

www.radzeit.de

# RadZeit

4/2008

Fahrrad-  
technik  
für alle



ADT Berlin e.V., Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte  
Tel. 030/4482621, Fax 030/1340290, Mo-Fr 12-19 Uhr  
4/2008, ISSN 14370319, 10,- €, Erscheint bimonthlich

**ADFC** Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club

Bald ist Weihnachten.  
Schenken Sie ein Jahr  
Mitgliedschaft im ADFC!

# 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-Diebstahlversicherung (Bike-Assekuranz)

## Ich möchte Mitglied werden

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail, Telefon (Angaben freiwillig)

Beruf, Geburtsjahr

### Einzelmitgliedschaft

38 Euro pro Jahr

### Familien-/Haushaltsmitgliedschaft

48 Euro pro Jahr

### Weitere Familienmitglieder

Name, Vorname, Geburtsjahr

Name, Vorname, Geburtsjahr

Datum, Unterschrift

### ADFC Berlin e.V.

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte  
Tel. (030) 448 4724, Fax (030) 4434 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)



Die Mobile Bürgerversammlung in Nürnberg: Bald auch in Berlin? Foto: Stadt Nürnberg, Ralf Schedelbauer

## Unterwegs mit Wowereit

VON MICHAELA MÜLLER

**Wo wird Politik gemacht? Ganz klar: in Ausschüssen, in Gremien und im Parlament. Aber es geht auch anders. Die Mobile Bürgerversammlung in Nürnberg macht Politik auf dem Fahrrad.**

Fünfmal im Jahr finden Fahrradtouren durch einen Stadtteil Nürnbergs statt. Alle machen mit: der Oberbürgermeister, Stadträte, Mitarbeiter der Verwaltung – und die Bürgerinnen und Bürger. Dass die Mobile Bürgerversammlung eine gute Sache ist, fand die Jury von „Best for Bike“. Die Idee wurde auf der Fahrradmesse IFMA im September mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Auch auf dem Deutschen Städtetag fand die Idee der Mobile Bürgerversammlung Gefallen. Ob Berlin zu den Nachahmern zählen wird? Es wäre eine schöne Sache: Klaus Wowereit auf

dem Fahrrad durch Neukölln mit den Bürgerinnen und Bürgern, dem Bezirksbürgermeister Heinz Buschkowsky, der Senatorin für Stadtentwicklung Ingeborg Junge-Reyer und den Bezirksstadträten. Die Teilnehmer aus Neukölln hätten bei einer Fahrradtour durch ihren Bezirk schon mal einen Wissensvorsprung. Zum Beispiel, wie das Radfahren auf der Karl-Marx-Straße so ist. Nicht immer unproblematisch.

Der Erfinder der Mobilen Bürgerversammlung ist Nürnb ergs Oberbürgermeister Ulrich Maly höchstselbst. Aus der Not machte er eine Tugend. Den Kandidaten, der als Kämmerer bei der Stadt angestellt war, kannte zu Beginn des Wahlkampfes kaum jemand. Seine Berater legten ihm nahe, vor Ort Werbung zu machen. „Maly kommt“, wurde auf den Wahlplakaten angekündigt. Und Maly kam – auf dem Fahrrad. 2002 wurde er Bürgermeister. Der Idee blieb er treu: Die Mobile Bürgerversammlung gibt es immer noch. Bis zu 100 Teilnehmer fahren jetzt mit, werden über stadtteilbezogene Projekte informiert und reden mit. Dass der Bürgermeister auf dem Fahrrad dabei ist, setzt ein Zeichen: Das Fahrrad ist ein alltagstaugliches Verkehrsmittel, klimafreundlich und noch dazu kommunikativ.



Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club

## Seite Drei

3 Unterwegs mit Wowereit

## Leserbriefe

6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

## Titelthema

### Fahrradtechnik für alle

8 Selber reparieren lohnt sich

10 Große Stadt, große Auswahl

13 Hat's „klick“ gemacht?

## Verkehr

15 Zusammen ist man weniger einsam

## Recht

18 Einfach draufgehalten

## Gesundheit

19 Mit dem Rad zur Arbeit

## Berlin

20 Meine erste Demo

21 Für saubere Berliner Luft

22 Park & Ride an den S-Bahnhöfen

24 Nah am Wasser gebaut

## Meldungen

27 Sitzung des ADFC-Bezirksrates – Fahrräder?

Fehlanzeige – Förderung des Fahrradtourismus – Bergmannstraße ist Fahrradstraße – Brücke über die Neiße – Einfach nur Fahrrad fahren – Fahrradpreis der IFMA

## Touristik

30 Slowenien: Im Westen vom Osten

## Feuilleton

34 Neulich am Bordsteinrand

36 Ausrüstung, Literatur

## Service und Termine

2 ADFC-Mitgliedschaft

37 ADFC-Buch- und Infoladen

38 ADFC-Lichtwoche

39 ADFC-Diavorträge

40 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine



Gut ausgestattet auf der Kreisfahrt

Foto: Katrin Starke

41 ADFC-Stadtteilgruppen

42 RadZeit-Abo

43 ADFC-Fördermitglieder im Portrait

43 Impressum

44 ADFC-Fördermitglieder

47 RadZeit-Rätsel

## Letzte Seite

46 Das Alphabet der Ausreden

Titel  
RadZeit 4/2008



Fahrradtechnik  
Tanja Ayarza in der  
ADFC-Selbsthilfeworkstatt  
Foto: Christian Kielmann

# 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 Südstern • 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

**Jetzt 3x in Berlin:**

**www.littlejohnbikes.de**

*little John* **BIKES**

Jedem das Richtige:  
Ein **ZENTRALRAD**



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

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

Leserbriefe geben die Meinung der Verfasser, nicht die der Redaktion wieder. Wir behalten uns Kürzungen vor.

*RadZeit 03/08: Urban Biking*

### Werbung fürs Stadtradeln

Toll: Urban Biking macht Werbung fürs Stadtradeln! Nur – wer ist dieser Herr Urban Biking? Liebe Radzeit-Macher, wir mögen Euch, Euren Realitätssinn, Eure Aktivitäten. Wir sind auch Mitglieder im ADFC. Aber ist „Urban Biking“ wirklich unumgänglich?

Freundliche Rad-Grüße,

ULRICH TROMMER

### Filser-Brief an die Redaktion

Juhr last ischju of ße „Radzeit“ wos riellie gräit – full of laifstail änd WieAiPie – rieports. Änd männi inglisch wörds, so ai kuhd anderständ it ohl. Ai rieli digged it! Ei wos gläd to ried sät some örbän baikers – ät liest sos of se apper klass – iewen häf ä schauer ät Bär offiße! Sät is laifstail ät it's best!! Ai wuhd laik to hold siß ap äs ä model for mai ohn boß. Ai äm shuhr hie will instäntlie install a schauer in auer dabblejuh-ßie whän hie hiers äbaut siß quud ixämpel. Änd hie will älau mie änd mai baiking kollegs tu täke auer morning-schauer after wie scheked in, ßo wie kän kaunt sät taim äs taim of wörk. Kontinju rieporting aitema laik siß – änd juhs mohr inglisch wörds. Juhr djörman rieders will bie gläd for sohß frieh inglisch-leßons. Hoping you will stop that nonsense as soon as possible I remain sincerely,

GERNOT GERLACH



*RadZeit 03/08:  
Verkehrssicherheitsbericht 2008*

### Radfahrunfälle fehlen in der Statistik

Meine persönliche Statistik innerhalb der letzten zwei Jahre: Bei drei ernstzunehmenden Fahrradunfällen in meinem Umfeld mit erheblichen Verletzungen (Prellungen, Verstauungen, bis hin zu einem Schlüsselbeinbruch und natürlich Sachschaden am Fahrrad) wurde kein einziges Mal die Polizei gerufen. Das heißt, die Unfälle tauchen in der offiziellen Statistik nicht auf. Beteiligte waren zweimal Autofahrer/innen sowie ein weiterer Radfahrer. Ich glaube, wir müssen davon ausgehen, dass die Dunkelziffer der Fahrradunfälle mit Verletzungen noch viel höher liegt. Anscheinend ist es auch häufig Praxis, den/die Verletzte/n zu versorgen oder einen Krankenwagen zu rufen, ohne jedoch die Daten aller Unfallbeteiligten aufzunehmen. So gibt es dann im Nachhinein auch keine Chance mehr, noch Schadenersatzansprüche geltend zu machen.

