

RadZeit

3+4/2007

www.radzeit.de

**Forsa-Umfrage:
Fahrradmitnahme im ICE**

**Test:
Hellersdorf-Route**

**Grünanlagen:
Bürger gegen Bürokraten**

Reiseradler > Träume erfüllen

Angie und Peter radelten letztes Jahr durch Rumänien.

Die komplette Fotostory finden Sie im aktuellen **CAMP 4**-Katalog 2007, außerdem jede Menge Ausrüstungstipps.

Noch besser natürlich, Sie gönnen sich einen **CAMP 4**-Ausrüstungsexperten.



Ob Alltagsradler oder Reiseradler:

CAMP 4 
Die Ausrüstungsexperten

10178 Berlin-Mitte, Karl-Marx-Allee 32
U5-Bhf Schillingstraße, Parkplätze am Laden
Fon: 030 242 66 34
Mo-Fr 10-20 Uhr, Sa 10-17 Uhr
www.camp4.de · info@camp4.de

Gunnar Schupelius ist in diesem Sommer aufs Rad umgestiegen. Der Mann ist Chefreporter der Boulevardzeitung B.Z. und hat daher schon von Berufs wegen eigentlich gar keine Zeit für gute Nachrichten. Deshalb heißt seine Kolumne auch nicht etwa „Alles wird gut“, sondern „Mein Ärger“. Also stellt er fest, dass alle anderen Radler um ihn herum – „nette Männer in Business-Anzügen, hübsche Frauen in Kostümen oder Kleidern“ – irgendwie alles falsch machen. „Haltet an der Ampel an, Ihr Rot-Radler!“, macht er seinem Ärger Luft.

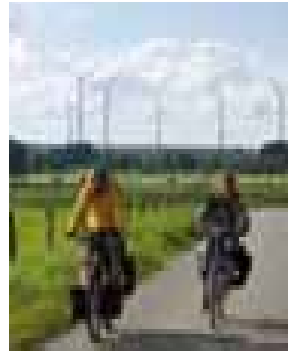


Foto: Benno Koch

Wir Fahrradfahrer

VON BENNO KOCH

Auch Christine Richter fährt Fahrrad. Als stellvertretende Ressortleiterin der Berliner Zeitung muss sie das Leben weniger Schwarz-Weiß zeichnen. In ihrem Kommentar „Wildwest auf Berlins Straßen“ wundert sie sich trotzdem über rein gar nichts mehr. Ihr Eindruck: Vor allem Radfahrer halten so gut wie keine Vorschrift mehr ein. „Permanent den Bürgersteig benutzen und sich wundern, dass sie nicht gesehen werden.“

Wie Schupelius und Richter behauptete auch ich, mich selbst an jede Verkehrsregel zu halten, nicht bei Rot und schon gar nicht auf dem Bürgersteig zu fahren. Ginge ja auch gar nicht, schließlich hätte ich auch gar nicht so viel Zeit der BILD-Zeitung täglich Interviews geben zu müssen. So fragt BILD bei mir eher selten an. Doch um mich herum beobachte ich ebenfalls merkwürdige Gestalten: Alte Männer, die auf Bahnhöfen Rad fahren, junge Väter, die mit ihrem Nachwuchs auf schmalen Gehwegen um Fußgänger rumkurven, Frauen, die Radwege in Gegenrichtung nutzen als hätten sie Vorfahrt.

Fahrradfahrer in Berlin haben sich in den vergangenen Jahren viel erkämpft. Das Verkehrsklima war rau und trotzdem waren sie nicht bereit aufs Rad fahren zu verzichten. Und es wurden immer mehr. Inzwischen wird der Fahrradverkehr von der Politik und Verwaltung ernster genommen. Von Gleichberechtigung kann jedoch noch keine Rede sein. Das muss auch klar benannt werden: Fahrradverkehr wird mit lediglich fünf Millionen Euro pro Jahr gefördert, für den Bau von Straßen sind es 280 Millionen in Berlin. In der Radverkehrsstrategie Berlins wer-

den fünf Euro pro Jahr und Einwohner gefordert – macht immerhin 17 Millionen.

Wie dringend diese benötigt werden, zeigt die nur zwei Meter schmale Parkwegbrücke zwischen der Halbinsel Stralau und dem Treptower Park. Hier fahren täglich 4 000 Radfahrer und laufen halb so viele Fußgänger über die Spree. Anstatt die Brücke neu zu bauen, auf sechs Meter zu verbreitern und den Konfliktpunkt so zu entschärfen, wird sie mit vier Umlaufsperrn verbarrikadiert. Vermeintliches Fehlverhalten hat eben auch etwas mit fehlender gleichberechtigter Förderung zu tun.

Wir Fahrradfahrer haben also berechtigte Forderungen. Diese durchzusetzen wird leider gerade durch diejenigen erschwert, die sich an keine Regeln halten. Radfahren auf Gehwegen ist illegal und eine ständige Belästigung für Fußgänger – und für Radfahrer selbst lebensgefährlich. Erst Anfang August wurde eine 21-jährige Radfahrerin tödlich verletzt als sie auf dem Gehweg der Greifswalder Straße von einem rechtsabbiegenden Lkw übersehen wurde. Doch auch hier muss die bereits lange geplante Radspur die Fahrradfahrer endlich auf die Fahrbahn und zurück ins Sichtfeld der Autofahrer holen.

Olaf Wehmann von der BILD-Zeitung fährt übrigens auch Rad. Mitte August testete er den Radweg Berlin-Usedom in einer mehrtägigen Fortsetzungsgeschichte. Plötzlich versteht einen auch die BILD!

Wir Fahrradfahrer müssen also weiter kämpfen – und mit mehr Rücksicht gegenüber Fußgängern wird's einfacher!

Seite Drei

3 Wir Fahrradfahrer

Leserbriefe

6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

Verkehr

- 8 Fahrradmitnahme im ICE – 57 Prozent der Deutschen wollen ihr Fahrrad mitnehmen
- 10 Toll-Collect-Betriebsausflug – Mit Rad und Fähre nach Köpenick
- 13 Toll-Collect-Betriebsausflug – Gruppendynamik

Berlin

- 14 Fahrrad-Stadtführungen – Berlin per Pedal
- 16 ADFC-Sternfahrt 2007
Fahr'n auf der Autobahn
- 19 Im Interview: Staatssekretärin Maria Krautzberger – Tolles Gruppengefühl
- 20 Schlosspark Charlottenburg – Fahrverbot auf dem Spreeradweg?
- 22 Im Interview: Helmut Seitz – Bürger gegen Bürokraten
- 24 Verkehrsschulen in Berlin – Der Kinder-TÜV
- 26 Mit dem Rad zur Arbeit – Aktionsteilnehmer berichten
- 28 Mit dem Rad zur Arbeit – Politiker fahren Rad
- 33 Verkehrsplanung – Regelpläne überarbeitet

Meldungen

31 Deutsche fahren öfter Rad

Gesundheit

34 Die richtige Lenkerposition – Fest im Griff

Touristik

- 36 Radweg Berlin-Usedom eröffnet – Mit kleinen Lücken zum schönsten Ziel
- 38 Tour Brandenburg, einmal rund um Berlin – Der große Bruder des kleinen Mauerweges
- 42 Hellersdorf-Route – Plattenbau und Auenlandschaft



ICE im Berliner Hauptbahnhof. Foto: Benno Koch

- 46 Im Interview: Norbert Lüttke – An der Wuhle nichts Neues
- 47 Kommentar – Die beste Lösung für die Umwelt

Feuilleton

- 48 Neulich am Bordsteinrand – Lexikon der Leiden
- 51 Literatur

Service

- 18 ADFC-Kreisfahrt 2007
- 50 ADFC Buch- und Infoladen
- 52 Impressum
- 54 Radzeit-Rätsel
- 57 RadZeit-Abo
- 58 ADFC-Fördermitglieder
- 61 ADFC-Geschäftsstellen, Ansprechpartner
- 63 ADFC-Mitgliedschaft

Termine

- 55 ADFC-Stadtteilgruppen
- 55 Werkstattkurse, Selbsthilfswerkstatt, Rechtsberatung, Sachverständiger

Kleinanzeigen

56 Suche/Biete

Letzte Seite

62 Rad fahren, nein danke



Titel
RadZeit 3+4/2007

Ort: Radweg Berlin-Usedom zwischen Nechlin und Schmarsow
Models: Stefan Wagner, Meiki Beck, Familie Stute
Foto: Benno Koch

Von der Hauptstadt an die Ostsee Radfernweg Berlin-Usedom

und weiter über Wollin
nach Stettin



Geführte
Gruppen-Touren
Übernachtung

Individuelle Touren
mit vorreservierten
Hotels & Gepäck-
transport

Attraktionen
Übersicht
Etappen



DAS PROJEKT IST ANTEILIG FINANZIERT
AUS MITTELN DER GEMEINSCHAFTS-
INITIATIVE INTERREG IIIA DER EU

Informationen
und buchbare
Angebote:

www.radweg-berlin-usedom.net

Gestaltung: © Satzwerk Birgit Großmann



RadZeit
Brunnenstraße 28
10119 Berlin
Fax (030) 44 34 05 20
kontakt@radzeit.de

Hamburger Experten loben Berlin

Ich verstehe das Lob der Hamburger Experten. Wir haben ja im Berliner Zentrum echt viel erreicht. Aber ich bin immer noch der Ansicht, dass wir weniger Ampeln und mehr Kreisel brauchen, und Zebras vor allem, denn auf dem Rücken der Zebras werden die Schwächsten erhöht. Ja, unsere Radstreifen sind besser als die Hamburger Radwege. Ja, die Angleichung haben wir mit Tempo 30 und Spielstraßen in Wohnstraßen ganz gut geschafft. Das geben wir nicht mehr her! Es ist unsere erkämpfte Lebensqualität, wie unser Grün. Aber: Die allermeisten Einkaufstraßen in Berlin zeigen noch Verhältnisse auf die wir noch keineswegs stolz sein können. Und Senat und Bezirk wissen bis heute nicht wie diese Straßen morgen aussehen sollen. Ich denke, wir benötigen als Provisorium für die nächsten zehn Jahre Markierungen, die uns in die richtige Richtung – hin zu Mobilität auf Augenhöhe – helfen. Bis dahin hat mich die 70er Jahre Steglitzer Schlossstraße erst mal verloren, ich

möchte ihre Rückeroberung aber noch erleben.

AXEL VON BLOMBERG

Vor einigen Wochen sind meine Freundin und ich zu einer Fahrradtour von Düsseldorf nach Berlin aufgebrochen und Anfang August dann zum ersten Mal mit unseren Rädern in Berlin unterwegs gewesen. Für uns als regelmäßige Berlin-Besucherinnen war es eine echte Offenbarung, wie toll es sich in Berlin (ganz im Gegensatz zu Düsseldorf) mit dem Fahrrad dahinrauschen lässt. Außerdem fiel uns die RadZeit 2/2007 in die Hände, in der Hamburg und Berlin in Bezug auf Fahrradfreundlichkeit verglichen werden. Leider weiß ich nicht, welche anderen Metropolen bisher getestet wurden – war Düsseldorf dabei? Nein? Doch, doch, hier im Westen gehört die Stadt zu den – kleineren – Metropolen, ist immerhin Landeshauptstadt. Sollte diese Stadt auf eurer Kandidatenliste stehen – es würde mich freuen, ist es mir doch seit zwanzig Jahren tatsächlich unmöglich, auf dem Weg zur Arbeit (in der Innenstadt) mit dem Fahrrad zu fahren, aus dem einfachen

Grund, dass wegen fehlender Fahrradwege, enger Straßen und starken Autoverkehrs das Risiko zu groß ist. Berlin dagegen: traumhaft. Noch ein Grund umzuziehen.

RUTH JANSSEN, DÜSSELDORF

Das kann ja wohl nicht wahr sein

Finden Sie das Comic in der RadZeit 2/2007 wirklich lustig? Ich bin bestürzt, dass Sie eine solche homosexuellenfeindliche Zeichnung abdrucken, dazu noch als Feuilleton. Wobei ich es auch als Satire diskriminierend fände, mir erscheinen da noch ganz andere Bilder vor dem geistigen Auge. Bisher konnten unsere Gäste die Zeitung in unserem Café lesen, bis ich gestern von einem Gast auf die Zeichnung angesprochen wurde. Wir legen die RadZeit deshalb nicht mehr aus und ich hoffe, dass diese Form der Belustigung – die nichts mit Satire zu tun hat – eine einmalige Entgleisung war.

ROY WEGNER

Das kann ja wohl nicht wahr sein: In der RadZeit ein sol-

ches schwulenfeindliches Comic abzudrucken ist ja wohl der Gipfel. Das nächste mal sind es dann vielleicht Schwarze mit Wulstlippen oder Juden mit Hakennasen? Als seit 40 Jahren offen lebender Schwuler möchte ich dieses Blatt jedenfalls künftig nicht mehr in meinem Briefkasten haben!

ROBERT HEINRICH

Dass Lobbyisten gegenüber den Vertretern der „anderen Seite“ nicht tolerant sind, liegt in der Natur der Sache. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) ist da keine Ausnahme. Wer deren Berliner Zeitschrift RadZeit liest, ärgert sich bei jeder Ausgabe erneut, wie einseitig in der Auseinandersetzung Auto- gegen Radfahrer im Straßenverkehr argumentiert wird. Ich bin jemand, der sich schon seit früher Kindheit mit dem Fahrrad durch Berlin bewegt, aber was in dieser Zeitung an Hass gegen Autofahrer propagiert wird, grenzt meiner Meinung nach an Hetze. Dass gleichzeitig das Fahren ohne Licht, bei roter Ampel oder auf dem Gehweg verharmlost wird, ist schon völlig normal. In der neusten Ausgabe der Zeitung findet sich nun ein Artikel, in dem ein Radfahrer beschreibt, wie er von einem aggressiven Autofahrer bedroht wird. Er hat den Eindruck, dieser Autofahrer ist homosexuell, zwei Drittel des Textes dreht sich nur noch darum, dass sich der Autor Gedanken darüber macht. Illustriert ist der Artikel mit einer Zeichnung, die einen rosafarbenen Mann in Stringtanga und roten, hochhackigen Schuhen zeigt, eine Perlenkette um

den Hals, der dem Radfahrer hinterher schreit. Die Darstellung seiner Gegner in solch überspitzter Form hat in Deutschland Tradition, und zwar keine gute. In Zeiten, in denen Ausländerfeinde offen ihre Ansicht in manchen Länderparlamenten äußern können, wundert es nicht, wenn nun auch die Schwulenfeindlichkeit offen vorgeführt wird. Und das alles nicht etwa als Satire, sondern als Artikel im „Feuilleton“.

ARO KUHRT

Bettelnummer: Fahrradtickets im Fernverkehr

Ich halte die von der Bahn seit Jahren gebotene Möglichkeit, einen Fahrschein samt Reservierung für Fernzüge per Internet zu buchen und auszudrucken für sehr angenehm. Sobald ich allerdings ein Fahrrad mitnehmen möchte, habe ich keine Möglichkeit, einen Platz dafür zu buchen. Das heißt: Wenn ich mir einen Fahrschein ausgedruckt habe, muss ich noch den Bahnschalter für eine Fahrradkarte aufsuchen, in der Hoffnung, dass noch ein Stellplatz frei ist. Warum nur bietet die Bahn ihren fahrradreisenden Kunden nicht die Möglichkeit, eine Fahrradkarte übers Internet zu buchen? Ist die Logistik dafür noch nicht ausgereift? Oder will die Bahn ihren radreisenden Kunden bewusst Steine in den Weg legen? Ich hielte es für angebracht, wenn der ADFC mit seinen zeitweise guten Kontakten zur Bahn das einmal klären würde. Ich bin deshalb ärgerlich, da ich mir

am Reisevortrag einen Fahrschein ausgedruckt hatte. Am Reisetag wurde mir am Schalter keine Fahrradkarte mehr verkauft, weshalb ich „auf gut Glück“ den EC nach Hamburg mit Rad bestiegen habe. In Spandau wurde ich des Zuges verwiesen und musste die Reise in Regionalzügen fortsetzen, was eine Fahrzeitverlängerung von 3,5 Stunden zur Folge hatte.

HARTMUT VATTER

Elterntaxi

Mit dem Tandem zur Schule: Eine schöne Idee, aber wieder einmal wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen, scheint mir. Klar sollen die Eltern ihre Kinder möglichst nicht mit dem Auto, sondern mit dem Rad zur Schule bringen, die ökologischen und pädagogischen Argumente sind offensichtlich und im Artikel bestens zusammengefasst. Die Probleme der etwas teuren Anschaffung für eine relativ kurze Nutzungszeit und die Schwerfälligkeit (Stufen, Fahrstuhl ...) aber auch! Es ergibt sich für mich daraus ganz klar, dass ein Tandem die denkbar ungünstigste Lösung sein muss. Viel geeigneter scheinen mir Trailerbikes, die auf die Räder der Eltern einfach aufgesattelt werden. Sie schrecken nicht durch hohe Investitionen ab und sind viel flexibler anwendbar. Man sollte also die dem Grunde nach sehr gute Kampagne eher als auf Tandems auf Trailerbikes aufbauen. Vielleicht nimmt zweiplus zwei die ja als Ergänzung noch mit in sein Lieferprogramm auf.

CARSTEN THIEMANN

Erstmals wurden vom 13. bis 14. August 2007 in einer repräsentativen bundesweiten Forsa-Umfrage 1003 Bundesbürger zur Fahrradmitnahme im ICE befragt. Im Auftrag des ADFC Berlin hat das Berliner Meinungsforschungsinstitut dabei überraschend deutliche Antworten zur klimafreundlichen Mobilität von Fahrrad und Bahn erhalten.

57 Prozent der Deutschen wollen ihr Fahrrad im ICE mitnehmen

VON BENNO KOCH

80 Prozent der Deutschen halten die Mitnahme von Fahrrädern im ICE für ein wichtiges Serviceangebot der Bahn, 57 Prozent würden ihr Fahrrad gerne im ICE mitnehmen und 46 Prozent würden öfter mit dem ICE fahren, wenn sie ihr Fahrrad mitnehmen könnten. Außerdem würde

Fahrradmitnahme im ICE

Ergebnisse der bundesweiten repräsentativen Forsa-Umfrage

ICE-Fahrten waren ...



Die Mitnahme von Fahrrädern in Fernzügen ist ein wichtiges Serviceangebot der Bahn.



Ich würde gerne mein Fahrrad im ICE mitnehmen können.



Wenn ich mein Fahrrad mitnehmen könnte, würde ich ICE fahren...



Es würde stören, wenn Fahrgäste ihre Fahrräder in abgetrennten Bereichen im ICE mitnehmen dürften.



es 93 Prozent der Befragten nicht stören, wenn andere Fahrgäste ihr Fahrrad im ICE mitnehmen würden. Diejenigen, die in den letzten 12 Monaten mindestens alle zwei bis drei Monate ICE gefahren sind, taten dies in 61 Prozent der Fälle aus überwiegend privaten und lediglich in 29 Prozent der Fälle aus überwiegend beruflichen Gründen.

Hintergrund der Umfrage war die massive Reduzierung der Fahrradstellplätze im Fernverkehr der Bahn durch den Wegfall von InterCity- und InterRegio-Verbindungen und der Ausschluss der Fahrradmitnahme auf den neuen ICE-Verbindungen.

Begründet wurde dieser von der Deutschen Bahn AG unter anderem damit, die Mitnahme von Fahrrädern im ICE läge nicht im Interesse der Bahnkunden.

Alle ICE-T Neigezüge sind für die Fahrradmitnahme vorbereitet und könnten ab sofort ohne Umbauten in einem vorhandenen Mehrzweckbereich zwei bis vier Fahrräder transportieren. Zusätzlich ist der Einbau von Fahrradhalterungen im Triebkopf des ICE je nach Bedarf für 16 Fahrräder



Fahrradhalterung im ICE-T Stuttgart-Zürich (1999-2002). Fotos (3): Wolfram Däumel



ICE-T Hamburg-Berlin-München: Zusätzlicher Mehrzweckbereich für 2-4 Fahrräder möglich.

räder vorgesehen. Diese Züge verkehren auf den Linien Hamburg – Berlin – Leipzig – Nürnberg – München sowie Dresden – Leipzig – Fulda – Frankfurt.

Auch ein letztes Argument der Bahn, die Haltezeiten würden durch die Fahrradmitnahme verlängert, ist aus Sicht des ADFC nicht richtig.

So nehmen in Großbritannien alle Hochgeschwindigkeitszüge jeweils drei Fahrräder pro Zug mit. Die Haltezeiten liegen dort zwischen einer und drei Minuten – und damit sogar deutlich unter den heutigen Haltezeiten des ICE zum Beispiel in Berlin Hbf. mit sechs Minuten oder Leipzig Hbf. mit elf Minuten.



ICE-T Stuttgart-Zürich Ende 2002: Fahrradbügel überhastet ausgebaut. Foto: Thomas Niedermüller



ICE-T Fahrradabteil: 16 Fahrradstellplätze im Triebkopf vorgesehen.

