

www.radzeit.de

# RadZeit

3/2008

## Urban Biking

Rad fahren  
ist Lifestyle

ADFC Berlin e.V., Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte  
Tel. (030) 44847 24, Fax (030) 442405 20, Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr  
3/2008, PVSZ Nr. 4, 12/03 Dr. Ag. Enright bezahlt



# Die Stadt mit dem Fahrrad neu erfahren! KREISFAHRT 2008

SEITE DREI

www.adfc-berlin.de

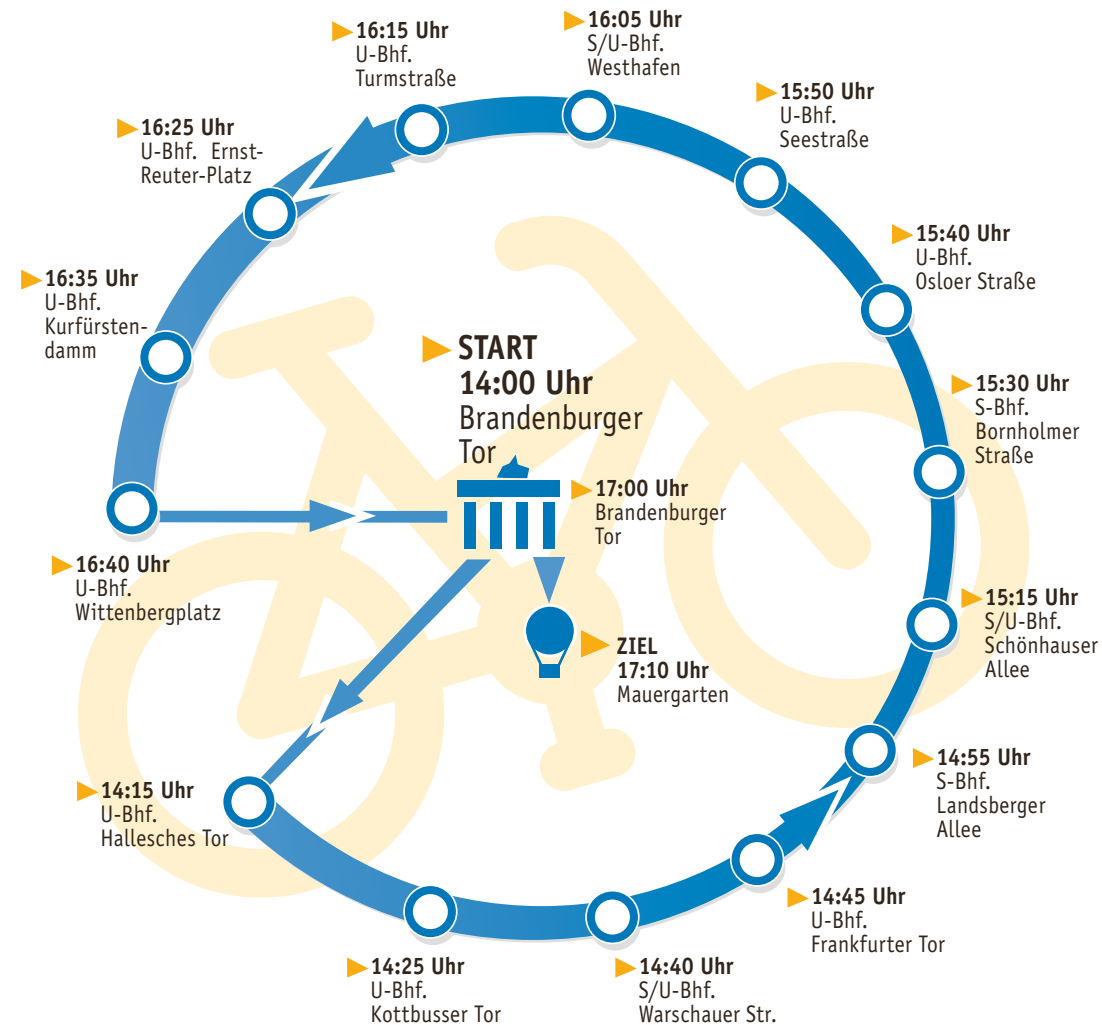


Foto: Christian Kielmann

## Wem gehört der Radweg?

VON SARAH STARK

**Im alten Troja gab es einen Wagen, der im Krieg eingesetzt wurde. Ganz unähnlich sah er den Segways nicht. Früher Kriegsgerät, heute sinnlose Mobilität. Das Bundesverkehrsministerium weiß nicht, wohin mit den Elektrorollern.**

Segways sind bis zu 20 km/h schnelle Spaßmobile, dessen Gefahren unterschätzt werden. Das Segway ist nach der Straßenverkehrsordnung ein Kraftfahrzeug. Ohne Führerschein und Kfz-Haftpflicht dürfen die Segways nicht im Verkehr benutzt werden. Aber den Segway-Führerschein bekommt man an einem Nachmittag. Teilnehmer von Kreuzfahrten können auf Deck mit dem Elektroroller herumkurven. Dann bekommen sie ihren Segway-Führerschein überreicht. Und auch Touristen auf dem Festland haben den Führerschein nach ein paar Runden mit dem Elektroroller in der Tasche.

Wohin aber mit dem Elektroroller? Auf die Fahrbahn zu den Autos? Wohl kaum. Den Fußgängern kann er auch nicht zugemutet werden. Bleibt noch der Radweg. Den Radfahrern droht die Abschiebung der Segways auf ihre Wege. Bislang durften sie nur mit Ausnahme-genehmigung auf die Straße. Eine Betriebs-erlaubnis für die Fahrbahn gab es nicht. Jetzt

möchte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) die Roller bundesweit legalisieren. Er begründet dies mit umweltpolitischem Engagement.

Bleibt noch zu klären, welcher Autofahrer auf einen Roller wie diesen umsteigen würde. Wohl keiner. Vielmehr ist zu befürchten, dass der letzte mobile Fußgänger auch noch motorisiert wird. Wollte das Bundesverkehrsministerium wirklich die Umwelt- und Verkehrsprobleme unserer Städte lösen, brächte es die seit 2001 wartende Fahrradnovelle endlich zu einem erfolgreichen Abschluss.

Segways sind für den Mischverkehr mit Radfahrern auf Radwegen ungeeignet. Sie verfügen über ein höheres Beschleunigungs- und Bremspotenzial als Fahrräder. Außerdem weisen sie ein höheres Fahrzeuggewicht auf. Ihre Spitzengeschwindigkeit lässt sich nicht auf ein radwegtaugliches Niveau begrenzen, ebenso wenig wie bei Mofas und Mopeds. Gelenkt werden die Roller durch die Gewichtsverlagerung des Fahrers – ein völlig anderes Fahrverhalten. Eine ausreichende Sicherheit ist somit nicht gewährleistet. Selbst der Verband der Deutschen Versicherungswirtschaft warnt vor der Zulassung der Segways.

Im Bundesverkehrsministerium scheint Ratlosigkeit zu herrschen. Bleibt abzuwarten, ob die Landesverkehrsminister im Bundesrat Abhilfe schaffen.

**SAMSTAG 20. SEPTEMBER**



## Seite Drei

- 3 Wem gehört der Radweg?

## Leserbriefe

- 6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

## Titelthema

- 8 Urban Biking –  
Für Dich, für mich, für alle  
11 Unterwegs in der Umweltzone

## Gesundheit

- 12 Aktion von AOK und ADFC –  
Mit dem Rad zur Arbeit

## Verkehr

- 16 Rad fahren in Houten –  
Das Rad parkt in der Einfahrt  
18 Verkehrsutopien –  
Von vier Rädern auf zwei Beine

## Berlin

- 20 Verkehrssicherheitsbericht 2008 –  
Die Maßnahmen reichen nicht aus  
22 Unfallschwerpunkte –  
Radfahrer kreuzen  
24 Radverkehrsplanung –  
Sonderplan für Pankow  
26 ADFC-Stadtteilgruppen –  
Im Westen nichts Neues?  
27 Fahrrad-Abstellanlagen –  
Parken und shoppen  
28 Velocipediade –  
Riesenräder und Rosenlenker

## Meldungen

- 30 Reiseradler Jens Hübner  
Fahrradstraße Liniestraße  
Fahrradmitnahme im Intercity  
Fahrradstadt Bristol  
Radverleih in Montréal

## Feuilleton

- 32 Neulich am Bordsteinrand –  
Tour de Farce  
34 Literatur



Die Velocipediade, Treffpunkt alter Fahrräder.  
Foto: Anja L. Müller

## Service und Termine

- 2 ADFC-Kreisfahrt 2008  
34 ADFC-Buch- und Infoladen  
37 ADFC-Diavorträge  
38 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine  
39 ADFC-Stadtteilgruppen  
41 RadZeit-Abo  
42 RadZeit-Rätsel  
43 ADFC-Fördermitglieder im Portrait  
43 Impressum  
44 ADFC-Fördermitglieder  
47 ADFC-Mitgliedschaft

## Kleinanzeigen

- 40 Suche/Biete

## Letzte Seite

- 46 Sofies Welt

Titel  
RadZeit 3/2008

**Urban Biking:**  
Jörg Asmussen, Staats-  
sekretär im Bundesfinanz-  
ministerium.  
Foto: Jost Maurin



# Little John Bikes® Der Fahrradfachmarkt

## Wir kümmern uns!



### Schöneberg

Am Kleistpark • Hauptstraße 163  
Tel.: 030-78894123  
berlin@preiswert-radfahren.de  
Mo bis Fr von 10:00 - 19:00 Uhr  
Sa 10:00 - 18:00 Uhr

### Kreuzberg

Direkt am Südster • Hasenheide 61  
Tel.: 030-61203765  
berlinkreuzberg@preiswert-radfahren.de  
Mo bis Fr von 10:00 - 19:00 Uhr  
Sa 10:00 - 18:00 Uhr

### Mitte

Gegenüber Sealife • Spandauer Str. 2  
Tel.: 030-28096009  
berlinmitte@preiswert-radfahren.de  
Mo bis Fr von 10:00 - 19:00 Uhr  
Sa 9:00 - 16:00 Uhr



[www.littlejohnbikes.de](http://www.littlejohnbikes.de)

Jedem das Richtige:  
Ein **ZENTRALRAD**



**Gute Räder.  
Special Bikes.**

**Zentralrad GmbH**  
Oranienstraße 20  
10999 Berlin  
Fon 615 23 88

[www.ZENTRALRAD.de](http://www.ZENTRALRAD.de)

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



RadZeit 01/08

## Radfahren in Parks

Warum wurde eigentlich nicht für rücksichtsvolles Schritt Fahren auf allen Wegen und Vor-rang von Fußgängern in den entsprechenden Parks plädiert? Das wäre mit weniger Schildern einheitlich und unmissverständlich zu regeln. Es wären keine zusätzlichen Brücken und keine Bußgeldbürokratie nötig. Es ist irrwitzig, wenn Menschen nicht mal an besuchsarmen Tagen im Winter durch den großen Park am Cäcilienhof radeln dürfen - und sogar dann noch Bußgelder auferlegt bekommen könnten. Und: Fahrräder sind wesentlich appetitlicher und weniger lästig und/oder nervig als die Hunde, die zahlreich unangeleint und angeleint von ihren Damen und Herren auf die Lie-gewiesen gebracht werden zum geselligen Ver-dauen. Ich wäre bei einem Hundeverbot über-glücklich!

**SABINE MANIA**

## Radtour mit dem ADFC nach Usedom

Im Juli traten 26 Radlerinnen und Radler an, diesen Weg zu befahren. Benommen haben wir uns allerdings wie eine Horde von Tausend. Ehrlich Leute, passt auf und nimmt Rücksicht. Nicht in Kurven halten und auch keine Rad-wege blockieren. Ist einfach cooler und euer Tourenleiter hat weniger Stress. An dieser Stelle: Danke für die gute Vorbereitung durch

die Tourenleitung. Auch von hier aus noch-mals Chapeau, es waren einfach tolle Tage auf dem Rad.

Wir sahen den Oberuckersee bei Sonnenun-tergang, konnten uns Errungenschaften der ehemaligen DDR-Führungsriege anschauen. Und sogar drin schlafen. Denn eine unserer Übernachtungsstätten war Pasewalks Eisen-bahnmuseum mit Schlafwagen aus Regierungs-bestand. Ein Muss für jeden Schienen-Freak. Abseits vom offiziellen Radweg konnte es dann und wann schon mal holprig werden, zum Bei-spiel am Anklamer Moor. Am dritten Tag er-reichten wir Usedom. Leider haben die Vita-lienbrüder da oben immer noch Nachfahren. Ergo: Obacht. Wer allein radelt, muss auf räu-berische Begegnungen gefasst sein. Einer un-serer Mitreisenden ist es passiert. Tipp für die Heimreise mit der Bahn: Immer schön über die ganze Zuglänge verteilen. So erhöht sich die Chance, dass alle mit ihren Rädern auch pünktlich zu Hause ankommen.

**OTTMAR LEHMANN**

## Verkehrssicherheit bei Radfahrern

Ich würde es begrüßen, wenn bei den Ver-kehrssicherheitsdebatten auch unter Fahrrad-fahrern selbstkritische Überlegungen ange-stellt würden. Ich bin Fahrradfahrer und ärgere mich natürlich über zu wenige oder schlechte Radwege. Aber wirklich ärgere ich mich häufig über andere Fahrradfahrer. Nicht weil ich für

Regeltreue wäre, sondern weil ich eine gewisse Achtsamkeit auf andere Verkehrsteilnehmer wichtig finde. Soll man eigene Privilegien in jedem Fall durchsetzen? Zum Beispiel rechts abbiegende Autofahrer blockieren, indem be-liebig viel Zeit benötigt wird? Bisweilen habe ich den Eindruck, Autofahrer verhalten sich generell um einiges aufmerksamer und kon-zentrierter im Berliner Straßenverkehr als eine große Gruppe unter den Fahrradfahrern, die scheinbar beschlossen hat, nicht über die Aus-wirkung ihrer Teilhabe am Verkehr nach-zudenken. Ich würde mich freuen, wenn der ADFC in wie auch immer geeigneter Form Im-pulse setzen würde, damit auch Fahrradfahrer es als Eigenanteil ansehen, im Verkehr ein hin-reichendes Maß an Achtsamkeit den anderen Anwesenden zu widmen. Der ADFC deswegen, weil ich finde, dass bei einem Plädoyer für die Belange der Fahrradfahrer auch auf diese Seite geschaut werden sollte. Gibt es dafür ein Dis-kussionsforum? Wie sehen andere dies?

**JAN REUSCH**

*Sie können sich mit Ihren Fragen gern in die Ver-kehrs-AG einbringen. Der nächste Termin ist am 9. Oktober. Weitere Informationen finden Sie un-ter <http://www.adfc-berlin.de/home/termine2/verkehrs-ag>*

RadZeit 01/08

## Hamburg City Man Triathlon

Herzlichen Dank für das sportliche Wochen-ende in Hamburg.

Nach der ersten Freude über den gewon-nenen Startplatz beim Hamburg City Man ging ich in die Vorbereitung für meinen ersten Tri-athlon. Ganz untrainiert war ich nicht. In die-sem Sportjahr standen der Berlin-Velothlon 105 Kilometer und 2.500 Meter Straussee-Schwim-men auf der Haben-Seite. Das Laufen bereitete mir wenige Probleme, sporadische Läufe und der 5x5 Kilometer Staffellauf im Tiergarten dienten als Voraussetzung. Die sportliche Vor-bereitung gestaltete ich trotzdem locker, weil mein Ziel keine besondere Zeit war. Durchkom-men und Erfahrungen sammeln war die Devise. Das Schwimmen in Hamburg war schnell vor-

bei. Kaum unter Anfeuerungsrufen ins Wasser eingetaucht und eingeschwommen, ging es schon wieder raus. Der Anzug fühlte sich schon in der Wechselzone auf dem Weg zum Rad halbwegs trocken an. Beim Anrollen waren für mich Trinken und ein Riegel wichtig um die geringe Anfangsgeschwindigkeit auszunut-zen. Untypischerweise musste man hier Wind-schattenfahren vermeiden. Ein Teamkollege rief mir kurz vor der Wendeschleife zu, dass sich meine Startnummer selbständig mache. Na, dann auch noch darauf achten und ab ins Ziel. Noch ordentlich Wasser tanken, runter schalten, abbremsen und jetzt Laufschrift! Der Lauf war schön, eine Mischung aus Stadt- und Alsterblick. Ich nahm unterwegs Wasser und zum ersten Mal ein Gel zu mir. Die Kräfte reichten, das Publikum war phantastisch, ich hatte einen klasse Zieleinlauf. Ich fühlte mich super, das schreit nach Wiederholung.