FRIEDERIKE AHLERS

*RadZeit 03/08  
Linienstraße wird Fahrradstraße*

### Von Hellersdorf zur Linienstraße

Ich finde es prima, dass die Linienstraße endlich fertig ist. Auf meinem Weg zur Arbeit nutze ich sie regelmäßig. Schön wäre nur, wenn sie

einen Anschluss Richtung Osten bekommen würde. Ich komme aus Hellersdorf und fahre die bei bbbike empfohlene Strecke bis zur Mollstraße. Dort fahre ich dann – vorsichtig, aber mit schlechtem Gewissen – auf dem Bürgersteig. Für etwa einen Kilometer vier Minuten Umweg in Kauf nehmen – so viel brauche ich etwa, um vorschriftsmäßig die Mollstraße zu überqueren – habe ich nur einmal ausprobiert. Im Übrigen finde ich die Anregung aus dem Leserbrief (RadZeit 03/08: Verkehrssicherheit bei Radfahrern) gut, mal über die „Sünden der Radfahrer“ selbstkritisch nachzudenken. Ich weiß, dass ich mich nicht an alle Regeln der Straßenverkehrsordnung halte. Ich fahre manchmal auch bewusst auf dem Bürgersteig, zum Beispiel, wenn ich dadurch längere Umwege vermeide, auf Hauptstraßen kein Radweg ist, um permanente Seitenwechsel zu vermeiden oder bei Baustellen. Aber eines hat bei mir oberste Priorität: Keine anderen Verkehrsteilnehmer zu gefährden oder zu behindern und insbesondere Fußgänger auf Bürgersteigen oder kombinierten Wegen nicht zu erschrecken, zum Beispiel indem ich zu dicht an ihnen mit ungedrosseltem Tempo vorbeisäuseln würde. Das will ich auf gar keinen Fall. Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme sind in meinen Augen die allerwichtigsten Verkehrsregeln. Ich hoffe, dass es mir gelingt, mich daran immer zu halten.

CONSTANZE GOPPOLD

*RadZeit 03/08  
Im Westen nichts Neues?*

### Neues im Westen

In der RadZeit 3/2008 fanden die im Rahmen der allgemeinen Grundsanierung der Straße des 17. Juni – Ernst-Reuter-Platz bis Bachstraße – miterneuerten Fahrradwege besondere Erwähnung. Genau besehen profitiert der Radverkehr auf der Nordseite im Bereich der Technischen Universität von der Aufgabe des Radweges und Führung auf der Nebenfahrbahn. Weitere durchgreifende Verbesserungen unterblieben leider. Der sanierte Radweg vor dem Ernst-Reuter-Haus ist an Wochenenden (Flohmärkt) ebenso unbenutzbar wie zuvor (hier hätte der Umbau zum Vertauschen von Park- und Radverkehrsfläche genutzt werden müssen), und die Einmündung Bachstraße ist unverändert problematisch. Den Höhepunkt der Straßenbaukunst stellt jedoch die neue S-Kurve mit zwei engen 105-Grad-Bögen auf wenigen Metern im Radweg vor der Müller-Breslau-Straße dar. Eine derart unbedarfe Planung – obendrein mit Unterschreitung des Mindestabstands zum parallelen Absperrgitter – hätte ich heutzutage nicht mehr für möglich gehalten. So betrachtet ist das Neue im Westen mit Vorsicht zu genießen.

HARALD KREBS

### Besser mit Licht

Ich würde es begrüßen, wenn Sie in Ihrer Verbandszeitung die Radfahrer dazu bewegen könnten, in der dunklen Jahreszeit die Beleuchtungsanlagen an ihren Fahrrädern in Ordnung zu bringen. Wenn ich morgens zwischen vier und sieben Uhr zu Fuß die Tageszeitung austrage, treffe ich verstärkt auf unbelichtete Radler. Sie fahren zur eigenen Sicherheit auf dem Gehweg, wo ich schon etliche Beinah-Zusammenstöße erlebt habe.

GÜNTER HENFF



**Hausmarke  
Restposten  
Gebrauchträder**

Qualität mit Service & Garantie

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

# Selber reparieren lohnt sich

VON JOST MAURIN

In der Selbsthilfeworkstatt des ADFC Berlin können Mitglieder und Nicht-Mitglieder an ihren Fahrrädern basteln. Dabei helfen ihnen erfahrene Schrauber des Vereins. Ein Werkstattbesuch.

Irgendwann fing Detlef Gerlichs Fahrrad an, merkwürdig zu knirschen. „Ich habe sofort auf das Tretlager getippt“, sagt der 48-Jährige. Er fuhr in die Selbsthilfeworkstatt des ADFC Berlin in der Brunnenstraße 28. Einer der ehrenamtlichen Experten dort bestätigte Gerlichs Diagnose – und gab ihm einen Kurbelabzieher. Jetzt ist Gerlich gerade dabei, in der Werkstatt die Kurbeln seines Rades abzumontieren. Er will das verschlissene Tretlager auswechseln. Damit die Hände nicht zu stark vom Öl verschmiert werden, trägt er zwei Plastikhandschuhe.



Welcher Schlüssel passt?

„Ohne Anleitung könnte ich das nicht“, erzählt Gerlich. Aber das ist kein Problem, mittwochs und freitags sind zwischen 17 und 20 Uhr erfahrene Helfer des ADFC vor Ort, die die Nutzer beraten und unterstützen. In den übrigen Öffnungszeiten der Geschäftsstelle dagegen sind keine Betreuer da und die Werkstatt steht nur Clubmitgliedern offen.

Ein Vorteil der Selbstreparatur liegt auf der Hand: Sie ist billiger als das Rad in einer kommerziellen Werkstatt reparieren zu lassen. Der ADFC erwartet lediglich eine Spende. Gerlich hat aber noch andere Argumente: „Die Werkstatt ist für mich ein magischer Ort. Man kann hier seine Kreativität ausleben. Ich betätige mich gern handwerklich“, sagt der Hobby-Schrauber, der von Beruf Softwareentwickler ist. Außerdem scheint er vielen professionellen Werkstätten zu misstrauen: „Wenn man das selber macht, kann man relativ sicher sein, dass keiner Mist baut“, meint Gerlich.

Der „magische Ort“, wie Gerlich ihn nennt, besteht aus einem etwa 50 Quadratmeter großen Raum in der ADFC-Geschäftsstelle. An einer Wand hängt eine Tafel mit allem wichtigen Werkzeug. Daneben steht ein Regal mit Ölen und anderen Verbrauchsmaterialien, gegenüber ein Spind, in dem zum Beispiel ein Trafo für Tests an der Lichtanlage liegt. Natürlich gibt es auch mehrere Ständer, an denen die Fahrräder für die Arbeit aufgehängt werden können.

Im Moment drängen sich in dem Raum sieben Leute um vier Räder. „Es ist voll heute. Das ist oft so, wenn das Wetter so gut ist wie heute“, sagt Roman Jaich, der heute gemeinsam mit Marko Kretschmann die Werkstatt betreut. Wenn es im Herbst und Winter wieder ungemütlicher wird, werde die Zahl der Besucher wohl abnehmen. Jaich hat während seines Studiums in einer Fahrradwerkstatt gear-



Für jedes Problem gibt es eine Lösung.

Fotos: Christian Kielmann

beitet – daher sein Fachwissen. Warum ihm die ehrenamtliche Arbeit in der ADFC-Werkstatt gefällt? „Weil das hier was Praktisches ist. Es kommt jemand und sagt: Mein Fahrradlicht geht nicht, und wenn er nach Hause fährt, funktioniert das Licht wieder“, antwortet Jaich. Er verdient sein Geld als Volkswirt.

Zu den häufigsten Problemen, mit denen Fahrradfahrer in die Werkstatt kommen, gehört die defekte Lichtanlage. Bei Ursula Avalos' Rad etwa ist das Rücklicht kaputt. Jaich holt den Trafo aus dem Schrank und prüft die Glühbirne – sie bleibt dunkel. Er schraubt eine

neue in die Fassung, aber auch dann leuchtet das Rücklicht nicht auf. Schließlich findet er den Grund: Die Lampe hat keinen Massekontakt. Jaich legt deshalb ein Kabel zum Rahmen, Avalos dreht das Vorderrad mit dem Dynamo – und die Lampe brennt wieder.

Bezahlen müssen die Nutzer neben der Werkstattspende die Ersatzteile. Die gängigsten Sachen wie Schläuche, Schrauben, Ritzel, Ketten oder Glühbirnen hat der geschlossene ADFC-Laden vorrätig. Seltener benötigte Teile können bestellt werden.

Kostenpflichtig ist auch die Codierung von Fahrrädern, für die ADFC-Mitglieder fünf und Nicht-Mitglieder zehn Euro zahlen müssen. Dabei fräsen die Werkstattmitarbeiter einen Code in den Fahrradrahmen ein. Anhand des Personalausweises kann so beim Weiterverkauf (zum Beispiel auf Flohmärkten) leicht der rechtmäßige Besitzer ermittelt werden.

