsämtern übernommen, die den Bezirken unterstellt sind und nicht der Senatsverwaltung. Neu ist, dass die BVG künftig selbst abschleppen lassen darf, wenn falsch parkende Autos Busspuren, Tramschienen oder Haltestellen blockieren.

Separate Planwerke

Auf Grundlage des Gesetzes werden diverse Planwerke erarbeitet, die weiter ins Detail gehen und den Vorteil haben, dass sie leichter quantifizierbare Vorgaben enthalten können. Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr bietet dafür die Grundlage, hinzu kommen ein Fußverkehrsplan, ein Radverkehrsplan und ein Nahverkehrsplan.

→ Was bedeutet das konkret?

In den Planwerken können Ziele formuliert werden, die vielleicht in zwei, fünf oder zehn Jahren bereits anders lauten müssen. Zum Beispiel für den angestrebten Modal Split (die Verteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsarten) oder Messgrößen in den Bereichen Verkehrssicherheit und Klimaschutz. Im Radverkehrsplan werden außerdem Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen – wie etwa deren Mindestbreite – definiert. Der Radverkehrsplan ist deshalb von hoher Bedeutung. Wie das Gesetz wird er in Teilen ebenfalls in einer Dialogrunde unter Mitwirkung des ADFC erarbeitet. Neben

den genannten Plänen sollen ein separates Verkehrssicherheitsprogramm sowie ein Konzept für den Wirtschaftsverkehr die Ziele des Gesetzes operationalisieren.

Transparenz und Beteiligung

In zahlreichen Paragraphen des Gesetzes wird die Verwaltung dazu verpflichtet, durch öffentliche Berichte ihr Handeln und die daraus resultierenden Ergebnisse transparent zu machen. Auch die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern ist vorgesehen. Die Verfügbarkeitsdaten der öffentlichen Verkehrsmittel sollen zur Entwicklung von neuen Geschäftsmodellen zur Verfügung gestellt werden.

→ Was bedeutet das konkret?

Neben der allgemeinen Pflicht der Verwaltung, die Öffentlichkeit über ihre Maßnahmen und deren Ergebnisse zu informieren, finden sich im Gesetz auch einige konkrete Weisungen. So werden Straßen und Wege mittels eines regelmäßigen Monitorings auf ihre Nutzbarkeit geprüft. Dazu sollen auch Online-Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern beitragen, etwa wenn ein Radweg zugewachsen oder ein Gehweg blockiert ist. Die Sammlung der Problemstellen wird mitsamt der Maßnahmen, die dagegen ergriffen wurden, regelmäßig von der Verwaltung online veröffentlicht, um den Erfolg zu kontrollieren. Auch die obligatorische Prüfung von Unfallstellen nach Unfällen mit Personenschaden wird im Netz veröffentlicht. Über die Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr muss die Verwaltung alle zwei Jahre in einem Fortschrittsbericht informieren.

* www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/

STADTTEILGRUPPEN BERLIN

In den ADFC-Stadtteilgruppen treffen sich Aktive, um den Radverkehr in ihrem Bezirk zu verbessern. Du willst Dich auch einsetzen? Komm zu einem Treffen Deiner Stadtteilgruppe.

Mehr Informationen unter:
www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen

City-West Charlottenburg-Wilmersdorf

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

Friedrichshain-Kreuzberg

1. und 3. Dienstag im Monat, »Attac-Treff«, Grünberger Str. 24 (Friedrichshain),
Franziska Schneider, franziska.schneider@adfc-berlin.de

Lichtenberg

1. Do im Monat, 19 Uhr, Umweltkontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin.
Christine Hentschel, christine.hentschel@adfc-berlin.de

Mitte

2. Mo im Monat, 19 Uhr, »Don Giovanni«, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin.
Jürgen Saidowsky, juergen.saidowsky@adfc-berlin.de

Neukölln

3. Di im Monat, 19:30 Uhr, im Restaurant »Alte Welt«, Wissmannstraße 44, 12049 Berlin. **Ralf Tober**, Tel. (030) 680 814 80, ralf.tober@adfc-berlin.de

Pankow

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

Reinickendorf

1. Di im Monat, 19 Uhr, »WEIL«, Alt-Tegel 6, 13507 Berlin.
Carsten Schulz, carsten.schulz@adfc-berlin.de

Schöneberg

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

Spandau

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

Steglitz-Zehlendorf

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

Tempelhof

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

Treptow-Köpenick

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

Wuhletal Marzahn-Hellersdorf

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



1992: Die ADFC-Landesgeschäftsstelle in der Brunnenstraße 28 wird komplett ehrenamtlich renoviert und eingerichtet. 26 Jahre später, im Juli 2018, zieht der ADFC Berlin in den Kreuzberger Möckernkiez.

35 Jahre: Der ADFC Berlin feiert Geburtstag

Was vor 35 Jahren im Hinterzimmer eines Fahrradladens begann, ist heute ein Landesverband mit 15.000 Mitgliedern. Pünktlich zu seinem Jubiläum eröffnet der ADFC Berlin seine neuen Räume – und blickt zurück auf eine bewegte Geschichte. Von PHILIPP POLL und NIKOLAS LINCK.

Die Geschichte des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs beginnt in keiner deutschen Hauptstadt. Weder in Bonn, noch in Berlin. Sie beginnt in der Hansestadt Bremen. Dort, wo die Häuser selten breiter als ein Wohnwagen sind und die Fahrräder im Vorgarten stehen, schließt sich der Gründer und Ideengeber des Verbands Jan Tebbe am 18. April 1979 mit 17 weiteren Aktivisten zusammen. Wenig später entsteht der Bundesverband, dessen Vorsitz Tebbe übernimmt.

In Berlin gibt es schnell eine Gruppe, die ebenfalls einen Ableger gründen will, jedoch mehrere Male an den Formalien scheitert. Dass es dann doch klappt, ist auch der Initiative von Tilman Bracher zu verdanken.

Berliner ADFC nach Freiburger Modell

Als Bracher 1983 von Freiburg nach West-Berlin zieht, hat er in der alten Heimat gerade einen Bezirksverein des ADFC aufgebaut. Nun will er dasselbe auch in der Hauptstadt schaffen. Die erste Gruppe der Fahrradfreunde trifft sich in der Huttenstraße in Moabit in den Räumen eines Fahrradladens: »Wir kannten uns alle vorher nicht, das war ziemlich bunt«, erinnert sich Bracher. Mit Hilfe der Erfahrungen aus Freiburg gründen insgesamt neun Aktivisten am 14. Juni 1983 den ADFC Berlin. Tilman Bracher wird der erste Vorsitzende des Vereins.

Aus Freiburg kommt auch die Idee einer Vereinszeitschrift. Bracher gibt ihr den Namen Radzeit. Am Anfang ist das Blatt kaum von einem Flyer zu unterscheiden. Ein paar Seiten far-

biges Papier werden mit einer Heftklammer zusammengehalten. Pressemitteilungen, Verlautbarungen des Vorstands und kleinere Artikel druckt der ADFC in der Radzeit ab.

Der ADFC Berlin gewinnt schnell neue Mitglieder. Es gibt die ersten Smogalarne und autofreie Sonntage. Immer mehr Autobahnen und immer mehr Verkehr – dagegen regt sich wachsender Widerstand. Die Gründung des ADFC und des Berliner Landesverbands fällt in eine Zeit des allgemeinen gesellschaftlichen Umbruchs.

»Es begann mit einem Mal unglaublich viel.«

Die Grünen und die taz wurden gegründet, es war eine große, allgemeine Anti-Stimmung«, erinnert er sich.

Axel von Blomberg, späteres ADFC-Mitglied in Berlin, lebte im damaligen West-Berlin: »Mit einem Mal begann unglaublich viel.

Grüne Radler und die Bürgerinitiative Westtangente

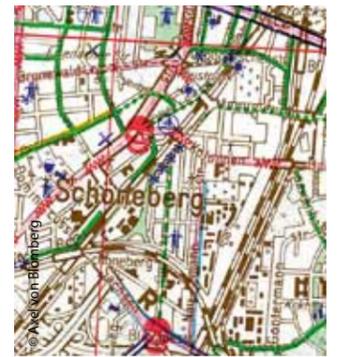
Der ADFC ist aber nicht die erste Gruppe, die in Berlin darüber nachdenkt, was gute Radwege sind und ob die Autobahn ausgebaut werden muss. Seit 1974 gibt es die Bürgerinitiative Westtangente (BIW), später kommen die Grünen Radler dazu.

Von letzteren kommen viele Impulse, die der ADFC später aufnimmt. Einer davon ist der TotenkopfAtlas. Darin kennzeichnen die Grünen Radler in den Achtzigern lebensgefährliche Kreuzungen mit Totenköpfen. Der ADFC bringt den Atlas später mit den Grünen Radlern zusammen heraus. Blomberg kümmert sich darum, den Atlas ins Positive zu kehren und zeichnet zum ersten Mal besonders gute Fahrradrouten ein.



Auch Schnee und Eis halten ADFC-Aktive im Winter 1995 nicht davon ab, für ein besseres Fahrradklima zu demonstrieren.