**MANUEL SANDER,**  
 GEWINNER DES RÄTSELS IN  
 DER RADZEIT 01/2008



**FroschRad**  
 einfach fahren

**Hausmarke**  
**Restposten**  
**Gebrauchträder**

Qualität mit Service & Garantie

[www.froschrad.de](http://www.froschrad.de) · Tel 611 43 68  
 Wiener Straße 15 in Kreuzberg



# Für dich, für mich, für alle

VON JOST MAURIN

**Jetzt steigen auch Leute um, die überhaupt nicht dem Klischee des angeblich typischen Fahrradfahrers entsprechend: zum Beispiel Anzugträger in Spitzenpositionen. Wissenschaftler sprechen von einem neuen Trend zum Rad. Gesundheits-, Klima- und Umweltbewusstsein, Klimawandel sowie der Anstieg der Spritpreise beschleunigen ihn.**

Martin Wansleben ist ein Wirtschaftslobbyist: Als Hauptgeschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) vertritt er die Interessen von Unternehmenschefs gegenüber der Bundespolitik und den europäischen Institutionen. Er kämpft gegen das rot-grüne Antidiskriminierungsgesetz und die ökologisch begründete Erhöhung der Lastwagen-Maut. Gleichzeitig setzt er sich für Steuerensenkungen ein. Vor ein paar Jahren wäre es undenkbar gewesen, dass so ein Spitzenvertreter der konservativ geprägten Industrie auch mal mit dem Fahrrad statt mit dem Mercedes zur Arbeit fährt. Doch die Zeiten haben sich geändert.

## Vor der Arbeit unter die Dienstduche

Wansleben sitzt in seinem weitläufigen Büro im Haus der Deutschen Wirtschaft in Berlin-Mitte – und trägt ein weißes langärmeliges Adidas-Trikot, Shorts und für Klick-Pedale geeignete Fahrradschuhe. „Ich versuche, mindestens einmal in der Woche mit dem Rad zur Arbeit zu fahren“, sagt der 50-Jährige. Dafür hat sich Wansleben alles eingerichtet: Wenn er morgens nach einer 20-Kilometer-Tour von seinem Haus in Kleinmachnow ankommt, steigt er erst einmal unter seine Dienstduche. An einem Haken im Büro hat er einen Anzug hängen, den er dann gegen die Fahrradmontur tauscht. „Ich habe eigene Fahrradkleidung, weil ich nicht mit angezogener Bremse fahren will, um den Anzug nicht zu vollzuschwitzen“, erzählt

Wansleben. Der DIHK-Hauptgeschäftsführer ist kein Einzelfall. „Das angebliche Freizeit- und Kindergefahr wandelt sich zum vollwertigen Verkehrsmittel, mit dem auch Vorstände morgens in die Firma radeln“, sagt Christian Braun vom Trendforschungsunternehmen Zukunftsinstitut. Zunehmend steigen nun auch Gruppen der Gesellschaft um, die das Rad bisher nur für das Transportmittel von Umweltbewegten oder Leuten hielten, die sich kein Auto leisten können. Andere Trendforscher wie der Leiter des Schweizer Gottlieb Duttweiler Instituts, David Bosshart, sehen das ähnlich. Braun hat auch schon einen Namen für den Trend zum Rad. Er nennt ihn „Bike-Mania“. „Dass der Hauptgeschäftsführer mit dem Rad zur Arbeit kommt, ist vielleicht nicht normal, aber es wird normaler“, ist Wansleben der Ansicht.

Wansleben hält sich fit mit dem Fahrradfahren. „Ich habe mir dieses Jahr extra für den Weg zur Arbeit ein Rad angeschafft, weil mir mein Arzt wegen eines orthopädischen Problems vom Marathontraining abgeraten hat“, sagt der Lobbyist. Für Braun ein klarer Fall: „Gegenüber dem Auto ist Fahrrad fahren besser für die eigene Gesundheit. Deshalb steigen viele Leute um.“ Mit dem wichtigsten Grund für den Trend hin zum Fahrrad kann Wansleben aber nichts anfangen: Radfahren gegen den Klimawandel. Die Frage, ob er auch deshalb mit dem Rad fahre, schlägt ihm erst einmal die Sprache. „Nein“, sagt er schließlich, „Ich glaube nicht, dass ich die Welt rette, wenn ich einmal pro Woche mit dem Rad fahre.“

Viele Menschen in Deutschland sähen das aber anders und hielten Radfahren zumindest für einen kleinen Beitrag zum Klimaschutz, meint Braun. „Der erste evolutionäre Gewinner des Klimawandels ist das Fahrrad!“ verkündet sein Institut. Außerdem werde „Nachhaltigkeit“ zum Dauerbrenner in der öffentlichen Debatte. „Und damit steigt das Bedürfnis der Menschen, ihren Mobilitätskonsum mit einem guten Gewissen zu verbinden“, analysiert der Trendforscher.



Martin Wansleben vor der DIHK. Foto: Jost Maurin

## „Radfahren ist billiger. Ich bin halt Finanzbeamter.“

„Das Fahrrad ist nun einmal klimafreundlicher als das Auto“, bringt es Jörg Asmussen auf den Punkt. Als Staatssekretär im Bundesfinanzministerium könnte er zwar jederzeit mit einem repräsentativen Dienstwagen fahren, aber auch er setzt aufs Rad: Im Sommer radelt er – wenn es nicht gerade Bindfäden regnet – jeden Morgen von seiner Wohnung im Prenzlauer Berg in sein Büro an der Wilhelmstraße in Mitte. „Mir geht es in erster Linie um die Bewegung, aber nicht nur.“ Er erledigt sogar dienstliche Termine innerhalb Berlins mit seinem Rad. „Vom Ministerium

bin ich damit schneller am Reichstag als mit dem Wagen“, sagt der 41-Jährige, der den Bund im Aufsichtsrat der Deutschen Telekom vertritt. Eine Ausnahme macht Asmussen allerdings: „Ins Bundeskanzleramt kommt man mit dem Dienstwagen leichter als mit dem Rad.“ Aber der Staatssekretär hat auch einen ziemlich berufstypischen Grund, das Rad zu benutzen: „Radfahren ist auch billiger. Ich bin halt Finanzbeamter“, sagt er und hustelt. Damit liegt Asmussen voll im Trend. Insbesondere Automobilität wird wegen der steigenden Spritpreise immer teurer. „Deshalb überdenken mehr Menschen ihr Mobilitätsverhalten. Sie überlegen sich, welche Wege sie auch mit dem Rad erledigen können“, so Braun.

Nicht zuletzt werde die Entwicklung zum Rad durch deutlich verbesserte Angebote getragen: „In immer mehr Städten von Kopenhagen bis Zürich, von Berlin bis Paris, werden kostengünstige oder gar kostenlose Leihfahräder angeboten, um die Innenstädte vom Autoverkehr zu entlasten“, sagt Braun. Die Nachfrage sei teilweise nicht zu decken. „Zudem setzen Stadtplaner bei der Gestaltung urbaner Räume immer häufiger auf Radwege, weil sie darin eine Lösung zur Entwicklung gesunder und grüner Städte sehen.“ Wansleben ist schon jetzt begeistert: „Berlin ist ein Traum für Radfahrer.“ Die Fahrradwege hält er für gut ausgebaut.

Burkhard Horn, Referatsleiter für verkehrspolitische Grundsatzangelegenheiten von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kann belegen, dass die Trendforscher mit ihren Zukunftsaussichten wohl richtig liegen. Der Referatsleiter berichtet, dass an den Messstellen im Stadtgebiet im ersten Halbjahr 2008 neun Prozent mehr Fahrradfahrer gezählt wurden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. „Und da sind die Auswirkungen des BVG-Streiks im März bereits herausgerechnet“, ergänzt Horn.

Im Vergleich zu 2001 waren 2007 rund 18 Prozent mehr Fahrradfahrer unterwegs. Das trifft besonders für die Innenstadtbezirke wie Mitte zu. Hier zählten die Statistiker fast 40 Prozent mehr Radler. Aber selbst in Randbezirken wie Spandau radeln mehr Menschen

weiter auf Seite 10 ...



Jörg Asmussen vor dem Finanzministerium. Foto: Jost Maurin

... Fortsetzung von Seite 9

über die Straßen. Dagegen nahm der motorisierte Verkehr zwischen 1998 und 2005 auf allen Straßen um durchschnittlich zwei Prozent ab. Auch die Verkaufszahlen von Fahrrädern zeigen: Radfahren wird immer beliebter. Laut Zweirad-Industrie-Verband wurden im Jahr 2007 in Deutschland 4,6 Millionen Fahrräder verkauft. Das sind rund vier Prozent mehr als 2006.

## Das Rad wird zum Lifestyle-Objekt

Davon wollen inzwischen auch Hersteller von Luxusartikeln profitieren. Mit gestylten Fahrrädern hoffen sie, neue Märkte zu erschließen. Chanel wirbt mit einem Fahrrad zum Preis eines Kleinwagens. 8.900 Euro soll es kosten – ein stolzer Preis. Die Promis treten bereits in die teuren Pedale: Jennifer Aniston soll mit dem exklusiven Zweirad die Straßen von Hollywood unsicher machen. Auch der Luxusartikelhersteller Hermès hat ein Fahrrad im Angebot, es kostet rund 2.800 Euro. Ganz ohne exklusiven Schnickschnack geht es na-

türlich nicht: Die Satteltaschen sind mit dem Leder eines indischen Wasserbüffels überzogen und somit wasserundurchlässig. In der Chefetage hatte es einen Liebhaber. Jean-Louis Dumas, ein Familienmitglied der Dynastie, fuhr bis zu seiner Pensionierung 2006 mit diesem Rad zur Arbeit.

Mit einem It-Bike aus Hollywood fahren Wansleben oder Asmussen nicht durch Berlin. Aber: „Mit dem Rad zu kommen, gehört bei uns zum guten Ton“, sagt Hauptgeschäftsführer Wansleben. Tatsächlich ist der Fahrradabstellraum im Haus der Deutschen Wirtschaft während der Bürozeiten gut gefüllt, neben den anderen vier Diensträdern, die die DIHK für seine Beschäftigten gekauft hat. Auch die Fahrradständer vor dem Haupteingang des Bundesfinanzministeriums werden gut angenommen. Asmussen und seine Kollegen haben sogar schon versucht, ihren Minister Peer Steinbrück dazu zu bringen, nicht nur an seinem Wohnsitz in Bonn, sondern auch in Berlin zu radeln: „Wir haben ihm ein Fahrrad geschenkt“, erzählt der Staatssekretär. Aber Fahrräder seien eben begehrt: „Das Ding wurde geklaut“, bedauert Asmussen.

# Unterwegs in der Umweltzone

VON MICHAELA MÜLLER

**Das neue Lastenrad sieht aus wie ein Velo-taxi. Es war der Star während seiner Vorstellung im Roten Rathaus.**

„Autofahrer fragen immer nur, was man für eine Plakette in der Umweltzone braucht. Aber es gibt kein Verkehrskonzept für sie“, sagt Achim Beier. Er ist Geschäftsführer von Messenger, einer Firma, die Waren durch die Stadt transportiert. Das Unternehmen hat ein neues Fahrzeug entwickelt, das insbesondere innerhalb der Umweltzone für Aufsehen sorgen

**„Nullemissionsfahrzeuge werden künftig eine wichtige Rolle in der Stadt spielen.“**

könnte. Nach 10.000 Kilometern Testphase wurde das Nullemissionsfahrzeug Ende Juni vorgestellt: der Cargo-Cruiser. Auf den ersten Blick sieht er aus wie ein Velotaxi: drei Räder und eine Kunststoffkabine für den Fahrer. Weiter hinten wird es großzügig. Im Laderaum findet eine Europalette Platz, maximal 250 Kilogramm. Das Lastenrad kann mit ein wenig Fingerspitzengefühl mit dem Gabelstapler beladen werden.

„Nullemissionsfahrzeuge werden künftig eine wichtige Rolle in der Stadt spielen. Sie sind leise, kostengünstig, umweltfreundlich und brauchen wenig Raum“, sagt Heike Wohlers vom Institut für zukunftsfähiges Wirtschaften bei der Pressekonferenz mit dem



Der Cargo-Cruiser im Einsatz. Foto: Michaela Müller

Fahrradbeauftragten Benno Koch im Roten Rathaus.

Auf den ersten 10.000 Kilometern hat der Cargo-Cruiser schon gezeigt, was er kann. Zwischen 70 und 85 Kilometer fährt er jetzt täglich Waren durch die Stadt, dank seiner Vollverkleidung auch bei schlechten Witterungsverhältnissen. Damit ist er eine echte Alternative zum Auto. „Der Cargo-Cruiser ist absolut wettbewerbsfähig, er wird nicht von uns subventioniert“, betont Achim Beier.

Bei der Entwicklung war das noch der Fall. Paul Posse und Olaf Lange entwarfen und konstruierten das Lastenrad mit finanzieller Unterstützung des Transportunternehmens. Das Lastenrad hat jetzt einen Elektromotor zur Unterstützung beim Anfahren und am Berg. Der Cargo-Cruiser hat – mit zwei Akkus ausgestattet – eine Reichweite von 80 Kilometern, ohne Schadstoffe auszustoßen. In Benzinwährung umgerechnet bräuhete der Cargo-Cruiser auf 100 Kilometer einen halben Liter Sprit.

1,3 Millionen Radkilometer gehen pro Jahr auf das Konto der 58 Fahrradkuriere von Messenger. Jeder Kurier umrundet also jedes Jahr ein halbes Mal den Erdball. Die Lastenräder haben daran allerdings noch einen geringen Anteil: Nur neun Prozent der Transporte auf dem Rad werden von Lastenrädern ausgeführt.

Der Cargo-Cruiser macht sich indessen auf, neue Einsatzgebiete zu erobern. Eine niederländische Kommune will die Müllentsorgung mit dem Cargo-Cruiser abwickeln, so der Hersteller Olaf Lange.



# Formschön und funktional

TEXT UND FOTO VON KIRSTEN NIEMANN

**Angela Herb ist Modedesignerin – und sie fährt Rad. Viele Menschen glauben, praktische Garderobe taugt nicht fürs Büro oder wer offizielle Kleidung für den Job trägt, kann nicht Rad fahren. Wir glauben das Gegenteil.**

**Mit dem Rad zur Arbeit 2008**  
Eine Initiative von ADFC und AOK

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

AOK

„Jeder Berliner braucht eigentlich zwei Räder“, sagt Angela Herb, „eines für den Kiez, das man auch mal vorm Kino stehen lassen kann und ein richtig gutes Rad.“ Die Modedesignerin hat sogar drei: Weil sie quasi alle Wege, die sie nicht mit ihrem Hund zu Fuß zurücklegt, mit dem Fahrrad fährt, hat sie sich von ihrem Lebensgefährten, der in einem Fahrradgeschäft arbeitet, ein Lastenfahrrad bauen lassen. Denn selbst die Warenauslieferung in die Boutiquen erfolgt mit dem Drahtesel.

**Selbst die Warenauslieferung in die Boutiquen erfolgt mit dem Drahtesel.**

Auf ein altes Postrad montierte Freund Angelo neben dem hinteren Gepäckträger einen weiteren über dem Vorderrad. Zwei bis zu fünfzehn Kilo schwere Stoffballen waren bislang die schwerste Fracht, die die zierliche Modemacherin durch die Stadt gekarrt hat. „Im Verkehrschaos in der Stadt bist du mit dem Rad viel schneller“, sagt die 41-Jährige. „Außerdem tut es gut, zwischendurch viel Bewegung zu bekommen – auch wenn man sehr viel arbeitet.“ An den Wochenenden fährt sie gerne mal raus – unternimmt lange Spaziergänge mit



Angela Herb.

## i Angela Herb

Die Designerin gewann direkt nach dem Studium ihren ersten Nachwuchsmodepreis. Ein Jahr darauf folgte mit einer Kollegin die Gründung des Modelabels „NIX“. Vor fünf Jahren etablierte sie ihr eigenes Label herb. Sie stellt auf vielen Messen aus: Sie ist beim „pret à porter“ in Paris, auf der ispo in München und Berlin auf der „Bread & Butter“-Schau. Weitere Informationen: [www.a-herb.de](http://www.a-herb.de)

ihrem Hund oder längere Radtouren mit ihrem Partner.

Wer selbst so aktiv auf zwei Rädern unterwegs ist wie Angela Herb, entwirft natürlich auch Mode, die fürs Radfahren gut taugt. „Meine Entwürfe folgen immer einer Funktion“, sagt Herb. Sie trägt eine Jeans, die vom Knöchel bis zur Wade eng geschnitten ist wie eine Röhre, so dass sie nicht in die Kette geraten kann. Ab Kniehöhe bekommt die Hose Spiel: Eingearbeitete Falten und elastisches Material lassen zu, dass die Trägerin und der Träger – denn Männermode entwirft Herb auch – volle Bewegungsfreiheit genießt.

An der Kapuzenjacke „Luzie“ aus ihrer letzten Kollektion erläutert die Designerin das Prinzip: Aus gewalkter Wolle gearbeitet, hält die Jacke warm ohne zu beengen. Der unterlegte Reißverschluss, den man von oben wie von unten aufziehen kann, sorgt dafür, dass kein Wind durchziehen kann. Wegen der extralangen Ärmel sind bei mäßig kalten Temperaturen noch keine Handschuhe nötig. „Wenn der Puls warm gehalten wird, friert man nicht so leicht“, sagt Herb. Der Kragen ist hoch geschnitten, so dass auch kein Schal nötig ist. Die Jacke liegt eng am unteren Rücken an und ist so lang, dass selbst bei nach vorne gebeugter Haltung alles gut verpackt bleibt. Der

**Fast alle Stücke sind aus atmungsaktiven Materialien gearbeitet, so dass der Mensch auch beim schnellen Radeln nicht schweißnass ankommt.**

Clou ist jedoch die Kapuze: Sie ist rechts und links des Gesichtsfelds ein wenig ausgeschnitten, so dass der Radfahrer noch alles sieht, wenn er an Kreuzungen nach rechts oder links schaut.