Typische Nutzer dieses Services sind Leute wie Julian, der sich gerade für rund 800 Euro ein neues Holland-Rad gekauft hat. Es ist

**„Die Werkstatt ist für mich ein magischer Ort.“**

nicht einmal eine Woche alt, das Chrom funkelt noch. „Ich habe erst im Laden nach Diebstahlversicherungen gefragt, da haben sie mich auf die Codierung aufmerksam gemacht“, sagt Julian.

Roman Jaich lässt sich von ihm Kaufquittung und Personalausweis zeigen. Dann sucht er die Lettern für die Codierung zusammen und setzt sie in eine Schablone. Anschließend greift er zu einem Pantografen genannten Instrument, das die Schablone verkleinert. Mit Hilfe einer Elektro-Fräse graviert er den Code in das Sattelrohr. Julian ist zufrieden.

Aber die Codierung ist bei weitem nicht die Hauptaufgabe der Werkstatt. Im Vordergrund stehen eben Reparaturen. Neben den defekten Lichtanlage geht es meist um platte Reifen und verschlissene Ketten oder Ritzel. Da wissen die Teammitglieder Bescheid und haben in der Werkstatt – anders als der durchschnittliche Fahrradfahrer – das nötige Werkzeug.

Termine und Kurse der ADFC-Selbsthilfeworkstatt finden Sie auf Seite 40.



Der mobile Radtechniker Maxfield Gassmann im Einsatz. Foto: Jost Maurin

## Große Stadt, große Auswahl

VON JOST MAURIN

Kaum eine andere Stadt in Deutschland hat eine so große Vielfalt an Fahrradläden und -werkstätten wie Berlin. Die RadZeit stellt drei Betriebe vor.



### Links

[www.aloha-berlin.com](http://www.aloha-berlin.com)  
[www.komponentix.de](http://www.komponentix.de)  
[www.verruecktritt.de](http://www.verruecktritt.de)

Mehr mobile Radtechniker gibt es hier:  
[www.radambulanz.de](http://www.radambulanz.de)  
[www.dienstrand.de](http://www.dienstrand.de)

## Verrücktritt

Auf dem Weg zur Arbeit einen Platten bekommen und ins Büro geschoben? Jetzt wollen Sie nicht den ganzen Weg zurück laufen? Vielleicht kann Verrücktritt helfen. Inhaber Maxfield Gassmann kommt dann mit seiner mobilen Fahrradwerkstatt angerollt und flickt den Schlauch vor Ort. Abends kann der Kunde dann mit dem Rad nach Hause fahren. „Die Leute müssen das Rad nicht irgendwo hinbringen“, sagt Gassmann. „Das ist die Idee.“

Seine Werkstatt besteht aus einem alten Postrad, in dessen vorderem Gepäckträger zwei Aluminiumkoffer mit Werkzeugen und den gängigsten Ersatzteilen stecken. Am hinteren Träger hat Gassmann einen Montageständer angebracht, an dem er Reparaturräder aufhängen kann, falls er zum Beispiel deren Gangschaltung einstellen will.

„Wenn die Leute anrufen, frage ich sie gleich, was das Problem an dem Rad ist“, erzählt der in den USA aufgewachsene Unternehmer. Dementsprechend packt er seine Sachen. So könne er alle häufig benötigten Arbeiten erledigen, sagt

## FAHRRADTECHNIK FÜR ALLE

Gassmann, der in San Francisco eine Ausbildung als Fahrradmechaniker gemacht hat. In Ausnahmefällen kann er auch in seine stationären Werkstätten in Kreuzberg ausweichen.

Die Anrufer haben zwei Optionen: Entweder sie bestellen den Notdienst. Wenn Gassmann gerade Zeit hat, fährt er dann auch innerhalb weniger Minuten los, berechnet dafür aber fünf Euro extra. Oder sie lassen sich einen Termin – in der Regel binnen ein, zwei Tagen – geben. Dabei entstehen keine Zusatzkosten. In beiden Fällen müssen die Kunden aber fünf Euro Anfahrtgebühr zahlen. „Auch mit dem Terminservice bin ich meistens schneller als viele Fahrradläden“, meint Gassmann. Die sonstigen Preise für Arbeitszeit und Material liegen seinen Worten zufolge eher unter dem, was in stationären Werkstätten fällig wird. Auf jeden Fall sind sie sehr transparent: Auf seiner Internetseite listet Gassmann alle Tarife bis ins Detail auf.

Dort findet sich auch ein Link zur RadAmbulanz, die zu ähnlichen Bedingungen arbeitet. Allerdings bedient die Ambulanz hauptsächlich den westlichen Teil Berlins, Gassmann den Osten.

## Komponentix

Wer das erste Mal bei Komponentix im Prenzlauer Berg vorbeischaut, kann kaum glauben, dass dieses Geschäft 100 000 Euro im Jahr umsetzt. Außen am Haus an der Rykestraße weist nichts auf den Laden hin. Die Firma selber besteht nur aus einer 50 Quadratmeter großen Ein-Raum-Wohnung mit abgezogenen Dielen, einem Packtisch, auf einem Ikea-Tisch stehen zwei Computer, in der ehemaligen Küche der Wohnung hat Inhaber Reinhard Bäß eine kleine Werkstatt. Und doch ist Komponentix äußerst erfolgreich. Kunden aus 20 Ländern kaufen bei Bäß vor allem Laufräder und die Komponenten dafür. „Wir sind in erster Linie ein Versandhandel, da brauchen wir keine großen Verkaufsräume“, sagt der Inhaber. Sein Motto lautet „Das Rad ist rund“. Das klingt selbstverständlich, ist es aber nicht. Denn maschinell gebaute Laufräder, erzählt Bäß, seien oft nicht vollständig zentriert. „Ich dagegen montiere jedes Laufrad von



Reinhard Bäß beim Zentrieren eines Laufrads.  
Foto: Jost Maurin

Hand, spanne die Speichen gleichmäßig und zentriere, bis es in sich steht.“ Damit sollen seine Kunden dann tausende Kilometer sicher fahren können, ohne das Rad nachzentrieren zu müssen. Dafür kann man dann aber auch locker 300 Euro das Stück ausgeben – so viel, wie manche Leute für das komplette Fahrrad zahlen.

Aber Komponentix-Kunden sind besonders anspruchsvoll. „Das sind zum Beispiel Leute, die technisch sehr versiert sind. Die rechnen sich selber aus, welche Speichenlänge sie benötigen“, sagt Bäß. „Ambitionierte Alltagsradler, bei denen Zuverlässigkeit an erster Stelle steht“ zählt er ebenfalls zu seiner Zielgruppe. Sogar Leistungssportler hat er schon beliefert. Und natürlich Liebhaber wie den Zahnarzt, der in seiner Freizeit alte Rennräder originalgetreu aufbaut und dazu die passenden Laufräder bei Bäß bestellt.

Denn dass jedes Rad von Hand gebaut wird, das gibt es sonst kaum in Deutschland. Bäß

weiter auf Seite 12 ...



Hallo Hawaii. Claas Seithe mit einem Beachcruiser.  
Foto: Jost Maurin

... Fortsetzung von Seite 11

nennt eigentlich nur zwei weitere überregional bekannte Konkurrenten. Folgerichtig kommen die Kunden aus ganz Deutschland, ja aus der gesamten Europäischen Union und darüber hinaus. Sie bestellen über Bäß' Internetseite, auf der er die Produkte sehr detailliert beschreibt.

Dabei kann er aus eigener Erfahrung schöpfen. „Ich habe schon als Kind gerne an Rädern gebastelt“, erzählt Bäß. Sogar, als er später eine Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Mechaniker machte. Schließlich studierte er Industriedesign, arbeitete als Softwareentwickler und nutzte alle diese Fähigkeiten, um im Juli 2003 Komponentix zu gründen.

Ein so spezialisiertes Geschäft kann wohl nur als großflächig agierender Versandhandel funktionieren. Dennoch besuchen Bäß immer wieder Kunden in seinem Betrieb an der Rykestraße. „Gerade letzte Woche“, berichtet er sichtlich stolz, „waren Leute aus Paris da.“

## Aloha Berlin

Acht Zentimeter dicke Ballon-Reifen, tiefer Sitz, eine lange Lenkergrabel wie bei einem Harley-Davidson-Motorrad: Wer mit seinem Fahrrad auffallen will, ist bei Aloha Berlin genau richtig. Der Laden an der Oderberger Straße im Prenzlauer Berg bietet ähnlich wie Konkurrent Cruise & Style im Friedrichshain Räder vom Typ Beachcruiser an.

Manche Modelle haben statt der üblichen 36 Speichen gleich 140. Wenn sie sich drehen, entsteht ein Blumenmuster im Laufrad. Hawaiiblumen sind auch in Sättel und dazu passende Lenkergriffe geprägt, die Aloha ebenfalls verkauft.