Der zweite Betriebsausflug auf Rädern der Firma Toll Collect war ein voller Erfolg. Mehr als 250 Mitarbeiter beteiligten sich.

Mit Rad und Fähre nach Köpenick

VON ULRIKE SCHATTENMANN

Erste Regel: Verlasst Euch nicht auf den Vordermann, zweite Regel: Das ist kein Radrennen, dritte Regel: Es gilt die Straßenverkehrsordnung“, die Einweisung des ADFC-Vorsitzenden Benno Koch am Nachmittag des 14. Juni 2007 ist kurz und knapp. Kurz darauf biegt vor den Augen staunender Touristen ein schier endloser Zug Radfahrer, immer zu zweit nebeneinander, vom Potsdamer Platz in die Stresemannstraße ein. Viele davon fahren auf DB Call a Bikes, von einigen der charakteristisch nach oben geschwungenen Gepäckträgern wehen Luftballons im Fahrtwind. Was ist das?

Eine Geburtstagstour? Der Ausflug einer Großfamilie? Berlin-by-Bike-Touristen?

Radrennfahrer, wie die korpulente amerikanische Dame vermutet und die Gruppe mit „Go, go, go“ anfeuert, sind es jedenfalls nicht. Sondern Mitarbeiter der Firma Toll Collect, unterwegs auf dem größten Fahrrad-Betriebsausflug, den eine Firma in Deutschland je veranstaltet hat. 250 Mitarbeiter hatten sich für die Fahrradtour angemeldet, organisiert von Toll Collect in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club. 180 Leihräder haben die Deutsche Bahn und Fat Tire Bikes zur Verfügung gestellt. „Wir freuen uns natürlich sehr, dass so viele Mitarbeiter an der Fahrradtour teilnehmen, und sind ein wenig überrascht über die große Resonanz – letztes Jahr waren es 50 Teilnehmer“, sagt Sven Ollmann, Initiator des Betriebsausflugs auf Rädern und Leiter der Internen Kommunikation.

Ins Leben gerufen hat er die Aktion, die bereits zum zweiten Mal stattfindet, um den Mitarbeitern Berlin schmackhaft zu machen. Denn ein Teil der Firma, die im Auftrag der Bundesregierung das Mautsystem für deutsche Autobahnen aufgebaut hat und jetzt betreibt, ist erst vor zwei Jahren von Bonn nach Berlin gezogen. „Früher waren wir eine reine Projektgesellschaft, jetzt haben wir einen festen Stamm von Mit-



Mit der BVG-Fähre F11 von der Baumschulenstraße (Treptow) zum Wilhelmstrand (Köpenick).



Start der Tour am Potsdamer Platz. Fotos (2): Marc-Steffen Unger

arbeitern, die sich einfach besser kennen lernen sollen. Die Radtour ist eine gute Gelegenheit, um sich einmal in einem anderen Umfeld zu treffen“, sagt Ollmann, selbst begeisterter Freizeitradler.

Das Ziel des Betriebsausfluges auf zwei Rädern ist Köpenick. Bis dahin müssen sich die 250 Teilnehmer erst einmal durch den nachmittäglichen Berufsverkehr kämpfen. Gar nicht so einfach, schließlich wollen alle den Anschluss halten und nicht durch rote Ampelphasen getrennt werden. Dank der ADFC-Ordner und zweier Messenger-Fahrradkurier, die an großen Kreuzungen den Weg freihalten und bei Autofahren und Spaziergängern für Verständnis werben, haben die Radfahrer weitgehend ungehinderte Fahrt. In Treptow, kurz vor der Puschkinallee, stoßen noch zwei Polizisten auf Motorrädern dazu: Jetzt werden die Pedalritter durchgewinkt und die Autofahrer müssen warten. „Endlich – das war mir schon fast ein bisschen zu langsam, wir sind ja nur 10 Kilometer pro Stunde gefahren“, freut sich Ronald Trapp, der mit Helm, Raddress und

Kilometerzähler am Mountainbike profimäßig ausgerüstet ist.

Weiter geht es autofrei, am Wasser entlang, durch den Park bis zur BVG-Fähre, die zum Wilhelmstrand übersetzt. Acht Mal muss das Schiffchen hin und her fahren, bis alle Passagiere samt Drahtesel heil auf der anderen Seite der

„Wir freuen uns natürlich sehr, dass so viele Mitarbeiter an der Fahrradtour teilnehmen, und sind ein wenig überrascht über die große Resonanz.“

Spree angekommen sind. Eine gute Stunde später ist der größte Betriebsausflug auf Rädern am Ziel: Auf der Schlossinsel von Köpenick empfängt der berühmte Hauptmann die Toll Collect Mitarbeiter und geleitet sie in den Biergarten. Den verlassen die letzten gegen Mitternacht in sehr guter Stimmung – und mit der S-Bahn.

... weiter Seite 13

Jedem das Richtige:
Ein **ZENTRALRAD**



**Gute Räder.
Special Bikes.**

Zentralrad GmbH
Oranienstraße 20
10999 Berlin
Fon 615 23 88

www.ZENTRALRAD.de



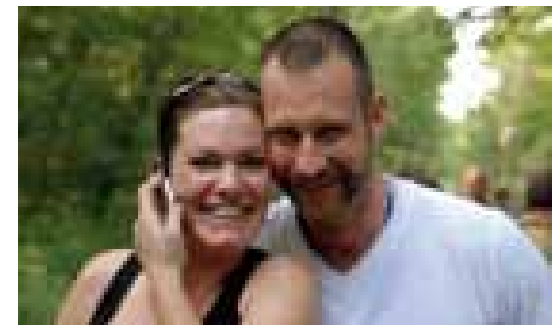
Impressionen der Toll-Collect-Radtour: Von der Berliner Mauer in Mitte zum Hauptmann von Köpenick.
Fotos: Marc-Steffen Unger (3), Gerhard Wiest

... Fortsetzung von Seite 11

Gruppendynamik

**Toll-Collect-Mitarbeiter über den größten
Fahrrad-Betriebsausflug Deutschlands:**

**Hanns-Karsten Kirchmann, Vorsitzender der
Geschäftsführung** (vor Beginn der Tour)
„Ich freue mich drauf. Hauptsache, es bleiben
alle heil und das Wetter spielt mit.“



Ronald Trapp

„Ich finde die Tour gut, aber das erste Drittel
war mir zu langsam. Ich bin es gewöhnt, lange
Strecken zu fahren, ich habe mit dem Fahrrad
schon die Alpen überquert und bin bis nach
Sizilien gefahren.“



Stefan Weyand

„Mit hat es supergut gefallen, vor allem war al-
les so gut organisiert. Ich bin mit meinem eige-
nen Fahrrad hier, damit fahr ich auch immer in
die Firma.“



Felix Wojahn

„Ich finde es gut, dass Toll Collect so etwas or-
ganisiert. Das hat so eine Gruppendynamik. Ich
komme sonst ganz selten aus meinem Büro raus,
so lernt man mal die Kollegen kennen.“

Marco Pöhlmann

„Es macht Spaß, mit dem Fahrrad durch Berlin
zu fahren. Das mache ich eigentlich viel zu we-
nig. Und Treptow-Köpenick kannte ich noch gar
nicht.“

operated by Albeck & Zehden Hotels



**A-Z
Wohlfühlhotels**

Stop over per Rad 2007!

- 2 x Übernachtung im Komfort-Zimmer mit DU/WC und TV
- 2 x reichhaltiges Frühstücksbuffet & Vitalecke
- 2 x Abendbuffet & Vitalecke
- 1 x Radwegeübersichtskarte
- 1 x Fitness-Lunchpaket
- kostenfreie Nutzung von Hallenschwimmbad und Sauna
- Angebot auf Anfrage und nach Verfügbarkeit, Stichwort: Radzeit

€ 89,00
ab pro Person/DZ
Verlängerungsnacht:
ab € 32,00 p. P.
zzgl. Kurtaxe und EZZ

www.a-z-wohlfuehlhotels.de

<p>Waldhotel Stephanshöhe In der Nähe des Bayreuth- Zittau-Radfernweges Hauptstraße 83 01773 Altenberg OT Schellerhau Tel.: 03 50 52 / 6 05 49 o. 6 05 14 reservierung@stephanshoehe.de</p>	<p>Seehotel Templin In der Nähe des Uckermär- kischen Radrundweges Am Lübbesee 1 17268 Thermaleheilbad Templin Tel.: 0 39 87 / 49 00 reservierung@seehotel-templin.de</p>	<p>Berghotel Friedrichroda In der Nähe des Rennsteig- Rad-Wanderweges Bergstraße 1 99894 Luftkurort Friedrichroda Tel.: 0 36 23 / 3 54 44 45 reservierung@berghotel- friedrichroda.de</p>	<p>Hotel Am Fichtelberg In der Nähe Zschopau- Radweges Karlsbader Straße 40 09484 Kurort Oberwiesenthal Tel.: 03 73 48 / 1 78 30 reservierung@hotel-am- fichtelberg.de</p>
--	--	--	---

€ 5,00 Getränke-Gutschein zur Vorlage im Hotel

**Geführte Radtouren**

in Berlin mit täglichen Terminen

Berlin On Bike

Knaackstraße 97, 10435 Berlin
www.berlinonbike.de
Tel. (030) 440 48 300, ab 17 Euro
(ohne Leihrad 12 Euro)

Berlin Starting Point

Bergmannstraße 104, 10961 Berlin
www.berlin-starting-point.de
18 Euro (ohne Leihrad 12 Euro)

Fahrradstation Friedrichstraße

Dorotheenstraße 30, 10117 Berlin
www.fahrradstation.com,
Tel. (030) 28 38 48 48
15 Euro (inkl. Leihrad)

Fat Tire Bike Tours Berlin

Panoramastraße 1a, 10178 Berlin
Tel. (030) 240 47 991
www.fattirebiketoursberlin.com
nur auf Englisch, ab 20 Euro

ADFC Berlin

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin
Tel. (030) 448 47 24
www.adfc-berlin.de, ab 6 Euro

Alle Angaben ohne Gewähr.

Sie treten grundsätzlich im Rudel auf, haben alle die gleichen Fahrräder und staunen über so etwas Selbstverständliches wie Hinterhöfe: Berlin-Touristen, die sich die Stadt mit dem Rad anschauen. Immer mehr entscheiden sich für diese Art Stadtführung. Warum?

Berlin per Pedal

VON JOST MAURIN

Allein Berlin on Bike hat im vergangenen Jahr nach eigenen Angaben 6 000 bis 10 000 Radfahrer durch die Stadt geführt. „Die Zahl wächst jährlich um 30 bis 40 Prozent“, sagt Unternehmensgründer Martin Wollenberg. Auch die Konkurrenten von Fat Tire Bike Tours und der Fahrradstation melden steigende Anmeldezahlen.

Wollenberg erklärt den Erfolg mit den Vorteilen des Fahrrads für Stadtführungen: „Mit dem Rad kannst du sehr unmittelbar an die interessanten Orte herankommen.“ Im Bus könne man an den Sehenswürdigkeiten oft nur langsam vorbei fahren, „aber mit dem Rad kannst du ein Gebäude zum Beispiel auch umrunden oder absteigen und in Ruhe betrachten.“

„Im Bus schläft man ein“, findet Wolfgang Schroen, Chef von Fat Tire Bike. Das könne beim



Fahrradtouristen an der Mauer: Der „antifaschistische Schutzwall“ gehört zu fast jeder Stadtführung in Berlin. Foto: Jost Maurin

Radfahren natürlich nicht passieren: Wer da einschläft, fällt um. „Und auf dem Rad hat man sehr viel mehr Spaß als zu Fuß. Die Leute fangen sofort an zu lächeln, wenn sie auf's Rad steigen.“

„Außerdem hat man auf dem Rad nicht diesen Safari-Park-Effekt: oben vom Bus aus die Ureinwohner betrachten.“

Dabei sehen sie auch mehr. „Da kommen schnell mal 20, 30 Kilometer zusammen, wenn man alles in einer Tour sehen will. Das ist zu Fuß einfach zu viel“, sagt Stefan Neitzel, dem die Fahrradstation gehört. „Außerdem hat man auf dem Rad nicht diesen Safari-Park-Effekt: oben vom Bus aus die Ureinwohner betrachten. Mit dem Rad ist man einfach näher dran.“ Abgesehen davon seien Radtouren auch besser für die Einheimischen. „Leiser, kein Dieseldunst. Das ist

eine stadtverträgliche Art, Berlin zu entdecken.“ Einige sind sich alle drei Anbieter, dass sich die Stadt hervorragend für Fahrradtouren eignet. „Berlin ist wirklich prädestiniert: Es ist alles flach hier, die Straßen sind breit, die Autofahrer haben sich drauf eingestellt“, meint zum Beispiel Neitzel. Dennoch hat sich das offenbar noch nicht überall herumgesprochen. „Wir müssen erstmal Überzeugungsarbeit leisten. Wer aus einem kleinen Ort in Westfalen kommt fragt oft: Kann ich in diesem Moloch Berlin überhaupt sicher Rad fahren?“, erzählt Wollenberg. Viele Süddeutsche dagegen seien in dem Glauben aufgewachsen, Radfahren sei immer etwas Anstrengendes.

Aber alle Anbieter geben sich zuversichtlich, dass immer mehr Menschen diese Legenden als solche erkennen. Wollenberg schätzt, dass derzeit zwei bis drei Prozent aller Stadtführungen mit dem Rad durchgeführt werden. „Zehn bis 20 Prozent könnten irgendwann realisierbar sein“, sagt er.

www.christianiabikes.de

FLM

Kindertransport - leicht gemacht

Fahrradladen Mehringhof
Griesenaustraße 2a
10961 Berlin
Tel: +49 (030) 691 60 27
info@fahrradladen-mehringhof.de
www.fahrradladen-mehringhof.de



Rennradroute Greifswald-Berlin.



Tiefergelegt über die Avus.



Downhill am Großen Stern.

250 000 Teilnehmer demonstrieren auf der Sternfahrt, wie viel Spaß Radfahren macht. Der Höhepunkt: Die Autobahnstrecken.

Fahr'n auf der Autobahn

VON ULRIKE SCHATTENMANN

„Guck mal, alle Autos müssen warten!“ Karl, zehn Jahre alt, tritt in die Pedale und freut sich. Es ist kurz nach 12 Uhr mittags, und an der Ecke Spandauer Straße und Karl-Liebknecht-Straße in Mitte geht nichts mehr. Nur für motorisierte Fahrer, wohlgemerkt. Radler haben heute freie Fahrt, und sie genießen es, unüberhörbar: Auch Karl und sein Vater Bernd Sima klingeln laut, als sie auf vier Spuren um die Ecke biegen, auf das Rote Rathaus zu. Es sind sehr viele, und es sollen noch mehr werden: Eine Viertel Million Radfahrer aller Altersklassen haben an der Sternfahrt 2007 teilgenommen. Damit ist die vom ADFC organisierte Veranstaltung, die genauso wie in den vergangenen Jahren unter dem Motto „Respekt für Radler“ stand, weltweit die größte Fahrraddemo.

Das optimale Fahrradwetter – bewölkter Himmel, 20 Grad – hat sie auf den Sattel gelockt: Rüstige Senioren, jugendliche Mountainbiker auf durchgestylten Edelrädern, Familien mit im Fahrradanhänger schlummernden Babys, Individualisten auf Liegerädern, mit Biker-Gabeln und verchromten Felgen, Tandemfahrer, Rennfahrer im Profi-Dress und natürlich jede Menge Alltagsradler mit ihrem Citybike. Auf 18 Routen aus Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern radeln die Teilnehmer, die zum Teil aus anderen Staaten Europas anreisen, in Richtung Zentrum. Die ersten starten bereits um vier Uhr morgens von Greifswald an der Ostsee.

Die Simas sind zum ersten Mal dabei – und gleich begeistert: „Es macht Spaß, wenn man als Radfahrer mal Vorfahrt hat. Außerdem lernt man die Stadt ganz anders kennen“, sagt Bernd Sima. Am meisten freut sich der 43jährige Bühnentechniker auf die Autobahnstrecke zwischen Neukölln und Schöneberg. Für die Riesenradtour



Nachtanken gegen den Hungerast.



Fahrradstau am autofreien Sonntag. Fotos: Christian Kielmann (4), Benno Koch

hat die Polizei nicht nur zahlreiche Kreuzungen, sondern auch die Stadtautobahn A 100 sowie die Avus vorübergehend gesperrt. Doch bis dahin heißt es: Geduld. Denn kurz vor der Auffahrt auf die Stadtautobahn geht es nicht mehr weiter. Der Grund: Vier Raddemozüge vereinen sich, das sorgt für stockenden Rad-Verkehr. Die einspurige Auffahrt zur A 100 wird zum Nadelöhr. Eine gute Stunde müssen die Pedalritter warten, die meisten nehmen es mit Gelassenheit, Humor („Haha, Radfahrer stehen im Stau.“) und Süßigkeiten. Nervös werden nur die Verkäufer an der nahegelegenen Tankstelle, die mit dem Ansturm nicht gerechnet haben.

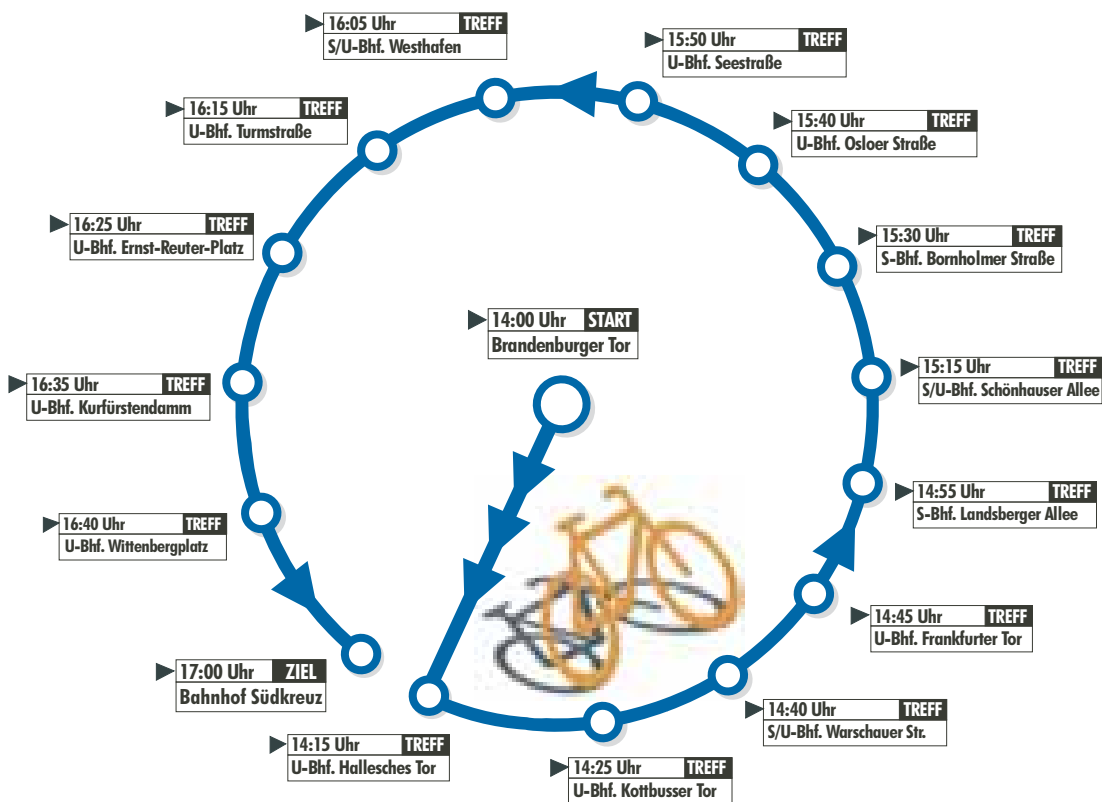
Dann geht es endlich auf die A 100. Das ist der Augenblick, auf den alle gewartet haben. Endlich! Hunderttausend Fahrradfahrer erobern die Autobahn. Mit lautem Klingeln, Hupen, Schreien. Beine locker lassen, Fahrtwind spüren und hinein mit 25 Sachen in den Tunnel, vorbei in eleganter Kurve am Flughafen Tempelhof. Dort verlässt die Raddemo die Autobahn, in Richtung Bahnhof Zoo und Brandenburger Tor, wo die Sternfahrt endet. Bernd Sima und Sohn Karl biegen schon vorher ab – sie brauchen eine Pause nach der langen Fahrt. Was hat ihnen besonderen Spaß gemacht? Einstimmig kommt die Antwort: „Die Autobahn.“

Mit der grünsten Welle zum Umweltfest am Südkreuz

KREISFAHRT 2007

www.s-bahn-berlin.de

www.adfc-berlin.de



Pressekonferenz zum neuen Sternfahrt-Plakat: Fahrradbeauftragter Benno Koch, Staatssekretärin Maria Krautzberger und Stefan Richter, Geschäftsführer Grüne Liga. Foto: Ströer/Birgitta Anders

Maria Krautzberger, Staatssekretärin in der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, ist bei der Sternfahrt 2007 vom S-Bahnhof Wannsee aus gestartet. Ulrike Schattenmann sprach mit ihr.