Im Gegensatz zu den Grünen Radlern tritt der ADFC als Verein von Anfang strukturierter auf. Von Jan Tebbe stammt der Spruch: »Die Grünen Radler demonstrieren vor dem Rathaus, wir gehen ins Rathaus und ändern die Dinge.« Das ist lange Zeit die Devise des ADFC. Statt zu agitieren, arbeitet man mit der Verwaltung und der Politik auf sachlicher Ebene zusammen.



TotenkopfAtlanten zeigten in den 80er Jahren gefährliche Orte für Radfahrer.

Die ersten Aktionen

Die erste Aktion des Berliner ADFC findet dann auf der Schlossstraße in Steglitz statt. Die Aktivisten treffen sich morgens vor dem Karstadt. Mit dabei sind Fahrräder, ein Holzrahmen und Flugblätter. Die Berliner Mitglieder fordern vernünftige Fahrradstellplätze auf der Fahrbahn. Der Holzrahmen ist dem Umriss eines Autos nachempfunden und blockiert die gewünschte Stelle. Doch Passanten zeigen sich unbeeindruckt, die Presse nimmt keinerlei Notiz. »Die Aktion ist verpufft«, sagt Bracher.

Die erste große Geschichte des ADFC ist dann vom Zufall bestimmt. Auf der Kreuzung Katzbachstraße / Yorckstraße in Kreuzberg wird 1984 ein Kind von einem rechtsabbiegenden Lkw überfahren und getötet. Die Y-Kreuzung liegt direkt auf dem Arbeitsweg von Tilman Bracher. »Hier gab es täglich Beinahe-Unfälle«, erinnert er sich. Bracher hat deshalb schon lange eine Presseerklärung vorbereitet und am Vortag an die Verwaltung und die Polizei geschickt. Als die Polizei den Unfall meldet, hat sie so die Reaktion des ADFC schon im Briefkasten. Die Aktion wird von der Öffentlichkeit gut wahrgenommen. Und noch wichtiger: Die Polizei nimmt den Berliner ADFC als Partner an.

Die Neunziger – der Berliner ADFC sucht die Konfrontation

Unter den neuen Vorsitzenden Uta Wobit und später Benno Koch ändert sich auch der Stil des Berliner ADFC. Arbeiten die Aktivisten vorher weitgehend kooperativ mit den Beamten der Verwaltung zusammen, werden nun auch konfrontative Aktionen geplant. Es gilt, wieder einen Kampf gegen Autofahrer zu führen. Zur Demonstration lassen ADFCler in eine befahrene Kreuzung Autoreifen rollen. Die sollen zeigen, dass Autos gar nicht schnell genug abbremsen können. Die Zusammenarbeit mit der Polizei wird schwerer. Der Verband wird in den Neunzigern immer stärker. Nur die Verwaltung kommt nicht hinterher. Blomberg erinnert sich, dass die grüne Verkehrsbeauftragte noch nicht einmal Rad fahren konnte. »Viele fühlten sich allein gelassen«, sagt Blomberg.

Ab der Jahrtausendwende werden immer mehr Forderungen umgesetzt

Erst mit der Jahrtausendwende wird die Verwaltung wieder aktiver. Ein Name steht für diesen Wandel ganz besonders: Friedemann Kunst. Als Kunst 2001 Chef der Berliner Verkehrsverwaltung



Schon Anfang der 90er Jahre stellten ADFC-Aktive Mahnmale für getötete Radfahrer auf – wie diese einem Trauerkranz nachempfundene Felge. Inzwischen stellt der Verein seit 10 Jahren für jeden tödlich verunglückten Radfahrer ein weißes Geisterrad auf.

wird, holt er nach und nach Leute in die Verwaltung, die den Fahrradverkehr voranbringen wollen. Viele der Forderungen des ADFC werden nun umgesetzt. Bracher sieht darin auch ein Ergebnis jahrelangen Drucks auf die Verwaltung. Daneben gibt der ADFC seit 1992 auch die ersten gedruckten Fahrradstadtpläne von Berlin heraus. Auch das touristische Engagement steigt. Heute unternimmt der ADFC Berlin im Jahr rund 600 geführte Radtouren durch Berlin und Umgebung.

Die Sternfahrt richtet der Berliner ADFC seit 1995 allein aus. Auch sie geht ursprünglich auf die Idee der Grünen Radler zurück, die bereits 1977 die erste Sternfahrt durchführten. Das Berliner Fahrrad-Event des Jahres wird unter der Organisation des ADFC zur größten regelmäßigen Fahrraddemonstration der Welt. Die Demo führt über 19 Routen und die Berliner Autobahn. Susanne Grittner organisiert die Veranstaltung seit 2006. »Ich brauche für die gesamte Planung das ganze Jahr«, sagt sie. Im Schnitt nehmen heute um die 100.000 Radfahrende an der Demo teil.

Steigender Druck auf die Politik

Ein besonderes Augenmerk gilt seit jeher der Verkehrssicherheit von Radfahrenden. Im Jahr 2009 stellt der ADFC Berlin zum ersten Mal ein Geisterrad auf. Seither werden die weiß lackierten Räder zur Mahnung an Orten aufgestellt, wo Radfahrer tödlich verunglückten.

Der ADFC Berlin hat zur Jahrtausendwende ein enges Netz an Aktivistinnen gespannt und der Verwaltung mit seinen Publikationen und Sachverständigen gezeigt, wie vernünftige Radpolitik aussehen kann. Doch auch wenn immer mehr Forderungen umgesetzt werden, bleibt es für den großen Wurf bei Lippenbekenntnissen. Die Radverkehrsstrategie des Berliner Senats von 2004, die der ADFC Berlin mit erarbeitete und die in vielen Teilen Grundlage des frisch verabschiedeten Mobilitätsgesetzes ist, wurde nie systematisch umgesetzt. Das Auto genoss nach wie vor Vorfahrt und an Geld und Personal fehlte es der Verwaltung sowieso. Zur Sternfahrt 2015 stellt der ADFC sein Umsetzungskonzept vor und erhöht damit den Druck auf die Politik. Mit dem darauf aufbauenden Forderungskatalog zur Abgeordnetenhauswahl 2016 bestimmt er ein Thema des Wahlkampfes, in dem die Verkehrspolitik plötzlich eine wichtige Rolle spielt.

Unterstützung des Volksentscheid Fahrrad

Der wohl größte Schritt für Berlin in Richtung Fahrradstadt beginnt 2015, als sich auf Einladung des ADFC verschiedene Initiativen und Radaktivisten vernetzen. Es entsteht die Idee eines Volksbegehrens – der Volksentscheid Fahrrad ist geboren. Teile des ADFC sind begeistert, andere skeptisch: Lässt sich Radver-

kehrspolitik überhaupt in ein Landesgesetz gießen? Könnte der Volksentscheid einen Kampf mit der Autolobby heraufbeschwören, der nicht zu gewinnen ist? Wie viel wäre zerstört, wenn das Abstimmungsquorum nicht erreicht würde? Der Vorstand beschließt, die Mitgliederversammlung über eine Unterstützung entscheiden zu lassen. Die zeigt sich weniger gespalten und votiert mit einer Mehrheit von mehr als zwei Dritteln für die Unterstützung der Initiative. Seither arbeiten der Volksentscheid Fahrrad und sein heutiger Trägerverein Changing Cities mit dem ADFC Berlin eng zusammen. Gemeinsam wurde auf der Sternfahrt 2016 ein Großteil der Unterschriften für das Volksbegehren gesammelt. Gemeinsam wurden die Inhalte des Gesetzes mit Senat und Fraktionen erarbeitet. Viele Aktive engagieren sich in beiden Gruppen und mit Evan Vosberg ist einer der Initiatoren des Volksentscheids heute stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC.



Sound-Tandem per Megafon auf einer Sternfahrt (Datum unbekannt).

Der ADFC im Wandel

Währenddessen wird der ADFC immer größer – der Berliner Landesverband konnte kürzlich sein 15.000stes Mitglied begrüßen (siehe S. 5). Mit seiner Größe haben auch die Aktivitäten und Verwaltungsaufgaben des Verbands zugenommen – und sind schon lange nicht mehr ehrenamtlich zu stemmen. In den letzten Jahren ist das hauptamtliche Team in der Landesgeschäftsstelle auf sieben Mitarbeiter angewachsen, die fast alle in Teilzeit beschäftigt sind. Unterstützt werden sie von engagierten Menschen, die im Verband ein Freiwilliges Ökologisches Jahr oder den Bundesfreiwilligendienst leisten. Ein kleines, nämlich fünfjähriges Jubiläum feiert übrigens in diesem Jahr auch die PSD HerzFahrt. Das Spendenradeln zugunsten herzkranker Kinder veranstaltet der ADFC Berlin gemeinsam mit der PSD Bank und dem Verein Berliner helfen e. V. (siehe S. 9).

Schon in Münster Mitglied im ADFC, dann unterbrochen durch den Aufenthalt in den USA, ist er seit 2008 wieder dabei und seit 2014 Sprecher des ADFC Teltow, den er zusammen mit einigen Mitstreitern gründete. Als Landesvorsitzender möchte er sich besonders dafür einsetzen, dass der ADFC als politischer Akteur auf Landesebene wahrgenommen wird und mit seinen Anliegen Gehör findet.