Wer es noch blumiger will, kann sich Reifen mit entsprechendem Profil holen. „Es gibt zig verschiedene Sättel, Griffe, Reifen und Ventilkappen“, sagt Aloha-Inhaber Claas Seithe. „Ich habe zwei Vitrinen voller Ersatzteile im Laden.“

Cruiser seien in den 1950er Jahren in den USA von einem Motorradbauer erfunden worden, erzählt Seithe. Daher wohl auch die teilweise monströsen Lenkergräbeln, die an Motorrad-Chopper erinnern. In den 70ern entdeckten Surfer die Räder für sich, „weil die überall herumstanden und man auf die breiten Lenker gut das Surfboard legen konnte“. So wurden die Cruiser allmählich „cool“ und Teil eines „relaxten“ Lebensstils.

In Deutschland bekam die Mode einen Riesenschub durch eine Sendung im Programm der vor allem an Jugendlichen ausgerichteten Fernsehstation MTV: 2005 präsentierte die Serie „Pimp my Fahrrad“ zu glitzernden Prestigeobjekten aufgemotzte Räder. Diese rollenden Egos haben oft nur drei oder gar keine Gänge. „Das sind Räder zum gemütlichen durch die Stadt cruisen“, erklärt Seithe. „Das passt gut zu Berlin.“

Der heute 39-Jährige kam nach einem Bandscheibenvorfall auf die Cruiser. „Der Arzt sagte mir, ich muss jetzt immer aufrecht auf dem Rad sitzen. Dann habe ich mir einen Cruiserlenker aufs Rad montiert“, erzählt er. Die Cruiser passen auch gut zu seinen anderen Hobbys, die er ebenfalls in seinem Laden bedient: Frisbee-Scheiben, Skateboards, Hula-Hoop-Reifen und T-Shirts im Surfer-Style.

## Hat's „klick“ gemacht?

TEXT UND FOTOS VON DAVID GREVE

**Wer heute im Laden zum Fahrrad greift, hat die Wahl zwischen Ketten- und Nabenschaltung. Ein kleiner Einblick in die Welt der Fahrradschaltung.**

Die Kettenschaltung funktioniert, wie der Name schon verrät, durch die Bewegung der Kette vom Schaltwerk über die Zahnkränze am Hinterrad, Ritzel genannt, und vom Umwerfer über die Zahnkränze an der Tretkurbel, die als Kettenblätter bezeichnet werden.

Die Zahnkränze am Hinterrad sind zu einer festen Einheit, dem so genannten Ritzelpaket, zusammengefasst, das fünf bis maximal elf Ritzel umfassen kann. Üblich sind heute neun Ritzel beim Mountainbike oder Trekkingrad und zehn beim Rennrad. 2009 wird die italienische Firma Campagnolo mit elf Ritzeln auf den Markt kommen – als das Fahrrad in den 1930er Jahren „schalten lernte“, waren es gerade mal drei.

Vorne sind heute drei, am Rennrad zwei Kettenblätter Standard. Üblicherweise haben die Kettenblätter 22, 32 und 42 Zähne, an älteren Mountainbikes und Trekkingräder bis zu 48 Zähne. Beim Rennrad oder Fitness-Bike

schwankt die Abstufung zwischen 38 und 42 Zähnen am kleinen und 52 bis 56 Zähnen am großen Kettenblatt. Einen Standard gibt es heute nicht mehr. So gibt es Rennräder mit einer „Dreifachgarnitur“ (drei Kettenblätter) und Mountainbikes mit nur einem Kettenblatt.

Die Anzahl der Ritzel und Kettenblätter wird mit einer kleinen Formel dargestellt: 3x7 bedeutet, dass ein Rad drei Kettenblätter und sieben Ritzel hat, 2x9 sind zwei Kettenblätter und neun Ritzel. Das Verhältnis von Zähnezahl vorn zur Zähnezahl hinten bestimmt die Übersetzung, also wie leicht oder schwer es sich tritt. Liegt die Kette vorn auf dem großen Kettenblatt und hinten auf dem kleinsten Ritzel, ist die Entfaltung, also der pro Kurbelumdrehung zurückgelegte Weg, sehr groß. Es handelt sich hierbei um eine „schwere“ Übersetzung für hohe Geschwindigkeiten, während die „leichte“ Übersetzung (vorne kleines Kettenblatt, hinten großes Ritzel) sich für steile Anstiege eignet.

Ist die Kettenschaltung also die optimale Lösung für das Radfahren unter allen Bedingungen? Nein, denn nur theoretisch lässt sich über die Kette jedes Ritzel mit jedem Kettenblatt kombinieren. Tatsächlich lassen sich viele Kombinationen gar nicht oder nur unter erheblicher Geräuschenentwicklung schalten. Gleichzeitig wiederholen sich Gänge. Bei einer 3x7-Schaltung sind effektiv nicht etwa 21, sondern nur etwa 14 Gänge nutzbar. Außerdem ist die Kettenschaltung der Witterung besonders aus-

weiter auf Seite 14 ...



Viele Zähne:  
Ritzel und Schaltwerk.



Alle Siebene:  
7-fach-Ritzel



Dickes Ding:  
Rohloff Speedhub 500/14

... Fortsetzung von Seite 13

gesetzt. Zusammen mit dem Konstruktionsprinzip, das in fast jeder Schaltposition eine ungünstige, schräge Kettenlinie verursacht, ist ein hoher Verschleiß vorprogrammiert.

Zusätzlich macht dem Nutzer die Marken- und Anwendungsgebundenheit zu schaffen: So harmonieren die Schaltungen der drei großen Hersteller Campagnolo, Shimano und Sram nur selten miteinander. Und nicht jedes Schaltwerk eignet sich für jedes Ritzelpaket – und nicht jeder Umwerfer für jede Kurbelgarnitur. Ein Rennrad-Umwerfer ist beispielsweise im Normalfall fürs Mountainbike ungeeignet.

Es lohnt sich also, einen Blick auf die Nabenschaltung zu werfen. Ihr Funktionsprinzip unterscheidet sich grundlegend von dem der

## Trotz ihrer Vorteile galt die Nabenschaltung lange Zeit als „unsexy“.

Kettenschaltung: In einem voluminösen Nabengehäuse arbeitet ein Getriebe, das die unterschiedlichen Übersetzungen bereitstellt. Der Übersetzungsverlauf ist sehr homogen: Die Entfaltung zwischen den Gängen steigt im gleichen Verhältnis an. So lässt sich intuitiv schalten. Weitere Vorteile der Nabenschaltung liegen auf der Hand: Das gesamte Schaltwerk (=Getriebe) befindet sich von der Umwelt abgekapselt im Inneren der Nabe. Es arbeitet quasi wartungsfrei, der Verschleiß ist durch

 **räderwerk**



**FAHRÄDER UND ZUBEHÖR**  
WWW.RÄDERWERK.DE INFO@RÄDERWERK.DE

den Ausschluss der Umwelteinflüsse minimiert. Auch außen gibt es kaum Verschleiß, da die Kette in gerader Linie nur um ein Ritzel und ein Kettenblatt kreist.

Trotz dieser Vorteile galt die Nabenschaltung lange Zeit als „unsexy“. Zwar kannte jedermann die Torpedo-Dreigangschaltung von Fichtel & Sachs – aber eben von Omas Einkaufsrad. Das änderte sich in den 1990er Jahren. Fichtel & Sachs baute erstmals eine Fünfgang-Nabe, die Pentasport. Es wurde mit einer Sieben- und gar einer Zwölfgangnabe experimentiert, die allerdings so schwer waren, dass sie sich nie am Markt durchsetzen konnten.

Dass heute so viel über die Nabenschaltung gesprochen wird wie nie zuvor, hängt mit der Firma Rohloff aus Kassel zusammen, die sich mit einer Schaltungskette einen Namen gemacht hatte. Zunächst präsentierte Rohloff 1996 eine 14-gängige Nabenschaltung: die Speedhub 500/14. Ihre Übersetzung entsprach der einer Mountainbike-Kettenschaltung. Die Produkt einführung war jedoch ein totaler Flop. Die Zielgruppe der Mountainbiker war gänzlich uninteressiert und kommentierte abfällig: „zu schwer, zu laut!“ Doch ehe die Nabe in der Versenkung verschwand, wurde sie von Reiseradlern aus aller Welt als zuverlässige Schaltung entdeckt. Ihr Siegeszug, der inzwischen auch das Stadtrad erreicht hat, rüttelte die etablierten Hersteller wach. Shimano präsentierte in kurzem Abstand die 8-Gang-Naben Nexus und Alfine, Konkurrent Sram die 9-Gang-Nabe I-Motion. Um ihre Nabenschaltungen radrenn- oder weltreisetauglich zu machen, ließen sich beide Komponentenriesen etwas einfallen: Die Alfine wurde mit zwei Kettenblättern kombiniert und der Übersetzungs spielraum damit erheblich erweitert und Sram baute die Orbit-Schaltung – eine Dreigang nabenschaltung, die mit einem Ritzelpaket kombiniert wurde. Doch beide Systeme leiden wieder unter dem Hauptnachteil der Kettenschaltung, dem übermäßigen Verschleiß.