„Tolles Gruppengefühl“

RadZeit: Frau Krautzberger, was hat Ihnen am Besten an der Sternfahrt gefallen?

Krautzberger: Das Gruppengefühl hat mich beeindruckt. Ich habe mich aber auch sehr darüber gefreut, dass Vertreter/-innen aller Altersgruppen teilgenommen haben, sowohl jüngere als auch ältere Menschen oder Familien. Sehr gut gefallen hat mir auch die hervorragende Organisationsarbeit des ADFC und dabei insbesondere das Engagement der Ordner vor Ort.

RadZeit: Die 250 000 Teilnehmer beweisen: Das Fahrrad ist für viele ein unentbehrliches Verkehrsmittel. Ist die Radverkehrsstrategie des Senats aufgegangen?

Krautzberger: Radverkehrsförderung ist ein verkehrspolitischer Schwerpunkt des Senats. Das kann man auch daran erkennen, dass seit dem Jahre 2000 dafür eigens ein Haushaltstitel „Ver-

besserung der Infrastruktur für den Radverkehr“ eingerichtet wurde. Seitdem wurden zu diesem Zweck 16 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, mit denen viele wichtige Vorhaben realisiert werden konnten: 40 Kilometer Radfahrstreifen wurden markiert, 13 Kilometer Radwege gebaut und Wege und Straßen auf einer Länge von 122,6 Kilometer asphaltiert.

Mit so genannten GA-Mitteln, das sind Gelder von Bund und Land für die „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, konnten wir Radfernwege wie Berlin-Kopenhagen, Berlin-Usedom und den Europaradweg R 1 realisieren. Alle Vorhaben zusammen, vor allem auch die gute Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam mit dem ADFC haben dazu beigetragen, dass die Radverkehrsstrategie des Senats Erfolge zeigt.

RadZeit: Was muss passieren, damit Berlin noch fahrradfreundlicher wird?

Krautzberger: Wir müssen weiterhin in die Infrastruktur des Radverkehrs investieren. Wir werden beginnen, alte Radwege zu sanieren. Auch die Möglichkeiten zum Abstellen der Fahrräder müssen wir noch verbessern und die Fahrradrouuten in den nächsten Jahren flächendeckend beschildern. Vor allen Dingen müssen wir aber die Anzahl der Unfälle senken und insgesamt das Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern weiter verbessern, das heißt: Konfrontationen weiter abzubauen.

SAMSTAG 22. SEPTEMBER



Alles für Reisen in die Welt!

Über **7.000** verschiedene Artikel: Zelte, Rucksäcke, Schlafsäcke,... und jede Menge Geschenkideen!

Einmalig in Berlin!
bannat
globetrotter- & expeditionsausrüstung
Lietzenburger Straße 65 · Berlin-Wilmersdorf
U-Bhf. Kurfürstendamm · Telefon: 882 76 01

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL
AN BESONDEREN UND FALTBAREN
FAHRRÄDERN UND ROLLERN
NEU: „Trilite“ – Faltbares Sessel- / Liegedreirad
für Sport, Freizeit, Reha
„Duolite“ – Faltbares Tandem
„Speedlite“ – Faltbares Liege- / Sesselrad
Und alles rund ums Fahrrad: Vermietung
(inkl. Wochendende), Second Hand Bikes, u. v. a. m.
Goethestr. 79, 10623 Berlin-Charlottenburg
Phon/Fax (030) 31 80 60-10/-20
E-Mail: faltrad-direktor@web.de
www.faltrad-direktor.de

RADURLAUB
& **WANDERREISEN**
REISE-KARHU.de
Nord- & Osteuropa & Deutschland
ALOG: Reise-Karhu - AKTIVREISEN
07545 Gera, Bahnhofstraße 14
Telefon: 0365 - 55 29 670
info@REISE-KARHU.de

ORTLIEB - VAUDE - TUBUS - TOPEAK - ERGON - ROECKL
GIRO - BELL - KEO - ABUS - SKS - UND VIELES MEHR
SCOTT - BERGAMONT - MTB / CROSS / TREKKING
MEISTERBETRIEB MIT BERATUNG & WERKSTATT
MALPASO
www.malpasobikes.de
Malpasobikes - Heinrich-Grüner-Str. 20 - 12621 Berlin
Tel: 030/54707906 - info@malpasobikes.de

SCHLOSSPARK CHARLOTTENBURG

Bis zur Übergabe an die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (SPSG) durfte auf dem Uferweg im Schlosspark Charlottenburg noch geradelt werden. Schließlich ist er ein langes, wichtiges Teilstück des Spreeradweges zwischen Mitte und Spandau. Die Stiftung hat die Benutzung mit dem Fahrrad untersagt. Mehr noch: Seit längerer Zeit bittet das Ordnungsamt dort Radfahrer zur Kasse. Am 8. Juli initiierte der ADFC zusammen mit dem BUND und der Bürgerinitiative „Rettet den Schlosspark!“ eine Fahrrad-Kundgebung. Doch soll das nicht die einzige Aktion für den Spreeradweg sein: Die ADFC-Stadtteilgruppe City-West bleibt am Thema.

Fahrverbot auf dem Spreeradweg?

VON SVEN LORENZEN
UND MANUELA MÜHLHAUSEN

Nun macht die Stiftung Ernst: Sie will das Fahrverbot in weiten Teilen des im Schlossparks Babelsberg und Sanssouci sowie im gesamten Schlosspark Charlottenburg durchsetzen. Wer sich nicht daran hält, muss zahlen. Zwischen zehn und 200 Euro können fällig werden. Hartmut Dorgerloh, Generaldirektor der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten, begründet die Fahrverbote mit den hohen Schäden durch Vandalismus und unsachgemäße Benutzung. Bei den meisten Berlinern stößt die Idee der radfreien Schlossgärten jedoch auf Ablehnung. „Wir, die ADFC-Stadtteilgruppe City-West sehen den Fahrradverkehr als Chance, Verkehrs- und Umweltprobleme in Berlin zu verringern und fordern Angebote für Fahrradfahrer anstelle gefährlicher Wegstrecken“, sagt Eva-Maria Scheel, ADFC-Rednerin auf der Protestkundgebung. Die Alternativen zum Uferweg sind der Spandauer Damm und der Tegeler Weg, gefährliche Wegstrecken mit zum Teil schmalen Fahrradwegen parallel zur stark befahrenen Straße. „Wir stehen ein für eine partnerschaftliche Nutzung



Uferweg für Fahrradfahrer freigeben: Kundgebung im Schlosspark Charlottenburg.
Foto: Manuela Mühlhausen

Mehrheit gegen radfreie Schlossgärten
Repräsentative Forsa-Umfrage unter 1001 Berlinern

Für ein Radfahrverbot

22%

Gegen ein Radfahrverbot

75%

des Uferwegs für Fahrradfahrer und Fußgänger sowie für ein zeitgemäßes Miteinander von Denkmalpflege und einer modernen Verkehrs- und Umweltpolitik“, sagt Eva-Maria Scheel.

Mit ihrer Forderung, den Uferweg für Radfahrer frei zu geben, stehen die Veranstalter der Protestaktion nicht allein. Das Abgeordnetenhaus von Berlin und die Bezirksverordnetenversammlung Charlottenburg-Wilmersdorf haben die Stiftung mehrfach aufgefordert, das Radfahr-

verbot aufzuheben. Neben zahlreichen Radlern nahmen Vertreter der Kommunalpolitik sowie der EU-Parlamentsabgeordnete der Grünen, Michael Cramer, an der Kundgebung teil. Alle sprachen sich für eine Freigabe des Spreeradwegs im Schlosspark Charlottenburg aus. Der für Grünflächen zuständige Stadtrat und stellvertretender Bürgermeister Klaus-Dieter Gröhler (CDU) kündigte auf der Kundgebung weitere Gespräche mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten an. Auch die Initiatoren der Kundgebung werden am Ball bleiben: Gemeinsame weitere Aktionen sind bereits in Planung.

Weitere Infos im Internet:
www.adfc-berlin.de



Helmut Seitz hat auch fürs Radfahren in der neu gestalteten Grünanlage Bullengraben in Spandau gekämpft. Foto: Jost Maurin

Prof. Dr. Helmut Seitz ist kein klassischer Fahrradlobbyist: Der Wahl-Spandauer hat sich nach eigenen Worten bisher kaum für die Kommunalpolitik in seinem Bezirk interessiert. Dennoch setzt sich der 51 Jahre alte Lehrstuhlinhaber für Volkswirtschaftslehre bei der Bezirksverwaltung fürs Radfahren ein. Jost Maurin befragte ihn zu seinem Engagement.

Bürger gegen Bürokraten

RadZeit: Wie haben Sie sich für die Belange von Radfahrern engagiert?

Helmut Seitz: Ganz in der Nähe meines Hauses in Spandau liegt die Grünanlage Bullengraben, die als Ausgleichsmaßnahme für den Bau einer Bahnstrecke umgestaltet wurde. Da kann man auch wunderbar Rad fahren. Allerdings wird die Strecke von mehreren Straßen unterbrochen. Besonders an dem dicht befahrenen Magistratsweg ist das Überqueren ziemlich gefährlich, weil an einer Straßenseite LKW an LKW geparkt war.

Da kam man mit dem Rad gar nicht mehr durch und kann nicht den dichten Verkehr einsehen. Mir lag das besonders am Herzen, weil dort auch viele Kinder fahren, da es dort einen Spielplatz gibt. Ich habe deshalb an den Bezirksbürgermeister Konrad Birkholz eine E-Mail geschrieben und ein absolutes Halteverbot an der Stelle gefordert. Am besten wäre natürlich eine Fußgängerampel gewesen, aber dafür war wohl nach der verschwenderischen Umgestaltung des Bullengrabens kein Geld mehr übrig.

RadZeit: Wie war die Reaktion auf ihren Brief?

Helmut Seitz: Der Bezirksbürgermeister hat mir lediglich geantwortet, dass seine Behörde die Einrichtung eines Halteverbots überprüfe und dass das einige Zeit dauern werde. Er zog sich auf x Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zurück und auf unterschiedliche Zuständigkei-

„Das ganze Schreiben war im Stil der 50er Jahre des vorletzten Jahrhunderts abgefasst.“

ten. So meinte er zum Beispiel, dass weniger als 200 Meter entfernt eine Fußgängerampel über den Magistratsweg führe. Aber mal im Ernst: Haben wir als Kinder einen 200 Meter langen Umweg in Kauf genommen oder sind wir einfach direkt über die Straße gefahren? Das ganze Schreiben war im Stil der 50er Jahre des vorletzten Jahrhunderts abgefasst. Herr Birkholz sollte das den Eltern eines angefahrenen Kindes erklären, wenn es zu einem Unglück kommen sollte, was Gott verhüten möge.

RadZeit: Sie haben in Ihrer Antwort dann noch einmal Druck und auf ein weiteres Problem für Radfahrer aufmerksam gemacht.

Helmut Seitz: Anfangs war das Radfahren auf diesem Radweg überhaupt nicht erlaubt und das Spandauer Ordnungsamt hat sogar die Radfahrer abkassiert. Dann stellte man Schilder auf, die sogar inkonsistent sind und das Radfahren in der einen Richtung erlauben, nicht aber in die andere Richtung. Hier hat Schilda Pate gestanden! Auf diesem Weg haben Fußgänger und Radfahrer Platz, wenn man – wie das in der Zivilisation üblich ist – gegenseitige Rücksichtnahme pflegt.

Der Weg führt auch nicht durch ein Vogel-schutzgebiet oder eine besonders empfindliche Grünanlage, wo Radfahrer etwas kaputt machen könnten. Wir fahren hier durch Spandauer Pampa: nur Wiesen, keine Blumenbeete oder ähnliches. Warum der Bezirk hier einen solchen Aufstand macht, kann man letztendlich nur durch Mangel an Bürgerfreundlichkeit und Hang zur Verbürokratisierung erklären. Jetzt haben wir auf dem Radweg eine Schilderdichte wie auf einer achtspurigen Autobahn!

RadZeit: Sehen Sie im Verhalten des Bezirks auch einen Widerspruch zur offiziell Radfahrer-freundlichen Politik in Berlin?

Helmut Seitz: Natürlich. Die Senatsverwaltung verkündet voller Stolz, dass immer mehr Leute auf das Rad umsteigen und fördert dies auch be-rechtigt und erfolgreich! Unser Schilda-Bezirk tut hingegen alles, um den Leuten die Lust am Rad mit bürokratischer Überreglementierung zu versauern. Die Straßenverkehrsordnung ist nötig, aber ich muss pragmatisch sein und Veränderungen begünstigen, die wir auch politisch wollen. Offenkundig ist noch nicht jeder Bezirksbürgermeister in diesem Jahrtausend angekommen!

RadZeit: Waren Ihre Eingaben erfolgreich?

Helmut Seitz: Am Magistratsweg wurden inzwischen tatsächlich Halteverbotsschilder aufgestellt, wenn auch nach meiner Ansicht mit völlig unzureichender Reichweite. Auf dem Weg am Bullengraben selbst gibt es jetzt Schilder, die das Radfahren erlauben. Ich denke schon, dass das etwas gebracht hat. Auch für die Zukunft. Ich hoffe, dass die Verwaltung jetzt mehr nachdenkt und nicht immer mit dem bürokratischen Kleinkram beginnt.

RadZeit: Wünschen Sie sich, dass auch andere Bürger sich mit Verbesserungsvorschlägen an die Verwaltung wenden?

Helmut Seitz: Unbedingt. Sonst ändert sich einfach nichts.

„Hier hat Schilda Pate gestanden!“

RadZeit: Warum engagieren Sie sich eigentlich so fürs Radfahren?

Helmut Seitz: Ich bin selber Radfahrer. Seit Jahren habe ich kein Auto mehr. In der Stadt kann man nahezu alles mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Rad erledigen, wenn man nicht so wie am Bullengraben torpediert wird. Das Radfahren verschafft mir die nötige Bewegung, die ich bei meiner Arbeit nicht habe. Außerdem trägt es zum Klimaschutz bei. Und die Verkehrsbelastung für die Bürger ist geringer.

RadZeit: Aber das Auto ist doch für viele immer noch ein Statussymbol.

Helmut Seitz: Das mit dem Statussymbol ist für Leute, die nicht ganz aus der Pubertät gekommen sind. Ich find's lächerlich. In meinem Umfeld kenne ich so ziemlich niemanden, der so denkt.

Dirk Rolf ist Polizeioberkommissar und weiß, wo's langgeht. Er ist Verkehrssicherheitsberater bei der Berliner Polizei. In der vierten Klasse müssen die Schüler aus den südlichen Bezirken Berlins bei Rolf und seinen Kollegen die Radfahrprüfung ablegen. Für manche eine schwierige Übung. Die Durchfallquote ist hoch.

Der Kinder-TÜV

VON MICHAELA MÜLLER

Doch oft herrscht in der Verkehrsschule mehr Disziplin als im Klassenraum. Kein Wunder – bevor es zum Sturz und zur Beule am Kopf kommt, sieht man sich lieber zweimal um. Aber viele Viertklässler können nicht Radfahren. Eine mangelhaft ausgebildete Motorik macht es ihnen unmöglich, die Prüfung zu bestehen. „Etwa 25 Prozent scheitern beim ersten Versuch“, sagt Martina Arnold. Sie ist die Koordinatorin für die Verkehrsschulen im Bezirk Pankow. „In Steglitz, Zehlendorf, Tempelhof und Schöneberg liegt die Quote bei etwa 10 Prozent“, schätzt Rolf.

Dass so viele Schüler durch die Prüfung fallen, liegt nicht an den Öffnungszeiten der Berliner Verkehrsschulen. In Pankow hat sie wochentags von acht bis 18 Uhr und samstags von neun bis 15 Uhr geöffnet. In Steglitz oder Zehlendorf sind die Öffnungszeiten ähnlich großzügig. Während dieser Zeiten werden die Parcours betreut. Die Mitarbeiter achten darauf, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden. Von den El-

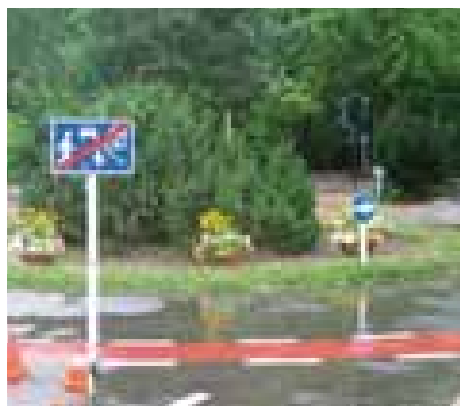
tern wird das Angebot oft als kostenlose Kinderbetreuung in Anspruch genommen. „Es ist gewünscht, dass die Eltern mit in die Fahrschule kommen und sich von den Fahrkünsten ihrer Kinder überzeugen“, sagt Arnold.

Bei einer Einwohnerzahl von 3,4 Millionen Einwohnern kommt ein Verkehrsberater auf etwa 49 000 Menschen.

In Berlin gibt es 70 Polizisten, die für die fachliche Betreuung der Verkehrsschulen zuständig sind. Bei einer Einwohnerzahl von 3,4 Millionen Einwohnern kommt ein Verkehrsberater auf etwa 49 000 Menschen. Sie sind ausgelastet. Allein im Berliner Süden nehmen sie jährlich rund 5 000 Schülern die Radfahrprüfung ab. Doch die Polizisten sind nicht nur für die Grundschüler zuständig. Auch für andere Altersgruppen werden Angebote gemacht. „Wir sehen uns die Unfallstatistiken an. Hier lässt sich am besten der



Verkehrsschule Steglitz: Jährlich absolvieren hier 5 000 Schüler die Radfahrprüfung ...



... im Berliner Durchschnitt scheitern 25 Prozent beim ersten Versuch, in Steglitz nur zehn Prozent.



Verkehrssicherheitsberater der Polizeidirektion 4 (v.l.): Michael Wöhning, Ronald Paetsch, Robert Ziegelmann, Dirk Rolf, Martin Wollny. Vorne: Sabine Ribbert. Fotos: Frieder Bechtel

Handlungsbedarf feststellen“, sagt Rolf. Die 17- bis 25jährigen sind besonders gefährdet. Mit Aktionen an Berufsschulen leistet das Team Präventivarbeit. Außerdem bietet der ausgebildete Fahrlehrer Wolfgang Lukowiak in der Verkehrsschule Steglitz Radfahrkurse für Erwachsene an.

Die Betreuung der Radverkehrsprüfung der vierten Klassen ist am zeitintensivsten. Wird im Elternhaus keine Vorarbeit geleistet, ist es jedoch für die Polizisten schwierig, die verkehrspädagogischen Konzepte an die Grundschüler heranzutragen. „Ich kann nicht Fahrrad fahren, warum soll mein Kind es lernen?“, hört Rolf häufig von Eltern, deren Kinder nicht Radfahren können. Fehlt die Radverkehrsprüfung im Lebenslauf eines Schülers, kann das Folgen haben. „Es gab den Fall eines 17jährigen Schülers, der die Prüfung nicht bestanden hatte“, berichtet Rolf. „Nun sollte es auf eine Klassenfahrt gehen. Von Passau nach Wien, mit dem Fahrrad. Als der

Lehrerin auffiel, dass dem Schüler die Prüfung fehlte, gab es zwei Möglichkeiten für ihn: zu Hause bleiben oder die Prüfung nachmachen.“ Der Schüler bestand im zweiten Versuch und ist dem Polizeioberkommissar noch heute dankbar für all die Partys auf der Klassenfahrt.

i Informationen im Internet

Verkehrsschulen in Berlin:
www.berlin.de/polizei/verkehr/jugendverkehrsschulen.html

Deutsche Verkehrswacht:
www.dvw-ev.de
Fahrradschulen in Berlin:
www.adfc-berlin.de/home/fahrradschulen

Die gemeinsame Aktion von ADFC und AOK „Mit dem Rad zur Arbeit“ ist auch in Berlin gut angelaufen. Zahlreiche Mitarbeiter großer Firmen und Medienunternehmen machen mit. Radzeit-Reporterin Kirsten Niemann hat bereits ein paar Teilnehmer gefunden und nach ihren Beweggründen befragt. „Wären wir nicht heute verabredet gewesen, hätte ich die U-Bahn genommen“, sagten einige schließlich: Egal, am Ende zählen die im Aktionskalender angekreuzten Radeltage.

Mit dem Rad zur Arbeit

VON KIRSTEN NIEMANN

Als erster und zweiter Preis locken je ein gestyltes Bike der VSF Fahrradmanufaktur. Dem dritten Gewinner winkt eine AMEROPA-Städtereise für zwei Personen nach Köln in ein attraktives Vier-Sterne-Hotel. Weitere Preise sind Produkte für das Rad fahren wie Ortlieb-Lenkertaschen, ABUS-Fahrradhelme und -schlösser. Auch der fahrradaktivste Betrieb kann etwas gewinnen: Eine Fahrradtour unter Führung des ADFC-Berlin. Auch Pendler können übrigens teilnehmen, indem sie ihren Weg zur nächsten ÖPNV-Station mit dem Fahrrad zurücklegen.