Ein ganz aktueller Meilenstein in der Verbandsgeschichte ist der Umzug der Landesgeschäftsstelle. Seit 26 Jahren befand sie sich gemeinsam mit der Selbsthilfwerkstatt und dem Buch- und Infoladen in der Brunnenstraße in Mitte. Die neuen Räume im kreuzberger Möckernkiez sind nicht nur repräsentativer, sondern bieten auch durch eine zeitgemäße Ausstattung mehr Möglichkeiten für Meetings und Workshops. Eine Bibliothek zu Radtourismus, Fahrrad-Kultur und Verkehrspolitik zieht ebenso ein wie eine runderneuerte Fahrradwerkstatt. Ein Ort um sich zu vernetzen, kreativ zu sein, um Unterstützung und Rat zu finden. Ein guter Ort für weitere 35 Jahre ADFC Berlin.

Die Mischung macht's: Neuer Landesvorstand für den ADFC Brandenburg gewählt

Rund 60 ADFC-Mitglieder haben am 21. April einen neuen Landesvorstand für den ADFC Brandenburg gewählt. Mit Dr. Stefan Overkamp steht dem Verein nach langer Zeit ein neuer Landesvorsitzender vor, nachdem der langjährige Landesvorsitzende Dirk Israel 2017 verstorben ist. Adelheid Martin verlässt nach engagierten 12 Jahren den Vorstand, wird aber weiterhin im ADFC Oranienburg aktiv sein.

Der ADFC Brandenburg wächst kontinuierlich: Mittlerweile zählt der Verein mehr als 2600 Mitglieder. Auch der Vorstand hat sich nun mit der Neuwahl auf fünf Mitglieder vergrößert: Mit zahlreichen Ideen und viel Begeisterung starten jetzt zwei »alte Hasen« und drei »Frischlinge«, die sich hier vorstellen wollen.



Der neue Landesvorstand des ADFC Brandenburg (v.l.n.r.): Dr. Stefan Overkamp aus Teltow, Birgit Korth aus Potsdam, Dagmar Munkwitz aus Kremmen, Ronald Benke aus Frankfurt (Oder) und Christian Tschöpe (Brandenburg a.d.H.).

Dr. Stefan Overkamp

(Landesvorsitzender) aus Teltow, im Landesvorstand seit April 2018.

Vor 47 Jahren im westlichen Münsterland geboren, verschlug es Stefan nach einem Biologie-Studium samt Promotion in Tübingen, Münster und Santa Barbara 2001 nach Teltow. Dort wohnt er seitdem als echter Wahl-Brandenburger mit seiner Familie. Als Marketingleiter für einen amerikanischen Laborgeräte-Hersteller ist er allerdings immer viel in aller Welt unterwegs.

Schon in Münster Mitglied im ADFC, dann unterbrochen durch den Aufenthalt in den USA, ist er seit 2008 wieder dabei und seit 2014 Sprecher des ADFC Teltow, den er zusammen mit einigen Mitstreitern gründete. Als Landesvorsitzender möchte er sich besonders dafür einsetzen, dass der ADFC als politischer Akteur auf Landesebene wahrgenommen wird und mit seinen Anliegen Gehör findet.

Ronald Benke

(stellvertretender Landesvorsitzender) aus Frankfurt (Oder), im Landesvorstand seit April 2018.

Seit ihm zum sechsten Geburtstag sein erstes Fahrrad geschenkt wurde, ist Ronald begeisterter Radfahrer. Vor seiner Tätigkeit in der Stadtverwaltung Frankfurt (Oder) als Sachbearbeiter für Strategische Verkehrsplanung hat der 42-Jährige an der TU Dresden Umweltschutz und Raumordnung sowie Verkehrsingenieurwesen studiert. Sein Ziel ist, dass alle Menschen gut und sicher ans Ziel kommen und Radfahrende und zu Fuß Gehende als gleichberechtigte Partner von den Kfz-Fahrenden respektiert werden.

Birgit Korth

(stellvertretende Landesvorsitzende) aus Potsdam, im Landesvorstand seit 2014.

Birgit ist Diplom-Landwirtin und Referatsleiterin in der Landesregierung – und die Gründungsvorsitzende des ADFC Brandenburg (1992). Nach zwei Legislaturperioden im Bundesvorstand und vielen Jahren als Vorsitzende des Bundeshauptausschusses (BHA) ist die 58-Jährige seit 2014 wieder aktiv im Brandenburger Landesvorstand. Neben der weiteren Vertretung des Landesverbandes im BHA ist ihr die Personalverantwortung für die Beschäftigten des Landesverbandes übertragen worden.

Dagmar Munkwitz

(stellvertretende Landesvorsitzende) aus Kremmen, im Landesvorstand seit April 2018.

Dagmar ist Erziehungs- und Sozialwissenschaftlerin, leitet die Selbsthilfe-Kontaktstelle im Landkreis Oberhavel und ist seit vier Jahren Mitglied im ADFC. Seitdem engagiert sich die 54-Jährige in der Ortsgruppe Oranienburg und ist seit April 2018 Mitglied im Landesvorstand. Von besonderem Interesse ist für sie die Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, den ADFC gerade in den nördlichen Regionen Brandenburgs bekannter zu machen.

Christian Tschöpe

(stellvertretender Landesvorsitzender), aus Brandenburg an der Havel im Landesvorstand seit 2002.

Christian ist begeisterter Fahrradfahrer seit seinem zehnten Geburtstag, als seine Eltern ihm ein 24-Zoll-Rennrad geschenkt haben. Der 47-jährige Jurist und Vater von drei Töchtern wohnt in Brandenburg an der Havel, ist ADFC-Mitglied seit 2000 und seit 2002 aktiv im Landesvorstand.

Radfahren in historischen Schlösseranlagen – ein Balanceakt



Diese Wege vor dem Schloss Charlottenburg sind allein Fußgängern vorbehalten. Erst auf Druck des ADFC wurde das Radfahren auf einem äußeren Ring um den Park freigegeben.

Historische Parks und Schlösseranlagen wurden nicht fürs Radfahren geschaffen, weil das Fahrrad zur Zeit ihrer Errichtung noch nicht erfunden war. Gleichzeitig liegen heute viele der Berliner und Brandenburger Anlagen zwischen Wohngebieten oder auf dem Weg zur Arbeit. Radfahrende Anwohner und Berufspendler wollen möglichst schnell zur Arbeit oder nach Hause und beklagen sich oft über schlechte Streckenführungen und fehlende Abstellanlagen. Zu Recht? MAGDALENA WESTKEMPER vom ADFC Brandenburg sprach darüber mit Frank Kallensee, Pressesprecher der Stiftung preußische Schlösser und Gärten (SPSG).

Herr Kallensee, es ist Sommer. Fahren Sie Fahrrad?

Ja, gern und viel. Übrigens auch im Winter, sofern es die Straßenverhältnisse zulassen.

Die Schlösserstiftung hat den Auftrag, das Kulturerbe zu erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Diesen Aufgaben gerecht zu werden ist bestimmt auch für Sie nicht immer leicht, oder?

»Einfach« kann jeder. Aber im Ernst: Der Stiftung Preussische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg sind in Berlin, Potsdam und Brandenburg 750 Hektar Parkanlagen anvertraut. Die Potsdam-Berliner Kulturlandschaft ist eine großartige Synthese von planmäßiger Stadtentwicklung, Architektur, Gartenkunst und gestalteter Landschaft, die weltweit ihresgleichen sucht. Dafür gab es 1990 das UNESCO-Welterbe-Siegel. Nun ist unstrittig, dass damit die Verpflichtung einhergeht, dieses Erbe zu bewahren. Und wer es annimmt, muss wissen, dass jeder unachtsame Umgang damit oder gar dessen Veränderung unwiederbringliche Verluste bedeuten können ...

... gleichwohl haben Sie es heute mit veränderten Nutzungswünschen zu tun.

Genau das ist ja die Herausforderung. Die Schlösser und Gärten

sind schlicht nicht für die Service-Erwartungen des 21. Jahrhundert geschaffen worden. Sie trotzdem dafür zu konditionieren, bedarf einer ständigen Balance zwischen Welt und Erbe, sprich: der Abwägung zwischen den Ansprüchen unserer heutigen Besucherinnen und Besucher und dem, was diese historischen Anlagen an Möglichkeiten bieten. Und da ist tatsächlich vieles möglich, nur eben nicht alles überall. Das gilt auch für das Radfahren.

Die Kommunikation zwischen Radfahrenden und der Stiftung war nicht immer konfliktfrei. Welche Konzepte planen Sie, um das Gespräch offensiv zu suchen?

Weil das nur allzu gern vergessen wird, möchte ich zunächst daran erinnern, dass die Stiftung seit 2010 durchaus »offensiv« das Radfahren auf ausgewählten Strecken gestattet. Das war bis dahin nämlich grundsätzlich untersagt. Zum Konzept gehören seither entsprechende Fahrradleitsysteme und -abstellplätze. Natürlich ist nachvollziehbar, dass sich Radfahrer hier noch mehr vorstellen können und sich die ein oder andere Verbesserung wünschen. Das nehmen wir ernst. Aber die Parks sind nun einmal zuallererst wertvolle Kultur- und Naturdenkmäler, auf die Rücksicht zu nehmen nicht nur geboten ist, sie verdienen sie auch. Hand aufs Herz: So naturnah, naturverträglich und –

buchstäblich – zielführend das Radfahren auch ist, die Schönheit und der Zauber der Parks ist am ehesten gehend zu entdecken und genießen. Deshalb empfehle ich: Immer mal wieder Absteigen und zu Fuß unterwegs sein!