Währenddessen geht die Entwicklung der Getriebeschaltungen weiter: Schon vor Jahren erfand der Schweizer Tüftler Schlumpf ein Getriebe, das im Tretlager montiert wird und mehrere Kettenblätter überflüssig macht. Ähnliche Wege beschreitet auch Sram mit dem Hammerschmidt-Getriebe. Hat jetzt die Kettenschaltung womöglich endgültig ausgedient?



Shared Space im schwedischen Lund. Foto: Ben Hamilton Baillie

## Zusammen ist man weniger einsam

VON SYBIL HENNING-WAGENER

Stellen wir uns folgendes Science-Fiction-Szenario vor: Mitten in der Hauptverkehrszeit, abends oder morgens, fallen nicht nur sämtliche Ampeln aus, sondern auch alle Verkehrszeichen sind plötzlich verschwunden. Kein Vorfahrtsschild, kein Einbahnstraßenpfeil, kein Radweg, keine Zebrastreifen mehr. Ein Albtraum.

Was würde passieren? Der Verkehr würde schlagartig still. Als erste würden die Fußgänger reagieren und sich zwischen Vehikeln aller Art ihren Weg suchen, weil der Mensch per definitionem der beweglichste Verkehrsteilnehmer ist. Die Radfahrer würden versuchen, sich durch die Lücken zu schieben. Nur die Pkw und Lkw könnten weder vor noch zurück. Wahrscheinlich würde, nach ein paar Stunden vergeblichen Wartens darauf, dass die Welt von selbst wieder in Ordnung käme, ein Autofahrer nach dem anderen sein nutzlos gewordenes Gefährt verlassen und sich in einen Fußgänger zurückverwandeln.

Vielleicht geschähe aber auch ein Wunder – und das sähe dann so aus: Alle würden sich auf die Regel „Rechts vor Links“ besinnen und sich vorsichtig in Bewegung setzen. Die Autos würden sehr langsam fahren und ständig bereit sein, für jeden Fußgänger, jeden Radfahrer und jedes Gefährt, das von rechts kommt, zu bremsen. Die Seitenfenster wären heruntergedreht, man würde reden und gestikulieren. Alle wären damit beschäftigt, sich untereinander zu verständigen. Und alle kämen zum Ziel. Ein Wirklichkeit gewordener Traum. Das – im Kern – ist Shared Space. Geteilter Raum.

weiter auf Seite 16 ...

... Fortsetzung von Seite 15

Die Rückkehr zu einer menschlichen Dimension des Verkehrs.

Als der niederländische Verkehrsplaner Hans Monderman in den 1980er Jahren seine erste ungeregelte Kreuzung in dem nordholländischen Dorf Oudekaste vorstellte, glaubte niemand, dass das gut gehen würde. Unter Verzicht auf Verkehrsschilder und Ampeln hatte er die zentrale Kreuzung, die täglich von 6 000 Autos und 2 500 Radfahrern frequentiert wurde, optisch in einen Dorfplatz verwandeln lassen. Der Asphalt wurde durch rote Klinkersteine ausgetauscht. Sandfarbene Säume ersetzten die Bordsteine. Es galt „rechts vor links“ und das Rechtsfahrgesetz. Das signifikante Ergebnis war der Rückgang der Durch-

### **Ein Wirklichkeit gewordener Traum. Das – im Kern – ist Shared Space.**

schnittsgeschwindigkeit von 58 auf 37 Stundenkilometer. Es kam zu keinen schweren Unfällen mehr. So bestätigt, baute Monderman den Versuch zum Modell aus – und wurde zum Revolutionär der Verkehrsplanung. Er hat in dreißig Jahren über hundert Straßen und Kreuzungen auf diese Weise verkehrsberuhigt. Das bekannteste Beispiel ist Drachten. Täglich wird die große Kreuzung von rund 22 000 Autos, Lastwagen, Motorfahrzeugen, 5 000 Radlern und ungezählten Fußgängern überquert. Es gilt „rechts vor links“ und das Rechtsfahrgesetz, sonst nichts. Die einzige bauliche Vorgabe ist ein kleiner, überschaubarer Kreisverkehr.

„Erstaunliche Dinge lassen sich hier beobachten. Autos stoppen für Fußgänger. Lasterfahrer stimmen sich mit Radfahrern per Blickkontakt ab. Ein Mann mit roter Jacke auf einem Rennrad späht in das Innere eines schwarzen Toyota und signalisiert dem Fahrer, dass er abbiegen und ihm nicht in die Quere kommen wird. Ein weißhaariger Herr im motorisierten Rollstuhl kreuzt quer über die Fahrbahn, und niemand hupt. Kaum ein Fahrzeug fährt schneller als 20 Stundenkilometer, doch weil fast niemand anhalten muss, dauert es heute nur etwa zehn Minuten, um das Zentrum von Drachten zu durchqueren, während es früher 20 waren“, beschreibt Ute Eberle das Leben in Drachten in einer Reportage in *Zeit Wissen* (5/2005).

Ausschlaggebend ist nicht, wie man meinen könnte, dass die Kraftfahrzeuge zu niedrigen Geschwindigkeiten gezwungen werden. Monderman stellt vielmehr eine Situation her, die von jedem Verkehrsteilnehmer erhöhte Aufmerksamkeit verlangt. Das Medium ist der Blickaustausch. Was unter Fußgängern, wenn sie sich begegnen, sowieso funktioniert: das blitzschnelle Abschätzen und instinktive Ausweichen, was aber auch unter Radfahrern bewirkt, dass Regelverstöße wie „Geisterfahrer“ selten zu Kollisionen führen, gilt nun gleichermaßen für die Autofahrer. Das Kraftfahrzeug verliert seine Priorität im Straßenverkehr. Die Autofahrer müssen sich mit den Fußgängern und Radfahrern einigen, wollen sie vorankommen. Der Verkehr erhält seine menschliche Dimension zurück.

Die Europäische Union fördert Shared Space



## **Autos ab 1,90 € / Std.**

Jetzt in Kreuzberg und Schöneberg.  
Telefon 9120 67 91  
[www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de)

**cambio**  
CarSharing



Verkehrsführung im holländischen Drachten. Foto: Ben Hamilton Baillie

in sieben Pilotprojekten; in Deutschland wurde es inzwischen im niedersächsischen Böhmte verwirklicht, einer 7 500-Einwohner-Gemeinde, die täglich von rund 12 500 Autos, darunter 1 000 Lkw, heimgesucht wird. Das Resultat entspricht den Erwartungen. Es geht langsamer, ruhiger und sicherer zu. Vor allem die Radfahrer profitieren von der neuen Freiheit, ihren Weg dort zu suchen, wo sich gerade eine Lücke auftut. Allerdings bedarf es einer entsprechend großen Menge von Radfahrern und Fußgängern, um den Durchgangsverkehr wirkungsvoll auszubremsen, denn wenn der Weg frei ist, geben Autofahrer auch auf einem Dorfplatz Gas. Was in kleinen Orten funktioniert, ist durchaus übertragbar auf größere Städte. Es geht ja nicht um die Verdrängung des Autos, sondern um die Rezivilisierung des Autofahrers. Ausfall- und Ringstraßen, das ist unbestritten, müssen ihre Funktion erfüllen, solange es Kraftfahrzeuge gibt. Aber nur 20 Prozent des Straßennetzes, stellte Hans Monderman im Januar 2007 bei einem Vortrag in Berlin fest, seien reine Durchgangsstraßen. 80 Prozent der Stadtstraßen seien im Prinzip soziale Räume, oder sollten es zumindest sein.

Shared Space sollte also gerade an Orten verwirklicht werden, die von Kraftfahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern besonders stark frequentiert werden und wo es ständig zu Staus kommt. Einwände gegen die Deregulierung des Verkehrs mitten in der Stadt dürfen

vor allem aus den Reihen der Experten kommen. Hans Monderman riet dazu, ein Shared Space-Projekt zunächst von den Anliegern und Einwohnern unter sozialwissenschaftlicher Anleitung erarbeiten zu lassen, die ihre Wünsche klar formulieren müssten, ehe sie die Behörden mit deren Ausführung beauftragten. Mit anderen Worten: Shared Space hat etwas mit Nachbarschaft zu tun. Er festigt das Sozialgefüge und könnte in verwahrlosten städtischen Räumen eine katalytische Wirkung entfalten. Hans Monderman meint mit Shared Space denn auch nicht nur den „gemeinsam genutzten Raum“, sondern den im weitesten Sinn „geteilten Raum“, die gelebte Nachbarschaft.