Infos zur Aktion

Zahlreiche Informationen zur Aktion und die Aktionskalender zum Herunterladen gibt es auf den Websites www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de und www.adfc.de.

Informationen für interessierte Betriebe sind in der Broschüre „Ihr Weg zum fahrradfreundlichen Betrieb“ von AOK und ADFC zu finden. Erhältlich ist sie bei der AOK Berlin. Am Ende des Aktionszeitraumes schicken die Teilnehmer ihre ausgefüllten Kalender an die AOK, Stichwort „Mit dem Rad zur Arbeit“, 10957 Berlin.

Bewegung

Hans Erwin Riemann, 58, ZDF-Redakteur

Morgens kommt mein Kreislauf in Schwung, wenn ich mit dem Rad fahre und abends bekomme ich Abstand zur Arbeit, wenn ich nach Hause radele. Ich brauche die Bewegung, bin ja sonst hauptsächlich ein „Schreibtischtäter“. Mit dem regelmäßigen Joggen will es jedenfalls nicht so gut klappen. Ich habe nicht einmal eine Monatskarte für die S-Bahn. So überlege ich immer: 4,20 Euro – muss das heute sein? Und steige dann doch lieber auf das Rad und spare. Die Monatskarte würde mich öfter vom Radeln abhalten, vor allem bei einem Wetter wie heute (es regnet). Das Auto hatte ich übrigens abgeschafft, als ich 1999 nach Berlin gezogen bin. Man braucht hier wirklich keines. Aber auch vorher in Mainz habe ich den Wagen oft stehen gelassen. Das ZDF-Studio ist auf dem Lerchenberg, ich nahm es als Herausforderung, ihn mit dem Rad zu schaffen. Absteigen wollte ich nicht, zumal bergauf schieben genauso anstrengend sein kann, wie bergauf zu fahren.

Viele meiner Kollegen fahren mit den Rad zur Arbeit. Autoparkplätze gibt es bei uns nicht, das hat uns die Studioleitung gleich gesagt. Unser Fahrradstellplatz in der Tiefgarage reicht bei gutem Wetter bei Weitem nicht aus. Die circa hundert Räder stehen meistens draußen auf den Fußwegen, Fahrradstände gibt es dort nicht. Vielen ist die Fahrt ins zweite Untergeschoss (und vor allem abends wieder rauf!) auch zu beschwerlich.



Hans Erwin Riemann.



Kevin Cote. Fotos (3): Kirsten Niemann

Planung

Kevin Cote, Redakteur Deutsche Welle

„Ich finde die Aktion gut, denn alles, was die Menschen zum Rad fahren bringt, ist gut. Wenn man sich gemeinsam vornimmt, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, sucht man sich nicht immer Ausreden. Es ist ja so leicht, Ausreden zu finden.

Manchmal ist es schwierig, seine Vorsätze einzuhalten. Etwa wenn man Termine hat, zu denen man einen Anzug tragen muss. Mit zugeknöpftem Oberhemd und Bügelfaltenhose fährt es sich nun einmal nicht so bequem. Daher versuche ich immer im Voraus zu planen: Ich bündele diese Tage. Mir ist aufge-

fallen, dass ich an den Anzug-Tagen, wenn ich Auto fahre, oft schlechte Laune bekomme. Dann ärgere ich mich über den Verkehr, darüber dass ich keinen Parkplatz bekomme oder dass mich irgend so ein Idiot schneidet.

An den anderen Tagen fahre ich Rad und bin viel ausgeglichener und automatisch gut drauf.

Komfort

Achim Kielhorn, 40, Marktforscher, blaues Tourenrad

Ich fahre immer mit dem Rad zur Arbeit, seit mindestens zehn Jahren schon. Ich bin froh, dass man das in Berlin so gut machen kann. Ich war neulich zum Beispiel drei Tage in Istanbul und habe dort drei Tage lang nicht einen Radfahrer gesehen. Das gleiche in Moskau, Madrid, Philadelphia, sogar Paris. Das Tolle ist ja, dass man seine Fahrt mit dem Rad auf die Minute planen kann. S-Bahn-Streik? Stau? Betrifft mich einfach nicht.

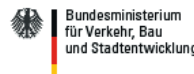
Ich fahre etwa 30 Kilometer jeden Tag, Hin- und Rückweg zusammen gezählt. Wenn ich mal längere Zeit nicht Rad fahre, zum Beispiel im Urlaub, dann merke ich es gleich: Mir fehlt dann einfach die Bewegung, ich bekomme Knieschmerzen und bin nicht so gut gelaunt.

Was mich vom Radeln abhalten könnte? Nichts. Wenn es mal regnet, hole ich meinen gelben Poncho aus der Tasche. Ich fahre immer im Anzug. Meine Kollegen sprechen mich oft darauf an, ob es nicht unbequem sei, im Anzug zu radeln. Ich sag dann immer, im Gegenteil, er ist gerade komfortabel. Er kühlt im Sommer und im Winter hält er warm. Aber ich will die Leute nicht zum Radfahren bekehren. Wenn man evangelisiert, erreicht man nur das Gegenteil. Radfahren ist für mich eine sehr individuelle Angelegenheit. Ich schätzte daran die freie und unbeschwerte Art, sich fortzubewegen. Man hat eine viel direktere Art, seine Umwelt wahrzunehmen.

... weiter Seite 28



Achim Kielhorn.



... Fortsetzung von Seite 27

Politiker auf zwei Rädern

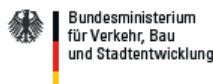
Auch Berliner Politiker aller Parteien und ihre Mitarbeiter nutzen das Rad immer häufiger, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Kirsten Niemann fragte für die RadZeit nach den Gründen.

Hans Christian Ströbele, 68, Mitglied des Bundestages Bündnis 90/Die Grünen

Ich fahre das ganze Jahr hindurch mit dem Rad zu meinem Arbeitsplatz in den Bundestag – auch bei Schnee. Das fühlt sich dann fast an wie Skifahren, zumindest bei schönem Neuschnee. Ich benutze vor allem deshalb das Rad, weil ich damit in der Regel in der Innenstadt am schnellsten vorankomme. Außerdem ist das

meine tägliche Sporteinheit. Ich fühle mich – auch als älterer Mensch – auf dem Rad zuweilen sicherer als zu Fuß. Vor allem auf meinem gewohnten Fahrrad – da habe ich manchmal das Gefühl, dass es mich wie von selbst ans Ziel bringt. Seit mehr als einem Jahrzehnt fahre ich nun schon mein Kettler Alu-Fahrrad. Das wird kritisiert, weil die Herstellung des Aluminiums so viel Energie gekostet hat.

Inzwischen kommen auch immer mehr Kollegen mit dem Rad zum Bundestag, man bekommt kaum noch einen Parkplatz. Das Radeln ist eben salonfähig geworden.



Die Räder werden immer attraktiver. Manche wollen mit einem luxuriösen Rad gar ihren Lebensstandard demonstrieren. Davon halte ich nichts.



Hans Christian Ströbele.



Grüne Radfahrer. Foto: Christian Kielmann

Berend Hendriks, Landesgeschäftsführer Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Ich fahre Rad, weil es einfach schneller ist.

Katrin Gielow, Landesvorstandsreferentin Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Ich fahre Rad, weil es einfach sexy ist.

Irma Franke-Dressler, Landesvorsitzende Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Ich freue mich, dass wir in der Geschäftsstelle ein Dienstfahrrad haben, das uns viel Flexibilität gibt. Ich finde, dass im Innenstadtbereich das Fahrrad das optimale Verkehrsmittel ist, um abseits der großen Hauptverkehrsrouten schnell voran zu kommen.

Das ist leider nicht immer ganz ungefährlich, weil gerade dort auch Autofahrer unterwegs sind, die sich wegen des möglichen Staus auf großen Straßen durchschlängeln wollen.

Barbara Oesterheld, Landesvorsitzende Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Fahrradfahren ist mein Beitrag zum Klimaschutz und zum Erhalt meiner Gesundheit.

Katharina Telschow-Dürr, Frauen- und Geschlechterreferentin Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Ich fahre Rad, weil ich damit schneller und täglich in Bewegung bin.

Oliver Kumpfert, Praktikant

Ich fahre Fahrrad, weil meine Frau das Auto nutzt.

Marie Kowollik, Praktikantin

Ich fahre mit dem Rad, weil ich auf diese Weise schnell, relaxed und sportlich aktiv von A nach B gelange!

Katrin Langenbein, Regionalbüro Renate Künast

Auf dem Rad kurbel ich vor allem morgens den Kreislauf an, bring Sauerstoff ins Gehirn und nicht zuletzt ist die Entscheidung gegen ein Auto auch ein Beitrag zu meiner persönlichen Ökobilanz.

Ich habe zwar ein BVG-Ticket, aber mit dem Rad ist man unabhängiger und meistens auch schneller.

... weiter Seite 30

... Fortsetzung von Seite 29

Cerstin Richter-Kotowski, 45, Stadträtin für Bildung, Kultur und Bürgerdienste, CDU

„Mit dem Rad zur Arbeit“ – das ist eine gute Aktion. Akteure wie der ADFC, die AOK und der BUND bilden ein hier wichtiges Netzwerk, gerade in Zeiten, in denen wir schon bei Kindern Bewegungsmangel und Übergewicht beobachten. Ich nutze mein Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit, so oft es mir möglich ist. Dabei ist der Weg schon fast zu kurz: Es sind gerade einmal vier Kilometer pro Strecke. Auf den Gepäckträger habe ich einen großen Korb geschraubt, da passen locker drei Aktenordner und meine Handtasche hinein.

Doch Terminstress mit weiteren Fahrtwegen, der Transport verschiedenster Unterlagen und dann auch noch repräsentativ gekleidet zu sein erschweren mir manchmal leider den Gebrauch des Fahrrades im Alltag. Das hält mich aber nicht davon ab Spaß zu haben, etwas für meine Gesundheit zu tun, Sport zu treiben und natürlich auch Energie zu sparen – also mit anderen Worten: Fahrrad zu fahren.

Oliver Scholz, 47, Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin, CDU

Ich komme aus Berlin-Rahnsdorf und nutze von April bis Oktober die Möglichkeit zum Zukauf eines Fahrradtickets zur Jahreskarte des VBB. Das heißt, sofern das Wetter mir keinen allzu großen Strich durch die Rechnung macht, kombiniere ich auf meinem Weg zum Abgeordnetenhaus oder zu anderen Terminen S-Bahn und Fahrrad.

Das ist eine zeitlich unschlagbare Variante – und man ist flexibel. Mit dem Auto fahre ich höchstens zwei, drei Mal im Monat zum Abgeordnetenhaus.

Auch zu den Terminen in meinem Wahlkreis nutze ich das Rad. Vielleicht kann ich mit Ihrer Hilfe dafür werben und Kollegen dazu motivieren, auf diese gesunde und schnelle Art und Weise in unserer Stadt von Punkt A nach Punkt B zu gelangen. Ich hatte schon mal angeregt, als CDU-Berlin gemeinsam an der Sternfahrt teilzunehmen. Bislang hat das noch nicht wirklich geklappt. Solche Ideen müssen wahrscheinlich langsam wachsen.



Kathrin Lompscher. Foto: Christian Kielmann

Kathrin Lompscher, 45, Senatorin für Gesundheit und Umwelt, PDS

Wenn es meine Termine zulassen, fahre ich gerne mit dem Fahrrad zur Arbeit. Ich wohne nur anderthalb Kilometer entfernt und stelle fest, dass ich so am schnellsten durch den Verkehr komme. Außerdem ist Radfahren gesund. Toll ist auch, dass ich flexibler bin und unterwegs einfacher kurze Erledigungen machen kann.

Der motorisierte Verkehr ist in einer Stadt wie Berlin ein großes Umweltproblem. Zu zeigen, dass es auch anders geht, ist deshalb ein wichtiges politisches Zeichen. Weniger Autoabgase – bessere Lebensqualität.

Wer mit offenen Augen durch unsere Stadt fährt, sieht, dass hier sehr viel für die Fahrradfahrer getan wird. Jährlich stellt allein der Senat mehrere Millionen Euro für Radwege zur Verfügung. Es gibt immer mehr Abstellmöglichkeiten, vor allem an den S-Bahnstationen. Nur das Baustellenmanagement könnte besser werden: Es sollten neben den Fußwegen noch mehr Radspuren markiert werden.

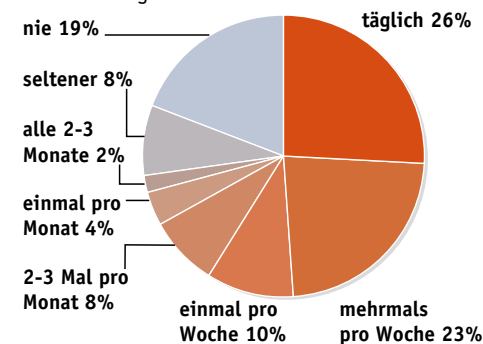
Mehr Fahrradfahrer

In einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Forsa wurden Mitte August 1003 Bundesbürger im Auftrag des ADFC Berlin zur Fahrradnutzung befragt. 26 Prozent der Deutschen gaben an, innerhalb der letzten zwölf Monate täglich Rad gefahren zu sein. Die Zahl liegt damit fast drei Mal so hoch, wie der Modal Split mit bundesweit rund zehn Prozent vermuten lässt. Da jedoch jeder Bundesbürger im Schnitt drei Wege pro Tag zurücklegt – einen zur Arbeit, einen zum Einkaufen und einen in der Freizeit – ist die Zahl weniger überraschend. Sie ist aber ein wichtiges Indiz dafür, dass der vorhandene Wunsch zum Umstieg aufs Fahrrad stärker als bisher gefördert werden muss.

Wer fährt eigentlich täglich Rad? Menschen mit einem Haushaltseinkommen von monatlich unter 1000 Euro fahren mit 21 Prozent am seltensten Rad – im Vergleich zu denjenigen bis 2000 Euro (31 Prozent), bis 3000 Euro (27 Prozent) oder mehr als 3000 Euro (22 Prozent). Auch in ländlichen Regionen mit weniger als 5000 Einwohnern steigen die Menschen weniger häufig (17 Prozent) aufs Fahrrad als in Groß-

Häufigkeit des Fahrradfahrens in den letzten zwölf Monaten

Ergebnisse der bundesweiten repräsentativen Forsa-Umfrage.



städten (27 Prozent). Ebenfalls geringer ist die Fahrradnutzung zudem bei Bundesbürgern mit Hauptschulabschluss (20 Prozent), während Abiturienten und Hochschulabsolventen (27 Prozent) knapp von denjenigen mit mittlerem Abschluss (29 Prozent) geschlagen werden.

Radweg durch Nelly-Sachs-Park eröffnet



Berlin, Tempelhof-Schöneberg: Der neue gemeinsame Geh- und Radweg schafft eine ruhige Verbindung zum Potsdamer Platz.

Foto: Benno Koch

Mitte August eröffnete Umweltstadtrat Oliver Schworck (Tempelhof-Schöneberg) einen neuen gemeinsamen Geh- und Radweg durch den Nelly-Sachs-Park. Mit vier Metern Breite bietet der neue Asphaltstreifen für Radfahrer eine attraktive Alternative zur stark befahrenen Potsdamer Straße. Auch für Anwohner hat der Park nun an Attraktivität gewonnen, wie eine Umfrage vor Ort ergab: „Wir wohnen bereits seit vielen Jahren direkt am Park, haben uns wegen der Dealer, der engen Wege und der Unübersichtlichkeit hier nie getroffen“, sagt eine Anwohnerin. „Jetzt ist alles viel offener und freundlicher und unsere Kinder können hier ungestört Rad fahren.“ Hintergrund des Umbaus waren unter anderem zahlreiche Beschwerden von Radfahrern beim ADFC, die die plötzliche Sperrung der Verbindung durch den Nelly-Sachs-Park als sichere Alternative zur Potsdamer Straße beklagt hatten.

Wer versichert Fahrräder? „Rund um die Uhr“

Im Rahmen einer Hausratversicherung bieten wir folgenden Versicherungsschutz für Fahrräder an: Versichert ist der gesamte Hausrat inkl. Fahrrad zum Neuwert. Die Höhe der Fahrradversicherung bemisst sich prozentual zum Gesamtwert des Hausrats. Die Gesamtsumme wird einmal jährlich an die Inflationsrate angepasst.

Der Versicherungsumfang:
Das Fahrrad ist europaweit versichert gegen: Diebstahl außerhalb von verschlossenen Räumen rund um die Uhr und gegen Raub, wenn es abgeschlossen ist. In Gebäuden besteht Versicherungsschutz bei: Einbruchdiebstahl (auch aus Gemeinschaftsräumen), Vandalismus bei Einbruch, Feuer, Leitungswasser, Sturm.

Ersetzt werden 100% des aktuellen Neuwertes des Rades und der mit ihm fest verbundenen Teile einschließlich Schloss.

Ein Preisbeispiel:

Hausratsumme:	20.000,00 €
Maximaler Fahrradwert:	1.000,00 €
Jahresbeitrag hierfür:	92,05 €*

Keine Selbstbeteiligung!

Versicherbarer Radwert: maximal fünf Prozent der jeweils versicherten Hausratsumme.

Individuelle Beratung und Berechnung eines persönlichen Angebotes bei Anruf!

Für den Fall des Falles: Haftpflichtversicherung, Deckungssumme drei Millionen Euro pauschal für Personen- und Sachschäden, keine Selbstbeteiligung:

Jahresbeitrag für Single:	55,85 €*
Jahresbeitrag für Familie:	69,80 €*

* Beiträge inklusive Steuern und Gebühren, Stand 01/2007



die zwei | Versicherungen & Vermögensberatung
B. Schulz & B. Hanisch GbR

e-mail: diezwei-versicherungen@t-online.de
Telefon: 030/362 84 364 Fax: 030/362 84 366
Flankenschanze 1, 13585 Berlin-Spandau

räderwerk

Körtestr. 14
10967 Berlin
Fon 6 91 85 90
Fax 6 93 78 85

Bergmannstr. 107
10961 Berlin
Fon 74 07 35 99
Fax 74 07 35 88

FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR
WWW.RAEDERWERK.DE INFO@RAEDERWERK.DE

RADLUST
FAHRRÄDER AUF HOLLAND

MODERNE STADTRÄDER
FACHWERKSTATT
ERSATZTEILE
KIND- + RAD

6151925

BRALITZER STR. 88 / LAUSITZER PLATZ
BERLIN - KREUZBERG, www.radlust.net

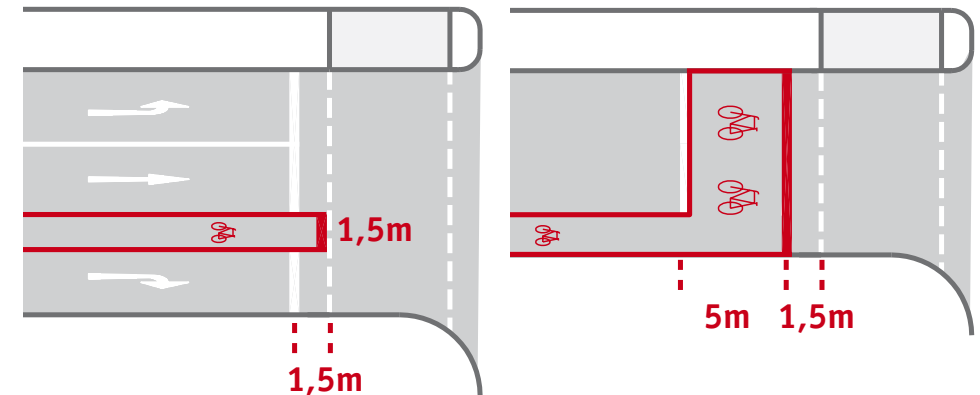
GAZELLE

FahrradBüro

Crellestraße 48 ☎ 767 02 601
Hauptstraße 146
10827 Berlin
am Kaiser-Wilhelm-Platz
www.fahrradbüro.de

Regelpläne dienen den Straßenverkehrsbehörden traditionell dazu, bei der Anordnung von Straßenmarkierungen und Verkehrszeichen eine gewisse Einheitlichkeit zu gewährleisten.

Regelpläne überarbeitet



Raus aus dem toten Winkel: Radpuren in Mittellage links vom Rechtsabbieger ...

VON BENNO KOCH

Die in Berlin traditionell beim Polizeipräsidenten angesiedelte Straßenverkehrsbehörde wurde allerdings vor einigen Jahren mit dem Ordnungsämtererrichtungsgesetz aufgelöst und neu organisiert, indem mit der Verkehrslenkung

Radspuren in Mittellage links vom Kfz-Rechtsabbieger: Eine der wirkungsvollsten Möglichkeiten Unfälle im toten Winkel vorzubeugen.

Berlin eine neue zentrale Straßenverkehrsbehörde und zusätzlich zwölf bezirkliche Straßenverkehrsbehörden geschaffen wurden. So war es naheliegend, die bisherigen, meist noch aus den 1990er Jahren stammenden Regelpläne des Polizeipräsidenten zu überarbeiten und neu einzuführen.

... und neue Haltelinien für Fahrradfahrer zwei Fahrrادلängen vor dem Kfz-Verkehr.