Dennoch haben Sie Anlass zur Klage ...

Konflikte entstehen wie überall sonst auch, wenn Menschen sich nicht an die Regeln eines guten Miteinanders halten. Außerhalb der freigegebenen Strecken kreuz und quer rasende Radfahrerinnen und -fahrer gefährden nicht nur Spaziergänger, sondern schädigen auch die empfindlichen wasser gebundenen Wegedecken. Gern genommene »Abkürzungen« zerstören darüber hinaus angrenzende Wiesenflächen. Leider hat diese Bedenkenlosigkeit in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen.

Umso mehr freuen wir uns über den jetzt begonnenen Austausch mit dem ADFC Brandenburg. Ich denke, uns verbindet das gemeinsame Anliegen, belastbare Kompromisse zwischen den Interessen der Radfahrerinnen und Radfahrer und denen des Denkmalerhalts auszuhandeln.

Das Besondere an den Potsdamer Parks ist auch, dass sie Teil der Stadt sind, Park Sanssouci ist da das Paradebeispiel. So fordern viele Anwohnende und Studierende schon lange eine Nord-Süd-Verbindung. Die Stiftung hat sich bisher durchgesetzt. Können Sie sich doch vorstellen, den Radfahrenden entgegenzukommen?

Eine solche Nord-Süd-Verbindung existiert bereits am Neuen Palais und wird aus unserer Sicht auch gut genutzt. Eine weitere ist nicht vorgesehen und ließe sich allein schon wegen des Anschlusses von der Parkebene zur höher gelegenen Maulbeerallee nicht sinnvoll verwirklichen. Hinzu kommt, dass die hier infrage kommenden Tore aus Sicherheitsgründen nur während der Dienstzeiten geöffnet sind. Bei allem Verständnis, aber leider kann nicht jeder Wunsch erfüllt werden.

Mal grundsätzlich: Welche Regeln gelten in den Parks für Radfahrer – und warum?

Historische Gärten sind nicht für die schnelle Bewegung des Radfahrens, sondern für das Spazierengehen und Wahrnehmen von Gartenbildern konzipiert. Wege sind daher nur selten die kürzesten Verbindungen von A nach B. Vielmehr sind sie »Regie linien« für Gartenerlebnisse, oft gewunden, mal schmal, mal breit, mal übersichtlich, mal unübersichtlich. Prompt entstehen Probleme durch das Nebeneinander von schnellem Radfahren und ruhigem Fußgängerverkehr. Fußgänger bleiben oft unvermittelt stehen, Radfahrer müssen rasch reagieren, bremsen, klingeln, rufen, kurzum: Jeder stört jeden. Um genau solche und ähnliche

Konflikte zu minimieren sind – abgesehen von denkmalpflegerischen Gründen – in unseren Anlagen nur bestimmte Strecken für das Radfahren freigegeben. Grundsätzlich haben aber überall Fußgänger Vorrang! Was außerhalb der Gärten die StVO ist, regelt innerhalb der Gärten die Parkordnung. Die ist an jedem

Eingang aufgestellt und zu beachten. Denn um dies ganz klar zu sagen: Verstöße gegen die Parkordnung sind Ordnungswidrigkeiten und werden gegebenenfalls geahndet. An den Eingängen sind außerdem Parkpläne zu finden, auf denen die für das Radfahren freigegebenen Strecken deutlich ausgewiesen sind. Die Streckenführungen selbst sind dann in den Gärten durch Fahrradgebots- und -verbotsleitsysteme gekennzeichnet.

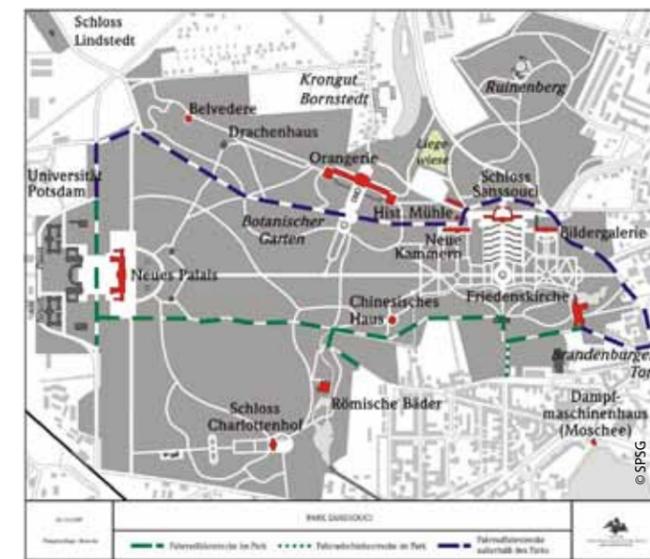
Viele Wege in den Parks sind marode und bedürfen einer Sanierung, so zum Beispiel die

Ökonomiewege. Wer ist eigentlich für den Erhalt der (Rad-)Wege in und um den Parks der Schlösseranlagen zuständig?

Die Wegesanierung ist eine Daueraufgabe. Wenn Sie bedenken, dass allein das Wegesystem im Park Sanssouci 70 Kilometer lang ist, können solche Baumaßnahmen nur sukzessive erfolgen. Die in der Tat notwendige Wiederherstellung der Ökonomiewege im Neuen Garten und im Park Sanssouci wird aber in den kommenden Jahren im Rahmen des Sonderinvestitionsprogramms für die preussischen Schlösser und Gärten realisiert, das der Bund sowie die Länder Brandenburg und Berlin zur Rettung bedeutender Denkmäler der Berliner und Potsdamer Schloßlandschaft aufgelegt haben. Um jedoch Missverständnisse zu vermeiden: In unseren Parks gibt es keine Radverkehrsanlagen, sondern lediglich für das Radfahren von der Stiftung ausgewiesene Strecken. Für diese – und auch alle anderen Wege in den Gärten – ist die Stiftung zuständig, außerhalb der Parks in der Regel die Landeshauptstadt Potsdam.



Schlosspark Sanssouci: Balance zwischen Denkmalschutz und heutigen Nutzeranforderungen.



Fahrradstrecken im Park Sanssouci.

Wohin mit dem Rad im Mietshaus?

Im Hinterhof sind mal wieder alle Stellplätze belegt, einen Fahrradkeller gibt es nicht und das Rad im Hausflur abzustellen, hat der Vermieter verboten. Häufiger Alltag in Berliner Mietshäusern. Aber wohin dann mit dem Fahrrad?

Text und Fotos von KATRIN STARKE und CLAUDIA LIPPERT.



So sieht es in vielen Berliner Innenhöfen aus: Die Fahrräder stehen kreuz und quer. Vernünftige Bügel zum Anschließen fehlen, stattdessen gibt es »Felgenkiller«, in denen das Velo nur mit dem Vorderrad fixiert werden kann.

Bei Neubauten müssen Vermieter Stellplätze für Fahrräder vorhalten. So definiert die Landesbauordnung (BauO) in Konkretisierung durch die AV Stellplätze[1], dass pro Wohnung zwei leicht zugängliche Fahrradstellplätze zur Verfügung zu stellen sind, die das Anschließen des Rahmens erlauben, sicheren Stand gewährleisten und mindestens 80 cm Abstand voneinander haben. Sogenannte Vorderradhalter sind unzulässig. Und: »Die Abstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf den davor gelegenen öffentlichen Flächen zu schaffen« steht in der aktuellen Fassung der Bauordnung, die 2017 in Kraft getreten ist. »Dass vor dem Grundstück geeignete Flächen zur Verfü-

gung stehen, ist eher selten«, schätzt Reiner Wild, Geschäftsführer des Berliner Mietervereins, ein. Nicht jeder habe so viel Glück wie der Mieterverein vor seinem eigenen Grundstück. Dort habe man ein halbes Dutzend »Kreuzberger Bügel« aufgestellt.

**»Meist reicht es im Hof nur für diese grässlichen Felgenkiller«
Reiner Wild, Geschäftsführer des Berliner Mietervereins**

Leider gelten die Vorschriften nicht rückwirkend, sondern nur für Neubauten seit Einführung der BauO im Jahr 2005, konkretisiert durch die AV 2008. Anders ist es bei den Wohnhäusern im Bestand.

»Wenn da im Mietvertrag die Stellplatzfrage nicht ausdrücklich thematisiert ist, hat der Mieter keinen Rechtsanspruch auf einen Fahrradabstellplatz«, erklärt Reiner Wild. »Das ist schade, aber es ist so.« Das bedeutet im Klartext: »Wenn ich den Mietvertrag ohne eine Regelung unterschreibe, miete ich die Situation so, wie sie ist.« Und die sei oft mehr als unbefriedigend. »Da stehen vielfach diese alten grässlichen Ständer in den Hinterhöfen, einer für vier Räder«, weiß Wild. Vernünftig abschließen könne man sein Rad daran nicht. Der Rahmen lässt sich an diesen Abstellablagen nicht fixieren, sondern nur das Vorderrad – das sich in den »Felgenkillern« zudem schnell verbiegt.