Fast alle Stücke sind aus atmungsaktiven Materialien gearbeitet, so dass der Mensch auch beim schnellen Radeln nicht schweißnass ankommt. „Meine Mode soll praktisch sein, wie die Funktionskleidung in den Outdoor-Läden – nur eben viel stylicher aussehen“, sagt die sportliche Designerin.

weiter auf Seite 14 ...

## Wer bietet ökologische Riester-Fonds-Renten? mit doppelter Garantie!

### Die Idee:

Geförderte Rentenversicherungen sind gerade für Familien mit Kindern hoch lukrativ – und notwendig, um die Absenkung der gesetzlichen Rente aufzufangen.

Anlage von Beiträgen und Förderung soll nach ökologischen und ethischen Kriterien erfolgen. Langfristig werden sich alternative Energien und nachhaltig wirtschaftende Unternehmen am Markt zunehmend durchsetzen.

Die Anlageentscheidung soll beim Kunden verbleiben: Anlage der Beiträge in einem Pool aus fünf Top-Fonds für nachhaltige bzw. ökologische Aktien oder Einzahlung in einzelne ausgesuchte Ökofonds.

Wechsel der Anlageentscheidung jederzeit möglich – kostenlos bis zu fünfmal jährlich!

### Die Lösung:

#### Fondsbasierte Förderrente

mit **garantiertem Kapitalerhalt** für Beiträge und Förderung und **garantiertem Rentenfaktor** ergibt **garantierte Mindestrente**

**Warum noch warten? Jetzt starten!**  
**Noch volle Förderung für 2008 kassieren!**

Auch als **steuerlich geförderte Basis-Rente** und als **Privatvorsorge** möglich.  
(Aber leider ohne Kapitalgarantie!)  
Auch möglich: Bei uns sind alle Fonds auch **ohne Versicherungsbindung** erhältlich!

Individuelle Beratung und Berechnung eines persönlichen Angebotes bei Anruf!



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

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

## Selbstverständlich mit dem Rad!

TEXT UND FOTOS  
VON KIRSTEN NIEMANN

**Volker Wartmann, 41,**  
**freiberuflicher Reisejournalist**

„Ich fahre jeden Tag von Schöneberg in mein Büro nach Prenzlauer Berg mit dem Fahrrad. Ich bin damit schneller als mit der BVG und muss morgens nicht so viele schlecht gelaunte Menschen sehen. Auf dem Rückweg am Abend rauche ich auf dem Fahrrad gerne meine Feierabendzigarette.“

Ich muss ehrlich sagen: Das Fahrrad ist für mich kein Sport-, sondern ein Fortbewegungsmittel. Wenn ich nach der Arbeit schließlich zum Sport fahre, muss ich mich nicht mehr aufwärmen. In Berlin kann man super Rad fahren. Doch eines fällt mir auf: Vor allem im Prenzlauer Berg liegen immer sehr viele Scherben auf den Radwegen, vor allem nach Party-Weekenden.“

**Jens Lange, 42, Schaltermonteur bei Vattenfall**

„Ich fahre jeden Tag 20 Kilometer mit dem Fahrrad zur Arbeit, ein Auto besitze ich gar nicht. Ich fahre Rad um fit zu bleiben, aber auch, weil es billiger ist als alles andere.“

**Michael McLaughlin, 41,**  
**stellvertretender Fraktionsvorsitzender, CDU Zehlendorf**

„Ich wohne in Zehlendorf, wo auch meine Arbeitsstelle ist, habe es also nicht sehr weit. Ich fahre nahezu täglich mit dem Rad zur Arbeit. Damit es mir nicht gestohlen wird, nehme ich es immer mit nach oben in mein Büro. Auch wenn ich Termine habe, zur Bezirksverordnetenversammlung, wenn ich zu Festen fahre, einen Anzug und Krawatte tragen muss, nutze ich das Fahrrad. Wenn es heißer wird als 30 Grad, fahre ich ein wenig langsamer und versuche nicht, jede Ampel zu nehmen. Die Aktion finde ich gut. Ich habe den Eindruck, dass es in den letzten Jahren ohnehin selbstverständlicher geworden ist, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.“



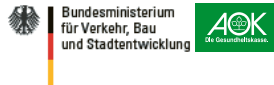
Volker Wartmann.



Jens Lange.



Michael McLaughlin.



## Im Businessoutfit aufs Rad

TEXT UND FOTOS  
VON KIRSTEN NIEMANN

**Almut Spittel, 40, Projektmanagerin bei der Europäischen Verkehrsakademie (EVA)**

„Warum ich mit dem Rad zur Arbeit fahre? Wenn ich morgens das Rad nehme, muss ich mich nicht nach den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel richten und die ganze Zeit auf die Uhr schauen. Außerdem ärgere ich mich nicht über Verspätungen bei Zügen oder Staus auf der Straße. So fängt der Morgen schon einmal gut an.“

Ich habe kein Problem mit Kostüm oder Rock auf dem Rad, auch bei schlechtem Wetter habe ich mit einer straßentauglichen Outdoor-Jacke einen guten Schutz.“

**Ulrich Hinz, 45, Bereichsleitung Studienkompass, Stiftung der Deutschen Wirtschaft (SDW)**

„Ich trage regelmäßig Anzüge bei der Arbeit, vom Radfahren hält mich das nicht ab. Ein Zweiteiler ist luftig, sitzt gut, auch bei Bewegung. Bei schlechtem Wetter hole ich Regen- hose und Regenjacke aus der Tasche. Ich würde mich durchaus als radikalen Radfahrer bezeichnen: Ich finde die vielen Autos in der Stadt schlicht überflüssig. Ja, ich freue mich richtig, wenn ich im Stau an ihnen vorbeiziehen kann, während die Autofahrer missmutig in ihren stinkenden Kisten hocken. Wie schön wäre es, wenn man nicht automatisch, sobald man aus einem Haus tritt, vor einem parkenden Auto stehen würde!“



Almut Spittel.



Ulrich Hinz.

### **i** Einsendeschluss:

Die gemeinsame Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ endete am 1. September. Doch bis zum 20. September haben die Teilnehmer noch Zeit, ihre ausgefüllten Aktionskalender einzusenden: **AOK Berlin, Stichwort „Mit dem Rad zur Arbeit“, 10957 Berlin.** Eine letzte Abgabemöglichkeit gibt es am 20. September, im Anschluss an die Kreisfahrt, am AOK- oder dem ADFC-Stand im Mauergarten an der Wilhelmstr. in Mitte.





Auf den Straßen in Houten. Fotos: Jörg Leben

# Das Rad parkt in der Einfahrt

VON JÖRG LEBEN

Auf einem Radweg mitten in der Stadt. Es ist still, richtig still. Vom Autoverkehr keine Spur. Kein Radweg, wie man ihn aus Berlin kennt. Der Radweg hier sieht eher aus wie eine schmale Straße aus einem Verkehrsgarten mit schmalen Gehwegen zu beiden Seiten. Einige Hundert Meter vom Hauptbahnhof entfernt, ist dieser Radweg eine der zentralen Routen der Stadt. So sind in der Stadt alle Verkehrsachsen dem Radverkehr vorbehalten. Der Kfz-Verkehr, auch der Lieferverkehr, muss den Umweg über die Ringstraße, welche die Stadt um-

schließt, nehmen. Wo es das gibt? In Houten, einer Kleinstadt in den Niederlanden.

In den 70er Jahren wurde die Provinz Utrecht zur Entwicklungsregion bestimmt. Dabei sollten einige Städte, unter anderem Houten und Nieuwegein, quasi neu entstehen. So wuchs die Stadt Houten von 8.500 Einwohnern im Jahre 1979 auf rund 47.000 Einwohner im Jahr 2007 an. Nachdem die Stadt Nieuwegein als „normale“, autozentrierte Stadt konzipiert und gebaut wurde und dies erhebliche Nach-

teile mit sich brachte, wollte die Gemeinde Houten aus diesen Fehlern lernen. Es sollte eine Stadt mit den Merkmalen eines alten Dorfes und einer Zentrierung auf den Fuß- und Radverkehr entstehen. Vier interdisziplinär zusammengestellte Büros erarbeiteten einen Plan für die erste Stadterweiterung. Die Kernidee war ein zentraler neuer Bahnhof – acht Fahrminuten bis Utrecht – in der Mitte des neuen Stadtzentrums, ergänzt durch die Anlage einer Ringstraße um das gesamte Stadtgebiet herum, über die sämtliche Wohngebiete auf Stichstraßen erreicht werden können. 1982 konnte der Bahnhof eröffnet, 1997 die erste Stadterweiterung beendet werden.

Mit Houten wurde eine Stadt gebaut, in der die Verkehrsorganisation umgedreht wurde. Direkte Wege für den Fuß- und Radverkehr, Umwege für den Autoverkehr. Wichtige Ziele wie zum Beispiel Schulen wurden an den zentralen Verkehrsachsen, den Radrouten, errichtet. Die Haupteingänge der Häuser sind auf die Fuß- und Radwege ausgerichtet. Mit dem Auto können nur die Rückseiten der Gebäude erreicht werden. Außerdem wurde das „schnelle“ Autonetz vom Radnetz getrennt. Auf der Ringstraße sind keine Fahrradfahrer erlaubt, eine gemeinsame Fahrbahnutzung gibt es nur auf Erschließungsstraßen. Hier sind nur geringe Geschwindigkeiten erlaubt. Das Überholen von Radfahrern, die in den Niederlanden nebeneinander fahren dürfen, ist kaum möglich und nicht üblich. Da Fahrradstraßen sowie die zentralen Radwege gegenüber dem querenden Verkehr Vorrang haben und auf der Ringstraße auf Ampeln verzichtet wurde, kann das Zentrum und der Bahnhof auf den Fahrradrouten ohne Stopp erreicht werden! Auch beim Belag wird die herausragende Stellung des Radverkehrs deutlich: Glatter, gut befahrbarer und rot eingefärbter Asphalt für die Radwege und Fahrradstraßen, graues Betonsteinpflaster für die Erschließungsstraßen im Mischverkehr. In den Niederlanden selbstverständlich ist die Ausrüstung des

Radfahrer haben Vorfahrt, Autos sind Gäste.

Bahnhofs mit einem Fahrradparkhaus. Insgesamt verfügt der Bahnhof über 4.000 Fahrradstellplätze. In vergleichbaren deutschen Städten freut man sich bereits über 150 Stellplätze.

Die Vorteile der fahrradzentrierten Stadt bestehen vor allem aus der höheren Wohnqualität durch weniger Lärm und Abgase. Zudem glänzt die Stadt mit einer niedrigen Unfallrate: 1,45 Verletzte pro 1.000 Einwohner und Jahr von 2001 bis 2005 - gegenüber 2,87 Verletzten pro 1.000 Einwohner und Jahr in der gesamten Provinz Utrecht. Die bei uns bekanntenverkehrsorganisatorischen Maßnahmen wie Pfortnerampeln, aufgeweitete Fahrradstreifen und zum Teil schwer nachvollziehbare Markierungen sind nicht erforderlich. Es fällt auf, dass eine Gehwegbenutzung durch Radfahrer kaum stattfindet.

Probleme sehen die Niederländer im zum Teil chaotischen Abstellen der Fahrräder und den oft zu geringen Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen. Problematisch ist zudem, dass Mofas und Mopeds auf den Radwegen zugelassen sind. Diese sind nicht nur laut, sie gefährden durch ihre hohe Geschwindigkeit Radfahrer und Fußgänger. Die Stadt versucht dem beizukommen, indem sie an bestimmten Punkten, zum Beispiel vor Schulen oder Kreuzungen, Bodenwellen einbauen ließ, die ein Abbremsen erfordern.

Die Stadt Houten sieht in ihrer städtebaulichen Lösung ein Erfolgsmodell. Bei der zweiten Stadterweiterung wird das bisherige System verfeinert. Wieder gibt es einen neuen Bahnhof. Auch das neue Stadtgebiet wird von einer Ringstraße umschlossen.

Damit ist der Beweis erbracht: Die fahrradgerechte Stadt ist möglich. Und wie sieht es mit der Übertragbarkeit auf Berlin oder andere deutsche Städte aus? Ist ein Systemwechsel durchsetzbar? Hier zögert man zunächst. Schließlich lässt sich eine gewachsene Stadt wie Berlin nicht so einschneidend umbauen. Aber warum sollte man bei Großprojekten wie der geplanten „Randbebauung“ des Flughafens Tempelhof nicht damit anfangen?



# Von vier Rädern auf zwei Beine

VON SYBIL HENNING-WAGENER

**Manchmal muss man das Unmögliche denken. Zum Beispiel eine Welt ohne Autos. Wie sie aussehen könnte? Hermann Knoflacher, Professor am Institut für Verkehrsplanung an der Technischen Universität Wien, hat da Vorschläge.**

Das Auto ist nicht mehr aus der Welt zu schaffen. Es ist alles: Transportmittel, Statussymbol, Fetisch. Es hat eine starke Lobby, nicht nur in der Autoindustrie und im steuerabschöpfenden Staat, sondern in jedem Kind, das mit Autos spielt, jedem Heranwachsenden, der für seinen ersten fahrbaren Untersatz spart, jeder Mutter, die zwischen Kindergarten, Schule und Supermarkt zirkuliert und jedem Berufstätigen mit einem längeren Weg zur Arbeit. Es ist dann auch nicht das Auto an sich, gegen das der österreichische Verkehrskritiker Hermann Knoflacher zu Felde zieht. Was er attackiert, ist die Unvernunft des Autofahrers einerseits, der sich in seiner natürlichen Bewegungsfreiheit beschränken lässt, und die Irrationalität der Stadtplanung andererseits, die nicht den Menschen, sondern den Blechkisten immer mehr städtischen Raum zur Verfügung stellt.

Für Knoflacher ist der Mensch in erster Linie Fußgänger und das Gehen zu Fuß die Bewegungsart, die den menschlichen Bedürfnissen am meisten entgegenkommt. Als Autofahrer, der hinter dem Steuer nur etwa ein Sechstel seiner Körperenergie einsetzt, degeneriert er. Schon kleine Kinder werden durch das Auto in ihrer Bewegungsfreiheit gehindert. Sie werden in enge Sitze auf der Rückbank geschnallt und müssen stundenlang stillhalten. In der Stadt ist ihr Spielraum durch die Straßen eingeschränkt, die sie nicht überqueren dürfen. Auf den Höfen stellen die Bewohner ihre Pkws ab und wehe, ein Ball verursacht eine Beule in einer Karosserie! Sie lernen, dass die Stadt dem Auto gehört. So wird die Spezies Autofahrer

gezüchtet, die mit dem Menschen weniger gemeinsam hat als ein Insekt, denn Insekten bewältigen Mobilität mit ihrer eigenen Körperenergie, Autofahrer hingegen nicht. Sie leihen sich die Energie des Motors. Autofahren ist voll fiktiver Belohnungen: Man fühlt sich übermenschlich stark und schnell. Deswegen sind viele bereit, die Kosten zu akzeptieren. Die Motorisierung kommt die Gesellschaft jedoch teuer zu stehen. „Ein normaler Mensch würde unseren derzeitigen Lebensraum als total verrückt bezeichnen! Wir ziehen uns mehr oder weniger freiwillig in abgedichtete Häuser mit Lärmschutzfenstern zurück, um den Außenraum dem Krach, dem Staub und den Abgasen der Autos zu überlassen“, sagt Knoflacher in einem Interview mit der Wochenzeitung *Die Zeit*.

## Die Motorisierung kommt die Gesellschaft jedoch teuer zu stehen.

Es geht um die Lebensqualität in der Stadt. Die Heilige Kuh der Verkehrsplanung, die Knoflacher schlachtet, ist die so genannte Mobilität. Sie ist als Begriff positiv besetzt, obwohl nur die Auto-Mobilität gemeint ist. Je schneller die Autos durch die Stadt kommen, desto effektiver erscheint die Planung. Doch diese Kernthese sei völlig falsch. „Man nahm an, dass mit zunehmender Motorisierung die Mobilität steigt. Mittlerweile weiß man aber, dass nur die Anzahl der Autofahrten steigt, die Summe der getätigten Wege aber gleich bleibt, weil die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Fußwege gleichzeitig abnehmen.“ Mit anderen Worten: Je mehr Autos es gibt, desto häufiger wird damit gefahren. Optimalisiert der Städtebau primär das Autofahren, bleiben alle anderen Fortbewegungsarten auf der Strecke. Folgendes ist für uns Radfahrer interessant: Es gibt einen Wirkungsmechanismus,



Hermann Knoflacher mit dem „Gehzeug“. Foto: TU Wien

dem zufolge das Angebot an Verkehrsinfrastruktur die zugehörige Nachfrage erzeugt. „Wenn man einen Meter Radweg pro Einwohner anbietet, ist durchschnittlich mit rund 30 Prozent Radverkehrsanteil zu rechnen.“ In der Stadt Delft zum Beispiel, wo etwa drei Meter Radweg pro Einwohner vorhanden sind, werden etwa 50 Prozent der Wege im Zentrum der Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der gleiche Mechanismus gilt für Fußgängerzonen, aber natürlich auch für Straßen. „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“, ist eine der griffigen Formeln, für die Knoflacher eine Vorliebe hat.