Da ein großer Teil dieser Regelpläne die Markierung von Radverkehrsanlagen betrifft, wurde im vergangenen Jahr der Anfang mit den Regelplänen für den Radverkehr gemacht. Diese sind zum 1. Januar 2007 für alle Straßenverkehrsbehörden eingeführt worden.

Ein Beispiel für solche bisher nicht oder nur selten angewandten Markierungen ist die Führung des Radverkehrs vor Lichtsignalanlagen auf einer Spur, die nicht am rechten Fahrbahnrand, sondern zwischen Kfz-Rechtsabbieger- und Kfz-Geradeauspur liegt. Obwohl sie eine der wirkungsvollsten Möglichkeiten darstellt, den zahlreichen typischen Rechtsabbiegerunfällen (mit den bekannten schwerwiegenden Folgen) vorzubeugen, ist sie in Berlin bis vor wenigen Jahren fast gar nicht angewandt worden. Nachdem schon in den letzten Jahren einige solcher Lösungen angeordnet und markiert worden sind, wird die Einführung der entsprechenden beiden Regelpläne nun hoffentlich dazu führen, dass diese Radverkehrsführung regelmäßig angewendet wird, wenn die erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind.



Das wichtigste ist die Sitzhaltung. Foto: PDF

Wer Rad fährt, lebt gesund. Da sind sich die Experten einig wie sonst selten. Beim Radfahren sinkt das Herzinfarktrisiko, die Rückenmuskeln werden gestärkt und die Kniegelenke – anders als beim Joggen – geschont, weil die Gelenkflüssigkeit den Knorpel gut versorgen kann. So manchem Freizeitfahrer kommen aber nach einer Tagestour Zweifel an den Lobeshymnen. Statt ein gutes Gefühl zu haben, leiden sie an schmerzenden Handgelenken, tauben Fingern und plattgesessenen Hinterteilen.

Fest im Griff

VON ANGELIKA FRIEDL

Ursache der erlittenen Unbill in solchen Fällen: Sattel und Lenker sind nicht auf die Körpergröße der Radfahrer abgestimmt und entweder zu nah oder zu weit voneinander entfernt.

Welche Sitzhaltung und welche Lenkerposition ist nun aber die richtige? Dieser Frage widmete sich mit wissenschaftlicher Akribie das Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln, das im Auftrag des Lenkerherstellers Humpert das ergonomisch beste Lenkersystem ermitteln wollte. Zehn verschiedene Lenkerwinkel, 16 Handgelenkwinkel sowie eine Reihe von Vorbauwinkeln und Lenkerhöhen wurden dabei unter die Lupe genommen. „Es hat sich gezeigt, dass ein Multipositionslenker die Arm- und die Schultermuskeln gut entspannt“, sagt Professor Ingo Froböse, der Leiter des Zentrums für Gesundheit und Mitautor der Studien. Grund: Die Griffe können variiert werden, um

den Dauerdruck auf die Handnerven und die Muskulatur zu vermindern. Lenker mit Barend-Stellung, also mit Hörnchengriff, seien dabei, so Froböse, von den Studienteilnehmern als besonders angenehm empfunden worden. Die Hörnchen lobt Froböse, weil ein in die Richtung zum Fahrer gebogener Lenker der natürlichen Stellung des Handgelenks am nächsten käme. Wenn die Hände nämlich locker am Körper herunter hängen, wären sie leicht nach innen gedreht, während die kleine Fingerseite und der Ellbogen von der Körpermitte weg zeigen. „Ein Lenkerwinkel von ca. 40 Grad ist für einen Barend-Lenker am besten“, empfiehlt er. Die Hand sollte am Lenker gerade aufliegen, also möglichst keinen Winkel zwischen Handrücken und Unterarm aufweisen. Der Lenker darf nicht mehr als eine Handbreite über die Schulter hinausragen. Und je höher der Lenker, desto weniger Druck lastet auf den Handinnenflächen.

„Welche Sitzhaltung und welche Lenkerposition ist nun aber die richtige?“

Eine leicht vorgebeugte Haltung, so ermittelten die Forscher, entlastet den Rücken in idealer Weise. Bei einem Rückenwinkel von 15 Grad können die Muskeln am effektivsten mitarbeiten und die Wirbelsäule in der S-Form halten. Der untrainierte Radfahrer sollte diese Haltung allen anderen Positionen vorziehen und den Abstand zwischen Sattel und Lenker entsprechend einstellen lassen.

Dem passionierten Radfahrer vermittelt die Studie allerdings keine neuen Erkenntnisse. Dass das Handgelenk am Lenker nicht abgelenkt werden darf, sondern möglichst gerade liegen sollte, ist nicht nur den Experten bekannt. Ein verstellbarer Lenker gehört schon lange zur Grundausstattung eines gutes Rades. Auch die Sitzhaltung hängt letztlich davon ab, welchen Fahrstil der Einzelne bevorzugt. So ist die leicht gebeugte Stellung beim Hollandrad zweifellos bequem. Will man jedoch mal schneller als 28 km in der Stunde fahren, muss man sich ziemlich anstrengen, um den Luftwiderstand zu überwinden. Wer dann mühsam vorwärts strampelt, träumt wahrscheinlich von einem neuen Rennrad.

Gut lenken

Woran erkenne ich einen guten Lenker?

Daran, dass ich ihn verstellen kann, also sowohl nach vorne und hinten, als auch nach oben und unten. Vor allem sollte der Lenker zu mir passen. Also nicht der umgekehrte Fall, dass ich mich an den Lenker anpassen muss.

Was ist für gesundes Radfahren entscheidender – die Sitzhaltung oder die Lenkerposition?

Das wichtigste ist die Sitzhaltung. Die beste Haltung ist der leicht nach vorne gebeugte Rumpf. Ist der Rumpf stärker gebeugt, liegt zu viel Druck auf den Händen.

Auch wichtig, aber nur als zweiter Punkt, ist die Haltung der Hände am Lenker. Ein guter Fahrradladen berät den Käufer und wird sowohl den Lenker als auch den Sattel auf die eigenen Körpermaße einstellen.

Kann ich denn auch mit einem City-Fahrrad gut Rad fahren?

Ja, vorausgesetzt Sattel und Lenker lassen sich individuell einstellen. Die Einstellung sollte man am besten im Fachhandel vornehmen.

Auch bei einem City Fahrrad kann man dann die aufrechte Haltung vermeiden. Die ist schlecht, weil sich die Wirbel in dieser Haltung entspannen und die Schläge auf die Wirbelsäule dann nicht mehr abfedern können.

i Info Lenker- und Sitzposition

Die Studie Wellcome der Deutschen Sporthochschule Köln ist abrufbar unter www.humpert.com/de/bikeparts/teaser/2/

Die Aktion Gesunder Rücken unter www.agr-ev.de/html/page.asp?pageID=1

Beim Pressedienst Fahrrad finden sich zum Thema Rad & Rücken weitere Infos www.pd-f.de/index.php/article/detail/35585

Bereits 2005 hatte der Berliner ADFC den Radweg Berlin-Usedom mit der ersten Ostseefahrt inoffiziell eröffnet – 70 Fahrradtouristen radelten kurz entschlossen in vier Tagen zur Badeswanne der Berliner an die Ostsee. Im August 2007 ist nun der offizielle Marketingstart erfolgt. Ein neues Logo, eine neue Wegweisung, neue Broschüren und Flyer sowie eine neue Website werben nun erstmals einheitlich für den neuen Radweg.

Radweg Berlin-Usedom eröffnet

VON BENNO KOCH



Im RBB-TV: Fahrradbrücke zwischen Steinhöfel und Stegelitz (Uckermark) über die A11.



Eine Fahrradbrücke über die Panke schließt Ende 2007 eine Lücke in Berlin-Karow.

Mitte August präsentierte der ADFC Berlin im Roten Rathaus gemeinsam mit der Wito Barnim, der Tourismus Marketing Uckermark und dem Regionalen Fremdenverkehrsverband Vorpommern das neue Projekt für die Vermarktung des Radweges Berlin-Usedom den Medien. Zusammen mit der Euroregion Pomerania wird der Radweg nun auch ins polnische Wollin und weiter nach Stettin verlängert. Auf rund 350 Kilometern soll der Fahrradtourismus entlang des Weges den strukturschwachen Regionen kräftige Impulse geben.

Viele Bett&Bike-Hotels und Pensionen wie der Huberhof in Seehausen oder das Gut Schmarsow südlich von Pasewalk berichten bereits jetzt von stark steigenden Buchungszahlen. Immer mehr anspruchsvolle Häuser entlang des Weges wie das BBW-Kommunikationszentrum am Jagdschloss Hubertusstock sind in den letzten Monaten Bett&Bike-Hotel geworden. In Eichhorst am Werbellinkanal entstanden innerhalb von vier Jahren vier neue Gaststätten. Besonders stolz ist Eichhorsts Bürgermeister Jens Jahnke auf den liebevoll restaurierten historischen Gasthof Zur Schorfheide und den Radlerpoint im nördlich gelegenen Wildau direkt am Werbellinsee – Fahrradtouristen sind hier die wichtigste Zielgruppe.

Auch der Radweg Berlin-Usedom selbst ist in den letzten Monaten weiter vervollständigt worden. In Berlin wurde ein zwei Kilometer langer Abschnitt an der Panke gerade eröffnet, eine neue Fahrradbrücke über die Panke südlich der Karower Teiche und eine neue Wegweisung vom



Radweg Berlin-Usedom vom Schlosspark Buch über die Pöllnitzwiesen. Fotos (3): Benno Koch

i Weitere Infos Radweg Berlin-Usedom unter www.radweg-berlin-usedom.net oder www.adfc-berlin.de sowie in der neuen RadZeit-Bildergalerie unter <http://fotos.radzeit.de/>

Karten und Literatur im ADFC Buch- und Infoladen
Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte,
Tel. (030) 448 47 24, Fax 44 34 05 20,
kontakt@adfc-berlin.de,
www.adfc-berlin.de
Öffnungszeiten
Mo-Fr 12-20 Uhr, Sa 10-16 Uhr

Kostenlose Broschüre Radfernweg Berlin-Usedom-Wollin-Stettin
kostenlos beim ADFC in Berlin abholen
oder gegen 1,45 Euro in Briefmarken
schriftlich anfordern

Schlossplatz in Berlin-Mitte bis zur Stadtgrenze sollen bis Ende des Jahres folgen.

Im Barnim ist ein neuer Radwegabschnitt zwischen Wildau und Joachimsthal am Werbellinsee eröffnet worden. In der Uckermark sind asphaltierte Fahrradstraßen zwischen Peetzgig und Steinhöfel sowie zwischen Ellingen und Schönwerder nördlich von Prenzlau entstanden.

Doch es gibt auch noch Lücken: Einen Tag vor Ablauf der Frist erwirkte der Nabu einen Baustopp für den Radweg zwischen den Blumberger Teichen und Görlsdorf. Der bereits seit 2005 währende Streit um den Abschnitt Steinhöfel-Stegelitz ist in diesem Sommer neu aufgeflammt. Die Klageandrohung von Naturschützern führte zu einem erneuten Baustopp – der Radweg befindet sich im Nahrungshabitat eines Schreiadlers hieß es diesmal. Auch nördlich von Prenzlau bis zum Abzweig Viereck fehlt in Vorpommern noch ein zwei Kilometer kurzer Lückenschluss. Doch immer mehr Fahrradtouristen werden den Druck für sinnvolle Lösungen erhöhen – das schönste Ziel hat der Radweg bereits heute!

Am 7.07.07 wurde Deutschlands längster Radfernweg in Brandenburg an der Havel offiziell eröffnet. Allein die Anwesenheit einer Reihe wichtiger Entscheidungsträger – vom Brandenburger Wirtschaftsminister Ulrich Junghanns bis zum Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Ulrich Kasparick – zeigt, welche Bedeutung der Fahrradtourismus gewonnen hat.

1 111 km Tour Brandenburg

VON BENNO KOCH

Die offiziell 1 111 Kilometer lange Tour Brandenburg verbindet 14 – mit Abstechern sind es sogar 29 – Städte mit historischen Stadtkernen. Tatsächlich vernetzt der Weg einmal rund um Berlin die bestehenden Radfernwege Berlin-Useedom, Berlin-Kopenhagen, den Europaradweg R1, den Spreeradweg, den Elberadweg und den Oder-Neiße-Radweg. Hinzu kommen regionale Radwege wie der Fläming-Skate oder der Uckermärkische Radrundweg. Einige Abschnitte befinden sich noch im Ausbau und sollen bis Mitte 2008 fertiggestellt werden.

Die Eröffnungstour führte Anfang Juli um die östlich von Brandenburg an der Havel gelegene Seenkette. Neu gebaut wurde hier der male- rische Abschnitt Kirchmöser-Malge-Buhnenhaus am Südufer des Mörserschee See und des Breit- lingsees – die große Tour Brandenburg lässt sich nicht nur auf dieser Strecke ebenso für kurze Tage- oder auch Badeausflüge nutzen.

Die kreisfreie Stadt Brandenburg, zu der Kirchmöser gehört, ist mit dem umgebenen Landkreis Havelland jedoch auch ein Beispiel dafür, wie schwierig Radverkehrsplanung noch heute ist. Wer der Tour Brandenburg weiter zum Kloster Lehnin und nach Borkwalde folgen will,

Nach wie vor fehlt eine zentrale Koordinierungsstelle für den Fahrradtourismus

sucht hinter der Stadtgrenze bei Wust vergeblich eine Fahrradwegweisung. Auch der Radweg entlang der Bundesstraße B1 und später über den Autobahnzubringer Lehnin ist nicht das, was sich Fahrradtouristen gemeinhin wünschen. Viele Abschnitte im Landkreis sind noch gar nicht ausgebaut oder aufgrund von mangelhaftem Unterbau schon wieder sanierungsbe- dürftig. Auch wenn die Fortschritte inzwischen groß sind: Nach wie vor fehlt eine zentrale Koor- dinierungsstelle für den Fahrradtourismus auf Landes- und auf Bundesebene, die einheitliche Ausbaustandards garantiert, statt die Zustän- digkeit kleinteilig in die Hände oft über- forderter Kommunen zu legen.



Tour Brandenburg in der Prignitz: Morgenstimmung zwischen Perleberg und Lenzen. Fotos: Benno Koch

So wie der Bundesfernstraßenbau perfekt orga- nisiert ist – von den Baustandards über die Fi- nanzierung und Unterhaltung bis hin zur Reini- gung – muss dies auch für überregionale Rad- fernwege gelten.

Bereits mit der Auftaktveranstaltung zum Brandenburger Fahrradfrühling Ende April wurde ein weiterer Abschnitt der Tour Brandenburg im Ruppiner Land getestet. Von Rheinsberg führt der Weg auf einem alten Bahndamm nach Fle- cken Zechlin und weiter nach Zempow und Se- wekow. Der Landkreis ist hier zurecht stolz auf seine Leistung. Engagierte Hoteliers der Region haben in diesem Jahr mit einer Initiative für den Rheinsberger Fahrradbus nicht nur die stark wachsende Zielgruppe im Visier, langsam kehrt auch die Bedeutung der verbliebenen Bahnli- nien für einen erfolgreichen Tourismus in die Köpfe zurück. Die Zugverbindungen der Regio-

nalbahn von Berlin nach Rheinsberg wurden Ende 2006 massiv zusammengekürzt, die Fahr- gastzahlen sanken und die Linie ist wohl weiter- hin von der Stilllegung bedroht. Brandenburg hat im Gegensatz zu Berlin die Kürzung der Bundeszuschüsse bei den so genannten Regio- nalisierungsmitteln nicht aus den sprudelnden Mehreinnahmen zum Beispiel aus der Mehrwert- steuererhöhung ausgeglichen.

Weiter entgegen dem Uhrzeigersinn führt die Tour Brandenburg nach Wittstock. Fahrradfahrer werden das gleichnamige Autobahnkreuz eher aus den Verkehrsnachrichten als von einer entspan- nten Radtour kennen – auf dem Weg zum Kloster Heiligengrabe fehlen hier drei Kilometer Radweg entlang des stark befahrenen Autobahnzubrin- gers. Der Landkreis hat jetzt Besserung und den Lückenschluss noch in diesem Jahr versprochen.

... weiter Seite 40

TOUR BRANDENBUR



Tour Brandenburg in Perleberg: Großer Markt mit Rathaus, Roland und Jacobikirche.

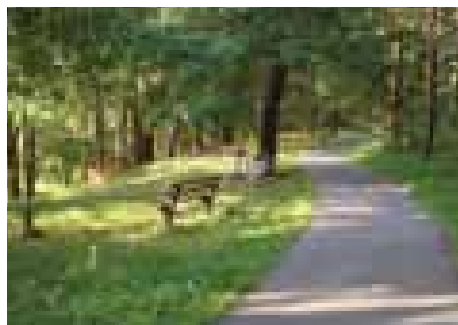
... Fortsetzung von Seite 39

Eigentlich kein Wunder, denn mit der Tour de Prignitz hat es die Region in den vergangenen Jahren geschafft, vor allem die Menschen vor Ort aufs Rad zu setzen. Anfang Juni 2007 lockte das Städteranking 3 225 Fahrradfahrer auf die Piste – gewonnen hat übrigens Heiligengrabe.

Kurz hinter dem Bahnhof Heiligengrabe beginnt der Landkreis Prignitz. Bereits seit zwei Jahren ist hier die Tour Brandenburg fertiggestellt und mit den regionalen Radrouten Bischofstour und Gänsetour meist hervorragend vernetzt. Mit dem in alter Schönheit wiedererstandenen Schloss der Familie Ganz zu Putlitz in Wolfshagen oder dem neuen Modemuseum im frisch restaurierten Schloss Meyenburg sind hier echte Perlen entstanden. Und sie profitieren vor allem von Fahrradtouristen, die die karge Schönheit der dünn besiedelten Landschaft immer mehr für sich entdecken. Von Wolfshagen am alten Königsgrab in Seddin vorbei werden die Städte mit historischem Stadtkern wie Perleberg und Lenzen an der Elbe erreicht.

Weiter im Süden hat der Landkreis Elbe-Elster in den vergangenen Jahren in ein touristisches

Radwegenetz investiert – eine Ausschilderung der Tour Brandenburg ist im Sommer 2007 jedoch noch nicht zu finden. Doch gerade der Abschnitt von Herzberg entlang der Schwarzen Elster über Bad Liebenwerda und Elsterwerda zum Senftenberger See im Nachbarkreis Oberspreewald Lausitz ist überraschend schön. Fast immer gesäumt von alten Bäumen am Ufer der Elster, geht es überwiegend asphaltiert durch die einst von der Braunkohle geprägte Industrieregion.



Tour Brandenburg von Kirchmöser in die Altstadt Brandenburg.

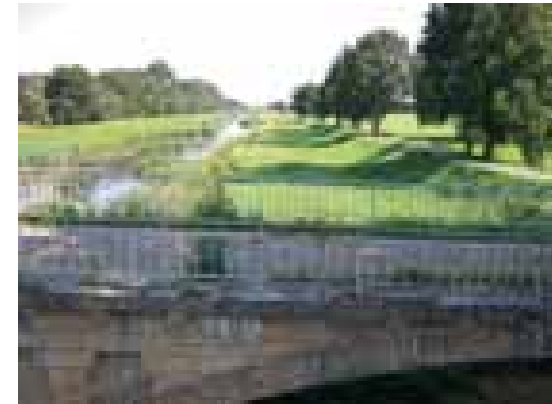
So ist Louise, die älteste Brikettfabrik Europas aus dem Jahre 1882, heute ein touristisches Highlight, in dem das industrielle Flair des 19. Jahrhunderts – mit einem kleinen Abstecher von der Tour Brandenburg nach Domsdorf – wieder erlebbar wird. Ein paar Kilometer weiter zeichnet sich in Plessa die Silhouette eines Kraftwerkes ab. Doch auch das 1926 gebaute Braunkohlkraftwerk ist längst außer Betrieb und heute eines von 25 Projekten der Internationalen Bauausstellung im Fürst-Pückler-Land.

Die Tour Brandenburg ist so etwas wie der große Bruder des 160 Kilometer langen Berliner Mauerweges – einmal mit dem Fahrrad rund um Berlin fahren! Mit dem Ausbau der Tour Brandenburg sind wichtige Lückenschlüsse oft in bester Asphaltqualität erfolgt. Und vielleicht hat sich für einige Landkreise erstmals so etwas wie der Gedanke zur Vernetzung festgesetzt. Kein Fahrradtourist interessiert sich wirklich für Landkreisgrenzen. Und dass Konkurrenz das Geschäft belebt, ist gut beim aktuellen Engagement des Landkreises Märkisch-Oderland zu beobachten. Später als andere hat dieser Fahrradtourismus zu einem Schwerpunkt gemacht – und so ist am Bahnhof Strausberg Nord nicht nur einer der Berlin nächsten, sondern auch einer der schönsten Startpunkte entstanden.