Das Fahrrad im Hausflur kann der Vermieter ebenso verbieten wie das im Treppenhaus geparkte Velo – so urteilte das Landgericht Hannover.

Also das Fahrrad einfach irgendwo anders auf dem Hof abstellen? Da gelte, dass kein anderer Mieter beeinträchtigt werden dürfe, erläutert Wild. Sonst sei das durchaus möglich. »Außer wenn ein Fahrradkeller vorhanden ist«, schränkt er ein. Dann müsse der Mieter den nutzen, da habe der Vermieter das Bestimmungsrecht. Aber auch da gibt es Ausnahmen. Beispielsweise, wenn die Treppe in den Keller sehr steil ist. Während ein junger Mann sein Fixie problemlos schultern und die Stufen hinabtragen kann, ist das für einen älteren Menschen mit schwerem Pedelec unter Umständen unzumutbar. Duldet der Vermieter, dass dieses Rad im Hof geparkt werden darf, ist der Mieter aber nicht dauerhaft auf der sicheren Seite. Das sei lediglich eine Gefälligkeit des Vermieters, informiert die Berliner Gesellschaft proMietrecht. Das Landgericht Berlin entschied, dass er diese Erlaubnis »jederzeit zurückziehen« kann. So geschehen in einem Fall, in dem die Söhne einer Mieterin ihre Räder im Hof abstellen durften, weil sie sie nicht allein in den Keller tragen konnten. Jahre später, die Jungs waren mittlerweile erwachsen, sollten sie ihre Räder im Keller abstellen. Sie weigerten sich, der Vermieter klagte.

Stehen weder Keller noch Hof zur Verfügung und sind »auch sonst keine Möglichkeiten« zum Abstellen von Fahrrädern vorhanden, »darf der Mieter hierfür das Treppenhaus nutzen«. Darauf wird auf berlin.de, dem offiziellen Hauptstadtportal des Landes Berlin, verwiesen. Allerdings dürfe das Rad »niemanden behindern und keine Fluchtwege blockieren«. Ist der Hausflur sehr eng, sei die Sache ein Grenzfall, sagt Mietervereins-Chef Wild. Auch hierzu gibt es bereits ein Gerichts-

urteil: Das Landgericht Hannover urteilte 2005, dass ein Verbot, Fahrräder im Hausflur oder Treppenhaus abzustellen, zulässig sei (Az 20 S 39/05).

Alternativ könne man sein Rad auf dem Balkon lagern, heißt es bei berlin.de. Aber selbst das verbieten manche Vermieter. Ebenso, dass ein Mieter sein Rad mit in die Wohnung nimmt. Mit der Begründung, dass Aufzug oder

Wände im Treppenhaus beschädigt oder beschmutzt werden könnten. »Das kann kein Argument sein«, sagt dagegen Reiner Wild und schüttelt verständnislos den Kopf. Allerdings gibt es laut proMietrecht auch hierzu bereits Gerichtsurteile. Danach war – um das Diebstahlrisiko zu mindern, weil der von mehreren Mietparteien genutzte Fahrradkeller nicht sicher genug sei – das Abstellen teurer Räder in der Wohnung oder auf dem Balkon als zulässig bewertet worden (unter anderem: AG Münster Az 7 C 127/93). Das entspreche dem »üblichen vertragsmäßigen Gebrauch der Wohnung«. Doch



wann gilt ein Fahrrad als wertvoll? Komme es zum Streit vor Gericht, werde es immer auf »die Umstände des Einzelfalls« ankommen, schätzen die Experten von proMietrecht ein. Seien die Wände im Treppenhaus mit teurem Holz vertäfelt, das vor Beschädigungen geschützt werden müsse, könne der Vermieter gegebenenfalls ein Verbot durchsetzen. Er halte es für »sachgerecht«, wenn ein Fahrrad mit in die Wohnung genommen werde, sagt Reiner Wild, »obwohl es passieren kann, dass ich gegen eine Wand stoße«.

Ebenfalls zulässig: dass der Vermieter zurückgelassene Rostlauben ehemaliger Mieter entfernen lässt. Es gebe keine festen Fristen, wie lange vorher er das anzeigen müsse, sagt Reiner Wild. Er hält drei Wochen für angemessen. Aber die Entsorgung von Rädern beschäftige den Mieterverein eher selten. Häufig dagegen kämen Menschen zur Beratung, wenn nach dem Nachrüsten von Fahrradstellplätzen die Miete erhöht werde – mit der Begründung, dass der Wohnwert nun höher sei. Hier müssen die Fachleute stets den Einzelfall prüfen. Nach einem Urteil des AG Schöneberg zum Berliner Mietspiegel 2013 ist eine den Wohnwert erhöhende »Fahrradabstellmöglichkeit« nur dann vorhanden, wenn neben dem nötigen Platz auch Fahrradständer oder -bügel in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen oder sich der entsprechende Platz in einem verschlossenen Hofraum befindet (104 C 399/13). Fakt sei aber, dass gute Fahrradabstellplätze in Berlin nach wie vor rar seien. Wild: »Nur wenige Vermieter haben so große Sorgen um das Wohl der Räder ihrer Mieter, dass sie die Abstellflächen im Hof auch überdachen.«

Wem der Hof zu unsicher ist, dem bleibt oft nur, das Rad mit in die Wohnung zu nehmen. Der Berliner Mieterverein hält das für sachgerecht. Aber auch da waren Vermieter schon anderer Meinung.

[1 AV Stellplätze]: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20071129-AV-Stellpl.pdf>

[2 Leitfaden] Die Senatsverwaltung hat 2008 einen schönen, umfassenden Leitfaden für Planer entwickelt, mit dem sich Ihr Vermieter zum Thema Fahrradparken fortbilden könnte: adfc-berlin.de/radverkehr/fahradalltag/fahradparken/100-leitfaden-fahradparken.html

Fahrrad-Filter für Nebenstraßen

In Neukölln macht ein altes Konzept der Verkehrsplanung wieder Schule: Modale Filter sind bauliche Hindernisse, die Kraftfahrzeugen die Durchfahrt in einer Nebenstraße unmöglich machen. So entstehen sichere Radrouten und lebenswerte Kieze. Wird Neukölln damit zum Fahrrad-Vorzeige-Kiez? Von LARA ECKSTEIN.



Blumenkübel als Filter gegen Durchfahrtsverkehr: Diese Idee des Netzwerks Fahrradfreundliches Neukölln wurde vom Bezirksamt aufgegriffen. Noch dieses Jahr soll ein Modaler Filter in der Braunschweiger Straße installiert werden.

Derzeit ist die Kreuzung am nördlichen Ende der Friedelstraße eine Gefahrenstelle für alle, die am Maybachufer spazieren gehen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind: Fünf schwer einsehbare Straßen und aus allen Richtungen Autos. Dabei kreuzen hier gleich zwei offizielle Radrouten: Die Radnebenroute von der Wiener Straße nach Süden Richtung Sonnenallee und die Hauptroute vom Kottbusser Damm nach Westen in Richtung Treptower Park. Radrouten sollen sicheres Fahren auch für ungeübtere Radler ermöglichen – und das bedeutet auf Nebenstraßen ohne Radverkehrsanlagen vor allem: Sie sollten von Kraftfahrzeugen möglichst wenig befahren werden. Auch das Mobilitätsgesetz, das Ende Juni im Abgeordnetenhaus beschlossen wurde, schreibt vor: »Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.« (MobG §44 (2))

»Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.« (MobG §44 (2))

Doch vielerorts ist das Gegenteil der Fall. In Neukölln ist das Problem Schleichverkehr auf Nebenstraßen akut: Auf dem Weg zur Autobahn A100 lassen sich Autofahrer von ihren Navigationsgeräten immer häufiger über Nebenrouten leiten. Saskia Ellenbeck vom Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln hat dem Schleichverkehr deshalb den Kampf angesagt. Ihre stärkste Waffe heißt Modale Filter. Mit Pollern, Blumenkästen oder anderen leicht zu installierenden Gegenständen will sie den motorisierten Verkehr an bestimmten Stellen »herausfiltern«. »Oft

Die Herthabrücke soll zum Aufenthaltsort im Kiez werden – und zur Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr, so die Idee des Netzwerks Fahrradfreundliches Neukölln. Das Bezirksamt hat aber noch Bedenken, was die Umsetzung angeht.



© Alle Fotos dieser Seite: Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln/Reiners



Die Idee für die gefährliche 5-Straßen-Kreuzung am Maybachufer, Ecke Friedelstraße: Mit Pollern wird die Durchfahrt von Norden nach Süden und umgekehrt für Kfz versperrt. Der blaue Streifen in der Mitte der Straße ist Fußgängern vorbehalten, darf von Radfahrenden aber gequert werden.

wird dann von »Sperrern« gesprochen«, kritisiert die 34-Jährige Richardkiez-Bewohnerin. »Aber das gibt ja nur die Sicht der Autofahrer wieder.« Modale Filter seien vor allem ein stadtplanerisches Instrument, um eine Straße zu öffnen und zu beleben.