### **Shared Space in Brandenburg**

Vom brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) wurden Studien zur Umsetzung von Shared Space für Kreuzungsbereiche in drei Städten in Auftrag gegeben:

**In Babelsberg** der Straßenzug Paul-Neumann-/Althoff-/Pestalozzi-/Rosenstraße,

**in Luckenwalde** die Kreuzung Käthe-Kollwitz-/Weinberg-/Rudolf-Breitscheid-/Zinnaer Straße,

**in Calau** die Cottbusser Straße.

# Einfach draufgehalten

VON MICHAELA MÜLLER

Es war nicht seine erste Radtour mit dem ADFC. Doch diese wird Jens T. nie vergessen können. Er wurde von einem Autofahrer vom Fahrrad gestoßen.

Es war kurz vor Ende einer dreitägigen Radtour im Juli 2006 in Mecklenburg. Die 20 Teilnehmer waren auf dem Weg zum Bahnhof in Burg Stargard, um die Rückreise nach Berlin anzutreten. Plötzlich heulte ein Motor auf. Ein Autofahrer kam mit Lichthupe und heulendem Motor näher. Die Radfahrer wichen ihm aus. Doch für Jens T. war es zu spät. Der Autofahrer stieg aus und stieß ihn zu Boden. Jens T. stürzte. Als er wieder aufstehen wollte, merkte er, dass etwas nicht stimmte. In der Klinik stellte sich heraus, dass der Oberschenkelhals gebrochen war.

Rainer G., der Autofahrer, wollte nun Fahrrerflucht begehen. Ein Zeuge, der ihn daran hindern wollte, stellte sich mit ausgebreiteten Armen vor das Auto. Rainer G. drückte das Gaspedal durch. Nur weil sich der Zeuge über die Motorhaube abrollte, passierte ihm nichts.

Der Strafprozess gegen Rainer G. fand im Herbst 2007 am Amtsgericht Neubrandenburg statt. Warum Rainer G. sein Opfer angegriffen hatte, erfuhr Jens T. nie. Vor Gericht erzählte Rainer G. eine Version des Hergangs, die von



## Kostenlose Rechtsberatung

Für **Mitglieder** bietet der ADFC Berlin eine kostenlose Rechtsberatung in allen Fragen des Verkehrsrechts an.

Jeden Dienstag von 19 bis 20 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle

Eine **Rechtsschutzversicherung** ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Sie gilt für Radfahrer, Fußgänger und als Fahrgast in Straßenverkehr. Die Selbstbeteiligung beträgt 300 Euro.

keinem Zeugen bestätigt wurde. Das Urteil lautete 180 Tagessätze und sechs Monate Führerscheinentzug wegen vorsätzlicher Körperverletzung, Nötigung, Sachbeschädigung und gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr. Nach sechs Monaten sollte er seinen Führerschein neu beantragen. Rainer G. war mit dem

## Der Verlauf beider Leben nach dem Vorfall könnte unterschiedlicher nicht sein

Urteil nicht zufrieden. Er ging in Berufung am Landgericht. Mittlerweile habe er eine Arbeit gefunden, er brauche seinen Führerschein, lautete seine Begründung. Er bekam Recht. Das Urteil wurde heruntergesetzt: Drei Monate sollte Rainer G. nun seinen Führerschein abgeben – wann er wollte.

Der Verlauf beider Leben nach dem Vorfall könnte unterschiedlicher nicht sein: Rainer G. arbeitet heute in einem Handyladen. Jens T. hat noch immer Schmerzen, bei jedem Schritt. Insgesamt musste er vier Operationen über sich ergehen lassen, denn es gab immer wieder Komplikationen. Monatelang musste er an Krücken laufen. Wintersport treiben oder Fußball spielen kann er heute nicht mehr. Die Verdienstausfälle, Kosten für den Pflege- und Fahrdienst und Zuzahlungen belaufen sich mittlerweile auf über viertausend Euro. Vom Täter hat er nichts bekommen, keine Entschuldigung und kein Geld. Rainer G. lebt knapp über der Pfändungsgrenze.

Den Fall hat ein Anwalt des ADFC Berlin übernommen. Die Rechtsschutzversicherung des ADFC zahlte. „Das ist das einzige Positive“, sagt Jens T. Auch die Kosten für den Zivilprozess, wo er seine Schadenersatzsprüche und seine Verdienstausfälle geltend machen will, werden übernommen.

## MIT DEM RAD ZUR ARBEIT



Die Gewinner aus Berlin.

## Ausgezählt!



**Berliner Rekord 2008: 1 192 Teilnehmer haben in diesem Jahr an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teilgenommen, darunter gab es 117 Team-Anmeldungen.**

**Das sind dreimal so viele Radler wie im vorigen Jahr. Wir gratulieren den Gewinnern!**

### TEXT UND FOTO VON KIRSTEN NIEMANN

Die gemeinsame Sommer-Aktion von ADFC und AOK ist zu Ende. Doch wollen viele auch in den Wintermonaten dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zum Arbeitsplatz treu bleiben.

Die Teilnehmer von „Mit dem Rad zur Arbeit“ sind gezählt und mit Preisen bedacht worden. Die beiden Hauptgewinner erhielten je ein Fahrrad der Marke „Fahrradmanufaktur“ und wurden von allen beneidet.

### Kristine Schönefeldt, 32, arbeitet in der klinischen Forschung:

„Ich bin erst vor wenigen Monaten nach Berlin gezogen – und ich muss sagen, dass Berlin eine ausgesprochene Fahrradstadt ist. Die Kollegen haben ordentlich für die Aktion getrommelt, es gibt also viele Radler unter den Mitar-

beitern. Mein Arbeitgeber hat sogar einen Fahrradkeller für uns eingerichtet. Da muss ich also keine Angst haben, dass mir mein neues Rad gleich gestohlen wird. Ich brauche lediglich zehn Minuten mit dem Rad zur Arbeit. Auf dem Weg erledige ich meine Einkäufe.“

### Dirk Appelmann, 39, Produktionsplaner:

„Zu meiner Arbeitsstelle sind es nur zwei Kilometer. Das ist gerade mal zu weit, um zu Fuß zu gehen, aber zu kurz, um das Auto zu benutzen. Natürlich radele ich da lieber. Seit Februar letzten Jahres mache ich das sogar täglich!“

Zur Kreisfahrt am 20. September hatten die Teilnehmer eine letzte Möglichkeit, ihre ausgefüllten Aktionskalender abzugeben. Viele ergriffen erst in der letzten Minute die Gelegenheit. So auch die Radzeit-Autorin Kirsten Niemann und Kreisfahrt-Teilnehmer Christian Dohnke. Er darf bald aufbrechen zu einem Wochenendtrip in den Robinson Club Fleesensee. Der Krankenpfleger sagt: „Wer an der Aktion teilnimmt, kann damit zeigen, dass vielen Menschen gute Fahrradbedingungen wichtig sind. Schließlich kann immer noch mehr getan werden.“

# Meine erste Demo

VON MICHAELA MÜLLER

Die Sternfahrt soll jünger werden. Der ADFC plant zum ersten Mal eine Familienroute. Nun werden Unterstützer gesucht.

Die Familienroute soll bunt sein: mit Clowns auf dem Rad und Luftballons am Gepäckträger. Wie alle anderen Routen der Sternfahrt soll die Familienroute am Brandenburger Tor enden. Zielgruppe sind Kinder unter sieben Jahren, aber auch ältere Kinder und Behinderte sind willkommen. „Die Route soll nicht über die Autobahn führen. Das ist uns wichtig“, sagt Kai Kühn. Der Vater von drei Kindern hatte die Idee mit der Familienroute. Beim nächsten Mal soll zum ersten Mal die ganze Familie dabei sein. Davor muss aber noch eine Menge organisiert werden. „Wir suchen jetzt Unterstützer: Kreative Leute, die die Tour etwas auflockern können. Leute für die Öffentlichkeitsarbeit, um die Idee an die Zielgruppe zu bringen und Fundraiser, die Spenden und Sachleistungen akquirieren“, sagt Kai Kühn.

Die Familienroute soll durch die Innenstadt führen. Die Geschwindigkeit wird unter 10 km/h liegen, damit jeder mitfahren kann.



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

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



Wer macht mit? Auf der Sternfahrt 2009 wird es eine Familienroute geben. Foto: Christian Kielmann

Am Brandenburger Tor wird es ein Kinderprogramm geben für die kleinen Teilnehmer: Jongleure, Kreidemalen, ein Schminkstand und jede Menge Seifenblasen.