Widerspruchslos akzeptiert ist weiter der Anspruch des Autofahrers, in Wohnungsnähe zu parken. Um den gigantischen Raumverbrauch des Autoverkehrs sichtbar zu machen, hat Knoflacher das „Gehzeug“ erfunden. Das ist ein tragbarer Rahmen in Automaßen, mit

dem er und seine Studenten gelegentlich Demonstrationen veranstalten. Parkplätze in der Stadt verbrauchen Raum, der kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Ende Juni 2008 waren in Berlin 1.364.482 Pkws angemeldet. Ein Auto hat einen Platzbedarf von 20 Quadratmetern. Er setzt sich zusammen aus der Park- und der Manövrierfläche. In Berlin sind demzufolge rund 27 Millionen Quadratmeter von Autos in Beschlag genommen.

Es ist unrealistisch, das Auto aus der Stadt verbannen zu wollen. Knoflacher plädiert nur dafür, seine Allgegenwart einzugrenzen. Der Mensch soll „das Messgerät für städtebauliche Qualität“ sein. „Man muss beim Parkplatz und beim Weg dorthin ansetzen. Wenn man den Parkraum richtig organisiert, entstehen autofreie Bereiche mit hoher Lebensqualität. Wer ruhig schlafen will, der muss halt weiter zum Auto gehen. Und wer das Auto vorzieht, der muss eben dort wohnen, wo es laut und stinkig ist.“ Das würde städtebaulich eine Umordnung der Verkehrszonen in Fußgänger- und Autobereiche bedeuten. Und auch der Radfahrer bringt sich ja unter Verwendung seiner eigenen Körperenergie vorwärts. Er schont die Umwelt – nur dass er halt ein bisschen schneller vorankommt als einer, der zu Fuß geht.

## i Literatur:

**Knoflacher, Hermann:** Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, Wien/Köln/Weimar 1996. „Das Auto macht uns total verrückt“ aus: *Die Zeit* 38/2007



# Die Massnahmen des Aktionsprogramms reichen nicht aus

VON SARAH STARK

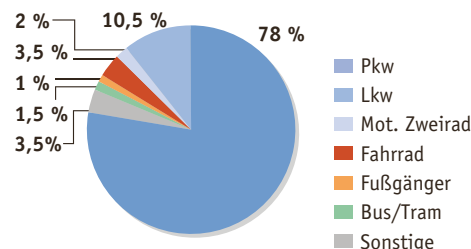
Im Juni 2008 veröffentlichte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den Berliner Verkehrssicherheitsbericht. Die Analyse der Unfallsituationen soll helfen, die richtigen Maßnahmen zu finden, die Unfallzahlen bis 2010 um 30 Prozent zu senken. Das ist das Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms. Der aktuelle Bericht kommt zu einem ernüchternden Ergebnis: Die Verunglücktenzahlen konnten seit 2004 nicht gesenkt werden. Im Fall des Radverkehrs verschlechterte sich die Situation sogar.

Im Jahr 2007 gab es mehr Unfälle im Strassenverkehr. Sie nahmen von 2006 auf 2007 um 3,6 Prozent zu, von 120.559 auf 124.919. Auch gab es mehr Menschen, die im Verkehr verunglückten. Nur der Anteil der Verkehrstoten nahm erfreulicherweise weiter ab. 56 Menschen verunglückten vergangenes Jahr tödlich. Das ist der niedrigste Stand seit 1998. Wie verhält es sich nun mit den Radfahrern?

**Die Wahrscheinlichkeit, in Berlin mit dem Rad in einen Unfall verwickelt zu werden, ist wesentlich geringer als mit dem Auto.**

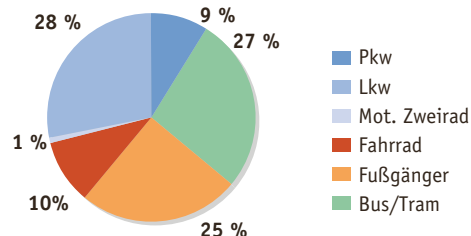
Die Wahrscheinlichkeit, in Berlin mit dem Rad in einen Unfall verwickelt zu werden, ist wesentlich geringer als mit dem Auto. Das wird deutlich, wenn man die Unfallbeteiligung der verschiedenen Verkehrsmittel mit ihrem Anteil am Gesamtverkehr in Beziehung setzt. Im Jahr 1998 wurden in Berlin die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt (38 Prozent). Mit dem Fahrrad wurden zehn Prozent der Wege zurück-

1. Anteile der Verkehrsunfallbeteiligten im Bezug zum Modal-Split



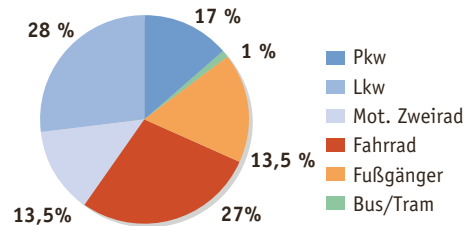
Mittelwert 2005-2007, Datenquelle: Polizeiliche Verkehrsofferbilanzen 2005, 2006, 2007

2. Anteile der Verkehrsunfallbeteiligten nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung



Mittelwert 2005-2007

3. Anteile der Verkehrsteilnehmergruppen am Anteil der Verunglückten



Mittelwert 2005-2007

Quelle: Verkehrssicherheitsbericht 2008

gelegt. Im Drei-Jahres-Mittel von 2005 bis 2007 waren Autofahrer aber an 78 Prozent aller Unfälle beteiligt und stellten damit die mit Abstand größte Gruppe der Unfallbeteiligten dar.

Allerdings ist bei den Zahlen der Unfallbeteiligung zu beachten, dass die Unfallfolgen vorwiegend Sachschäden sind. Bei den Unfällen mit Personenschaden ergibt sich ein anderes Bild. Vergleicht man den Anteil der verunglückten Verkehrsteilnehmer einer Gruppe mit ihrem Anteil am Gesamtverkehr, wird deutlich, dass der Anteil der verunglückten Radfahrer wesentlich höher ist als ihr Radverkehrsanteil und ihr Anteil an Unfällen. Radfahrer sind an 3,5 Prozent der Unfällen beteiligt. Ihr Anteil an Verletzten und Getöteten beträgt jedoch 27 Prozent.

Während die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten 2007 im Vergleich zu 2006 insgesamt sank, stieg die Zahl der getöteten Radfahrer von neun im Jahr 2006 auf 14 im Jahr 2007. Aktuelle Zählungen belegen zwar, dass der Radverkehrsanteil zugenommen hat, sie sagen aber nichts über den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr aus. Deshalb kann

**Radfahrer sind an 3,5 Prozent der Unfällen beteiligt.**

nichts darüber ausgesagt werden, ob es eine Verbindung zwischen Radverkehrszunahme und Zunahme der getöteten Radfahrer gibt. Es könnte durchaus sein, dass der Radverkehrsanteil stärker gestiegen ist als die Unfallzahlen. Eines steht jedoch fest: Es sind zu viele Verunglückte.

Um die Unfallsituation zu verbessern, wird im Verkehrssicherheitsbericht vorgeschlagen, die Arbeit der Unfallkommission und das Radfahrstreifenprogramm fortzusetzen. Die Unfallkommission beschäftigte sich seit ihrer Gründung im Jahr 2005 mit 77 Unfalldienststellen und setzte bislang 40 Maßnahmen zur Verbesserung der Unfallsituation ganz oder teilweise um. Doch in diesem Tempo werden weitere 17 Jahre vergehen, um 500 Unfalldienststellen zu behandeln.

In den vergangenen drei Jahren wurden im Rahmen des Radfahrstreifenprogramms 40 Kilometer neue Radverkehrsanlagen gebaut. Ins-

gesamt sind in Berlin etwa 800 Kilometer mit Radwegen, Radfahrstreifen oder freigegebenen Sonderfahrspuren für Radfahrer ausgestattet. Das ist ein guter Anfang. Jede Markierung ist ein Gewinn für die Verkehrssicherheit. Sie trägt zu einer besseren Wahrnehmung des Radverkehrs bei und senkt die Geschwindigkeiten, ohne dass es zu Kapazitätseinbußen beim Kfz-Verkehr führt. Bedenkt man aber, dass es in Berlin durchschnittlich drei Jahre dauert, um einen geplanten Radfahrstreifen auf die Fahrbahn zu bringen, ist das noch lange nicht genug. Bei einem Netz von rund 1.500 Kilometer Hauptverkehrsstraßen und weiteren 3.800 Kilometer Tempo-30-Straßen in Berlin bleibt noch viel zu tun.

In Anbetracht der ernüchternden Unfallergebnisse der letzten Jahre sollte mutiger gedacht werden. Die angefangenen Maßnahmen genügen offensichtlich nicht, um eine nachhaltige Reduzierung der Unfallzahlen herbeizuführen. Warum werden die Geschwindigkeiten an Unfalldienststellen beispielsweise nicht konsequent reduziert? Das wäre eine preiswerte, schnell umsetzbare und gut zu kontrollierende Maßnahme.

Der Verkehrssicherheitsbericht hat gezeigt, dass es noch viel zu tun gibt. Die Maßnahmen des Aktionsprogramms dürfen nicht nur fortgeschrieben, sondern müssen intensiviert werden. Es gilt, sich auf die Risikogruppen zu konzentrieren. Die Radfahrer gehören leider immer noch dazu.

## Begriffserklärungen:

**Verunglückte:** Summe der bei Verkehrsunfällen Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten.

**Modal-Split:** Die Aufteilung der täglichen Wege auf die Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (ÖV), und motorisierter Individualverkehr (MIV).

Der vollständige Bericht im Internet:  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/verkehrssicherheit/bericht/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/verkehrssicherheit/bericht/)

# Radfahrer kreuzen

VON ARVID KRENZ

Im Jahr 2007 gab es in Berlin 6.894 Fahrradunfälle. Bei den Unfällen wurden 4.199 Personen leicht verletzt, 525 Personen schwer verletzt und 14 Personen getötet. Nun nahmen Studenten der Technischen Universität kritische Unfallschwerpunkte unter die Lupe.

## Was tut Berlin für die Verkehrssicherheit?

Die Unfallkommission hat sich das Ziel gesetzt, den Berliner Straßenverkehr sicherer zu gestalten. 2005 eingesetzt, analysierte die Kommission in den letzten Jahren die Berliner Unfälle und erarbeitete Maßnahmen zur Verbesserung der Unfallsituation. In der Stadt gibt es etwa 500 so genannte Unfallhäufungsstellen, die regelmäßig in der Statistik auftauchen. An diesen Kreuzungen oder Streckenabschnitten gab es innerhalb von drei Jahren mehr als drei schwere Unfälle. Die Kommission hat 77 Unfallhäufungsstellen untersucht und 40 Maßnahmen beschlossen, die zum Teil bereits umgesetzt wurden. Über Arbeitsmangel konnte sich die Kommission jedenfalls nicht beklagen. In einem Artikel in der Berliner Zeitung vom 15. August 2007 heißt es: „... das rührige Gremium ist überfordert.“ Der ADAC

## Übersicht der Verunglückten an den untersuchten Kreuzungen

	Bundesallee/ Hohenzollernd./ Nachodstr.	Blücherstr./ Zossener Str.	K.-Liebknecht-Str./ Spandauer Str.	Karl-Marx-Allee/ Koppenstr.
Unfälle insgesamt	21	24	22	25
davon: 2006	7	5	7	12
2005	8	9	10	10
2004	6	10	5	3
Schwerverletzte	2	1	3	1
Leichtverletzte	15	16	13	15

Quelle: Unfallstatistik der Polizei 2004–2006

verlangt in dem Artikel, aufgrund der Größe Berlins für jeden Bezirk eine Unfallkommission einzurichten. In anderen Großstädten sind Kommissionen für deutlich kleinere Gebiete zuständig.

## Studienprojekt nimmt Fahrradunfälle ins Visier

In diesem Jahr erhielt die Kommission Unterstützung von Studierenden der Technischen Universität Berlin, die sich ein Jahr lang intensiv mit Berliner Fahrradunfällen beschäftigten. Ähnlich wie die Unfallkommission haben die Studierenden Unfallhäufungsstellen ermittelt, im Mittelpunkt standen aber ausschließlich Fahrradunfälle. Mit vier Kreuzungen haben sich die Studierenden näher auseinandergesetzt:

- Bundesallee/Hohenzollerndamm/  
Nachodstraße (Charlottenburg-Wilmersdorf)
- Blücherstraße/Zossener Straße  
(Friedrichshain-Kreuzberg)
- Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer  
Straße (Mitte)
- Karl-Marx-Allee/Koppenstraße (Mitte)

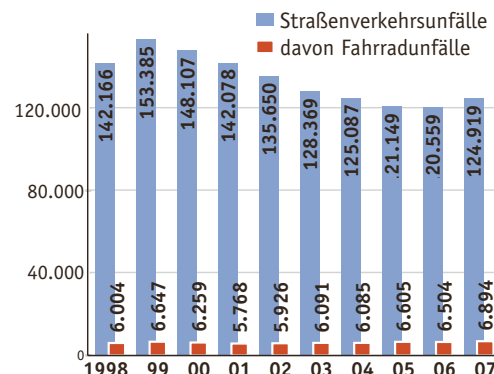
Diese Kreuzungen sind durch viele Unfälle in den Jahren 2004 bis 2006 aufgefallen. Die Studierenden analysierten die Unfälle der Kreuzungen genau und erstellten erste Entwürfe für neue Markierungen, bauliche Umgestaltungen oder Änderungen der Ampelschaltung. In einem Workshop stellten sie ihre Zwischenergebnisse Experten vor und diskutierten rege mit ihnen. Eingeladen waren die Polizei, die Mitglieder der Unfallkommission, die Senatsverwaltung, die Bezirke und der



Die Kreuzung Bundesallee/Nachodstraße.

Foto: Arvid Krenz

## Verkehrsunfälle in Berlin



Quelle: Verkehrssicherheitsbericht 2008

ADFC. Bereits im Vorfeld wurde die Projektgruppe bei ihrer Arbeit von den Experten unterstützt.

Bei Berliner Fahrradunfällen stehen zwei Unfallursachen im Vordergrund. Wird der Unfall von einem Pkw verursacht, sind „Fehler beim Abbiegen“ am häufigsten. Ebenso häufig ist die Ursache „Benutzung der falschen Fahrbahn“ bei den von Radfahrern verursachten Unfällen. Damit ist in der Mehrheit der Fälle das Radfahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung gemeint. Auch an allen vier Kreuzungen war die Mehrzahl der Unfälle vom Typ „Abbiege-Unfall“ oder „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“. An der Kreuzung Bundesallee/Hohenzollerndamm ist das zweispurige Abbiegen der Pkws aus der nördlichen Bundesallee auf den Hohenzollerndamm besonders problematisch. Hier kommt es immer wieder zu Konflikten und zu Unfällen mit geradeaus fahrenden Radfahrern. Als Lösung wurde eine separate Grünphase für die Pkws vorgeschlagen. An den anderen Kreuzungen könnte dieser Konflikt oftmals durch das Anlegen eines Radfahrstreifens zwischen den geradeaus fahrenden und den rechts abbiegenden Pkws entschärft werden.

## Unfallkommission greift Ergebnisse des Studienprojekts auf

Im Juli wurde das Projekt abgeschlossen; ab September 2008 wird der Abschlussbericht in der Bibliothek des Verkehrswesenseminars der TU Berlin zur Verfügung stehen. Bei der Vorstellung der Ergebnisse kündigte Christian Larsen von der Verkehrslenkung Berlin an, dass die vier Kreuzungen im nächsten Jahr in der Unfallkommission behandelt werden. Die Ergebnisse der Studierenden werden dabei sicher berücksichtigt, so Larsen.

## i Links:

Unfallstatistiken der Polizei:  
<http://www.berlin.de/polizei/verkehr/statistik.html>  
 Verkehrswesenseminar der TU Berlin:  
<http://www.vwsem.tu-berlin.de>



# Sonderplan für Pankow

VON MICHAEL ABRAHAM

Die Entscheidung für das Fahrrad als das Verkehrsmittel der Wahl hängt nicht nur davon ab, wie viele Fahrradwege es gibt, sondern ob die Wege direkt vor der Haustür radfahrerfreundlich sind und auch, ob man das Rad am Ziel sicher abstellen kann. Das Forschungsprojekt SpiCycles hat sich zwei Jahre lang mit der Förderung des Radverkehrs im Kiez beschäftigt. Ein Ergebnis der Zusammenarbeit sind zwei Leitfäden für Planer. Berlin-Pankow als Modellbezirk des Projekts hat seine Radverkehrsplanung aktualisiert.

Jens-Holger Kirchner, Bündnisgrüner Verkehrsstadtrat in Pankow, stellte die aktuellen Planungen für die Errichtung von zeitgemäßen Fahrrad-Abstellmöglichkeiten zur Verbesserung des Mobilitätskomforts und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an einigen Beispielen auf einer Presstour mit dem Fahrrad im Stadtteil Prenzlauer Berg vor:

## Neue Fahrrad-Stellplätze

Dem akuten Fahrrad-Stellplatzmangel am S-Bahnhof Schönhauser Allee und den Schönhauser Allee Arcaden wird mit der Einrichtung von zahlreichen neuen Abstellplätzen begegnet. Aufgrund der hohen Fußgängerfrequenz



Jens-Holger Kirchner und Stefanie Remlinger luden ein zur Radtour.

ist die Errichtung weiterer Stellplätze auf dem Gehweg nicht möglich. Wo jetzt noch einzelne Autos in der Dänen- und Greifenhagener Straße parken, sollen zukünftig etliche Räder sicher angeschlossen werden können. Außerdem werden Abstellbügel unter dem U-Bahn-Viadukt und auf dem Gehweg der Greifenhagener Straße (südlich der Fußgängerbrücke), sowie eine mobile Abstellanlage im Luftgeschoss der Arkaden errichtet. Die Maßnahmen werden von der S-Bahn, dem Tiefbauamt und dem Centermanagement finanziert. Die momentane Fahrradwegführung an den Straßenbahnhaltestellen der Schönhauser Allee führt zu häufigen Konflikten zwischen Fußgängern, Ladenbetreibern und Fahrradfahrern. Zur Konfliktvermeidung verhandelt der Bezirk mit der Verkehrslenkung Berlin über die Verlegung der Fahrradwege auf die Fahrbahn.