Nebenstraßen werden durch Modale Filter für den motorisierten Verkehr zu Sackgassen oder Einbahnstraßen. Anwohner kommen trotzdem noch mit dem Pkw bis vor ihre Haustür. Für Durchgangsverkehr aber werden die Fahrradstraßen und Nebenstraßen als Schleichweg unattraktiv. Saskia Ellenbeck wünscht sich ein durchgehendes Netz von Fahrradrouten, auf denen »auch meine Oma und mein Kind sicher Rad fahren können«, wie sie sagt. Modale Filter seien eine verhältnismäßig kleine Mehrinvestition, um die Verbesserung in den Nebenstraßen spürbar zu machen – und gleichzeitig die Kieze zu lebenswerten Orten. »Davon profitieren dann nicht nur die Radfahrer, sondern alle Anwohner.«

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln hat im Neuköllner FahrRat eine Reihe konkreter Vorschläge für Modale Filter in Nord-Neukölln gemacht: An der Kreuzung Friedelstraße/Maybachufer könnte ein mit Pollern geschützter Fuß- und Radweg diagonal über die Kreuzung verlaufen, so dass für Kraftfahrzeuge der Schleichweg parallel zum Kottbusser Damm versperrt wird. Die Herthabrücke könnte nur für den Busverkehr freigegeben werden. Und in der Braunschweiger Straße, die als Teil des Radrouten-Netztes demnächst asphaltiert werden soll, könnte die direkte Durchfahrt für Kfz mit Blumenkästen oder ähnlichem verhindert werden. So könne die Rad-Route als Schleichweg zwischen Karl-Marx-Straße und Sonnenallee unattraktiv gemacht werden, sagt Ellenbeck, »und dann kommen auch die Kinder in der Kita dort endlich sicher über die Straße.«

Altes Werkzeug der Verkehrsplanung neu gedacht

Ein Comeback in der Verkehrsplanung feiern Modale Filter derzeit in London: »Filtered permeability« wird hier von der Stadtverwaltung unterstützt und auch finanziell gefördert. Ähnliches wünscht Saskia Ellenbeck sich auch für Berlin: Eine finanzielle Förderung durch den Senat, auf die sich die Bezirke bewerben können, wenn sie Modale Filter einrichten wollen – ähnlich wie es derzeit für Fahrradabstellanlagen möglich ist. »Das könnte einen positiven Impuls geben, wenn jeder Bezirk aufgefordert wird zu überlegen, welche drei Plätze er für den Fuß- und Radverkehr öffnen könnte.«

Neu ist das Konzept in Berlin nicht: Modale Filter stehen in der Gerichtsstraße im Wedding ebenso wie in der Linienstraße in Mitte (eine Fahrradstraße) und der Lüneburger Straße in Moabit. Auch in der Graefestraße in Kreuzberg filtern Poller den Durchgangsverkehr heraus. In Neukölln ist beispielsweise die Oderstraße im Abschnitt entlang des Tempelhofer Felds für Autos gesperrt und am Schierker Platz verhindert ein kleiner Spielplatz die direkte Durchfahrt. In Wilmersdorf sind aktuell Poller an der Durlacher Straße sowie an zwei Stellen im Volkspark Wilmersdorf geplant, um den Durchgangsverkehr aus Fahrradstraßen herauszuhalten: »Geltendes Recht mit baulichen Maßnahmen durchsetzen« – so beschreibt der Grüne Baustadtrat Oliver Schruoffeneger das Vorhaben.

Auf Hauptstraßen sind Poller gerade erst zu neuer Berühmtheit gelangt: Hier sollen sie Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr abtrennen und so verhindern, dass sie als Fahrspur oder Parkstreifen missbraucht werden. Der erste geschützte Radfahrstreifen wird derzeit an der Karl-Marx-Allee gebaut. Folgt nun also die Stunde für Poller auch in Nebenstraßen?



In der Graefestraße in Kreuzberg ist die Durchfahrt nur mit dem Fahrrad möglich. Zwischen den Pollern lässt sich die Straße außerdem geschützt zu Fuß überqueren.

Für Jens-Holger Kircher, Staatssekretär für Verkehr in Berlin, ist die »Pollerisierung des öffentlichen Raums«, wie er es nennt, eine Art »Notwehr«, die leider nötig sei. Pollern in Nebenstraßen steht Kirchner aber skeptisch gegenüber. Die »tiefe Sehnsucht vieler Berliner nach autofreiem Wohnen« könne er zwar nachvollziehen. Modale Filter seien aber nicht das geeignete Mittel, um für weniger Autoverkehr zu sorgen: »Das ist Rumpdoktor an Symptomen. Wenn ich mich in dieser Stadt mit dem Auto bewege, dann umfahre ich die modalen Filter einfach – sie werden mich nicht davon abhalten, ins Auto zu steigen.« Darüber hinaus könne es sein, dass ein Modaler Filter zu »anderen Ungerechtigkeiten führt« – etwa in der Nebenstraße, in der sich der Durchgangsverkehr dann sammelt. Um Autoverkehr zu reduzieren, statt ihn nur zu verlagern, müsse an anderen Stellschrauben gedreht werden: Es brauche ein anderes Mobilitätsverhalten von Individuen, damit diese gar nicht erst ins Auto steigen.

Spielplatz statt Parkplatz: Am Schierker Platz in Neukölln kommen schon lange keine Autos mehr durch – dafür konnte neuer Raum zum Spielen und Verweilen erschlossen werden.



© Fotos diese Seite: ADFC Berlin

»Ich denke ja: Wenn sich der Durchgangsverkehr dann in einer anderen Nebenstraße sammelt, muss man weiterdenken und dort eben auch Lösungen finden«, sagt Saskia Ellenbeck aus Neukölln. Sie plädiert dafür, das Thema nicht zu übertheoretisieren, »sondern einfach auch mal was ausprobieren«. Viel Geld werde nicht benötigt: »Temporär lässt sich ganz einfach was mit Blumenkübeln oder ähnlichem machen und dann auswerten, was passiert«.

Erste Filter sollen im September stehen

Den ersten Erfolg kann Ellenbeck schon verbuchen: Den Vorschlag für einen Modalen Filter in der Braunschweiger Straße will das Bezirksamt Neukölln umsetzen: An der Ecke Kanner Straße, also fast genau so, wie das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln vorgeschlagen hat. Der Neuköllner Bezirksbürgermeister Martin Hikel verspricht sich davon eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs, insbesondere des Lkw-Anteils in der Braunschweiger Straße. Auch am Böhmischem Platz soll es eine Durchfahrtsperre für Kfz geben, um den Platz fürs zu Fuß Gehen und Verweilen zu öffnen und gleichzeitig die Radrouten in der Donaustraße und der Böhmischem Straße zu beruhigen. Bereits zum internationalen Aktionstag Parking Day am 21. September 2018 sollen diese beiden modalen Filter laut Bezirksbürgermeister Hikel auf der Straße stehen. Zudem soll eine Einfahrtsverbots-Regelung verhindern, dass Autos von der Sonnenallee in die Braunschweiger Straße abbiegen können. Der Umbau dafür soll 2019 beginnen.

»Dieser Vorstoß in Neukölln kann als Blaupause für andere Kieze und Bezirke genutzt werden«, sagt Ellenbeck. Insbesondere die Verknüpfung von Beruhigung und Schaffung neuer Aufenthaltsplätze sieht sie als »Erfolgskonzept, das unbedingt unbedingt weiter Anwendung finden sollte«.

An der Kreuzung Friedelstraße/ Maybachufer bleibt dagegen vorerst alles so unübersichtlich und autobelastet wie bisher. Als Grund dafür nennt das Bezirksamt Neukölln die Route der Feuerwehr Richtung Friedrichshain-Kreuzberg, die freibleiben müsse. »Zusätzlich wären mit der Einrichtung eines Modalen Filters erhebliche Umwege für Anwohner verbunden«, die »Verdrängungsverkehr in andere Straßen« erzeugen würden. Hier sind also neue, kreative Lösungen gefragt, wie die Friedelstraße, die ebenfalls bald asphaltiert werden soll, und andere Nebenstraßen besser vom Durchgangsverkehr verschont werden können. Im Bezirksamt Neukölln freut man sich über die »Einbringung von konstruktiven, sachbezogenen Vorschlägen mit konkretem Ortsbezug und Hinweise zu bestehenden Planungen und Brennpunkten.« In Planung sind für Neukölln derzeit unter anderem der Ausbau des Weigandufers und der Pflügerstraße als Fahrradstraßen sowie ein Modaler Filter am Weigandufer zwischen Innstraße und Wildenbruchstraße.

Nachahmung erwünscht

In der Senatsverwaltung betont Verkehrsstaatssekretär Kirchner, dass die Kompetenzen für Nebenstraßen bei den Bezirken lägen und der Senat nur »Begleiter« sei. Dass Neukölln mit gutem Beispiel vorangehen will, um Durchgangsverkehr zu reduzieren, begrüßt er: »Es braucht in Berlin immer gute Beispiele für die Umgestaltung des öffentlichen Raums. Ich werde



Als erste Fahrradstraße Berlins hat die Linienstraße einen Ruf zu verlieren. An vielen Stellen ist der illegale Schleichverkehr ein Problem, an der Alten Schönhauser Straße wird er durch Stahlpoller unterbunden.

keinen behindern, der für seinen Kiez Verantwortung übernimmt.« Wie schnell diese Umgestaltung geschehen kann, davon ist der Verkehrsstaatssekretär manchmal selbst überrascht: »Dass Neukölln mal an der Spitze der Bewegung für Fahrradfreundlichkeit stehen würde – das hätte man ja vor ein paar Jahren so auch noch nicht gedacht.«

Die Empfehlung von Saskia Ellenbeck an alle, die Pläne für modale Filter in ihrem Kiez voranbringen wollen, lautet: »Tut euch zusammen und entwickelt konkrete Vorschläge – am besten mit Bildern. Zeigt, dass es viele Menschen gibt, die dafür sind und gebt Kindern und älteren Menschen, die besonders unter einer autofreundlichen Infrastruktur leiden, eine Stimme!«



Mecklenburgischer Seen-Radweg: Baden fahren

Eine rund 600 Kilometer lange Tour führt von Lüneburg nach Usedom – oder auf einer reizvollen Abkürzung nach Stettin. Text und Fotos von STEFAN JACOBS.