## i Treffen des Organisationsteams

Das **Organisationsteam** der Familientour trifft sich am 9. Dezember 2008 um 18 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle in der Brunnenstraße 28, 10119 Berlin.

Der **Ansprechpartner** bei Fragen ist Kai Kühn.  
E-Mail: [kinder@fahrradsternfahrt.de](mailto:kinder@fahrradsternfahrt.de)  
Tel: (030) 92 40 94 50  
Mobil: (0151) 21 16 13 13

## KREISFAHRT 2008

# Für saubere Berliner Luft

VON KATRIN STARKE

Bei der 8. ADFC-Kreisfahrt haben 2 500 Radler die Stadt neu erfahren

„Mit dem Rad durch die Innenstadt? Das ist nicht mein Ding“, gibt Britta Reimers unumwunden zu. In ihrer westfälischen Heimat sei sie viel mit dem Drahtesel unterwegs, erzählt die 21-Jährige. Doch seit sie zum Studium in die Hauptstadt gekommen ist, nutzt sie ihr Rad seltener: „Hier stinkt's mir zu viel nach Abgasen.“ Ein Grund, warum sich Britta bei der 8. Kreisfahrt des ADFC auf den Sattel geschwungen hat. Ebenso wie 2 500 weitere Radler, die mit kräftigem Tritt in die Pedale für einen Stadtverkehr demonstrieren, bei dem die Berliner Luft sauber bleibt.

Punkt 14 Uhr geht's los am Brandenburger Tor. 15 Treffpunkte entlang des Innenstadtrings sind zu passieren. Britta hat sich einen Platz an der Spitze des Trosses erradelt: „Ein gutes Gefühl, die Straße für sich zu haben, mal mitten auf der Fahrbahn zu fahren.“ Und das sogar zu dürfen.

Während es auf dem Teilstück zwischen Frankfurter Tor und Landsberger Allee leicht bergan geht, überholt ein Paar auf Liegerädern. „Die sind viel bequemer und viel schneller. Sie werden's ja sehen“, haben sie schon vor dem Start prophezeit. Wobei es bei der Kreisfahrt ja nicht auf Geschwindigkeit ankommt. Durchschnittlich 15 „Sachen“ auf dem Tacho, das ist für jeden gut zu schaffen. Was Herbert Fiedler auf seine Weise demonstriert, indem er erst mal genüsslich eine Zigarette raucht.

Aber nicht deswegen zieht er die Blicke auf sich, sondern wegen seines knallrot lackierten Selbstbau-Vehikels mit Spiegeln und Rückenlehne. Während er auf dem mit kleinen Mosaiken verzierten Gefährt vorbeizieht, wehen Beatles-Klänge herüber. Fiedler ist allerdings nicht der Einzige, der ein Radio dabei hat – schließlich ist Bundesliga-Nachmittag.



Die Kreisfahrt 2008 an der Warschauer Straße.

Foto: Christian Kielmann

„Ist das die moderne Art der Diebstahlsicherung?“, fragt ein junger Mann mit Blick auf mein mit hellblauen Farbspritzern über-sätes Fahrrad. „So muss man's wohl sehen“, antworte ich lachend. Obwohl ich das zunächst gar nicht komisch fand, als mein Fahrrad kürzlich Graffiti-Sprayern zum Opfer fiel. Am Vormittag hatte ich noch Bedenken gehabt. „Damit zur Kreisfahrt? Ganz schön peinlich“. Die Bedenken stellen sich zum Glück als unbegründet heraus. Was bei der ADFC-Tour zählt, ist das Bekenntnis zum Verkehrsmittel Fahrrad. Ob das ein edles 21-Gang-Rennrad ist oder das alte Klapprad aus den 70ern, ist völlig egal.

Als ich mich nach dreieinhalbstündiger Radtour vom Mauergarten, dem Schlusspunkt der Kreisfahrt, auf den Heimweg mache, hat sich etwas verändert: Ich atme Abgase ein, der Verkehrslärm nervt. Erst jetzt wird mir richtig bewusst, wie schön es eben noch war, mit den anderen Radfahrern ohne die Abgase durch die Stadt zu fahren. Die Kreisfahrt ist Werbung und die ist wichtig: Damit noch mehr Menschen aufs Rad umsteigen!

# Park & Ride an den S-Bahnhöfen

INTERVIEW UND FOTO: MICHAELA MÜLLER

**Dr. Houssein Abo-Bakr** ist fast seit 20 Jahren Leiter des Tiefbauamtes von Treptow-Köpenick. Mit der RadZeit spricht er über die Maßnahmen des Bezirks, den Radverkehr attraktiver zu gestalten. Besonders wichtig ist Abo-Bakr die Errichtung neuer Fahrradabstellanlagen.

**RadZeit:** Wie viele Abstellanlagen haben Sie in Treptow und Köpenick bislang errichtet?

**Abo-Bakr:** 850 Fahrradbügel sind im ganzen Bezirk schon aufgestellt. 250 fehlen noch. Insgesamt sollen also 1 100 neue Fahrradbügel aufgestellt werden.

**„Wir bemühen uns, dass alle Bahnhöfe mit genügend Abstellanlagen versehen sind.“**

**RadZeit:** Werden Parkplätze für Pkw in Abstellflächen für Fahrräder umgewandelt?

**Abo-Bakr:** Wir haben uns in manchen Fällen entschieden, vorhandene Parkplätze umzuwidmen, zum Beispiel am S-Bahnhof Grünau. Ein Pkw-Parkplatz bietet jetzt Raum für zwölf Fahrräder. Wägt man die Prioritäten ab – Raum und Nutzungsintensivität – lässt sich das durchaus vertreten.

**RadZeit:** Wo sehen Sie besonderen Handlungsbedarf?

**Abo-Bakr:** Vor allem an den S-Bahnhöfen. Letztes Jahr haben wir uns entschlossen, aktiv zu werden. Wir haben bislang 500 Fahrradbügel an den Bahnhöfen im Bezirk aufgestellt. Wir bemühen uns, dass alle Bahnhöfe mit genügend Abstellanlagen versehen sind. Trotzdem gebe ich zu, dass wir an manchen Bahnhöfen im Sommer den Bedarf nicht decken können.

## FAHRRADABSTELLANLAGEN

**RadZeit:** Einzelhändler und Gewerbetreibende müssen einen Antrag stellen, wenn sie eine Abstellanlage errichten wollen. Wie verläuft ein solches Genehmigungsverfahren?

**Abo-Bakr:** Der Gewerbetreibende stellt einen Antrag als Sondernutzer. Nach einer Prüfung, ob die Verkehrssituation eine Abstellanlage zulässt, wird sie fast immer genehmigt. Obwohl es manchen Gewerbetreibenden mehr um die Werbung als um die Abstellanlage geht. Deshalb sind viele Abstellanlagen an sich nicht besonders empfehlenswert. Kleine Werbebanner lassen wir zu. Wenn aber eine Abstellanlage beantragt wird, die nicht den Bedürfnissen entspricht und nur eine große Werbung im öffentlichen Raum platzieren will, lehnen wir ab.

**RadZeit:** Wie wird ein Antrag bearbeitet?

**Abo-Bakr:** Das überlasse ich dem Mitarbeiter. Wenn er die Örtlichkeit kennt, kann er die Entscheidung vom Schreibtisch aus treffen. Wenn er die Örtlichkeit nicht kennt, sollte er sich vor Ort kundig machen.

**RadZeit:** Was kostet die Aufstellung einer Abstellanlage?

**Abo-Bakr:** Für die Nutzung des öffentlichen Raumes fallen in diesem Fall keine Kosten oder Gebühren an.

**RadZeit:** Wie lange dauert ein Genehmigungsverfahren?

**Abo-Bakr:** Das dauert in der Regel zwei Wochen.

**RadZeit:** Fahrradabstellanlagen werden oft auf dem Bürgersteig errichtet. Wie wägen Sie ab, wenn es Platzprobleme gibt?

**Abo-Bakr:** Man braucht mindestens 2,50 Meter Raum für die Fußgänger. Das ist notwendig, damit zum Beispiel zwei Kinderwagen aneinander vorbeigeschoben werden können.

**RadZeit:** Was hat sich in den letzten 20 Jahren verändert?

**Abo-Bakr:** Die Zahl der Radfahrer, die ihr Rad an den S-Bahnhöfen abstellen, ist deutlich gestiegen. Das Fahrrad als ergänzendes Verkehrsmittel hat im Bezirk an Bedeutung gewonnen. Das merken wir an der Belastung der Abstellanlagen an Bahnhöfen. Sie ist höher geworden. Nicht nur im Sommer sondern auch im Winter sind die Abstellanlagen dicht belegt. Wenn wir mehr Bürger ermutigen und unter-



Dr. Houssein Abo-Bakr.

stützen, das Fahrrad zu nutzen, ist das auch ein Beitrag zum Umweltschutz.