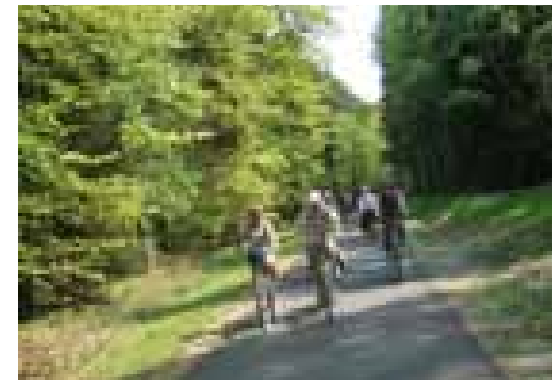
i Info Radfernweg Tour Brandenburg
ganz offiziell unter
www.tour-brandenburg.de
und natürlich in der RadZeit-Bildergalerie unter **<http://fotos.radzeit.de/>**

Karten und Literatur im ADFC Buch- und Infoladen
Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte,
Tel. (030) 448 47 24, Fax 44 34 05 20,
kontakt@adfc-berlin.de,
www.adfc-berlin.de
Öffnungszeiten
Mo-Fr 12-20 Uhr, Sa 10-16 Uhr

Kartenempfehlung
Radfernwege Brandenburg und Berlin
Pietruska Verlag, 4,90 Euro
Radfernwege Tour Brandenburg
Bikeline/Esterbauer, 12,90 Euro



Tour Brandenburg an der Schwarzen Elster bei Herzberg. Fotos: Benno Koch



Brandenburger Fahrradfrühling auf der Tour Brandenburg von Flecken Zechlin nach Zempow.



Städte mit historischem Stadtkern entlang der Tour Brandenburg: An der Stadtmauer Wittstock.

Berlins Radroutennetz hat eine neue Ost-Anbindung. Mit der Hellersdorfer Radialroute RR 8, die Anfang April eröffnet wurde, gelangen Radfahrer zügig quer durch Berlin. Von Hoppegarten am östlichen Stadtrand nach Mitte, von dort besteht Anbindung zu den bereits bestehenden Radrouten nach Spandau (RR3) und Groß Glienicke (RR2).

Plattenbau und Auenlandschaft

VON ULRIKE SCHATTENMANN

Es gibt wirklich kaum etwas zu meckern bei der Hellersdorfer Route: Sie ist super ausgeschildert, kein einziges Mal mussten wir den Stadtplan zu Rate ziehen. Sie fährt sich zügig, zum größten Teil auf gut ausgebauten Radwegen oder Radstreifen entlang der Magistralen, die nach Osten führen. Am Schlossplatz geht es los, durch das Nikolaiviertel und über den Alex-

anderplatz und Karl-Marx-Allee in die wuselige Frankfurter Allee mit ihren majestätischen sozialistischen Zuckerbäckerbauten. Hinter dem Strausberger Platz macht die Route einen Knick nach Norden und mündet in die Eldenaer Straße. Ab jetzt dominiert die für Berliner Ausfallstraßen typische Mischung aus Plattenbauten, Brache und Einkaufshallen. Ein wenig unangenehm ist das Abbiegen von der Bornitz- in die Siegfriedstraße – hier beginnt der Fahrradstreifen erst hinter der Bushaltestelle. Später in Lichtenberg wird es für einen kurzen Moment wieder sehr idyllisch, Herzberge mit seinen Grünanlagen, in dem die Vögel zwitschern, sieht im Vorbeifahren wie ein Schloss und nicht wie ein Krankenhaus aus.

Kurze Zeit später erreichen wir Marzahn. Beindruckend ist der Blick von der Brücke über den S-Bahnhof Springpfuhl. Kubus an Kubus, Würfel an Würfel reihen sich die Plattenbauten meterhoch, dazwischen sechsspurige Ausfallstraßen, eine in Beton erstarrte Zukunftsvision aus sozialistischer Vergangenheit, deren Tristesse der fröhlich bunte Anstrich nur vage über-tüncht. Danach sind es nur wenige Minuten bis zum Buckower Ring, der sich im Zickzack durch die Hochhaussiedlung schlängelt, und bis zum



Hellersdorf-Route am Strausberger Platz: Ampelschaltung nicht fahrradfreundlich – nur elf Sekunden Grün für Radfahrer.



Abzweig von der Hellersdorf-Route: Morgendliche Idylle am Wuhleweg. Fotos: Benno Koch

Wuhleweg. Von dort aus könnten wir weiter Richtung Hellersdorf, oder sogar bis nach Hoppegarten radeln. Doch der Weg durch das Wuhletal reizt uns mehr.

Knapp 16 Kilometer misst die Strecke von Ahrensfelde bis nach Köpenick, ein wunderbarer, spannender, zum größten Teil angenehm befahr-

barer Weg entlang des kleinen Flüsschens Wuhle, den sich Radfahrer mit Wanderern und Skatern friedlich teilen. Gigantisch die Skyline am Wuhleteich: Einkesselt zwischen einer Armada

... weiter Seite 44



Die Hellersdorf-Route

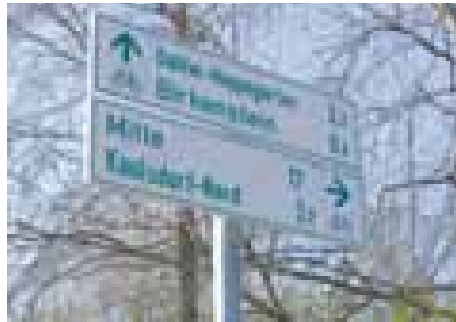


Herzberge: Autofreie Hellersdorf-Route parallel zur Straßenbahn. Fotos: Benno Koch

... Fortsetzung von Seite 43

von Hochhäusern ruht der See. Stärker könnte der Bruch nicht sein: Ein idyllisches Naturschutzgebiet mit Auenlandschaft inmitten der Betonwüste.

Doch gerade das macht den nördlichen Abschnitt des Wuhlewegs so reizvoll. Wo sonst gibt es silbrig graue Reiher vor Plattenbauten? Hüft hohe Wiesen zwischen Ausfallstraßen? Verwunschene Waldstücke, efeuumrankte Baumstämme zwischen graffitibesprühten stinkenden S-Bahntunneln? Bis zum Wuhletal rückt die Stadt immer wieder dicht heran, mit manchmal nicht ganz einfach zu querenden vierspurigen Straßen (siehe auch Interview auf Seite 46), mit Autolärm und Staub. Doch in Biesdorf hat man bereits vergessen, dass hier noch Hauptstadt ist: Grüne Hügel erheben sich hinter Auenlandschaften, der Flieder blüht und wilder Raps, und in der Ferne erkennt man die roten Ziegelbauten des Angerdorfes. Allmählich schwillt das kleine Rinnsal Wuhle an und wird immer größer. Bald grüßen die ersten Siedlungen Köpenicks. Am S-Bahnhof endet der Geh- und Radweg, von dort sind es noch knapp drei Kilometer bis zur malerischen Altstadt und dem frisch renovierten Schloss.



Eindeutige Wegweisung an der Stadtgrenze.



Weitere Infos

unter www.adfc-berlin.de

Karten und Literatur im ADFC Buch- und Infoladen

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte,
Tel. (030) 448 47 24, Fax 44 34 05 20,
kontakt@adfc-berlin.de,
www.adfc-berlin.de
Öffnungszeiten
Mo-Fr 12-20 Uhr, Sa 10-16 Uhr

Das Informationsbüro des Europäischen Parlaments für Deutschland lädt ein
zur Buchvorstellung
über den deutschen Teil des Radwegs am
ehemaligen Eisernen Vorhang entlang.



Michael Cramer Iron Curtain Trial

Deutsch-Deutscher Radweg
– Am Grünen Band von der
Ostsee bis zur tschechischen
Grenze

Laudatio durch den
Vizepräsidenten des Deutschen
Bundestages **Wolfgang Thierse**

17. September 2007
12.00 Uhr - 13.00 Uhr

anschließend Empfang

Europäisches Haus
Konferenzsaal
Unter den Linden 78
10117 Berlin



Michael Cramer, MdEP
www.michael-cramer.eu



Jetzt hat Ihr Fahrrad eine eigene Karte!
Fahr Rad? Karte!

www.bvg.de - BVG Call Center: (030) 19 44 9

Es lebe Berlin. **BVG**

Ullis Fahrradladen
seit 1983
Alltagsräder · Ersatzteile · Service
Spezialist für Oldtimerräder
**Ersatzteilcenter
für Brooks Ledersattel**
13585 Berlin
SPANDAU Jagowstr. 28
Tel. 030/336 69 87
Fax 030/336 29 15

RAD-SPANNEREI.de
STEEL
CITY-
CROSS-
MOUNTAIN-
RACING-
SINGLESPEED-
TRECKING-
BICYCLES
Tel. 615 29 39
Admiralstr. 15 & 23
10999 Kreuzberg

Der Wuhleweg bleibt, wie er ist – wunderschön, aber mit kleinen Unzulänglichkeiten für Radfahrer. Nur die Beschilderung wird ergänzt. Das erfuhr Ulrike Schattenmann von Norbert Lüdtke, Bezirksstadtrat für Ökologische Stadtentwicklung im Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf.

An der Wuhle nichts Neues

RadZeit: Herr Lüdtke, der Wuhleweg wurde vor vielen Jahren als Geh- und Radweg konzipiert. Allerdings ist er immer noch nicht als Radweg ausgewiesen. Ist das nicht ein Affront gegen die große Zahl an jungen Hellersdorfern, die den Weg überwiegend mit Rad oder Skatern nutzen?

Lüdtke: Nein, das sehen Sie falsch. Der Weg war nie als Radweg geplant worden. Der Wuhletalwanderweg ist vielmehr Teil einer öffentlichen Grünanlage. Dort werden grundsätzlich nie eigenständige Radwege ausgewiesen. Auf dem Wuhletalwanderweg ist das Radfahren erlaubt, es ist aber Rücksicht zu nehmen auf die anderen Nutzer der Grünanlage, insbesondere Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Kinder und überhaupt Spaziergänger. Die Anbringung der Zusatzschilder, also kleines Fahrrad-Symbol, braun gerandet, an den Grünanlagenschildern verzögert sich aufgrund von Haushaltsbegrenzungen, wird aber in diesem Jahr noch erfolgen. Das Ordnungsamt hat zugesichert, bis dahin keine Radfahrer auf diesem Weg zu ahnden. Skater können den Weg am Ostufer zwischen der Landsberger Allee und den

Lüdtke: Nein. Die ursprüngliche Planung des Natur- und Umweltamtes sah 4,50 Meter Breite vor. Diese wurde auf Aufforderung der Bezirksverordnetenversammlung und des Ausschusses für Umwelt und Natur nach erheblichen Protesten von Naturschutzverbänden auf die jetzige Breite reduziert. Der Weg sollte sogar noch schmaler werden, gefordert waren 1,80 Meter Breite. Denn die Hauptzielgruppe des Weges sind nicht Radfahrer, sondern Spaziergänger und Wanderer, die gewählten wechselnden Beläge sind daher angemessen und



Bezirksstadtrat Norbert Lüdtke.
Foto: Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf

bequem begehbar. Radfahrer müssen sich im Tempo den Fußgängern anpassen. Wie gesagt: Sie sind erlaubt, aber Fußgänger haben Vorrang.
RadZeit: Die Übergänge zwischen dem Wuhleweg und den querenden Straßen sind nicht besonders fahrradfreundlich gestaltet. Beispiel: Eisenacher Straße oder Alt Biesdorf. Sind hier noch Änderungen geplant?

Lüdtke: Aufgrund der Kosten der Baumaßnahmen waren Absenkungen nicht immer finanzierbar. Weitere Maßnahmen können nur dann erfolgen, wenn im Tiefbauamt dafür Mittel bereit stehen.

RadZeit: Warum ist die Route nicht mit wichtigen Zentren des Bezirks wie die Hellen Mitte oder den Erholungspark Marzahn vernetzt? So gibt es beispielsweise an der Kreuzung Wuhleweg/Cecilienstraße keinen Wegweiser, der darauf hinweist, dass man hier zu den nur 1000 Meter entfernten Gärten der Welt abbiegen kann.

Lüdtke: Für die besonderen Attraktionen des Bezirks gibt es ein eigenständiges Leitsystem, die blauen Schilder, die auch in der Innenstadt und an anderen Orten stehen. Eine Aufnahme in das System des Wuhletalwanderweges war daher nicht erforderlich. Die grünen Schilder verbinden Fernziele und Nahziele auf dem Weg, nur in Ausnahmefällen verweisen sie auf andere Ziele. Die Farbe Grün wurde im Zusammenhang mit der Beschilderung des Barnimer Dörferweges gewählt, sie ist inzwischen bundesweit üblich für Wege dieser Art.

„Bitte andere Nutzer nicht durch forderndes Klingeln, scharfes Heranfahren und zu hohe Geschwindigkeiten verschrecken.“

RadZeit: Der ADFC fordert schon lange den Ausbau der Radwege entlang des Hellersdorfer Grabens – also parallel der U-Bahnstrecke von Kaulsdorf Nord bis nach Hönow. Bis jetzt sind nur Teilschnitte fertiggestellt. Warum tut sich da nichts?

Lüdtke: In der Grünanlage ist ein Weg vorhanden, dieser ist im Zuge des Ausbaus des Hellersdorfer Grabens entstanden, er führt aber bisher leider noch nicht bis nach Hönow, bzw. ist im Endteil noch Trampelpfad. Mittel zur Finanzierung eines weiteren Ausbaus stehen leider bisher nicht zur Verfügung. Dieser Weg ist aber ebenfalls ein gemischt zu nutzender Weg, also kein reiner Radweg.

Der ADFC vertritt hier im Bezirk eine Position, die auch leicht missverstanden werden kann. Es klingt so, also ob er anstrebt, andere Nutzer der Parkanlagen zu Gunsten der Radfahrer zu verdrängen. Meine Bitte ist daher, dass Sie diesem Missverständnis vorbeugen. Bitte weisen Sie eindeutig darauf hin, dass auf dem Wuhletalwanderweg und in anderen Grünanlagen, in denen das Radfahren nicht verboten ist, Fußgänger trotzdem Vorrang haben. Der ADFC sollte auch darauf hinweisen, dass es vernünftig und angemessen ist, wenn Radfahrer ihre Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen und darauf verzichten, Fußgänger, Rollstuhlfahrer und andere Nutzer durch forderndes Klingeln, scharfes Heranfahren und andere Dinge zu verschrecken. Vielen Dank im Voraus!

Die beste Lösung für die Umwelt

VON BENNO KOCH

Der ADFC setzt sich seit vielen Jahren für eine gleichberechtigte Förderung der Verkehrsarten ein. Bereits in der Planungskarte des Bezirkes Hellersdorf vom April 1993 ist der Wuhleweg als „geplanter Radweg-Neubau“ zu finden. In der von der GUT Consult erarbeiteten und von der Bezirksverordnetenversammlung beschlossenen „Gesamtverkehrskonzeption“ für Hellersdorf ist der Wuhleweg 1998 auf der Karte „Fahrradrouten“ als Nebenroute eingetragen: „Als durchgehende Nord-Süd-Verbindung wurde der Wuhlewanderweg in die Routenplanung aufgenommen. Für den übergeordneten Wanderweg, der zu jeder Zeit für Fußgänger und Radfahrer benutzbar sein soll, sind alle Wegstücke zu befestigen und mit Wegweisern auszurüsten.“

Manchmal hilft offenbar ein gutes Archiv weiter. Bei der Argumentation des Marzahn-Hellersdorfer Umweltstadtrates Lüdtke scheint das Problem jedoch tiefer zu liegen. Aufgrund von Einwendungen von Naturschützern war der Wuhleweg mit zwei schmalen Betonspuren praktisch an seinen Nutzern vorbeigeplant worden. Anders als auf dem Fläming-Skate macht es dort keinen Spaß zu Skaten. Obwohl der Wuhleweg der beste Grund ist vom Auto auf Fahrrad umzusteigen, soll aber auch das Rad fahren nicht zu viel Spaß machen. Dabei ist es gerade im jungen Bezirk Marzahn-Hellersdorf wichtig, den vielen jungen Leuten das Rad fahren nicht als Verkehrsteilnahme dritter Klasse anzubieten. Bei einer Breite von vier bis sechs Metern und einer gleich guten Asphaltoberfläche wie jede neue Berliner Straße sie selbstverständlich bekommt, müsste über angebliche Nutzungskonflikte nicht diskutiert werden. Und vielleicht würden nicht alle 17-jährigen den Tag herbeisehnen, an dem sie im Auto als Verkehrsteilnehmer endlich ernst genommen werden.

Wer in diesen Tagen schon am frühen Morgen auf dem 16 Kilometer langen Wuhleweg unterwegs ist, trifft viele andere Marzahnler, Hellersdorfer oder Köpenicker, die ebenfalls mit dem Rad zur Arbeit fahren – für die Umwelt die beste Lösung!

„Die Hauptzielgruppe des Weges sind nicht Radfahrer, sondern Spaziergänger und Wanderer.“

Sportplätzen am Teterower Ring sowie an den Schmetterlingswiesen nutzen, für sie gilt aber die gleiche Vorsichtsregel wie für die Radfahrer.

RadZeit: Plant das Bezirksamt einen Ausbau des Weges auf vier Meter, so dass sich sowohl Fußgänger als auch Radfahrer bequem und sicher in zwei Richtungen bewegen können? Wie sieht es mit der Asphaltierung aus? Bis jetzt wechseln Kies- und Betonspuren ineinander ab.

Jetzt muss ich leider doch einmal schimpfen. Dass Radfahrer, wie an dieser Stelle seit Jahren von mir propagiert, die besseren Menschen seien, unschuldig im ständigen Clinch mit Autofahrern, Panzerkommandanten, Straßenbäumen, Polizisten, Fußgängern und Eichhörnchen, ist schlicht nicht wahr. Warum ich es dann in einem fort geschrieben habe? Ich weiß es beim besten Willen nicht mehr. Es ist mir auch egal. Kann sein, dass ich Geld dafür bekommen habe, ja ...

Lexikon der Leiden

VON ULI HANNEMANN

Tatsächlich wirken nicht wenige Radfahrer wie rücksichtslose Verbrecher, doch auch das ist falsch. Das scheinbar kriminelle Verhalten entpuppt sich bei näherer Betrachtung doch als Krankheit. Die Psyche des Betroffenen gibt dem mörderischen Druck im täglichen Straßenverkehr nach und beginnt, sich auf mannigfaltige Weise zu zersetzen. Ein paar der häufigsten Krankheitsbilder stelle ich im Folgenden kurz vor:

„Rankende Hirnmuchte“ (Incontinentia intelligentiae)

Auch das kennen viele Radfahrer: Man fährt auf der Straße oder dem Radweg. Auf den letzten Metern geht es zum gewünschten Ziel hin schließlich ein letztes kurzes Stück über den Bürgersteig, vorsichtig und in Schrittgeschwindigkeit.

Der von der rankenden Hirnmuchte betroffene Radler rast hingegen wie tollwütig im Zickzack durch die Menge. Haarscharf vorbei an kleinen Kindern oder alten Leuten, die ihn in ihrem Rücken gar nicht sehen können. Nur ein winziger Schritt nach links oder rechts, und es gäbe ein schlimmes Unglück. Ähnlich dem Paraselbstmörder lässt der Gesichtsausdruck des Patienten jedoch nicht das geringste Zeichen für Rücksichtslosigkeit oder Gemeinheit erkennen, was den eindeutig pathologischen Charakter des Verhaltens unterstreicht. Das Schuldzentrum in der

Großhirnrinde ist zerstört – oft leider unwiederbringlich. Über die möglichen Verursacher des Totalausfalls tappt die Medizin weitgehend im Dunkeln. Drogen, Alkohol, ein Studium der Betriebswirtschaft oder die Sozialisation als Einzelkind können als erste Erklärungsansätze dienen.

„Unwillkürlicher Paraselbstmord“ (Suicidatio praecox)

Das kennen viele Radfahrer: Man kommt an eine rote Ampel, es ist stockdunkel, keine Menschenseele weit und breit zu sehen. Man schaut sich kurz um und huscht dann einfach drüber. Das kann, wer mag, verurteilen oder nachvollziehen – es droht in jedem Fall keine Gefahr.

Ganz anders dagegen der triebhafte Paraselbstmörder: Er überfährt bei Nacht ohne zu gucken unbeleuchtet das Rotlicht großer Kreuzungen oder nimmt dem sich in diesem Moment nähernden Auto in einer finsternen Seitenstraße die Vorfahrt. Dabei stiert er auf eine Weise unbeirrt ins Leere, die den vorübergehenden Verlust sämtlicher Hirnfunktionen nahe legt, während die Beinmuskulatur vegetativ weiterarbeitet. Es fällt auf, dass der Wille zur Selbsttötung beim Kranken noch gar nicht bewusst vorhanden ist, obgleich sich diese längst im Stadium der versuchten Ausführung befindet. Vermutete Ursachen: Dehydrierung, unbemerkter Schlaganfall, allgemeine Demenz, Eile.



„Syndrom der falschen Seite“ (Morbus egoismus)

An viel befahrenen Hauptstraßen mit nur in einer Fahrtrichtung angelegtem Fahrradweg befahren ängstliche Radler den Radweg häufig in der falschen Richtung. Kommt ihnen ein Radfahrer korrekt entgegen, lassen sie diesem selbstverständlich sein Vorrecht und weichen kurz auf den Bürgersteig aus oder halten sogar an.