Glatt gegangen: So gut wie hier bei Parchim fährt sich's nicht überall.

Da, ein See! Mit Badestelle! Zwei lange Radelstage haben wir darauf gewartet. Wasser gab es in vielerlei Art, aber nie konnten wir hinein: Gleich beim Start floss die Ilmenau durchs backsteinschöne Lüneburg. Im Kloster Lüne sprühte ein Rasensprenger im verwunschenen Kräutergarten. Am Schiffshebewerk in Scharnebeck sind wir sogar unter Wasser durchgefahren. Dann sind wir mit der Elbfähre von Bleckede darauf geschwommen und dem Deich von Niedersachsen bis nach Dömitz an den Südwestzipfel von Mecklenburg gefolgt. Von da ging es über manchen Wassergraben in die herzogliche Residenzstadt Ludwigslust, wo das Schloss sich in einem Bassin spiegelte und zum Park gleich mehrere Teiche gehören. Später ging's direkt an der weitläufigen Karpfenzucht von Neustadt-Glewe vorbei, die über die Jahrzehnte zum Wasservogelparadies geworden ist. Dort hat es derart gewittert, dass die Landstraße fast abgesoffen war, die etwa dem Verlauf der Elde – nicht zu verwechseln mit der Elbe – folgte. Doch keines dieser Wasser taugte wirklich zur Erfrischung, die wir am schilfgesäumten Wockersee in Parchim endlich bekommen.



Fisch gestrichen: Auf perfekter Landstraße geht's von Neuwarp Richtung Stettin.

Die Erfrischung haben wir auch wegen des Versprechens herbeigesehnt, das der Mecklenburgische Seen-Radweg im Namen trägt. Auf fast 700 Kilometern führt er von Lüneburg durch die Seenplatte bis nach Usedom. Die Insel wollen wir uns sparen, damit die Tour in eine Urlaubswoche passt und wir mal testen können, wie es sich durch Polen radelt. Aber da sind wir noch lange nicht, sondern hier in Parchim, wo noch viel altes Fachwerk auf Rettung wartet. Andere Gebäude sehen bereits prächtig aus, vor allem das backsteinerne Rathaus am Alten Markt. Der Neue Markt liegt zwei Kirchen und drei Querstraßen westlich davon auf einer Insel in der Elde. Hier gibt es einen Laden, dessen edle Extravaganz auffällt: die Schuhmanufaktur von Kay Gundlack.

Der 44-jährige gelernte Orthopädienschuhmacher hat sich 2005 mit der Manufaktur seinen Traum erfüllt. Inzwischen hat er 700 Kunden, von denen fast keiner in der Gegend wohnt. Manche kennt man aus dem Fernsehen – wo Gundlack dann seine Schuhe beispielsweise an den Füßen von David Garrett oder Thomas Gottschalk wiedersieht. Die meisten Kunden besucht Gundlack in ihrer Welt, die aus Mecklenburger Sicht oft ein Paralleluniversum ist: mit Garagen voller Sportwagen und Hauspersonal, das die Tür öffnet. Ab 1600 Euro kostet ein Paar. Zum Arbeiten müsste er woanders wohnen, sagt Gundlack. »Aber die Lebensqualität hier ist nicht zu toppen.« Wobei er vor lauter Arbeit zuletzt sowohl die Mecklenburger Seen-Runde – 300 Kilometer am letzten Maiwochenende – als auch die Velo Classico verpasst hat, bei der Radnostalgiker in Tweed und Leinen auf alten Stahlrössern im September ein paar Runden um Ludwigslust drehen.

Wir radeln weiter ostwärts durch zunehmend hügeliges Land. In Plau am See mit seinen Fischbrötchenständen und dem Bootsverkehr liegt Urlaubsfeeling in der Luft. Doch die Beinarbeit wird härter: Der unbefestigte Radweg am steilen Ufer des Plauer Sees ist eher zum Wandern geeignet. Ja, sagt die Wirtin im idyllisch gelegenen Gutshaus Woldzegarten am Abend, lei-



Stilleben: Der Lutowsee östlich von Neustrelitz.

der müsse sie Gäste noch immer vor Sandwegen warnen. Radwege scheinen den Behörden unwichtig, obwohl die Gegend mit ihren Eiszeithügeln und Seen und den Gutshäusern wie diesem hier doch grandios zum Radeln wäre.

Der nächste Tag bestätigt den Eindruck: An der blitzblanken Müritz wird es richtig schön – aber gefährlich, wenn man die Blicke zu lange schweifen lässt. Am Nordwestufer von Deutschlands größtem Binnensee wechseln Sandlöcher mit aberwitzigem Gefälle und einem handtuchbreitem Radwegstück hinter einer Leitplanke. Alles nicht lang, aber als beschilderte Radroute ein schlechter Witz. Die Versöhnung folgt am Ostufer auf der Tour durch den Müritz-Nationalpark mit seinen Wäldern und Sümpfen. Dahinter beginnt die Kleinseenplatte, in der sich die Paddler tummeln und die Seen kaum noch zählen lassen. Wer gern planscht, kann hier gleich in Badesachen radeln. Das bleibt so auch an den beiden Folgetagen, an denen die Route über Neustrelitz und durch die Feldberger Seenlandschaft nach Neubrandenburg führt. Das liegt direkt am Tollensesee, dessen

Umgebung ein Highlight dieser Radelwoche ist: von steilen Hügeln öffnen sich weite Blicke über Felder mit Mohn-, Kornblumen- und Kamillendeko. Und mittendrin liegt tiefblau das Wasser.

Weiter nordöstlich sind die Seen weg, aber die Hügel übrig, was die Fitness stärkt und das Auge erfreut. Ueckermünde liegt am Oderhaff, das mit Strandleben und Schaumküssen so tut, als wäre es die Ostsee. Vom »Haffhus« hat man einen herrlichen Blick darauf – sofern man sich nicht zufällig im neuen Heizhaus (mit Holzvergaser und Speicherbatterie) mit Dirk Klein vom Management verplaudert, der kurzweilig erklären kann, wie und warum



Meck-Pomm vom Feinsten: Gutshaus Woldzegarten zwischen Plauer See und Müritz.



sich das Hotel mit immerhin 76 Zimmern vom allgemeinen Stromnetz verabschiedet und seine eigene Energiewende plant – samt klimaneutral beheiztem Pool.

Der Pool hat auch deshalb Sinn, weil das Haff nicht so klar ist wie die Ostsee. Die schwappt auf der anderen Seite der Insel Usedom, die als dunkler Streifen am Horizont liegt. Dorthin führt der Seen-Radweg eigentlich – aber statt dem großen Bogen über Anklam dorthin fahren wir auf nagelneuen Radwegen ostwärts am Haff entlang bis nach Altwarp. Jahrzehntlang war hier die Welt zu Ende. Doch jetzt tuckert mehrmals täglich »Lütt Matten«, ein gewieneter alter Holzkutter, hinüber nach Nowe Warpno, also Neuwarp auf der polnischen Seite. Das Dorf liegt auf einer Halbinsel mit hübscher Promenade; ein neuer Radweg

führt auf einer alten Bahntrasse landeinwärts. Die südlich anschließende Landstraße ist frisch asphaltiert und nicht stärker befahren als manche der Straßen, auf denen der Seenradweg in Mecklenburg verläuft. Später geht es auf schmalen Sträßchen parallel zur deutschen Grenze weiter südwärts. In Stolzenburg, wo mitten im Dorf ein prächtiges Schloss vor sich hindämmert, gibt's noch mal eine hübsche Badestelle. Stettin ist nicht mehr weit, und auf den letzten Kilometern hinter Dobra (Daber) wird der Verkehr großstädtisch. Aber von Norden her, wo der Glamecker See als letzter seiner Art auf dieser Reise liegt, kommt man durch den langgezogenen Arkonska-Waldpark passabel ins Zentrum, das mindestens einen Stopp am Herzogsschloss und dem Oderufer lohnt. Und gleich nebenan die selt am Hauptbahnhof ein Triebwagen der DB vor sich hin, der einen zurück nach Deutschland schaukelt.

Es gibt Spiralos von Esterbauer und BVA sowie eine Kompass-Karte zum Seeradweg, die aber alle nicht mehr aktuell sind. Eine Alternative sind die aktuellen Bikeline-Karten der jeweiligen Regionen, in denen die Route markiert ist.