## Kreuzungsumbauten für mehr Übersichtlichkeit

Der Umbau im Kreuzungsbereich Schönhauser Allee/Danziger Straße/Eberswalder Straße/Pappelallee/Kastanienallee hat bereits begonnen. Hier werden völlig neue Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer entstehen. Sie ermöglichen eine direkte und sichere Überquerung der Kreuzung für Fahrradfahrer. Der Bau einer Verkehrsinsel sowie eine queerungsfreundlichere Ampelschaltung sind Teil der Maßnahmen.

Auch die Einmündungen der Knaack- und der Lychener Straße in die Danziger Straße werden umgestaltet. Es entstehen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer über die Danziger Straße. Das Linksabbiegen in die Danziger Straße soll ermöglicht und die Einbahnstraßenregelung in der Sredzkistraße und Knaackstraße für Radfahrer aufgehoben werden.

## Straßenumbau: Das Problem liegt im Detail

Momentan diskutieren der Bezirk und eine Bürgerinitiative noch über die Art der Umge-



Die Kreuzung Schönhauser Allee/Eberswalder Straße. Fotos: Michaela Müller

staltung der Kastanienallee. Der Auslöser für die Planungen sind die vielen Fahrradunfälle in den Schienen, die auch durch die zwischen den Schienen aufgebrachten Fahrrad-Piktogramme nicht ausreichend reduziert wurden.

Geplant ist die Schaffung eines Angebotsstreifens auf der Fahrbahn. Platz dafür soll durch die Anlage von Parktaschen für Pkw unter Einbeziehung des Gehwegunterstreifens (der Teil des Bürgersteigs zwischen Bordsteinkante und Fußgängerweg) entstehen. Die Bürgerinitiative kritisiert unter anderem den Wegfall von rund 40 Prozent der Pkw-Parkplätze.

Die Choriner Straße wird in Abstimmung mit dem Bezirk Mitte zwischen Torstraße und Schönhauser Allee als dritte Fahrradstraße in Berlin ausgewiesen. Hier dürfen Radfahrer bald nebeneinander fahren und nur noch Anlieger das Auto benutzen.

Die Planungen für den Radverkehr im Prenzlauer Berg zeigen nicht nur ein starkes Engagement des Bezirks für die Bedürfnisse und die Sicherheit der Fahrradfahrer. Sie zeigen auch, dass die Aktivitäten des EU-Projekts

SpiCycles einen Kommunikationsprozess in Berlin in Gang gesetzt haben, der das Bewusstsein für effektive und auf die Bedürfnisse von Radfahrern abgestimmte Maßnahmen geschärft hat. Hoffentlich folgen diesem Beispiel viele weitere Bezirke und setzen Maßnahmen für mehr Sicherheit und Komfort für den Radverkehr um. Sie erhöhen damit die Lebensqualität in der Stadt für alle. Die Planungshilfen wurden mit den Leitfäden „Fahrradparken in Berlin“ und „Nahbereichskonzepte für den Radverkehr – Arbeitshilfe für die Planung“ geschaffen.

## Links:

[www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/spicycles/dokumente/ws4/ArbeitshilfeNahbereichskonzeptGesamt.pdf](http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/spicycles/dokumente/ws4/ArbeitshilfeNahbereichskonzeptGesamt.pdf)

[www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/spicycles/dokumente/LeitfadenFahrradparken.pdf](http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/spicycles/dokumente/LeitfadenFahrradparken.pdf)



Neue Fahrradwege am Ernst-Reuter-Platz.

Foto: Sarah Stark

## Im Westen nichts Neues?

**Doch – eine Menge! Der Radweg auf der Straße des 17. Juni zwischen Ernst-Reuter-Platz und der Brücke am S-Bahnhof Tiergarten wurde grundsaniert. Die Erneuerung fand im Rahmen einer allgemeinen Straßensanierung statt. Die Kosten der zweijährigen Sanierung belaufen sich auf etwa 3,5 Millionen Euro. Die Baumaßnahme wird Mitte September abgeschlossen sein.**

### i ADFC-Stadtteilgruppe City-West

Die Stadtteilgruppe City-West existiert seit 1985. Einige Mitgründer sind noch heute dabei. Das Kernarbeitsgebiet ist der heutige Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf mit mehr als 310.000 Einwohnern, gelegentlich ergänzt um Punkte in der nahen Umgebung wie Spandau oder Mitte.

**Treffen** an jedem ersten und dritten Montag im Monat ab 20 Uhr im „Kabale“, Schillerstraße 34.

Die Arbeit der Stadtteilgruppe City-West ist mitunter komplex. Seit September 2004 gibt es die Zuständigkeitsteilung zwischen der „Verkehrslenkung Berlin“ (VLB) bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Straßenverkehrsbehörden der Bezirke. Die VLB kümmert sich um die Hauptverkehrsstraßen, der Bezirk um die übrigen Straßen sowie den „ruhenden Verkehr“. Die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde regelt den Straßenverkehr durch Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen. Auch die Freigabe von zum Fahrradfahren geeigneten Wegen in öffentlichen Grünanlagen obliegt dem Bezirk. Dadurch hat die Stadtteilgruppe sehr oft Kontakt mit dem Bezirksamt (Stadträte, Fachämter) oder der Bezirksverordnetenversammlung (Fraktionen, Ausschüsse), die das Bezirksamt zu bestimmten Maßnahmen aufordern kann. Die Ideen des ADFC kommen bei den Fraktionen in Charlottenburg-Wilmersdorf an, jedoch unterschiedlich schnell. Inzwischen kennen sich die handelnden Personen auf beiden Seiten.

Für die Verwaltung früher undenkbare Radverkehrslösungen wie die Öffnung von Einbahnstraßen oder das Markieren von Flächen auf der Fahrbahn fanden Eingang in die Praxis. Dennoch bleiben die Entscheidungswege miteinander lang und zwischen Politik und Verwaltung verschlungen.

Die Stadtteilgruppe verfügt über eine „Grundausstattung“ an sachkundigen und erfahrenen Mitgliedern, begrüßt aber gern Neuzugänge mit Ideen, Engagement und einer gewissen Arbeitsbereitschaft.

Beispiele für aktuelle Themen: zusätzliche Fahrradabstellplätze, bezirklicher „FahrRat“, neue Fahrradstreifen (Angebotsstreifen), Öffnung weiterer Einbahnstraßen, Fahrradstraßennetz, Klimaschutzmaßnahmen des Bezirks. Außerdem besteht hier und da Bedarf an personeller Präsenz bei Veranstaltungen oder in der Öffentlichkeitsarbeit.

Bisweilen gibt es Anlässe, innerhalb der Stadtteilgruppe Grundsätzliches zu diskutieren, etwa die Frage, ob der ADFC eine Kampagne zur Durchsetzung verkehrsregelkonformen Verhaltens bei seiner Klientel durchführen sollte.

H.K.

## Parken und shoppen

VON AIMO RAASCH

**Fahrradparken beim Einkaufen macht selten Spaß: Ob Baumarkt oder Discounter – meist wird den Kunden die Abstellanlage vom Typ „wackliger Speichenbieger“ angeboten. Doch bei einigen Investoren und Betreibern scheint sich etwas zu tun. Einkaufszentren, Supermärkte oder Fachmärkte für Elektronik machen sich – wenn auch zaghaft – an das Aufbauen von bedarfsgerechten Abstellanlagen.**

Vorreiter Lidl hatte tatsächlich schon vor einigen Jahren in der Bergstraße in Steglitz Bügel montiert. Das war's dann aber. Derweil ist Konkurrent Aldi mit einer eigenen Version erfinderisch. Wer's nicht glaubt – einfach mal hinpilgern: Ausprobieren kann man die etwas gewöhnungsbedürftigen, platzsparenden Schmalbügel in der Hoepfnerstraße in Tempelhof.

Die Kette Plus fand für ihren neuen Markt in der Sonnenallee in Neukölln nur ein Grundstück ohne großen Parkplatz und beantragte daher, Bügel auf dem Unterstreifen des Gehwegs aufzustellen, was das Tiefbauamt auch bewilligte.

Das Kuriose dabei: Der ungewohnte Service für den radfahrenden Kunden geschieht auch noch rein freiwillig. Zwar sind seit Jahren ausreichende Mengen, Anlehn- und Anschlussmöglichkeit vorgeschrieben. Nur zierte sich

### i Wichtig

Die Pflicht, Bügel aufzustellen, gilt für Neubauten oder Umnutzungen der letzten Jahre, nicht aber für seit langem ansässige Märkte. Machen Sie sich vorher schlau – am einfachsten auf der Homepage des ADFC: [www.adfc-berlin.de/home/service/abstellanlagen](http://www.adfc-berlin.de/home/service/abstellanlagen)



Abstellanlage in der Alfred-Kowalke-Straße.

Foto: Aimo Raasch

bislang die Verwaltung in den Bezirken, dies auch einzufordern.

Mit ihren neu gebauten Filialen haben die bislang unbelehrbar scheinenden Ketten immerhin gezeigt: Wir können auch anders! Die

### Abstellanlagen statt „Speichenbieger“.

Beispiele sind aber noch Ausnahmen. In der nächsten Zeit muss das seit langem geltende Recht auch verbreitete Praxis werden.

Dabei können Sie helfen. Ist der Markt in Ihrem Wohnviertel erst vor ein paar Jahren gebaut worden? Ist er zwar alt, aber Sie finden dennoch, dass er mal ein paar vernünftige Bügel gebrauchen könnte? Sprechen Sie den Filialeiter an und schreiben Sie an die regionale Niederlassung der Handelskette.

Handelt es sich dabei um einen Discounter oder Laden mit „Speichenbiegern“, der erst vor ein paar Jahren gebaut worden ist, können Sie auch das Bauaufsichtsamt Ihres Bezirkes bitten, die Nachbesserung zu fordern – und schreiben Sie dazu am besten einen Brief.



# Riesenräder und Rosenlenker

VON ANJA L. MÜLLER

**Zum 11. Mal trafen sich vom 15. – 17. August 2008 Freunde historischer Fahrräder auf der Velocipediade. Diesjähriger Austragungsort war die Villa Schützenhof in Berlin-Spandau, wo sich rund 200 Sammler und Liebhaber der alten Räder einfanden.**

Männer in Knickerbockerhosen auf Hochrädern, Frauen in glockig schwingenden Röcken auf Kardanrädern, im Hintergrund Alt-Berliner Melodien: Auf der 11. Velocipediade beschworen Teilnehmer aus ganz Europa die guten alten Fahrrad-Zeiten. Viele Zweirad-Raritäten und -Exoten gibt es alljährlich zu bestaunen beim Treffen des Vereins „Historische Fahrräder e. V.“, das immer an einem anderen Ort in Deutschland ausgetragen wird. Diesmal veranstaltete der Berliner Ortsverein in der Villa Schützenhof in Spandau das Treffen.

Die Liebhaber historischer Fahrräder konnten auf einer Auktion weitere Schmuckstücke für ihre Sammlungen ersteigern und auf dem Teilmärkte allerhand antikes Zubehör wie Sattel, Luftpumpen, Klingeln, Schlösser, Radlager, Ketten, Lampen und Fahrradmarken ergattern. Herzstück der Veranstaltung aber ist die Ausfahrt auf historischen Fahrrädern in historischen Kostümen. Ein Tross aus etwa 180 Fahrern radelte am Samstag, den 16. August, von Spandau nach Mitte. Die 37 Kilometer hin und zurück wurden von der Polizei eskortiert und von einem erstaunten Publikum beklatscht. Vereinsmitglied Hardy Muck, vom Bodensee angereist, erfreute diese Aufmerksamkeit: „So ein Aufwand ist schon außergewöhnlich.“ Er selbst präsentierte ein Schweizer Militärfahrrad aus dem Jahr 1944. Ein robustes Modell, dem man seine Bergtauglichkeit sofort ansieht.

Insbesondere bei den Hochrädern aber stellt sich die Frage: Wie kommt man rauf, wie kommt man runter? Sven Dewitz vom Berliner Verein erklärte bei der Demonstration am Sonntag Technik und Historie der Räder. Hochräder, wie das der Marke Columbia aus dem

Jahr 1885, waren stets maßgeschneidert – so lang wie die Beine, so hoch die Räder. Die Anfertigung der vollgummibereiften Riesenräder kostete den Jahreslohn eines Arbeiters, weshalb der Fahrspaß nur elitären Zirkeln vorbehalten war.

Bei einem Hochrad hievt sich der Fahrer von hinten über einen kleinen Aufstieg auf den in etwa 1,50 Meter Höhe befindlichen Sattel. Das große Vorderrad sollte für eine höhere Geschwindigkeit sorgen und so ist der Wirkungsgrad zwar nach wie vor verblüffend, die Gefährlichkeit aber auch abschreckend. Angesichts der profillosen, schmalen Reifen hat die Bremse wohl eher eine Trost- denn Sicherheitsfunktion. Schwere Kopfstürze und gar Genickbrüche waren damals keine Seltenheit und so war der Siegeszug des Niederrads nur eine Frage der Zeit. Ebenso wie der Aufschwung der Frauen aufs Rad. Da das Aufschwingen auf Hochräder für die berockten Damen aber als unschicklich galt, setzte man sie zunächst auf Dreiräder.

Matthias Schmid aus Landshut, Deutscher Meister und Weltmeister im Damen-Dreistar-Rennen von 2005, präsentierte ein Dreirad der englischen Marke „Johnson“ aus dem Jahr 1906 und lud das Publikum zu einer Probefahrt



Opel-Rad von 1906. Fotos: Anja L. Müller

ein. Und tatsächlich: Elegant lässt sich das Gefährt besteigen und elegant lässt es sich navigieren. Der umtriebige Sammler Schmid besitzt rund 60 historische fahrtüchtige Räder, darunter Hochräder und Fahrradrikschas. Seine Frau Sylvia zeigte ein „Opel“-Rad von 1906 mit Kardantrieb und Kerzenlampe. Den Lenker hat sie liebevoll mit frischem Buchs und Rosen ge-

schmückt – ihr Markenzeichen. Das kettenlose Rad verfügt über original Holzschutzbleche, Herzblattledersattel, Filzpedalen und Stempelbremse. Nicht nur die Optik, auch die Probefahrt auf dem über 100-jährigen Bicycle überzeugt: erstaunlich leichtgängig und sehr solide. Solch ein Fuhrpark an antiken Rädern ist kein Hobby für Sparfüchse. „Ein gut erhaltenes historisches Rad hat mitunter den Wert eines neuen Kleinwagens“, erzählte das Ehepaar Schmid.

Dass die Fahrrad-Ausstattung auch ein Spiegelbild der geschichtlichen Situation sein kann, zeigte das „geschreinerte Rad“. Mit seinen Holzspeichen und dem rostigen Rahmen sieht es eher aus wie ein Fahrrad aus der Zeit vor der Erfindung des Rads. Das Modell aber stammt aus dem Ersten Weltkrieg, und um trotz der Gummiknappheit mobil bleiben zu können, ertrug man die unkomfortablen Holzräder.

Auffälligstes Feature eines historischen Rades aber bleibt die Beleuchtung: eine kloßige Apparatur, in der anfangs noch Kerzen oder Gas entzündet wurden. Bereits ab 1937 war es sogar Vorschrift an den nunmehr dynamobetriebenen Lampen zwischen Abblend- und Fernlicht umschalten zu können.

## i Fahrrad-Museen

Wer nicht bis zur nächsten Velocipediade, die vom 21.–23. August 2009 in Varel stattfinden wird, warten möchte, kann in Ulrich Feicks „Museums-Laden“ in Spandau historische Stahlrösser bewundern und sich in allen Belangen rund ums historische Rad beraten lassen. Näheres unter:

[www.historische-fahrraeder-berlin.de](http://www.historische-fahrraeder-berlin.de)

Außerdem gibt es in Werder ein weiteres Fahrradmuseum:

Zweiradmuseum Havel-Auen-Werder  
Mielestraße 2, 14542 Werder/Havel  
Mi - So 10-17 Uhr

Info: [www.oldtimermuseum-werder.de](http://www.oldtimermuseum-werder.de)





Foto:  
Michaela  
Müller

## Fahrradstraße eröffnet

Die Linienstraße im Bezirk Mitte ist seit Juli 2008 die längste Fahrradstraße Berlins. Nach dreijährigem Ausbau wurde die 1,5 Kilometer lange Fahrradstraße eröffnet. Radfahrer haben jetzt Vorfahrt: Nebeneinander fahren ist grundsätzlich erlaubt; andere Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit (25-30 km/h) fahren. Die Kosten für die Grundsanierung der Linienstraße belaufen sich auf rund 3,5 Millionen Euro, so die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Der Umbau ist Teil eines Verkehrskonzepts für die Spandauer Vorstadt mit einem Netz aus Tempo 30- und Tempo-10-Zonen. Die Straßenverkehrsordnung ermöglicht seit 1997 die Ausweisung von Fahrradstraßen. Als nächstes ist die Kreuzberger Bergmannstraße an der Reihe. Für einen Teil der Straße ist der Ausbau als Fahrradstraße bereits angeordnet. Auch auf der Max-Beer-Straße und der Choriner Straße sollen Fahrradfahrer bald Vorfahrt haben.