Leider gibt es schwerkranke Menschen, die sich stets auf der richtigen Seite wähnen. Da, wo sie sind, ist das Recht und sei ihre Position noch so absurd. Das betrifft jeden Lebensbereich, doch wir wollen uns hier ausdrücklich auf den kranken Fahrradfahrer beschränken. Die Wahnvorstellung von der eigenen Unfehlbarkeit führt dazu, dass die betroffene Person den Radweg in der falschen Richtung auf denkbar selbstbewusste Weise nutzt: Sie holzt rasant durch die Mitte und straft die Entgegenkommenden mit Nichtachtung, wie von der eigenen Großzügigkeit beseelt, ihnen nicht obendrein noch Vorhaltungen zu machen. Therapiemöglichkeiten beschränken sich auf Anschreien und Schläge gegen den Kopf; die Heilungschancen sind dabei außerordentlich gering.

„Drängelndes Schneckenfieber“ (Influenza weinbergensis)

Die vergleichsweise harmlose Schädigung wird besonders in der warmen Jahreszeit diagnostiziert. Einige Fachleute ordnen sie nicht zuletzt deswegen eher den Allergien zu: Extrem langsame Radfahrer, die soeben von schnelleren überholt wurden, quetschen sich wie im Fieber vor der nächsten roten Ampel an den dort inzwischen Wartenden vorbei, um sich vor ihnen aufzubauen. Ein Effekt, als stünde in der Startaufstellung vor einem Formel-I-Rennen ein Traktor in der Pole-Position. Schaltet die Ampel auf Grün, muss das losschlingernde Klappradmutterchen erneut mühsam umkurvt werden. Das kostet Zeit und Nerven, und ist im Grunde nur zu akzeptieren, wenn man es als das zu begreifen lernt, was es ist: Ein hartnäckiges Siechtum, das sich letztlich keiner der Unglücklichen ausgewählt hat. Feuchte Wickel, straff um den Hals gezogen, oder mehrmonatige Bettruhe helfen immerhin, den volkswirtschaftlichen Schaden auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

Spezielle Landkarten, Reiseführer und Infos
für Alltags- und Freizeitradfahrer

ADFC Buch- und Infoladen

Mo-Fr 12-20, Sa 10-16

Brunnenstraße 28
10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24
Fax (030) 44 34 05 20

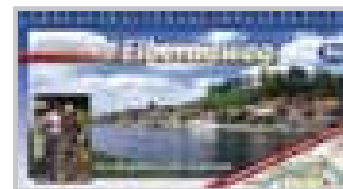
Wir nehmen Sie mit!

Birgit Zepp

David Gericke

Rachel Horke

LITERATUR



Neues Format, neues Glück?

Seit Jahren tobt die Schlacht um die Vorherrschaft auf dem Markt für Radführer in Deutschland. Auf der einen Seite steht der Esterbauer-Verlag mit den länglichen, lauen Bikeline-Führern in der patentgeschützten Spiral-Bindung. Die Gegenfront stellt die BVA mit ihren großformatigen, spiralgebundenen Radführern zum Einheitspreis von 9,95 Euro.

Wer welchen Führer wählt, war bisher eine Glaubensfrage: Das Modell BVA besticht durch die großen Kartenblätter, welche die Orientierung ungemein erleichtern und den inzwischen schon als günstig anzusehenden Preis. Bikeline trumpft durch die kompakte Größe und das durchgängig vorhandene Übernachtungsverzeichnis auf. Die Preise sind hier allerdings inzwischen zumeist oberhalb der 10-Euro-Schallgrenze angesiedelt.

Die BVA startet jetzt eine Attacke auf das Kompakt-Format mit einer neuen Produktgruppe: Den Kompakt-Spiralos, die sich in der Größe nur marginal von den Bikelines unterscheiden und längs- statt quer-spiralgebunden sind. Damit sind die Kompakt-Spiralos jetzt auch problemlos in nahezu jeder gängigen Kartenhülle auf dem Markt zu verstauen. Zwar verliert die BVA damit eine ihrer wichtigsten Trumpfkarten, das große Kartenblatt, das sich jedoch immer dann wieder ergibt, wenn sich Vor- und Rückseite zweier Seiten des Führers zu einem großen Kartenblatt vereinen. Ansonsten bleibt bei den Führern alles beim Alten. Nur gelegentlich eröffnet die BVA mit einigen wenigen Übernachtungstipps eine weitere Front gegenüber den Bikelines.

Kompakt-Spiralo, 1:75 000, BVA 2007, 9,95 Euro. Die Kompakt-Spiralos sind erhältlich für den Ostseeküsten-Radweg, Elbe-Radweg, Mühlen-Radweg und den Fulda-Radweg.

FEUILLETON

i ADFC-Buch- und Infoladen

Angebot

- die Produkte auf den Seiten 51 bis 53
- ADFC-Radtouren- und Regionalkarten
- Landkarten und Literatur über radtouristisch interessante Regionen in Deutschland, Europa und darüber hinaus
- nicht vorrätige, aber bestellbare Literatur, innerhalb von 48 Stunden lieferbar
- Fahrradersatzteile und -zubehör, z. B. Ortlieb-Fahrradtaschen und -Rucksäcke

Adresse

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte,
Tel. (030) 448 47 24, Fax 44 34 05 20,
kontakt@adfc-berlin.de,
www.adfc-berlin.de,

Öffnungszeiten

Mo-Fr 12-20 Uhr, Sa 10-16 Uhr

Verkehrsverbindung

U8 Bernauer Straße o. Rosenthaler Platz
S1/S2/S25 Nordbahnhof



Sterben in Zeiten des Dopings

Dieses Buch ist ein besonderes Buch, das zu einer besonderen Zeit veröffentlicht wird. Es handelt von dem britischen Radsportler Tom Simpson, der 1965 im baskischen San Sebastian Straßenweltmeister

wird und am 13. Juli 1967 auf der dreizehnten Etappe der Tour de France hinauf zum Mont Ventoux stirbt.

Simpsons Tod wird gern als Wendepunkt in der Geschichte des Radsports angesehen, gilt es doch als sicher, dass er in Folge von Doping mit Amphetaminen starb. Nach seinem Tod wurden Dopingproben und Strafen für des Dopings überführte Radsportler eingeführt, und es dauerte nicht lange, bis der Radsport als „sauberer“ als je zuvor ausgerufen wurde. Obwohl das Durchschnittstempo bei der Tour de France und allen anderen Radrennen weiter stieg.

Dasselbe passierte 1998 nach dem „Festina-

... weiter Seite 52

RadZeit

ZEITSCHRIFT FÜR ALLTAGS- UND FREIZEITRADFAHRER

ADRESSE

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20
kontakt@radzeit.de (Redaktion)

Postbank Berlin,
Kto. 44 03 78 106, BLZ 100 100 10

ERSCHEINUNGSWEISE

6 Ausgaben pro Jahr (zweimonatlich)

VERTRIEB

RadZeit-Abo: 8 Euro pro Jahr, ISSN 1439-8702

ADFC-Mitglieder: Bezugspreis in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt im Mitgliedsbeitrag enthalten.

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

REDAKTION (AUSGABE 3+4/2007)

Benno Koch (V.i.S.d.P.), Tanja Meyer-Rachner, Kirsten Niemann, David Greve, Birgit Zepf (Literatur), Markus Kluger (Layout, Infografik)

Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

ANZEIGEN-REDAKTION/VERKAUF

Tel. (0177) 543 40 51,
Fax (030) 44 34 05 20,
anzeigen@radzeit.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 17

HERAUSGEBER/VERLEGER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Berlin e.V., Brunnenstr. 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax 44 34 05 20
kontakt@adfc-berlin.de

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH
gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage:

50 000 Exemplare (IVW II/2007)

REDAKTIONS- UND ANZEIGENSCHLUSS

RadZeit 5/07, RS, AS, DU 08.10./ET 20.10.



ADFC
Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

... Fortsetzung von Seite 51

Skandal“, 2006 nach der „Fuentes-Affäre“ und dieses Jahr nach den Doping-Geständnissen im Team Telekom. Doch weiterhin rasen Radsportler mit unnatürlicher Geschwindigkeit Berge hinauf, und die Spitzenreiter des gerade erst zu Ende gegangenen Giro d'Italia sehen sich mit Dopingvorwürfen konfrontiert.

Fotheringhams Buch ist vielleicht nicht „die beste Sportbiographie aller Zeiten“, als die sie bejubelt wird, aber sie lässt auch den absoluten Radsportlaien begreifen, in welcher Zwickmühle ein Radprofi 1967 und heute noch genauso steckt. Fotheringham deckt das verzwickte Beziehungsgefüge zwischen Radsportler, Medien, Sponsoren, Publikum und Rennveranstaltern auf, das jeden Radsportler über kurz oder lang zu zermürben droht. Lesenswert!

William Fotheringham: Put me back on my bike. Die Tom Simpson Biografie, 286 Seiten, Verlag Covadonga 2007, 19,80 Euro.

Doppelt gut



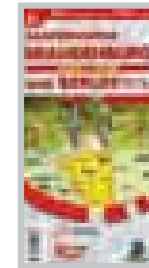
Man kann ihn drehen und wenden wie man will: Von der einen Seite ist es ein Radführer für Potsdam und Umgebung,

von der anderen ein Kajakführer für die Potsdamer Havelgewässer. Und weil es sowohl im Kajak als auch auf dem Rad mal feucht werden kann ist der Führer reiß- und wasserfest und besticht durch ein farblich knackiges Layout sowohl auf den Buchklappen als auch im Inneren. Leider wird inhaltlich die Chance verschenkt, durch spannende neue Touren mit dem tollen Layout gleich zu ziehen. Es regiert stattdessen die alte Leier: Durch die Potsdamer Schlösser- und Gartenlandschaft (z. T. Schiebestrecke!), entlang der Havel von der Glienicker Brücke zum S-Bhf. Wannsee, um den Templiner See und nach Werder. Ein kleiner Schock ist auch, dass für vier Rad- und vier Kajakturen immerhin EUR 14,80 verlangt werden. Dafür sind die Touren sehr gut beschrieben und bebildert und mit äußerst ansehnlichem Kartenmaterial versehen. Im Service-

teil schwächelt der Führer dagegen wieder ein wenig.

Fazit: Für den Berlin-Brandenburg-Kenner bietet dieser Führer nichts Neues, außer der Leser steigt erstmals ins Kajak oder umgekehrt erstmals aufs Rad. Wer die Gegend dagegen nicht so gut kennt oder als Tourist unterwegs ist, für den ist dieser querformatige, handliche Spiralo genau das Richtige; um Potsdam kennen zu lernen.

Jana Kotte: Potsdam. Mit dem Fahrrad durch Stadt und Umgebung (Mit dem Kajak durch die Havellandschaft), 120 Seiten (spiralgebunden), Verlag Edition Terra 2007, 14,80 Euro.



Rad und Plan im Land Brandenburg

Immer wieder wird im ADFC Buch- und Infoladen die Frage gestellt: „Welche Radwege gibt es denn eigentlich in Berlin und Brandenburg? Und wo führen sie lang?“

Die Antwort darauf war bisher, die Radwege aufzuzählen, die gerade einflehen oder aber dem Kunden wortlos die fast völlig von kartographischen Details entblößte RadLand Brandenburg-Karte von der Tourismus- und Marketingagentur Brandenburg zu reichen, auf der mit dickem, buntem Strich eine ganze Anzahl der Brandenburger Radwege eingetragen sind. Diese Karte reicht aber allenfalls als Ideengeber – als Planungskarte ist sie gänzlich ungeeignet.

In diese Bresche springt der Verlag Pietruska mit einer Karte im Maßstab 1:200 000. Kaum jemand wird mit dieser Karte im Land Brandenburg radeln gehen, ist sie doch dafür eigentlich viel zu grob. Allerdings ist sie eben nicht bar jeder kartographischen Details, sondern zeigt ein überraschend engmaschiges Wegenetz, Waldgebiete, Seen, Naturschutzgebiete, das Bahnnetz und eine Fülle von touristischen Hinweisen.

Und sie zeigt alle Brandenburgischen Radwege inklusive einiger „Geheimtipps“ wie den Dahme-Radweg oder die Märkische Schlössertour sowie die erst am 7. Juni 2007 offiziell eröffnete Tour Brandenburg! Nur in der Prignitz wurde geschludert und beispielsweise die Bischofs-Tour nicht als solche eingezeichnet.

Dafür gelang erfreulicherweise der Blick über die Oder und die Karte wurde um Raritäten wie den Radweg Szlak Rowerowy Zielona Odra (Grüne Oder) erweitert, wodurch endlich einmal grenzüberschreitende Touren möglich werden.

Radfernwege Brandenburg und Berlin, 1:200 000, Verlag Pietruska 2007, 4,90 Euro.

Bergriege im Taschenformat



Es ist erst einige Jahre her, dass der Verlag Reise Know How das ehrgeizige Projekt startete, die ganze Welt zu „mappen“: Das World Mapping Project (WMP).

Herausgekommen sind dabei Karten, die durch ihr graphisches Layout bestechen, dadurch dass sie Regionen

zeigen, für die es in Deutschland bislang schwierig war, Kartenmaterial zu erhalten und durch ihr reißfestes, witterungsbeständiges Material Polyart.

Weniger bestechend ist, dass die Karten extrem im Maßstab und der Qualität variieren. So gibt es Karten für Regionen in Deutschland im Maßstab 1:400 000 für andere in 1:40 000. Mal sind Kilometrierungen oder die Straßenqualität (Schotter oder Asphalt) ganz penibel eingezeichnet, mal fehlen diese Angaben völlig.

Neuestes Kind der WMP-Familie ist der Taschen- oder, Neudeutsch, „Pocket“-atlas. Im Hosentaschenformat, ringgebunden und natürlich in Polyart kommen die kleinen Atlanten daher und sie können eigentlich alles besser, als ihre großen Verwandten, die klassischen Landkarten: Der Wind fegt sie nicht aus den Händen, der Ortssindex ist nicht auf der Kartenrückseite oder irgendwo in die Ecke gequetscht sondern im Kartenanhang und sie warten gar mit einigen Zusatzfunktionen auf. Es gibt jeweils ausgesuchte Ortspläne mit Straßennamen, Hotелеmpfehlungen und Sehenswürdigkeiten und sogar, je nach Region, einen kleinen Sprachführer.

Pocketatlas (bisher erhältlich: Chile, Japan, Pyrenäen, Sardinien, Südafrika, Thailand), versch. Maßstäbe, Verlag Reise Know how 2007, 10,00 Euro

RadZeit-Rätsel

Lust auf Radreisen – Deutschland per Rad entdecken

Der Fahrradtourismus in Deutschland boomt, das Netz der Radfernwege wächst und immer mehr Hotels stellen sich auf die neue Zielgruppe ein.

Frage:

Wie heißt Deutschlands längster Radfernweg?

- a) Radweg Berlin-Usedom-Wollin-Stettin
- b) Europaradweg R1
- c) Tour Brandenburg

Einfach ausfüllen und an die RadZeit schicken:

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Fax (030) 44 34 05 20
Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr
raetsel@radzeit.de, www.radzeit.de

Einsendeschluss: 22. September 2007
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

A-Z
Wohlfühlhotels

1. Preis:

Je zwei Übernachtungen für zwei Personen im Doppelzimmer inklusive Halbpension in den Bett&Bike-Hotels:

- Waldhotel Stephanshöhe
- Seehotel Templin
- Hotel Am Fichtelberg
- Berghotel Friedrichroda

„Wohlfühlen pur“ von Brandenburg bis Sachsen! Die A-Z Wohlfühlhotels sind beliebte Reiseziele für den Kurz- oder Jahresurlaub.
www.a-z-wohlfuehlhotels.de

2. bis 10. Preis:

Je eine neue Radkarte aus dem Pietruska-Verlag: „Radfernwege Brandenburg und Berlin“ oder „Radwander- und Freizeitkarte Oder-Spree-Seengebiet.“

Die Lösung lautet:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail, Telefon (Angaben freiwillig)

KURSE, WERKSTATT, RECHTSBERATUNG, SACHVERSTÄNDIGER

TERMINE

ADFC-Stadtteilgruppen

Die Stadtteilgruppe „City-West“ trifft sich jeden ersten und dritten Montag im Monat ab 20 Uhr im Café „Lavandevil“ in Charlottenburg-Wilmersdorf, Schustehrusstraße 3 (U7 Richard-Wagner-Platz).

Montag, 3. September, 20 Uhr
Montag, 17. September, 20 Uhr
Montag, 1. Oktober, 20 Uhr
Montag, 15. Oktober, 20 Uhr

www.adfc-berlin.de/home/kontakt/stadtteilgruppen/city-west

Die Stadtteilgruppe Neukölln trifft sich jeden dritten Dienstag im Monat ab 19.30 Uhr im Restaurant „Merhaba“ (Werkstatt der Kulturen), Wissmannstraße 32 in Neukölln, U-Bahnhöfe Boddinstraße (U8), Hermannplatz (U7,U8).

Dienstag, 18. September, 19.30 Uhr
Dienstag, 16. Oktober, 19.30 Uhr
Dienstag, 20. November, 19.30 Uhr
Dienstag, 18. September, 19.30 Uhr

www.adfc-berlin.de/home/kontakt/stadtteilgruppen/neukoelln

Fahrrad-Codierung

Termine für die **Fahrrad-Codierung (10 Euro, ADFC-Mitglieder 5 Euro)** nach telefonischer Anmeldung: **Mittwoch und Freitag, 17 bis 20 Uhr**

Diavorträge

finden ab Oktober 2007 regelmäßig statt. Aktuelle Infos auf der ADFC-Homepage.

i Kontakt und Anmeldung

ADFC-Geschäftsstelle,
Brunnenstraße 28,
10119 Berlin-Mitte,
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20,
kontakt@adfc-berlin.de,
www.adfc-berlin.de

Anmeldung zu den Kursen und zur Fahrrad-Codierung auch unter buchladen@adfc-berlin.de

ADFC-Selbsthilfewerkstatt

Die Nutzung der **ADFC-Selbsthilfewerkstatt** ist ohne Anleitung für Mitglieder während der Öffnungszeiten der Geschäftsstelle möglich (**Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr**). Nichtmitglieder können die Werkstatt nach telefonischer Anmeldung nutzen, wenn eine Betreuung vor Ort ist.
Mittwoch und Freitag, 17 bis 20 Uhr

GPS-Kurse

Samstag, 22. September, 10.30 Uhr
Samstag, 17. November, 10.30 Uhr
mit Janes Huff

Maximal 10 Teilnehmer, **Teilnahmegebühr 15 Euro** (ADFC-Mitglieder 10 Euro), Teilnahme nur nach Anmeldung möglich.