Gefahrene Etappen (mit Web-Adressen der durchweg empfehlenswerten Quartiere):

1. Lüneburg – Dömitz: 85 km (doemitzer-hafen.de)
2. Dömitz – Parchim: 89 km (hotel-parchim.de)
3. Parchim – Woldzegarten: 74 km (woldzegarten.de)
4. Woldzegarten – Peetsch: 78 km (landhotel-peetsch.de)
5. Peetsch – Neustrelitz: 45 km (basiskulturfabrik.de)
6. Neustrelitz – Neubrandenburg: 67 km (badehaus-am-see.de)
7. Neubrandenburg – Ueckermünde: 85 km (haffhus.de)
8. Ueckermünde – Stettin: 65 km

An- und Abreise: von Berlin direkt nach Lüneburg mit dem IRE (täglich 7:52 Uhr ab Ostbahnhof via Hbf, Zoo, Spandau; Fahrräder reservierungspflichtig), zurück ca. alle 2 h mit der RB 66 ab Stettin (VBB-Tickets für nur 11 Euro gibt's auch im Zug).



Berg mit Belohnung: Blick auf den Wanzkaer See bei Neubrandenburg.

adfc Velokiez

Möckernstraße 47
Berlin-Kreuzberg

ab September!

Öffnungszeiten:
werden noch bekannt gegeben

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

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



Bibliothek

Die Bibliothek öffnet voraussichtlich im September und führt:

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

Wir suchen noch Ehrenamtliche für die Erfassung und Ausleihe sowie Medien-Spenden.

Interessenten melden sich bitte unter velokiez@adfc-berlin.de oder (030) 44 84 724

Öffnungszeiten werden noch bekannt gegeben.

RadForum

An jedem 1. Donnerstag im Monat diskutieren wir mit Euch zu einem aktuellen Thema:

adfc-berlin.de/radkultur/radforum

Fahrrad-Codierung

Bis zur Wiedereröffnung der Werkstatt finden Sie externe Codiertermine unter: adfc-berlin.de/codierung

Rechtsberatung

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

Selbsthilfewerkstatt

Die Werkstatt wird voraussichtlich Anfang September wiedereröffnet. Öffnungszeiten werden noch bekannt gegeben.

Werkstatt-Kurse

Lernen Sie, Ihr Fahrrad selbst zu reparieren. 15 €/ADFC-Mitglieder: 7,50 € jeweils 18–21 Uhr
Di, 04.09. – Basiskurs
Di, 11.09. – Fortgeschrittenkurs
Di, 18.09. – Basiskurs
Di, 25.09. – Basiskurs
Di, 09.10. – Fortgeschrittenkurs
Anmeldung (obligatorisch) unter: adfc-berlin.de/werkstattkurse



Landesgeschäftsstelle Berlin (Büro)

Yorckstraße 25
10965 Berlin-Kreuzberg

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

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





Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Gutenbergstr. 76
14467 Potsdam

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

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

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



Sie sind umgezogen? Sie haben Fragen zur Mitgliedschaft?

Mitgliederverwaltung, ADFC Bundesverband. Postfach 107747, 28077 Bremen, Tel (0421) 34 62 90, Fax -50, kontakt@adfc.de, www.adfc.de oder online schnell selbst ummelden: www.adfc.de/mein-adfc/aenderung-ihrer-daten

Gründliche radzeit-Leser können unser Rätsel sicher ausfüllen, ohne nachlesen zu müssen. Wer uns das richtige Lösungswort unter dem Betreff »Raabe« an kontakt@radzeit.de bis zum 14. Oktober zuschickt, nimmt an der Preisverlosung teil. Zu gewinnen gibt es ein handsigniertes Fahrrad des Sängers Max Raabe.

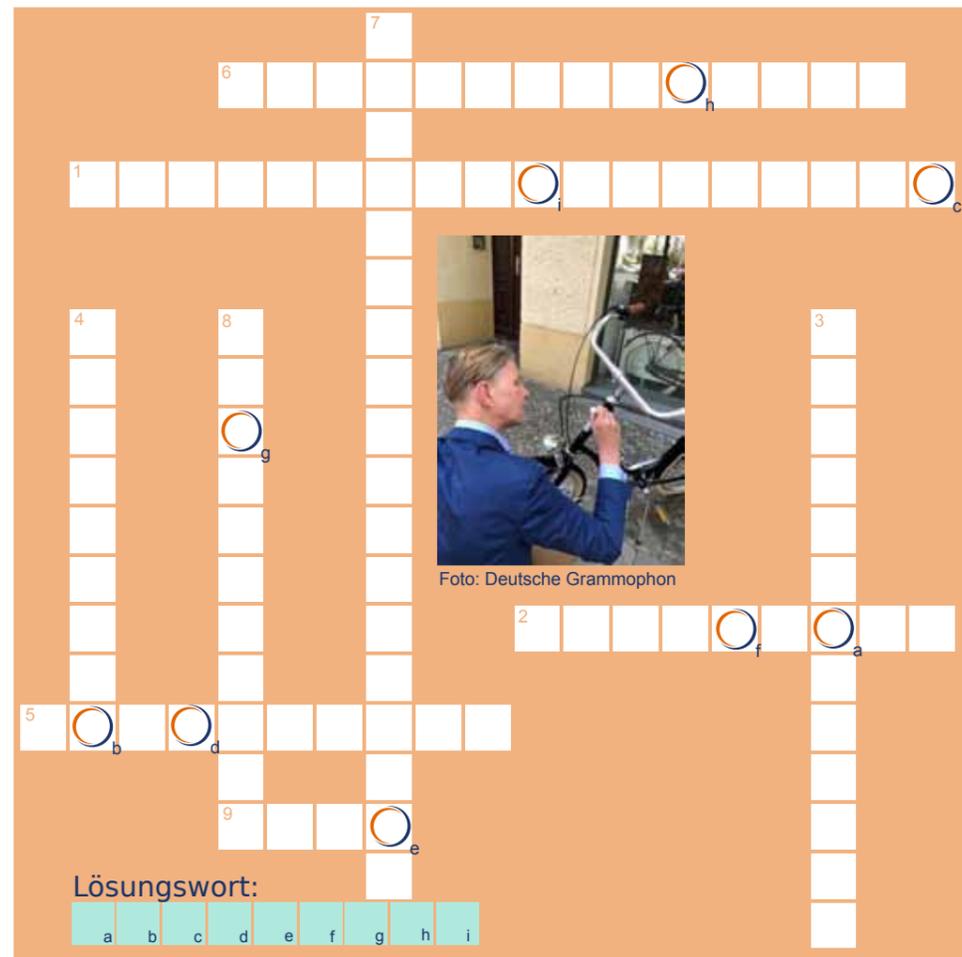


Foto: Deutsche Grammophon

Lösungswort:
a b c d e f g h i

1. Was forderten 1.000 Radfahrende am 16. Mai beim »Ride of Silence«?
2. Bei welcher Veranstaltung auf dem Tempelhofer Feld spendet die PSD Bank Geld für die Forschung zu angeborenen Herzfehlern?
3. Was hat das Fahrrad von Max Raabe nicht?
4. Durch welchen Potsdamer Park wünschen Radfahrende sich eine weitere Nord-Süd-Verbindung?
5. Was bieten die ADFC Stadtteilgruppen am 2. September an?
6. In welcher Straße in Neukölln soll dieses Jahr eine Durchfahrsperrung für Kfz eingerichtet werden?
7. Welches Ehrenamt übt das 15.000ste Mitglied des ADFC Berlin für den Bezirk Mitte aus?
8. Was muss laut ADFC-Vorstand Frank Masurat wegfallen, um genug Platz für sichere Radwege an allen Hauptstraßen zu haben?
9. Welchen Fluss in Mecklenburg-Vorpommern sollte man nicht mit der Elbe verwechseln?



taz rad VELOURUTION

3. Juni Tag des Fahrrads

10% Rabatt
für taz-AbonentInnen und GenossInnen*

taz Rad allround ab 999 €

*Bei online-Bestellung und bei unseren Exklusivhändlern. Mehr Informationen unter: taz.de/rad
taz Verlags- und Vertriebs GmbH, Rudi Dutschke Str. 23, 10969 Berlin | taz.die tageszeitung in Kooperation mit: VELOVILLE



ZENTRALRAD
Gute Räder.



Und wie ist Radfahren in Deiner Stadt?

ADFC Fahrradklima-Test 2018

Deine Stimme zählt!
www.fahrradklima-test.de

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

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

Brettspielgeschäft.de
Immer eine Radtour wert ...

Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr



DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS (incl. div. Moultons !)
u.a. ein faltbares **kippstabiles Dreirad** für normale Sitzposition sowie **LEICHTBAUVELO** & (fast) ALLES ANDERE RUND UM 'S VELO
u.a. **VELOVERMIETUNG** (incl. Wochenende), u.v.a.m.

Goethestrasse 79, D-10623 Berlin (Charlottenburg)
Phon: (030) 31 80 60-10 (Fax: -20)
christoph.beck@faltrad-direktor.de
www.faltrad-direktor.de (← u.a. Öffnungszeiten !)

FAHRRAD BOX BERLIN
VERKAUF + REPARATUR + VERLEIH



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

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

Kerstinow Str. 55
10707 Berlin

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



DU SAGST WOHIN. WIR SAGEN WOMIT.