## Kostenlose Fahrradmitnahme im Intercity

Von 15. September bis 15. November 2008 können auf zwei IC-Strecken der Deutschen Bahn Fahrräder kostenlos mitgenommen werden. Die Fahrradkarten müssen vorab gegen die Vorlage des Fahrscheins reserviert werden. Das Angebot gilt für die Strecke Nürnberg – Karlsruhe und Düsseldorf – Dortmund – Erfurt – Berlin bis zum Ostseebad Binz. Der Vorschlag geht auf eine Initiative des ADFC-Fachausschuß Fahrrad und Öffentlicher Verkehr zurück.  
[www.bahn.de/p/view/mobilitaet/fahrrad/bike/radlerherbst.shtml](http://www.bahn.de/p/view/mobilitaet/fahrrad/bike/radlerherbst.shtml)

## 29,1 Millionen Euro für den Radverkehr in Bristol

Bristol wurde zu Englands erster Fahrradstadt gekürt. Der Preis ist hoch dotiert. 23 Millionen Pfund (rund 29,1 Millionen Euro) stellt die verantwortliche Staatssekretärin für den Ausbau des Radverkehrs in den kommenden drei Jahren zur Verfügung. Mit dem Geld wird das Radroutennetz von den Außenbezirken in die Innenstadt ausgebaut, verschließbare Abstellanlagen für Pendler errichtet und ein öffentliches Verleihsystem eingerichtet. Bei der Organisation Sustrans, die für die Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans in England zuständig ist, freut man sich über die Auszeichnung. Denn Sustrans ist in Bristol angesiedelt: „Das ist eine Gelegenheit, die Stadt attraktiver zu gestalten und das Radverkehrsnetz optimal auszubauen“, sagte der Geschäftsführer Malcolm Sheperd.

## Verleihsystem in Montréal

Die öffentlichen Verleihsysteme verbreiten sich immer mehr. Nach dem Vorbild der französischen Hauptstadt Paris hat auch die kanadische Stadt Montréal Räder im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Der Industriedesigner Michel Dallaire ist verantwortlich für das Design der Räder mit einem Aluminiumrahmen. Verliehen werden die Fahrräder ähnlich dem Pariser Modell an fest installierten Bezahlstationen in der Stadt. Der Clou daran: Das System versorgt sich selbst mit Energie: Es wird mit Solarzellen betrieben.  
[www.publicbikesystem.com](http://www.publicbikesystem.com)



Foto: PBS



Foto: Johannes Beleites

## Rückkehr von Jens Hübner

Nach rund 25.000 Kilometern um die Welt ist Jens Hübner zurückgekehrt. Der 43-Jährige Weltreisradler hat sich einen Traum erfüllt. Er war fast zwei Jahre auf fünf Kontinenten mit seinem Mountainbike unterwegs. Zur Finanzierung seiner Reise verkaufte der Industriedesi-

gnier Aquarelle und arbeitete als Kunstlehrer in Ost-Timor. Er wurde bei seiner Rückkehr nach Deutschland gleich zweimal begrüßt: einmal am Brandenburger Tor, dann auf dem Marktplatz seiner Heimatstadt Wittenburg.  
[www.jenshuebner.de](http://www.jenshuebner.de)



## Soviel Auto wie ich will

Jetzt in Kreuzberg und Schöneberg.  
Telefon 91 20 67 91  
[www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de)

cambio  
CarSharing



# Tour de Farce

VON ULI HANNEMANN

**Halbfrisch aus der schaurigen Erinnerung:  
Ein Ferientagebuch**

## 12. August 1983

Die letzte Zugetappe, bevor es endgültig aufs Fahrrad geht, führt uns vom Pariser Gare de Chouchou nach Noisette in der Nordatagne. Uns – das sind Herbie, Gangster, Ferkel und ich: vier Jungs aus der Provinz, alle zwischen 16 und 17 Jahre alt, auf dem Weg zur französischen Atlantikküste. Wir planen, die gesamte Küstenlänge mit dem Rad abzufahren, von Nord nach Süd, von Noisette bis Camembert, ungefähr tausend Kilometer durch Atagne, Betagne, Cetagne und so weiter, bis ganz nach unten hin an die wilde Küste der Zettagne, nahe der spanischen Grenze. Unsere Räder rosten hinten im Gepäckwagen. Nur allzu gerne würden wir mit ihnen tauschen. Es ist Sonntag, der Nachtzug ist knallevoll. Wir liegen auf dem Gang und versuchen zu schlafen, während betrunkene Wehrpflichtige auf dem Weg zurück in die Kasernen mit schweren Kampfstiefeln über uns hinwegstolpern. (Ich ahne bereits mit

einer Wahrscheinlichkeit von 7:1, dass das russische Roulette der Recherche zugunsten bestimmter Leserbriefschreiber ausgeht, die mir vorrechnen, der 12.08.83 sei kein Sonntag gewesen. Unter nämlichen Kandidaten verlose ich dann den goldenen Korinthenkackhaufen).

## 13. August 1983

Bei unserer morgendlichen Ankunft in Noisette sind wir wie gerädert. Im Nieselregen wuchten wir die Dreigangrenner aus dem Gepäckwagen und die schweren Radtaschen darauf. Unter grauem Himmel radeln wir durch schwarze Industrievororte von Noisette. Fischfabriken wechseln sich mit solchen ab, die nassenscheinlich Scheiße verarbeiten. Es stinkt, wie immer und überall in Frankreich. Die Stimmung ist auf dem Nullpunkt – ein Niveau, nach dem wir uns in den nächsten Tagen und Wochen oft genug zurücksehnen werden.

## 17. August 1983

Am fünften Tag hört endlich der Nieselregen auf und macht einem kräftigen Landregen Platz. Wir schlagen unser Lager in einem Hinkelsteinfeld auf. Die Zelte, die Klamotten, das Brot, die Schuhe – alles ist nass und klamm. Unsere Haare schimmeln. Gangster nervt. Seit Tagen hustet er schwer rasseln und klagt über hohes Fieber. Wie soll man bei dem Gerasel und Gejammer schlafen? Bei einem Kanister billigem Essigwein beraten wir. Ergebnis: Gangster schläft ab jetzt au-

ßerhalb des Zelts – der Krach ist beim besten Willen keinem zuzumuten.

## 20. August 1983

Unweit von Dommage-pas-sur-mer fällt Gangster während einer langgezogenen Bergetappe wie ein toter Sack vom Klapprad. Zwischen zwei heftigen Platzregen begraben wir ihn nicht völlig ohne Bedauern in einer einsamen Schlucht: In der folgenden Nacht ist uns fast, als vermissten wir das Gerasel und Gejammer.

## 24. August 1983

Auf einem wilden Campingplatz in den Dünen von Vichy lernen wir die drei schielenden Freundinnen Nicole, Nicole und Nicole kennen. Nur deswegen machen wir endlich das erste Mal ohne Eltern Urlaub: Wein, Weib und Gesang. Beziehungsweise roter Essig, fehlsichtige Mädchen und brüchig nachgeschrieenes Liedgut von Iron Maiden und Ton, Steine, Scherben. Am Abend schlüpft Herbie ins Zelt von Nicole, Ferkel in das von Nicole, und ich in Nicoles Zelt.

## 25. August 1983

Als silbern der Morgen schimmert, verlasse ich schimmernden Auges das Zelt der Schönen mit dem Silberblick. Ebenfalls über Nacht zum Manne geworden, erwarten mich die anderen bereits mit gepackten Rädern. Ach, Nicoles! Mit frischem Mut gewappnet strampeln wir gen Süden. Selbst über den Weinbauern, der uns mit der Schrotflinte aus seinem Feld ballert, in dem wir Schutz vorm Hagel gesucht haben, können wir lachen, Ferkel und ich.

Herbie lacht nicht mehr. Ein bisschen beneiden wir ihn: nie und nimmer wird die letzte Nacht unseres Lebens so glücklich werden wie seine.

## 31. August 1983

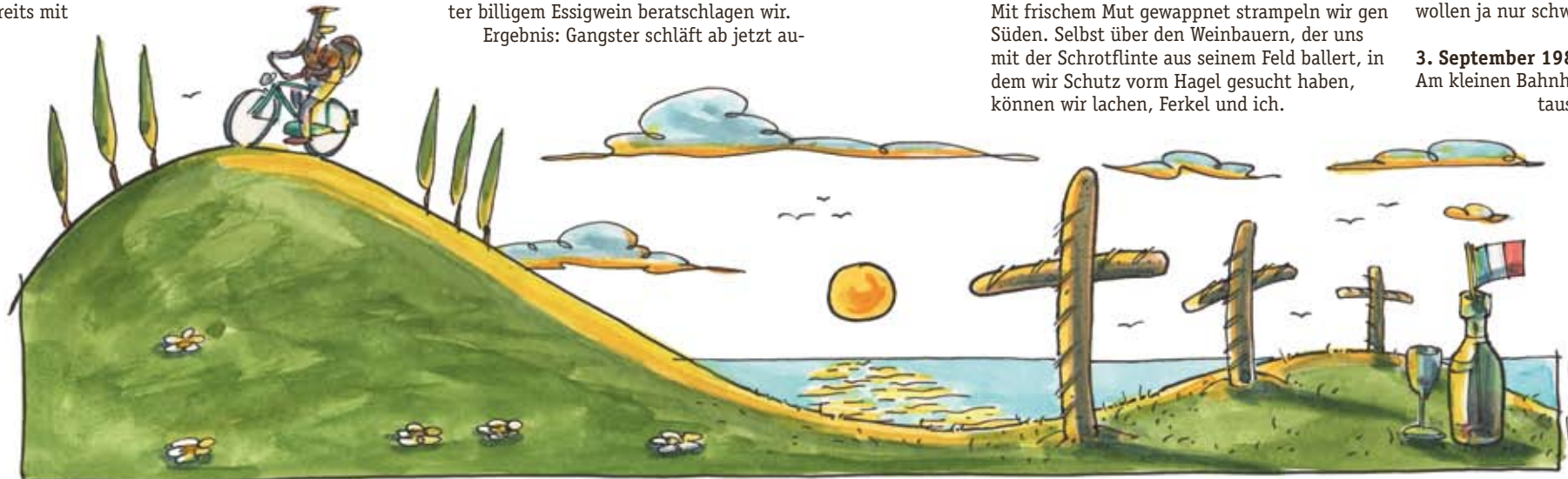
Camembert in der Xtagne ist kurz vor Ende der Tour die größte Stadt auf unserer Route. Der Regen hat aufgehört, es ist brütend heiß. Wir übernachten in einer überbezahlten Mischung aus Stundenhotel, Jugendherberge und Todeszelle. Nach einem ausgedehnten Bummel durchs Rotlichtviertel trinken wir in einer Champagnerbar auf das Wohl von Gangster und Herbie. Ohne ihr Geld könnten wir uns das alles gar nicht leisten.

## 2. September 1983

Wir sind am Ziel unserer Reise, in Dernière-aucul-du-monde an der tosenden Steilküste der Zettagne. Nur ein paar Seenotrettungskreuzer dümpeln im Hafen der kleinen Provinzhauptstadt. Das Wetter ist denkbar schlecht. An einem kleinen Strandabschnitt zwischen den Felsen blicken Ferkel und ich zweifelnd auf das brüllende Meer. Das Schild neben uns, von dessen französischer Beschriftung wir nur ein Ausrufezeichen identifizieren, bildet einen Menschen mit in die Luft gereckten Armen zwischen hohen Wellenbergen ab. Nach kurzer Zwiesprache gehen wir davon aus, dass das Wasserballspielen hier verboten ist. Aber wir wollen ja nur schwimmen.

## 3. September 1983

Am kleinen Bahnhof von Dernièreundsweiter tausche ich drei Interrailpässe gegen einen Kanister Traubenessig und ein Butterbrot. Dann wuchte ich ein Fahrrad und acht Radtaschen in den Gepäckwagen. Noch zwei Tage und fünfmal Umsteigen, und ich bin wieder zu Hause. Von mir aus könnte es ruhig noch länger dauern: Denke ich daran, was ich dort noch alles zu erklären habe, spornt mich das nicht unbedingt zur Eile an.



## Berlin zum Blättern

Ganz Berlin in einem sehr angenehmen Maßstab befindet sich in diesem 192 Seiten starken Buch, das wie ein Autoatlas aufgemacht ist. Doch der Berlin-Plan bietet auch Einiges für Radfahrer, z. B. die bisher fertig gestellten Radialrouten Wannsee-, Gatow-, Spandau-, Hellersdorf- und Teltowroute sowie den Mauerradweg. Auch wer Berlin zu Fuß entdecken möchte, kann dies mit dem Berlin-Atlas auf 20 „Grünen Hauptwegen“ und auf den die Stadt querenden Europawanderwegen tun.

*Berlin Atlas. 1:17.500, 192 Seiten, Pharos Plan. 10,00 Euro.*



## Sieg nach Punkten

Es scheint, als lieferten sich die Verlage eine wahre Schlacht um die Veröffentlichung von Reiseführern für Donau und Elbe... Andere Reiseführer teilen den Radweg in zwei oder gar drei Bände auf, doch der Bruckmann Verlag bietet in einem neuen Buch die gesamte deutsche Elbe von Schöna bis Cuxhaven. Rund 800 Radkilometer werden hier in 13 Tagesetappen unterteilt. Dazu kommen zahlreiche lohnenswerte Ausflüge, so dass man auf jeden Fall mehr als 13 Tage einplanen sollte! Der Reiseführer besteht durch seine detaillierte Wegbeschreibung, die vielen Ausflugstipps und die schönen Bilder, die Lust aufs Rad fahren machen. Die Karten sind trotz des guten Maßstabs eher schematisch. Für den „Klassiker“ Elberadweg sollten sie aber ausreichen.

*Christine und Jürgen Reimer: Elberadweg. 13 Tagesetappen mit Karten 1:75.000. 192 Seiten, spiralgebunden. Bruckmann, 14,95 Euro.*



## Reserviert!

Der Titel der Karte ist kompliziert: „Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg“. Weniger kompliziert ist der Inhalt: Eine topaktuelle topographische Karte im Maßstab 1:50.000 zeigt die Region im „Vierländereck“ Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. In der Karte sind die großen Radfernwege wie Elbe-Radweg und Tour Brandenburg sowie zahlreiche Radtourentipps und Freizeiteinrichtungen eingezeichnet. Auf der Rückseite findet sich ein „Mini-Reiseführer“. Die Karte gehört zu einer Serie von inzwischen 28 Kartenblättern im Maßstab 1:50.000 oder 1:25.000. Für Wandersleute und Radfahrer werden so die spannendsten Regionen in Berlin und Brandenburg abgebildet. Die Karten begeistern durch ihre Genauigkeit, aber die Aktualisierung der Karten lässt zum Teil recht lange auf sich warten und es ist offenbar nicht geplant, Brandenburg flächendeckend darzustellen.

*Topographische Freizeitkarte Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg, 1:50.000, Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg, 5,00 Euro.*



## Entlang der Unstrut

Und noch ein Fluss, der es in seiner Länge weder mit Elbe und Rhein noch mit der Havel aufnehmen kann: die Unstrut. Das abwechslungsreiche Flösschen war bisher hauptsächlich bei den Paddlern beliebt. Es punktet nicht mit seiner Länge, denn es schlängelt sich nur rund 190 Kilometer von seiner Quelle nahe Dingelstädt zur Mündung in die Saale bei Naumburg. Alte Stadtkerne mit Fachwerkhäusern, Burgen und Wasserschlösser, Weinberge und ein weitestgehend flacher Radweg in hügeliger Gegend – da holen die Rad-



fahrer sicher bald auf. Mit dieser Karte erreicht man gut orientiert die Mündung in die Saale, wo man anschließend auf dem Saale-Radweg weiterfahren könnte.

*Unstrut Radwanderweg. 1:50.000, 92 Seiten, spiralgebunden, Verlag Grünes Herz, 8,75 Euro.*

## Fluss oder See oder was?

Die Havel ist ein eher schmales Flösschen, das sich recht häufig zu ansehnlichen Seen verbreitert. Deswegen setzt der neue Havel-Radwegführer nicht erst an der Quelle bei Pievestorf ein, sondern bereits in Waren an der Müritz. Im weiteren Verlauf der Strecke gibt es einige alternative Routenvorschläge. Die Beschreibung endet auch erst weit hinter der Havelmündung bei Wittenberge. Start- und Zielpunkt sind optimal gewählt, da beide mit der Bahn gut erreichbar sind. Ebenso gut erreichbar sind mehrere Orte auf dem Havelland-Radweg, der als „Zugabe“ im Bikeline-Radführer enthalten ist. Der Radweg ist empfehlenswert für Tagesausflüge von Berlin aus, aber auch als „schnelle“ Verbindung zwischen Berlin und Havelberg an der Elbe. Auch sonst glänzt der Führer mit bewährten Tugenden des Esterbauer-Verlags: einer Karte im Maßstab 1:75.000, einer genauen Wegbeschreibung, nützlichen Adressen und einem Unterkunftsverzeichnis.