Fahrrad-Reparaturkurse

Dienstag, 11. September, 10.30 Uhr
Basiskurs mit Thomas Schütze
Dienstag, 25. September, 10.30 Uhr
Aufbaukurs mit Thomas Schütze

Themen und Inhalte der ADFC-Werkstattkurse auf www.adfc-berlin.de.
Maximal 12 Teilnehmer, **Teilnahmegebühr 10 Euro** (ADFC-Mitglieder 5 Euro), Teilnahme nur nach Anmeldung möglich

Kostenlose Rechtsberatung

Für Mitglieder bietet der ADFC Berlin eine kostenlose Rechtsberatung in allen Fragen des Verkehrsrechts an. Eine Rechtsschutzversicherung ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Dienstag, 19 bis 20 Uhr



Fahrrad-Sachverständiger

Für Mitglieder bietet der ADFC Berlin eine kostenlose Erstberatung durch einen Fahrrad-Sachverständigen an – beispielsweise nach Unfällen oder zur Klärung unklarer Garantieansprüche.
Dienstag, 19 bis 20 Uhr



Die folgenden Unternehmen und Personen fördern den ADFC:

Berlin

Fahrrad- und Zubehörhandel

Axels Fahrradladen

Ladiustr. 29,
14165 Berlin,
Tel. (030) 84 72 38 13

Christoph Beck Faltfahrräder

Goethestraße 79,
Berlin-Charlottenburg,
Tel. (030) 31 80 60 10

bike-mailorder.de

Schönfließstr. 19,
10439 Berlin,
Tel. (030) 44 03 40 35

Bike Market

Berliner Straße 17-29,
13507 Berlin,
Tel. (030) 430 945 20

Clever ums Rad Rüdiger & Orlowski GbR

Tempelhofer Ufer 1 b,
10961 Berlin,
Tel. (030) 49 80 21 02

FahrradBox Berlin

Konstanzer Str. 55,
10707 Berlin,
Tel. (030) 891 18 96

Fahrradiso GbRmbH

Schloßstraße 1,
13467 Berlin-Hermsdorf,
Tel./Fax (030) 404 84 01

Fahrradladen Mehringhof

Gneisenaust. 2a,
10961 Berlin-Kreuzberg,
Tel. (030) 619 60 27

Fahrradschmiede

Kolonnenstraße 48,
10829 Berlin,
Tel. (030) 782 78 98

FroschRad – Gebrauchte Fahrräder

Wiener Straße 15,
10999 Berlin-Kreuzberg,
Tel. (030) 611 43 68

Glücks Rad

Badensche Straße 12,
10715 Berlin,
Tel. (030) 85 73 11 77

Guidos Fahrradwelt GmbH

Hermannstraße 32,
10249 Berlin-Neukölln,
Tel./Fax (030) 622 32 75

Helmut's Fahrrad Center

Großbeerenstr. 169-171,
12209 Berlin-Mariendorf,
Tel. (030) 741 92 41

Little John Bikes

Hauptstr. 163, 10827
Berlin-Schöneberg,
Tel. (030) 78 89 41 23

OSTRAD Fahrräder GmbH

Winsstraße 48,
10405 Berlin-Prenzlauer Berg,
Tel. (030) 44 34 13 93

Pedalkraft-Fahrradladen

Skaltitzer Straße 69,
10997 Berlin-Kreuzberg,
Tel. (030) 618 77 72

Räderwerk

Körtestraße 14,
10967 Berlin-Kreuzberg,
Tel. (030) 691 85 90

Einzelhandels GmbH

10967 Berlin-Kreuzberg,
Tel. (030) 691 85 90

RTS Rad-T-Haus Steglitz

Detlef Braun
Grunewaldstr. 6,
12165 Berlin,
Tel. (030) 720 11 880,
Fax (030) 720 11 879

Radwerkstatt

Fritz-Reuter-Straße 8,
10827 Berlin-Schöneberg,
Tel. (030) 78 71 26 78

Ulis Fahrradladen

Jagowstraße 28,
13585 Berlin-Spandau,
Tel. (030) 336 69 87

Velophil

Fahrradhandel GmbH
Alt-Moabit 72,
10555 Berlin-Moabit,
Tel. (030) 39 90 21 16

Zentralrad GmbH

Oranienstraße 20,
10999 Berlin-Kreuzberg,
Tel. (030) 615 23 88

Ausrüster

Globetrotter

Ausrüstung GmbH
Schlossstraße 78-82,
12165 Berlin,
Tel. (030) 850 89 20,
Fax 851 11 69

Rechtsanwälte und Steuerberater

RAin Theda Giencke

Stargader Str. 8,
10437 Berlin,
Tel. (030) 440 550-81,
Fax -82

RAin Cornelia Hain

Bundesallee 76,
12161 Berlin-Friedenau,
Tel. (030) 859 96 50

Wolfgang Harwart

Steuerberater und
vereidigter Buchprüfer
Prenzlauer Allee 36,
10405 Berlin,
Tel. (030) 694 48 07,
Fax (030) 42 80 11 93

RAe S. Hölz, D. Maschke,

H. Solf
Marienburger Straße 3,
10405 Berlin-Prenzlauer Berg,
Tel. (030) 442 93 86

RA Martin Karnetzki

Fouquéstraße 8,
14770 Brandenburg,
Tel. (03381) 30-97 87,
Fax -7899

Steuerberater Andreas

Krüger
Jungstr. 4, 10247 Berlin,
Tel. (030) 44 65 06 56,
Fax 44 65 06 55

Steuerberater Jürgen Lange

Im Wolfsgarten 1,
14612 Falkensee,
Tel. (03322) 23 45 67

RA Arne Looft

Jungstraße 4, 10247
Berlin-Friedrichshain,
Tel. (030) 20 68 72 31,
Fax (030) 20 68 72 32

RA Stefan Markschlager

Fehrbelliner Straße 42a,
10119 Berlin-Mitte,
Tel. (030) 44 31 85 15

RA Carsten Meinecke

Rheinstraße 57,
12159 Berlin
Tel. (030) 85 99 42 91

Steuerberater

Pucks & Partner

Mohrenstr. 69,
10117 Berlin,
Tel. (030) 22 69 56

RA Axel F. Schierholz

Turmstraße 33,
10551 Berlin,
Tel. (030) 397 432-30,
Fax -40

RA Schulz-Jahnel

Rheinstr. 57,
12159 Berlin,
Tel. (030) 873 81 28

Fahrradreisen/ Hotels/Tourismus

Berlin on Bike

Inh. Martin Wollenberg
c/o Kulturbrauerei
Knaackstr. 97,
10435 Berlin,
Tel. (030) 44 04 83 00,
Fax 44 05 79 61

Berlin-Outside

Catostr. 12b,
12109 Berlin,
Tel. (030) 704 25 79,
Fax (030) 703 84 69

Camping am

Oberuckersee

Krüplin&Volk GbR
Lindenallee 2,
OT Warnitz,
17291 Oberuckersee,
Tel. (039863) 459

Fax (039863) 78349

Ferienland Luhme

Heegeseeweg 8 & 9,
16837 Rheinsberg
OT Luhme,
Tel. (033 923) 714 25

Gast im Oderbruch

Karlsbiese 10,
16259 Neulewin,
Tel. (033 452) 3562

Genussradwandern

c/o Sports Unlimited

Meininger Str. 3,
10823 Berlin,
Tel. (0179) 1124062

Hercus Monte

Fahrradreisen
Arndtstraße 21,
10965 Berlin,
Tel. (030) 214 12 95,
Fax 81 79 76 20

Müritz Hotel GmbH

Am Seeblick 1,
17192 Klink,
Tel. (03991) 14 18 55,
Fax -18 54

Naturparkverein

Fläming e.V.
Brennereiweg 45,
14823 Raben,
Tel. (033848) 60-004,
Fax 60-360

Radler+Innen-Café

a. d. Ostsee
c/o Andrea Hinkeldey,
Hochkirchstr. 3,
10829 Berlin

www.radkultour.de

Kurze Straße 14,
12167 Berlin,
Tel. (030) 791 42 98

Radurlaub Zeitreisen

GmbH
Mainaustr. 34,
78464 Konstanz,
Tel. (075 31) 819 93-90

Reisebüro

„Frankreich à la carte“
Hagelberger Straße 12,
10965 Berlin,
Tel. (030) 78 89 85 12

Reise-Karhu.de

Aktivreisen
Bahnhofstr. 14,
07545 Gera,
Tel. (0365) 55 29 670

Titanic Reisen

Oppelner Str. 7,
10997 Berlin,
Tel. (030) 61 12 97 97,
Fax 618 80 40

Versicherungen/ Sachverständige

Sachverständigenbüro

für Zweirad-Technik
Königin-Elisabeth-Straße 9 A,
14059 Berlin,
Tel. (030) 30 30 76-48,
Fax -49

DIE ZWEI – Versicherungen

& Vermögensberatung
Flankenschanze 1,
13585 Berlin-Spandau,
Tel. (030) 36 28 43 64

Ärzte

Arztpraxis für

Allgemeinmedizin
Dr. med. Dipl.-Chem.

Horst Basler
Buckower Damm 221c,
12349 Berlin,
Tel. (030) 60-40 10,
Fax -12 71

Praxis für Nierener-

krankungen und Dialyse,
Dr. Nicole Bunge und
Dr. Michael König

Rudower Str. 48, Haus 16,
12351 Berlin,
Tel. (030) 60 04 39 50

Facharzt für Psychiatrie

und Psychotherapie
Dr. med. Michael Eberhardt

Lohmühlenstr. 65,
12435 Berlin Alt-Treptow,
Tel. (030) 53 69 74 00

Facharzt für Allgemein-

medizin Michael Janßen

Karl-Marx-Str. 132,
12043 Berlin,
Tel. (030) 682 12 12,
Fax (030) 68 08 68 13

Arztpraxis für Allgemein-

medizin Dr. med. Kloppe

Adele-Sandrock-Str. 3,
12627 Berlin,
Tel. (030) 991 79 11

Urologische

Gemeinschaftspraxis
Dr. Christian Juhnke/
Bernd Möhler

Schlossstr. 40,
12165 Berlin,
Tel. (030) 795 50 31

Hautarztpraxis

Dr. med. Skarabis
Bölschestraße 60,
12587 Berlin,
Tel. (030) 645 52 25,
Fax 64 19 76 79

Praxis für Innere Medizin

Cornelius Steffens
Ferdinandstr. 35,
12209 Berlin,
Tel. (030) 772-60 50,
Fax -43 48

Dipl.-Psych. Ekkehard

Weisheit, Psychologischer
Psychotherapeut
– Verhaltenstherapie
Stresemannstraße 21,
10963 Berlin,
Tel. (030) 62 72 74 14

Zahnarztpraxis

Hans-Peter Weygoldt
Sonnenallee 306,
12057 Berlin,
Tel. (030) 684 10 55

Bezirksbürger- meister/Politik

Klaus Uwe Benneter (MdB)

Deutscher Bundestag,
Platz der Republik 1,
11011 Berlin,
Tel. (030) 227-77174

Miriam Scheffler

Stadträtin für Soziales und
Bürgerdienste,
Bezirksamt Mitte

Müllerstr. 146,
13353 Berlin,
Tel. (030) 20 09 42 660

Martina Schmiedhofer

Stadträtin für Verkehr
und Umwelt,
Bezirksamt Charlottenburg-
Wilmsdorf

Tel. (030) 9029-12 700

Stadt- und Verkehrsplanung

Ing.-Büro Börjes

GmbH & Co. KG
Weichselstraße 10 a,
16515 Oranienburg,
Tel. (03301) 59 90-0

Büro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Stadt – Verkehr – Umwelt
Gottfried-Keller-Str. 24,
01157 Dresden,
Tel./Fax (0351) 422 11-96/-98

IBL – Ingenieurtechnische

Beratung
Rudower Chaussee 3,
Haus 2, 12489 Berlin,
Tel. (030) 67 05 01 50

Fahrradkuriere

GO! General Express & City

Logistics GmbH
Heilbronner Str. 10,
10711 Berlin Wilmsdorf,
Tel. (030) 85 00 85,
Fax 85 00 81 31

Messenger Transport

Logistik GmbH
Obentrautstraße 62,
10963 Berlin-Kreuzberg,
Tel. (030) 23 55 000

Aus- und Weiterbildung

Qualifizierungs- und

Strukturförderungs GmbH
Ziegleistr. 56,
39307 Genthin,
Tel. (039 33) 87 91 01

Verlage

Pietruska Verlag &

Geodatenbanken GmbH
Gutenbergstraße 7 A,
76761 Rülzheim,
Tel. (07272) 92 76-0

Pharus Plan

Scharnhorststraße 25,
10115 Berlin,
Tel. (030) 39 88 88 83

Sonstige

Felix Martin Knop

Kommunikationstechnik
Attilastr. 31,
12105 Berlin-Tempelhof,
Tel. (030) 753 28 08

Deutscher Schachbund e.V.

Hanns-Braun-Straße 4/
Friesenhaus 1,
14053 Berlin,
Tel. (030) 300 07 80

Brandenburg, Sachsen-Anhalt

Städte, Gemeinden und Tourismus

Stadt Oranienburg

Schlossplatz 2,
16515 Oranienburg,
Tel. (03301) 60 07 69

Stadt Potsdam

Friedrich-Ebert-Straße 79/81,
14469 Potsdam,
Tel. (0331) 289 12 64

Stadt Storkow (Mark),

Tourist-Info
Schlossstr. 6,
15859 Storkow,
Tel. (033 678) 73 108

Havelberger Insel

Touristik GmbH & Co. KG
Spülninsel 6,
39539 Havelberg,
Tel. (039 837) 206 55
Fax (039 837) 802 70

Pedal Power Wien

Ausstellungstr. 3,
A-1020 Wien,
Tel. 0043 - 2222 - 17 29 72 34,
Fax 0043 - 2222 - 17 29 72 35

Werden Sie Fördermitglied

Ab 100 Euro pro Jahr können auch Sie die
Arbeit der Fahrradlobby unterstützen und
gleichzeitig für sich werben.

Info: ADFC Berlin e.V., Brunnenstraße 28,
10119 Berlin, Tel. (030) 448 47 24,
Fax 44 34 05 20, kontakt@adfc-berlin.de

Potsdam per Pedales

Rudolf-Breitscheid-Str. 201,
14482 Potsdam,
Tel. (0331) 74 800 57



Dachgepäckträger
war gestern!

velophil. Ihr Spezialist für Falträder!

Die Falträder der Qualitätsmarken bike friday, r&m birdy, Moulton und Brompton garantieren kompakten Fahrspaß, dank der Kombination aus geringem Gewicht, einfacher Falttechnik, ergonomischer Sitzposition und guter technischer Ausstattung. Ob im Bus oder in der Bahn, im Flugzeug oder im Auto – Ihr Rad ist immer dabei!

Damit Sie viel Freude am Rad haben.

velophil.

Alt-Moabit 72
10555 Berlin
Tel 030 39902116
team@velophil.de

Öffnungszeiten
Montag - Freitag
10 - 19 Uhr
Donnerstag 10 - 20 Uhr
Samstag 10 - 16 Uhr

www.velophil.de



FroschRad
gebraucht & neu

Gebrauchträder
Qualität mit Service & Garantie
Hausmarke - Neuräder
An- & Verkauf - Inzahlungnahme

Wiener Straße 15 in Kreuzberg
Mo - Fr 10 bis 19 Uhr - Sa. 10 bis 15 Uhr
Tel 611 43 68 - U 1 Görlitzer Bahnhof
Berlins größter Gebrauchtradhandel
www.froschrad.de

Schöne Fahrradreisen

Baltikum, Masuren
Siebenbürgen u.a.

hercus monte
Fahrradreisen Michael Lösch
Arndtstraße 21, 10965 Berlin
Fon (030) 214 12 95
Fax (030) 81 79 76 20
www.hercusmonte.de

Kleine Gruppen -
viele Leistungen

hercus monte
FAHRRADREISEN

feine räder

:akzent

Beratung, Service, Zubehör



Hindenburgdamm 90
12203 Berlin-Lichterfelde
Tel./Fax 030-83 22 00 46
berlin@feineraeder.de
www.feineraeder.de

ADRESSEN

ADFC Berlin

Geschäftsstelle, Mitgliederservice,
Selbsthilfwerkstatt, Diavorträge,
Radtouren, Verkehrs AG, RadZeit,
Buch- und Infoladen

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Öffnungszeiten Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr

So erreichen Sie uns:
U8 (Bernauer Straße oder Rosenthaler Platz),
S1/S2/S25 (Nordbahnhof),
M8/Tram12 (Brunnenstraße/Invalidenstraße)

Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20
kontakt@adfc-berlin.de, www.adfc-berlin.de

Mailinglisten: <http://lists.adfc-berlin.de>



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

ADFC Brandenburg

Gutenbergstr. 76, 14467 Potsdam
Tel. (0331) 280 05 95, Fax 270 70 77
brandenburg@adfc.de, www.adfc.de/brb

ADFC Mecklenburg-Vorpommern

Lange Str. 14, 17489 Greifswald
Tel. (03834) 89-7412, Fax-8330
adfcmv@web.de, www.adfc.de/mv

ADFC Sachsen-Anhalt

Breiter Weg 11a, 39104 Magdeburg
Tel. (0391) 731 66 45, Fax 400 98 94
kontakt@adfc-lsa.de, www.adfc-lsa.de

ADFC Sachsen

Grünewaldstr. 19, 04103 Leipzig
Tel. (0341) 22 54 03-13, Fax-14
info@adfc-sachsen.de, www.adfc-sachsen.de

ADFC Thüringen

Tungerstraße 9a, 99099 Erfurt
Tel. (0361) 22 51-734, Fax-746
buero@adfc-thueringen.de, www.adfc-thueringen.de

ADFC Bundesverband

Postfach 107747, 28077 Bremen
Info (0421) 3 46 29-0, Fax -50
kontakt@adfc.de, www.adfc.de



Sie haben es nicht leicht in diesen Wochen, die Radfahrer. Sie stehen unter Generalverdacht. Was sind das nur für Menschen, fragen sich nicht wenige, die die Szene der Pedaleure schon immer kritisch beäugt haben, die immer noch guten Gewissens durch die Städte und über Land fahren.

Radfahren, nein danke!

VON ANDREAS RÜTTENAUER



Dass sie, während sie im Sattel sitzen kein Kohlendioxid ausstoßen, ist schon das einzig Positive, was viele den Radfahrern noch abgewinnen können. Doch das ändert nichts an der festen Überzeugung auch vieler Staatsbürger in Polizeiuniform: Die Szene ist verseucht. An die Selbstheilungskräfte der radelnden Kaste glaubt lange schon keiner mehr.

Es geht um die Zukunft des Radfahrens. Dass es eine solche geben kann, ist lange schon nicht mehr selbstverständlich. Zwar werden Versuche unternommen, das System der Regelverletzungen zu durchbrechen, das die Radfahrer schon lange etabliert haben – bis dato aber oft vergeblich. Wer immer noch glaubt, es seien lediglich schwarze Schafe, die eine eigentlich gute Sache desavouieren, muss sich nicht wundern, wenn er ausgelacht wird. Lange schon glaubt kaum einer mehr, dass es noch Radfahrer gibt,

die nicht in stockdunkler Nacht ohne Beleuchtung am Gefährt bei Rot über die Ampel fahren. Die Leichenberge, die jeden Tag von den Bürgersteigen dieser Stadt geräumt werden, weil Radfahrer wieder einmal ohne jede Rücksicht auf Fußgänger durch Gassen und Straßen gerast sind, sprechen für sich. Es ist Zeit zu handeln. Der Gesetzgeber ist gefragt. Auch vor der großen Lösung sollte man sich nicht scheuen. Radfahrer haben im Straßenverkehr nichts zu suchen.

Wer das Radfahren partout nicht lassen kann, der kann sich ja dem Radsport verschreiben. Auf abgesperrten Strecken können diese unverbesserlichen Freaks keinen Schaden für Leib und Leben anderer anrichten. Gut so!

„Und das Klima?“, fragt jetzt vielleicht der eine oder die andere. Dafür gibt es doch die BVG, die S-Bahn und Hybridautos.

Also: Runter vom Rad!

Werden Sie jetzt Mitglied im ADFC!

Als ADFC-Mitglied erhalten Sie:

- **Verkehrs-Haftpflichtversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 1 Mio. Euro, 500 Euro Selbstb.)
- **Verkehrs-Rechtsschutzversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 0,25 Mio. Euro, 300 Euro Selbstb.)
- Zeitschrift **RadZeit** kostenlos per Post
- Zeitschrift **Radwelt** kostenlos per Post
- Leistungen der Mitgliedsverbände der **European Cyclists' Federation (ECF)**
- **Rabatte** bei folgenden Angeboten: Diavorträge, Radtouren, Werkstattkurse, Fahrrad-Codierung, Fahrradzubehör (Selbsthilfewerkstatt ADFC Berlin), Fahrrad-Diebstahlversicherung (Bike-Assekuranz)

Ich möchte Mitglied werden

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail, Telefon (Angaben freiwillig)

Beruf, Geburtsjahr

☐ **Einzelmitgliedschaft** 38 Euro pro Jahr
ermäßigt 25 Euro pro Jahr*

☐ **Familien-/Haushaltsmitgliedschaft**
48 Euro pro Jahr
ermäßigt 38 Euro pro Jahr*

Weitere Familienmitglieder

Name, Vorname, Geburtsjahr

Name, Vorname, Geburtsjahr

Datum, Unterschrift

*für Schüler, Studenten, Arbeitslose (bitte Nachweis beilegen)

Ich erteile dem ADFC e.V. eine
Einzugsermächtigung

Kontonummer

Bankleitzahl

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

ADFC Berlin e.V.

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20
Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr

mitglied@adfc-berlin.de, www.adfc-berlin.de

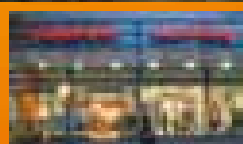


„Alle Ausrüstung, alle Beratung und jede Menge Inspirationen für Ihre nächste Radtour – mitten in Berlin!“

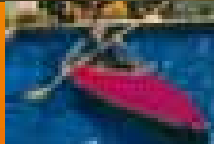
Ganz gleich, ob Ihre nächste Radtour ins Havelland oder nach Irland zum Beacon Point führt, in der Radtouren-Abteilung von Globetrotter finden Sie die perfekte Bekleidung und Ausrüstung – von der Ortlieb-Tasche bis zum Fahrrad-Helm – und ein Experten-Team, das Ihre Leidenschaft für das Leben draußen in der Natur teilt!



25.000 Ausrüstungsideen für Outdoor und Reise auf 4.300 qm.



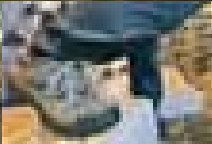
Globetrotter Ausrüstung
am Steglitzer Kreisel



Boot-Testbecken



Kältekammer bis -25° C



Berlins längste Outdoor-
Schuhwand



Jack Wolfskin Store

Schloßstr. 78-82, 12165 Berlin/Steglitz
U-Bahnhof Rathaus Steglitz
Montag – Freitag: 10:00 – 20:00 Uhr
Samstag: 9:00 – 20:00 Uhr
Telefon: 030/850 89 20, shop-berlin@globetrotter.de

Träume leben.

www. **Globetrotter**.de
Ausrüstung

Hamburg | **Berlin** | Dresden | Frankfurt | Bonn | Köln