*Bikeline: Havel-Radweg. Von der Mecklenburgischen Seenplatte an die Elbe, 120 Seiten, spiralgebunden, Verlag Esterbauer, 1,90 Euro.*



## Neuaufgabe des ADFC-Fahrradstadtplans

In den kühlen Wintermonaten hat ein 20-köpfiges ADFC-Team rund 12.000 Kilometer Berliner Straßen und Radwege abgeradelt und nach vorgegebenen Kriterien bewertet. Drei Noten wurden vergeben: „sehr gut – gut“, „gut – mäßig“ und „schlecht“. Heraus-

## ADFC-Buch- und Infoladen

### Angebot

- die Produkte auf den Seiten 34 bis 35
- 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

ßig“ und „schlecht“. Herausgekommen ist nun die Neuaufgabe des Berliner Fahrradstadtplans, der das gesamte Stadtgebiet umfasst, mit rückseitig abgedrucktem Straßenregister und den U- und S-Bahnlinien. Barrierefrei zugängliche Bahnhöfe sind mit einem Symbol (Rampe/Fahrradstuhlsymbol) gekennzeichnet. So lässt sich der beste Weg für die Fahrt durch die Stadt finden, gegebenenfalls in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Für Touristen oder einheimische Stadtentdecker sind einige Routen im Stadtgebiet eingezeichnet, etwa der Verlauf der Radfernwege Berlin-Kopenhagen, Berlin-Usedom und R1. Der Mauerradweg findet sich ebenso wie der Barnimer Dörferweg, der Wuhleweg und der Müggelseerundweg.

*ADFC Fahrradstadtplan Berlin, 3. Aufl., 1:30.000, Zentrum 1:15.000. Verlag Pietruska, 6,90 Euro.*







Radzeit ist immer!

## Patria Velotraum Riese & Müller Bike Friday

Langstreckler in individueller Zusammenstellung bekommen Sie von uns auf den Leib geschneidert – klassisch aus Stahl, modern aus Alu, rückengerecht voll gefedert oder faltbar. Für die 365 schönsten Tage des Jahres!

**Anschauen und ausprobieren  
bei velophil.**

**velophil.**

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

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

[www.velophil.de](http://www.velophil.de)

**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

**FahrradBüro**  
...weil wir mehr sind als nur Fahrradladen!

Crellestraße 48 ☎ 787 02 601  
Hauptstraße 146  
10827 Berlin  
am Kaiser-Wilhelm-Platz  
[www.Fahrradbuerode.de](http://www.Fahrradbuerode.de)

**Ulis Fahrradladen**  
seit 1983

Alltagsräder · Ersatzteile · Service  
Spezialist für Oldtimerräder

**Ersatzteilcenter  
für Brooks Ledersättel**

13585 Berlin  
SPANDAU  
Jagowstr. 28

Tel. 030/336 69 87  
Fax 030/336 29 15

## REISERADLER-TREFF

# Diavorträge

**Beginn jeweils um 19 Uhr,  
Eintritt 6 Euro  
Ermäßigt 4,50 Euro  
ADFC-Mitglieder 3 Euro**

in der ADFC-Geschäftsstelle,  
Brunnenstraße 28,  
10119 Berlin-Mitte

## Jeden Tag ein Pass

München - München in 14 Tagen. Die Krux dabei: Vorgabe ist, jeden Tag einen Alpenpass zu fahren, ob Regen, ob Schnee, ob der Pass 950 m oder 2.500 m hoch ist.  
**Freitag, 31. Oktober 2008**  
**David Greve**

## Lateinamerika Diagonal

Im Februar 2008 starteten Ben Gundlach und Gynna Brix zu einer fünfmonatigen Radreise quer durch Südamerika.  
**Freitag, 7. November 2008**  
**Ben Gundlach/Gynna Brix**

## Aus Istanbul an die serbische Donau

Ständig bedroht von Autofahrern im Moloch Istanbul startet diese Tour. Sie führt durch die bulgarischen Gebirge ans ersehnte Ziel, die blaue Donau und ans Eiserne Tor in Serbien.  
**Freitag, 14. November 2008**  
**Werner Fritsch**

## Aus Ex-Jugoslawien in die „Heimliche Hauptstadt“

Werner Fritsch radelt weiter durch das von Kriegsfolgen geplagte Ex-Jugoslawien, durch Ungarn nach Esztergom, weiter durch Österreich zurück nach München, Deutschlands „heimlicher Hauptstadt“.  
**Freitag 21. November 2008**  
**Werner Fritsch**



Mit dem Tandem nach Feuerland. Foto: David Greve

## Vom Baikalsee bis zum Kältepol Oymyakon

Ostsibirien im Sommer: Drei Monate und 1.200 Euro hatte Richard Löwenherz, um auf dem Land- und Wasserwege einmal bis ans „Ende der Welt“ und zurück zu gelangen. Per Pedale ging es vom Baikalsee entlang der Baikal-Amur-Magistrale durch das nördliche Burjatien und schließlich quer durch Jakutien.  
**Freitag 28. November 2008**  
**Richard Löwenherz**

## Nimm 2! Mit dem Tandem nach Feuerland

Im Dezember 2006 starteten Marlen Ebert und David Greve eine viermonatige, halbschwerere Reise mit dem Tandem von Nordargentinien nach Feuerland.  
**Freitag, 5. Dezember 2008**  
**Marlen Ebert/David Greve**



Lateinamerika diagonal Foto: Ben Gundlach

# ADFC-Geschäftsstelle

## Fahrrad-Reparaturkurse

Themen und Inhalte der ADFC-Werkstattkurse auf [www.adfc-berlin.de](http://www.adfc-berlin.de)

### Basiskurse

mit Gerald Strahl  
**Dienstag, 30. September, 18 Uhr**  
**Dienstag, 14. Oktober, 18 Uhr**  
**Dienstag, 11. November, 18 Uhr**  
**Dienstag, 25. November, 18 Uhr**

### Fortgeschrittenenkurse

mit Gerald Strahl  
**Dienstag, 16. September, 18 Uhr**  
**Dienstag, 28. Oktober, 18 Uhr**

Maximal 12 Teilnehmer  
**Teilnahmegebühr 10 Euro**  
 (ADFC-Mitglieder 5 Euro),  
 Anmeldung erforderlich.

## i ADFC-Geschäftsstelle,

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

### Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 12-20 Uhr  
 Samstag 10-16 Uhr

**U8** Bernauer Str. oder Rosenthaler Platz  
**S1/S2/S25** Nordbahnhof,  
**M8/Tram12** Brunnenstr./Invalidenstr.

[kontakt@adfc-berlin.de](mailto:kontakt@adfc-berlin.de)  
[www.adfc-berlin.de](http://www.adfc-berlin.de)  
 Mailinglisten: <http://lists.adfc-berlin.de>

Anmeldung zu den Kursen und zur  
 Fahrrad-Codierung auch unter  
[buchladen@adfc-berlin.de](mailto:buchladen@adfc-berlin.de)

## Fahrrad-Codierung

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



## ADFC-Selbsthilfewerkstatt

Die Nutzung der **ADFC-Selbsthilfewerkstatt** (ohne Anleitung) ist für Mitglieder während der Öffnungszeiten der Geschäftsstelle möglich. Nichtmitglieder können die Werkstatt (mit Anleitung) **Mittwoch und Freitag, 17 bis 20 Uhr** nach telefonischer Anmeldung nutzen.

## 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**

## Weitere Adressen

### ADFC Brandenburg

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

### ADFC Bundesverband

Postfach 107747, 28077 Bremen  
 Tel. (0421) 3 46 29-0, Fax -50  
[kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de), [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

# ADFC-Stadtteilgruppen

Die **Stadtteilgruppe City-West** trifft sich jeden ersten und dritten Montag im Monat um 20 Uhr im „Kabale“, Schillerstr. 34, zwischen Senenheimer Str. und Krumme Str. (U-Bahnhöfe Deutsche Oper (U2), Wilmsdorfer Str.).

Nächste Treffen am  
**Montag, 6. Oktober, 20 Uhr**  
**Montag, 20. Oktober, 20 Uhr**  
**Montag, 3. November, 20 Uhr**

**Sprecher: Sven Lorenzen**  
 Tel. (030) 312 95 37  
[sven.lorenzen@adfc-berlin.de](mailto:sven.lorenzen@adfc-berlin.de)  
[www.adfc-berlin.de/city-west](http://www.adfc-berlin.de/city-west)

Die **Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg** trifft sich ab Oktober am zweiten Dienstag jedes Monats um 19.30 Uhr im Café „Sybille“, Karl-Marx-Allee 72 (zwischen den U-Bahnhöfen Strausberger Platz und Weberwiese).

Nächste Treffen am  
**Donnerstag, 18. September, 19.30 Uhr**  
**Dienstag, 14. Oktober, 19.30 Uhr**  
**Dienstag, 11. November, 19.30 Uhr**

**Sprecher: Johannes Hampel**  
 Tel. (030) 411 85 70  
[johannes.hampel@adfc-berlin.de](mailto:johannes.hampel@adfc-berlin.de)  
[www.adfc-berlin.de/friedrichshain-kreuzberg](http://www.adfc-berlin.de/friedrichshain-kreuzberg)

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

Nächste Treffen am  
**Dienstag, 21. Oktober, 19.30 Uhr**  
**Dienstag, 18. November, 19.30 Uhr**

**Sprecher: Ralf Tober**  
 Tel. (030) 680 814 80  
[ralf.tober@adfc-berlin.de](mailto:ralf.tober@adfc-berlin.de)  
[www.adfc-berlin.de/neukoelln](http://www.adfc-berlin.de/neukoelln)

Die **Stadtteilgruppe Tempelhof-Schöneberg** trifft sich jeden ersten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr im „Janus“, Ordensmeisterstr. 57, Ecke Wenckebachstr. (U-Bahn Kaiserin-Auguste-Straße).

Nächste Treffen am  
**Donnerstag, 2. Oktober, 19.30 Uhr**  
**Donnerstag, 6. November, 19.30 Uhr**

**Sprecher: Martin Senzel**  
 Tel. (030) 745 23 85  
[martin.senzel@adfc-berlin.de](mailto:martin.senzel@adfc-berlin.de)  
[www.adfc-berlin.de/tempelhof-schoeneberg](http://www.adfc-berlin.de/tempelhof-schoeneberg)

Die **Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick** trifft sich am ersten Dienstag im Monat um 19.30 Uhr im Restaurant „Athen“, Radickestraße 57 (S-Bahnhof Adlershof).

Nächste Treffen am  
**Dienstag, 7. Oktober, 19.30 Uhr**  
**Dienstag, 4. November, 19.30 Uhr**

**Sprecher: Jan Schaller**  
 Mobil: (0160) 807 00 55  
[jan.schaller@adfc-berlin.de](mailto:jan.schaller@adfc-berlin.de)  
[www.adfc-berlin.de/treptow-koepenick](http://www.adfc-berlin.de/treptow-koepenick)

## Gibt es in Ihrem Stadtteil keine Gruppe?

Machen Sie mit.  
 Es gibt jetzt Neugründungen:

**Stadtteilgruppe Reinickendorf:** Treffen am 30. September um 19.30 Uhr im Restaurant „Springer“, Afrikanische Straße 90a (U-Bahn Rehberge)

**Stadtteilgruppe Mitte:** Treffen am 6. Oktober um 19.30 Uhr im Hopfingerbräu, Ebertstr. 24 (S- und U-Bahn Unter den Linden)

**Stadtteilgruppe Spandau:** Treffen am 5. November um 19 Uhr im Café „Unvernunft“, Mauerstr. 6, Berlin-Spandau.

**Auch in Steglitz-Zehlendorf und Pankow** finden Neugründungen statt.  
 Weitere Informationen finden Sie unter [www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen](http://www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen)



Die RadZeit sucht ehrenamtliche Mitarbeiter für die regelmäßige Verteilung der Zeitschrift in Fahrradläden in Brandenburg und den Berliner Randbezirken. kontakt@adfc-berlin.de

## PLZ. Ort



**RAD-SPANNEREI.de/blog/**

Tel. 615 29-39 Admiralstr. 15 & 23 10999 Berlin

# RadZeit im Abo!



Datum, Unterschrift



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

# RadZeit-Rätsel



Es wirkt!



## Frage:

Anfang August wurde die längste Fahrradstraße Berlins eröffnet. Welche ist es?

- a) Torstraße
- b) Schönhauser Allee
- c) Linienstraße

## Gewinnen Sie ein traumhaftes Morrison-Trekkingrad inklusive Ballistol-Pflegeset!

Weitere Informationen unter [www.ballistol.de](http://www.ballistol.de) und [www.morrison-bikes.de](http://www.morrison-bikes.de)

Die Antwort lautet: ☐ a) ☐ b) ☐ c)

Name: \_\_\_\_\_

Straße, Nr: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_ Mobil: \_\_\_\_\_

Geb.datum: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

(Ort, Datum, Unterschrift)

### 1. Preis:

Für traumhafte Trekkingtouren verlost BALLISTOL ein hochwertiges Trekkingrad von Morrison mit einem BALLISTOL Pflegeset im Gesamtwert von ca. 550 Euro.

### 2. bis 5. Preis je ein Bikebelt.

Der neue Mountainbike-Tragegurt für Tourenbiker und Alpencrosser.

Die Antwort senden Sie bitte an: [kontakt@radzeit.de](mailto:kontakt@radzeit.de) oder ADFC Berlin e. V., RadZeit-Rätsel Brunnenstr. 28, 10119 Berlin-Mitte **Teilnahmeschluss ist der 25. Oktober 2008.** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

## ADFC-FÖRDERMITGLIEDER, IMPRESSUM

Ab dieser Ausgabe stellen wir in jeder RadZeit ein Berliner Fördermitglied des ADFC vor.



Foto: Michaela Müller

## Seit 100 Jahren in Kreuzberg

„Wir sind Fördermitglied beim ADFC, weil wir Fahrradfahrer sind. Ganz einfach. Der ADFC setzt sich für die Belange der Radfahrer ein und das unterstützen wir“, sagt Daniel Rösler. Er und Andreas Schreiber sind die Geschäftsführer bei Pedalkraft. Sie verkaufen und reparieren Fahrräder. Außerdem betreiben sie einen Fahrradverleih: Räder, Kindersitze und Kinderanhänger können im Laden ausgeliehen werden. Für längere Verleihzeiten gibt es Rabatte. Wer einen Umzug mit dem Transportanhänger machen will, kann ihn für acht Euro (klein) und 15 Euro (groß) pro Tag ausleihen.

Pedalkraft gibt es mittlerweile seit über 100 Jahren, immer in Kreuzberg – wenn auch mit unterschiedlichen Adressen. 1988 zog der Laden in die Skalitzer Straße, nah dem weltgrößten Graffiti-Objekt der Welt: der Berliner Mauer. Heute ist an der Fassade in der Skalitzer Straße ein Graffiti mit einem Fahrrad zu bewundern.

**Pedalkraft**  
**Skalitzer Straße 69**  
**10997 Berlin**

**TEL.: (030) 618 77 72**

Der Laden ist Montag bis Freitag von 10 bis 19 Uhr geöffnet; am Samstag im Sommer von 10 bis 16 Uhr, im Winter von 10 bis 14 Uhr.

## SERVICE

## 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](mailto: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 3/2008)

Roman Jaich (V.i.S.d.P.), Michaela Müller, David Greve, Wolfgang Augustin, Birgit Zepf (Literatur), Markus Kluger (Layout, Infografik)

*Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.*

### ANZEIGEN-VERKAUF

David Greve  
Tel. (030) 44 34 05 19,  
Fax (030) 44 34 05 20,  
[anzeigen@adfc-berlin.de](mailto:anzeigen@adfc-berlin.de)  
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 18.

### HERAUSGEBER/VERLEGER

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

### DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH  
gedruckt auf 100% Altpapier

### Druckauflage:

**50.000 Exemplare (IVW IV/2007)**

### REDAKTIONS- UND ANZEIGENSCHLUSS

RadZeit 4/08, RS, AS, DU 20.10./ET 14.11.



Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club



# Die folgenden Unternehmen und Personen fördern den ADFC:

## Berlin

### Fahrrad- und Zubehörhandel

**Axels Fahrradladen**  
Ladusstr. 29  
14165 Berlin  
Tel. (030) 847 23 813

**Christoph Beck**  
**Faltfahrräder**  
Goethestr. 79  
10623 Berlin-Charlottenburg  
Tel. (030) 318 06 010

**bike-mailorder.de**  
Pankstr. 8-10, Aufgang E  
13127 Berlin  
Tel. (030) 814 539 366

**Bike Market**  
Berliner Straße 17-29  
13507 Berlin  
Tel. (030) 430 94 520

**Clever ums Rad**  
**Rüdiger & Orlowski GbR**  
Tempelhofer Ufer 1 b  
10961 Berlin  
Tel. (030) 498 02 102

**Edelweiß Bikes Willhelmsruh**  
Edelweißstr. 5  
13158 Berlin  
Tel./Fax (030) 498 51 369

**FahrradBox Berlin**  
Konstanzer Str. 55  
10707 Berlin  
Tel. (030) 891 1896

**Fahrradiso GbRmbH**  
Berliner Straße 123  
13467 Berlin-Hermsdorf  
Tel./Fax (030) 405 02 844

**Fahrradladen Mehringhof**  
Gneisenaustr. 2a  
10961 Berlin-Kreuzberg  
Tel. (030) 691 60 27

**Fahrradschmiede**  
Kolonnenstr. 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 1177

**Guidos Fahrradwelt GmbH**  
Hermannstr. 32  
10249 Berlin-Neukölln  
Tel./Fax (030) 622 32 75

**Hermann Hartje GmbH & KG**  
Deichstraße 120-122  
27318 Hoya  
www.hartje.de

**Helmut's Fahrrad Center**  
Großbeerenstr. 169-171  
12277 Berlin-Mariendorf  
Tel. (030) 741 92 41

**Little John Bikes**  
Hauptstr. 163  
10827 Berlin-Schöneberg  
Tel. (030) 788 94 123

**OSTRAD Fahrräder GmbH**  
Winsstr. 48  
10405 Berlin-Prenzlauer Berg  
Tel. (030) 443 413 93

**Malpaso Bikes**  
Heinrich-Grüber-Str. 20  
12621 Berlin-Kaulsdorf  
Tel. (030) 547 07 906

**Pedalkraft-Fahrradladen**  
Skalitzer Str. 69  
10997 Berlin-Kreuzberg  
Tel. (030) 618 77 72

**Räderwerk**  
**Einzelhandels GmbH**  
Körtestr. 14  
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) 787 12 678

**Ullis Fahrradladen**  
Jagowstr. 28  
13585 Berlin-Spandau  
Tel. (030) 336 69 87

**Velophil**  
**Fahrradhandel GmbH**  
Alt-Moabit 72  
10555 Berlin-Moabit  
Tel. (030) 399 02 116

**Zentralrad GmbH**  
Oranienstraße 20  
10999 Berlin-Kreuzberg  
Tel. (030) 615 23 88

### Ausrüster

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

**Bagdealer GbR**  
Obentrautstr. 62, 10963 Berlin  
Tel. (030) 235 50 083  
Fax (030) 235 50 071

### Rechtsanwälte und Steuerberater

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

**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) 428 01 193

**RAe S. Hölz, D. Maschke, H. Solf**  
Marienburger Straße 3  
10405 Berlin-Prenzlauer Berg  
Tel. (030) 442 93 86

**RA Martin Karnetzki**  
Fouquéstr. 8  
14770 Brandenburg  
Tel. (03381) 30 97 87  
Fax (03381) 30 78 99

**Steuerberater Andreas Krüger**  
Mehringdamm 42, 10961 Berlin  
Tel. (030) 446 50 656  
Fax (030) 446 50 655

**Steuerberater Jürgen Lange**  
Im Wolfsgarten 1  
14612 Falkensee  
Tel. (03322) 23 45 67

**RA Arne Loof**  
Jungstraße 4  
10247 Berlin-Friedrichshain  
Tel. (030) 206 87 231  
Fax (030) 206 87 232

**RA Stefan Markschläger**  
Fehrbelliner Straße 42a  
10119 Berlin-Mitte  
Tel. (030) 443 18 515

**RA Carsten Meinecke**  
Rheinstraße 57, 12159 Berlin  
Tel. (030) 859 94 291

**RA Axel F. Schierholz**  
Turmstraße 33  
10551 Berlin  
Tel. (030) 397 432-30  
Fax (030) 397 432-40

**RA Schulz-Jahnel**  
Rheinstr. 57  
12159 Berlin  
Tel. (030) 873 81 28

**RA Volker Wiedersberg**  
Brandenburger Str. 11  
14467 Potsdam  
Tel. (0331) 887 14 10  
Fax (0331) 887 14 11

### Fahrradreisen/Hotels/Tourismus

**Berlin on Bike**  
Inh. Martin Wollenberg  
c/o Kulturbrauerei  
Knaackstr. 97  
10435 Berlin  
Tel. (030) 440 48 300  
Fax (030) 440 57 961

**Camping am Oberuckersee**  
**Krüplin&Volk GbR**  
Lindenallee 2  
OT Warnitz  
17291 Oberuckersee  
Tel. (039863) 459  
Fax (039863) 783 49

**Chagga Tours GbR**  
Ausbau 5  
15306 Lindendorf  
Tel. (03346) 852 785

**Ferienland Luhme**  
Heegeseweg 8-9  
16837 Rheinsberg  
OT Luhme  
Tel. (033923) 714 25

**Gast im Oderbruch**  
Karlsbiese 10  
16259 Neulewin  
Tel. (033452) 3562

**Hercus Monte**  
**Fahrradreisen**  
Arndtstr. 21  
10965 Berlin  
Tel. (030) 214 12 95  
Fax (030) 817 97 620

**Mürtitz Hotel GmbH**  
Am Seeblick 1  
17192 Klitz  
Tel. (03991) 14 18 55  
Fax (03991) 14 18 54

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

**www.radkultur.de**  
Kurze Str. 14  
12167 Berlin  
Tel. (030) 791 42 98

**Radurlaub Zeitreisen GmbH**  
Fritz-Arnold-Str. 16a  
78467 Konstanz  
Tel. (075 31) 819 93-90

**Reisebüro**  
„Frankreich á la carte“  
Yorkstr. 76  
10965 Berlin  
Tel. (030) 788 95 12

**Reise-Karhu.de**  
**Aktivreisen**  
Bahnhofstr. 14  
07545 Gera  
Tel. (0365) 552 96 70

**Titanic Reisen**  
Oppelner Str. 7  
10997 Berlin  
Tel. (030) 611 29 797  
Fax (030) 618 80 40

**Usedom Truhe**  
Strandstr. 30  
17449 Karlshagen  
Tel. (038371) 210 70

### Versicherungen/Sachverständige

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

**Büro für Städtebau und Stadtforschung**  
**Spath und Nagel**  
Neue Kantstr. 4, 14057 Berlin  
Tel. (030) 393 14 60

**DIE ZWEI – Versicherungen**  
**und Vermögensberatung**  
Flankenschanze 1  
13585 Berlin-Spandau  
Tel. (030) 362 84 364

## Ärzte

**Arztpraxis für Allgemein-**  
**medizin Dr. med. Dipl.-Chem.**  
**Horst Basler**  
Buckower Damm 221c  
12349 Berlin  
Tel. (030) 604-40 10  
Fax (030) 604-12 71

**Praxis für Nieren-**  
**erkrankungen und Dialyse**  
**Dr. Nicole Bunge und**  
**Dr. Michael König**  
Rudower Str. 48, Haus 16  
12351 Berlin  
Tel. (030) 130 143 950

**Facharzt für Allgemeinmedizin**  
**Michael Janßen**  
Karl-Marx-Str. 132  
12043 Berlin  
Tel. (030) 682 12 12  
Fax (030) 680 86 813

**Arztpraxis für**  
**Allgemeinmedizin**  
**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

**Praxis für Psychotherapie und**  
**Psychoanalyse**  
**Dipl.-Psych. Wolfgang Lawatsch**  
Breisgauer Str. 21  
14129 Berlin-Schlachtensee  
Tel. (030) 886 29 360

**Hautarztpraxis**  
**Dr. med. Skarabis**  
Bölschestraße 60,  
12587 Berlin  
Tel. (030) 645 52 25  
Fax (030) 641 97 679

**Praxis für Innere Medizin**  
**Cornelius Steffens**  
Ferdinandstr. 35  
12209 Berlin  
Tel. (030) 772 60 50  
Fax (030) 772 43 48

**Dipl.-Psych. Ekkehard Weisheit**  
**Psychologischer**  
**Psychotherapeut,**  
**Verhaltenstherapie**  
Stresemannstr. 21  
10963 Berlin  
Tel. (030) 627 27 414

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

## Politik

**Klaus Uwe Benneter (MdB)**  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. (030) 227-77 174

**Dr. Uschi Eid (MdB)**  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. (030) 227-71 575

**Stefan Liebich (MdB)**  
Abgeordnetenhaus von Berlin  
10111 Berlin  
Tel. (030) 232 52 511

**Miriam Scheffler**  
Stadträtin für Soziales und  
Bürgerdienste,  
Bezirksamt Mitte  
Müllerstr. 146  
13353 Berlin  
Tel. (030) 200 942 660

**Martina Schmiedhofer**  
Stadträtin für Verkehr  
und Umwelt,  
Bezirksamt Charlottenburg-  
Wilmerdorf  
10707 Berlin  
Tel. (030) 9029-12 700

## Stadt- und Verkehrsplanung

**Büro Dr.-Ing. Dittmar 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**  
**Lgistics GmbH**  
Wernerwerkdam 16  
13629 Berlin  
Tel. (030) 850 085  
Fax (030) 850 081 31

## Aus- und Weiterbildung

**Qualifizierungs- und**  
**Strukturförderungs GmbH**  
Ziegleistr. 56  
39307 Genthin  
Tel. (03933) 87 91 01  
Email: qsg-genthin@t-online.de  
www.qsg-genthin.de

## Verlage

**Pietruska Verlag &**  
**Geodatenbanken GmbH**  
Gutenbergstraße 7 A  
76761 Rülzheim  
Tel. (07272) 92 76-0

## Sonstige

**Felix Martin Knop**  
Kommunikationstechnik  
Attilastr. 31  
12105 Berlin-Tempelhof  
Tel. (030) 753 28 08

**Traditionsschiffverein**  
**Archimedes**  
Postfach 1006  
17181 Waren  
Tel. (03991) 66 30 34

## 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 25 45

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

**City Hotel Cottbus**  
Rudolf-Breitscheid-Str. 10  
03046 Cottbus  
Tel. (0355) 380 04 90

**Hotel Stadt Spremberg**  
Niederlausitzer  
Hotelgesellschaft mbH  
Am Markt 5  
03130 Spremberg  
Tel. (03563) 39 63-0  
Fax (03563) 39 63-99

**Hotel/Pension Sperlingshof**  
Sperlingshof 28, 14624 Dallgow  
Tel. (03322) 25 60  
Fax (03322) 25 614

**Havelberger Insel**  
**Touristik GmbH & Co. KG**  
**Spülninsel 6**  
**39539 Havelberg**  
Tel. (0393 87) 206 55  
Fax (0393 87) 802 70

**Pedal Power Wien**  
Ausstellungstr. 3  
A-1020 Wien  
Tel. 0043 1 29 72 34  
Email: office@pedalpower.at  
www.pedalpower.at

**Potsdam per Pedales**  
Rudolf-Breitscheid-Str. 201  
14482 Potsdam  
Tel. (0331) 748 00 57

**Die Radlerscheune**  
Ringchausee 155  
03096 Burg/Spreewald  
Tel. (035603) 133 60

**sleep and go Hotel**  
**Magdeburg GmbH**  
Rogätzer Str. 5a  
39106 Magdeburg  
Tel. (0391) 53 77 91  
Fax (0391) 53 77 92  
www.hotel-sleep-and-go.de

**Sport- und Erholungspark**  
**Strausberg**  
Landhausstraße 16-18  
15344 Strausberg  
Tel. (03341) 42 10 26

**Fahrradhandel**  
**Colibri Fahrradladen**  
Gutenbergstraße 52  
14467 Potsdam  
Tel. (0331) 280 38 16

**eldoRAdo. Zweirad GmbH**  
Heinrichstr. 31  
39124 Magdeburg  
Tel. (0391) 244 546  
Email: shop@eldorado-bike.de  
www.eldorado-bike.de

**OutBike Fahrradfachhandel**  
Olvenstedter Str. 13  
39108 Magdeburg  
Tel. (0391) 549 98 66  
Fax (0391) 734 74 05  
www.outbike.de

**Roßlauer Radhaus**  
Porsestr. 36  
06882 Roßlau  
Tel./Fax (034901) 83 217  
osslauerradhaus@t-online.de  
www.rosslauerradhaus.de

**Sweet Bike**  
Schellheimer Platz 4  
39108 Magdeburg  
Tel. (0391) 400 34 33  
Email: post@sweet-bike.de  
www.sweet-bike.de

**Zweirad Schulz**  
Breiter Weg 38  
39104 Magdeburg  
Tel. (0391) 531 45 45  
Email: info@zweiradschulz.de  
www.zweiradschulz.de

**Sonstige**  
**Landplan GmbH**  
Am Wasserwerk 11  
15537 Erkner  
Tel. (03362) 58 44-0

**teilAuto Halle e. V.**  
Scharrenstr. 10  
06124 Halle  
Tel. (0345) 299 770  
Email: halle@teilauto.net  
www.teilauto.net

**Augenoptik Trothe**  
Große Steinstr. 10  
06108 Halle  
Tel. (0345) 202 92 41  
Fax (0345) 202 92 45  
www.trothe.de

# Sofies Welt

VON SILKE SEELHOFF

Eine Geschichte über das Prinzip der Einfachheit in einem immer komplizierter rollenden Leben.\*



Im Bademantel schlurfte Sofie durchs Miets- haus. Am Briefkasten war sie hellwach. Sie zog einen Umschlag ohne Absender heraus. Die Adresse lautete nur „An Sofie“. Sie hastete nach oben und warf sich in ihrem winzigen WG-Zimmer aufs Bett. Das war bereits der dritte mysteriöse Brief! Immer befand sich da- rin ein kleiner Zettel. Der Erste lautete: „Weni- ger ist mehr!“ Im Zweiten stand: „Rückkehr von der Technik zum Ursprünglichen!“ Mit zit- ternden Händen entfaltete sie nun den dritten Brief: „Morgen um 15 Uhr bei der Pedalia in den Messehallen, Block C, Stand 16.“ Da stand noch eine Internetadresse. Sofies Herz klopfte schneller, als sie die Adresse in den Computer tippte. Woher wusste der Briefschreiber, dass sie auf die Internationale Fahrradmesse Pedalia wollte? Hatte er eine Ahnung von ihrer Odys- see als Radlerin, auf der sie sich von Radwerk- statt zu Radwerkstatt schleppte? Von ihrer er- folglosen Suche nach dem perfekten Fahrrad, das sie auf ihren täglichen Wegen zur Uni be- gleiten und niemals schlappmachen sollte? Und das sich vor allem nicht von ihrem Geld- beutel ernährte? Über den Bildschirm flackerte der Begrüßungstext einer Website: „Willkom- men an der Anstaltspforte! Wo du schon mal

hier bist – herzlichen Glückwunsch! Du musst echt nach ein paar kranken Sachen im Netz ge- sucht haben, um auf der Startseite des Ein- gangradforums zu landen.“ Sofie schnappte nach Luft. Eine verrückte Organisation von ver- rückten Fahrradverrückten! Vor denen hatte der Radmechaniker sie neulich gewarnt, als sie ihr letztes Kindergeld für die nächste nagel- neue Schaltung aus dem Portemonnaie gekramt hatte. Jetzt fasste sie einen Entschluss: „Ich werde mein Leben ändern!“

Am nächsten Tag fand sich Sofie in den Mes- sehallen ein. Stand 16 war spezialisiert auf das Fahren mit nur einem Gang, auch Singlespeed- fahren genannt. Ein junger Mann sprach sie an. Sie kannte ihn vom Sehen aus der Uni. Neben- bei jobbte er als Kurierfahrer. Er war es, der sie in die Philosophie des Eingangradfahrens ein- weihte... Zwei Jahre später waren die beiden verheiratet und hatten Geld wie Heu. Sofie hatte ihren Doktor gemacht und fuhr jeden Tag glücklich mit dem Singlespeedbike zur Uni. Nur einmal noch bekam sie einen dieser geheimnis- vollen Briefe. Und in dem stand: „Liebe Sofie! Siehst du, es ist ganz einfach: Treten oder Bremsen. Wie im richtigen Leben!“

\*Frei nach dem Roman von Jostein Garder.

# Werden Sie jetzt Mitglied im ADFC!

Als ADFC-Mitglied erhalten Sie:

- **Private 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.)
- Zeitschriften **RadZeit** und **Radwelt** kostenlos
- Leistungen der Mitgliedsverbände der **European Cyclists' Federation (ECF)**
- **Rabatte** bei vielen Angeboten des ADFC Berlin und bei der Fahrrad-Diebstahl- versicherung (Bike-Assekuranz)

## Ich möchte Mitglied werden

Name, Vorname	
Straße, Hausnummer	
PLZ, Ort	
E-Mail, Telefon (Angaben freiwillig)	
Beruf, Geburtsjahr	
<input type="checkbox"/> <b>Einzelmitgliedschaft</b> 38 Euro pro Jahr <input type="checkbox"/> <b>Ermäßigt</b> 25 Euro pro Jahr*	
<input type="checkbox"/> <b>Familien-/Haushaltsmitgliedschaft</b> 48 Euro pro Jahr <input type="checkbox"/> <b>Ermäßigt</b> 38 Euro pro Jahr* Weitere Familienmitglieder	
Name, Vorname, Geburtsjahr	
Name, Vorname, Geburtsjahr	
Datum, Unterschrift	

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

**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](mailto:mitglied@adfc-berlin.de), [www.adfc-berlin.de](http://www.adfc-berlin.de)







## „Neu im Trend: Der Familien-Pick-Up!“

Ausrüstungsexperte Axel Klemm nutzt sein Fahrrad nicht nur jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit, sondern besonders gern auch im Urlaub – entsprechend hoch ist seine Erfahrung mit jeder Art von Fahrradzubehör und -Kleidung.

Große Auswahl an Fahrrad-Bekleidung und -Zubehör in Berlin Steglitz.

www.chariot.de  
MAM



Der neue Winter-Katalog 2008/09 ist da!  
Mit allen Highlights der neuen Saison.

25.000 Ausrüstungsideen für Outdoor und Reise auf 4.300 qm.

Träume leben.

**Globetrotter.de**  
**Ausrüstung**

MEINE GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG FILIALE IN BERLIN:

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

Hamburg | Berlin | Dresden | Frankfurt | Bonn | Köln