**RadZeit:** Wie viel Geld haben Sie im letzten Jahr für die Aufstellung ausgegeben?

**Abo-Bakr:** Nicht viel. Ein Bügel kostet rund 15 Euro Materialkosten. Das Einlassen in den Boden kostet etwa 30 Euro und ist vom Bodenbelag abhängig. Wir nehmen die Mittel aus den Geldern für die Straßenunterhaltungsmaßnahmen.

**RadZeit:** Gibt es noch andere Brennpunkte?

**Abo-Bakr:** An Straßenbahn- oder Busendhaltestellen oder an Umsteigehaltestellen besteht außerdem verstärkt Bedarf. Zum Beispiel



### Info

**Die Flächen** für die Abstellanlagen stellen die S-Bahn Berlin GmbH oder der Bezirk zur Verfügung.

**Für die Instandhaltung** der Anlagen ist die S-Bahn Berlin GmbH zuständig.

Weitere Informationen:  
[www.adfc-berlin.de/home/service/abstellanlagen](http://www.adfc-berlin.de/home/service/abstellanlagen)

in der Waltersdorfer Straße an der Grenze zu Brandenburg. Dort haben wir gerade Abstellanlagen errichtet. Sie werden gut angenommen. Generell sind wir auch dankbar, wenn wir Hinweise von Bürgern bekommen.

**RadZeit:** Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit der S-Bahn?

**Abo-Bakr:** Die Zusammenarbeit mit der S-Bahn Berlin GmbH ist gut. Sie könnte aber noch besser werden, insbesondere bei der Suche nach geeigneten Abstellflächen außerhalb des öffentlichen Straßenlandes. Wir sind der Ansicht, dass die Abstellanlagen nicht unbedingt überdacht sein müssen. Das erhöht die Kosten und trägt nicht zur Verschönerung des Stadtbildes bei.

**RadZeit:** Welche Maßnahmen sind Ihnen bei der Förderung des Radverkehrs weiter wichtig?

**Abo-Bakr:** Viele Bordsteine im Einmündungsbereich von Kreuzungen sind noch nicht abgesenkt. Wir sind dabei, die Bordsteine in Treptow-Köpenick in diesem und im nächsten Jahr abzusenken. Das war bis jetzt für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Radfahrer oft ein Problem.

**RadZeit:** Wie viele Einmündungen sind das?

**Abo-Bakr:** Es sind etwa 300 Einmündungen und 600 Absenkungen. Das Budget dafür beträgt 600 000 Euro.

# Nah am Wasser gebaut

VON CORNELIA WOLTER

Mitte April wurde die neu ausgeschilderte Teltow-Route RR12 eröffnet. Sie führt vom Zentrum der Großstadt in den Landkreis Potsdam-Mittelmark. Unterwegs sieht der Radler viele Facetten Berlins und fährt den abwechslungsreichen Teltow-Kanal entlang.

Es ist zwar schon recht kühl, doch die Sonne strahlt und das Wetter eignet sich bestens zum Radfahren. Uns zieht es raus aus Berlin. Wir wollen ins Brandenburgische fahren und haben uns die knapp 16 Kilometer lange Teltow-Route vorgenommen. Anfangspunkt der Fahrt ist der Schlossplatz und wir fahren zunächst durch Berlins historische Mitte. Wir radeln an der Friedrichswerderschen Kirche vorbei – der rote Backstein dieses prächtigen Schinkelbaus strahlt warm in der Herbstsonne.

Ein kleines Problem zu Beginn der Tour ist die Tatsache, dass wir nirgends den Namen Teltow-Route oder die Bezeichnung „RR12“ („RR“ steht für Radialroute) auf den Hinweisschildern finden. Das liegt daran, dass die Teltow-Route auf den ersten sechs Kilometern mit der Wannsee-Route identisch ist. Also folgen wir den Hinweisen für die Wannsee-Route und fahren zunächst Richtung Wannsee.

Unsere Räder rollen vorbei am belebten Gendarmenmarkt mit seinen schicken Restaurants. Wir überqueren die hektische Leipziger Straße. Weiter geht die Fahrt in die Lindenstraße vorbei an dem Neubau des Jüdischen Museums, über den Landwehrkanal direkt auf den Kreuzberg zu. Hier wird die Tour endlich etwas ruhiger: Schöne alte Wohnhäuser aus der Gründerzeit säumen die Straße. Die Monumentenstraße bringt uns zur gleichnamigen Brücke. Sie markiert den Übergang zum Stadtbezirk Schöneberg. Hinter der Monumentenbrücke

erstreckt sich eine 30 km/h-Zone bis zur Langerscheidtbrücke, die mit einem Radweg ausgestattet ist. Die Route führt weiter in die verkehrsberuhigte Erdmannstraße. Wir befinden uns auf Kurs Richtung Rathaus Schöneberg. Doch zunächst müssen wir die stark befahrene Hauptstraße überqueren – gar nicht so einfach ohne Ampel. Auf der anderen Seite empfängt uns die Belziger Straße mit holprigem Kopfsteinpflaster – zum Glück nur ein kurzes Stück. Da gerade Mittagszeit ist, hören wir das Schlagen der Freiheitsglocke. Sie ist mehr als 10 000 Kilogramm schwer, wurde aus Spenden der US-amerikanischen Bevölkerung finanziert und kam 1950 in den Schöneberger Rathaus-turm. Das Glockengeläut wurde während des Kalten Krieges jeden Sonntag im Programm des Radiosenders RIAS übertragen. Und auch heute schlägt die Freiheitsglocke jeden Tag um zwölf Uhr und zu besonderen Anlässen.

## Um zwölf Uhr schlägt die Freiheitsglocke.

Wir fahren linker Hand am Rathaus vorbei und gelangen zur Carl-Zuckmayer-Brücke. Sie teilt den Rudolph-Wilde-Park in Ost- und Westteil. Der Ententeich auf der Westseite wurde neu angelegt, die Trauerweiden durch eine Bürgerinitiative gerettet. Auf der anderen Seite der Brücke steht der große Hirschbrunnen. In der Mitte dieser großen Brunnenanlage mit ihren Fontänen erhebt sich eine fast neun Meter hohe Säule, die ein goldener Hirsch – das Wappentier Schönebergs – krönt. Ein leichtes Beben deutet an, was sich unter unseren Füßen abspielt: Versteckt unter der Brücke liegt der U-Bahnhof Rathaus Schöneberg. Mit seinen verglasten Seitenwänden ist er einer der schönsten Bahn-



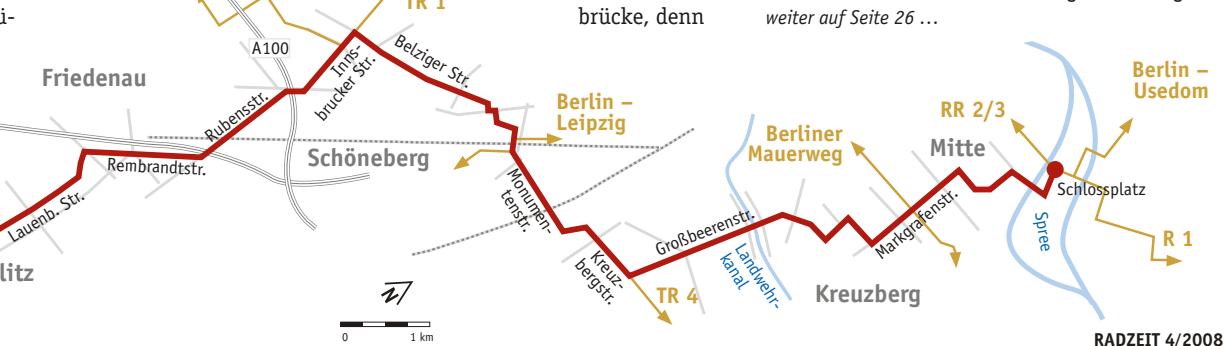
Ein Geheimtipp: Die Teltow-Route. Fotos: Cornelia Wolter

höfe Berlins. Denn wenn der Zug der Linie U4 hier hält, können die Fahrgäste zu beiden Seiten direkt in den Rudolph-Wilde-Park schauen.

Die mit Skulpturen verzierte Brücke, auf der wir uns befinden, darf nur von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden. Und sie markiert den Scheidepunkt von Wannsee- und Teltow-Route. Ab jetzt folgen wir also den Hinweisschildern, auf denen „RR12“ steht. Sie führen uns auf der Innsbrucker Straße direkt zum gleichnamigen Platz. Hier ist die Streckenführung ziemlich verwirrend, da der Innsbrucker Platz groß und die Radverkehrsführung unübersichtlich ist. Am besten orientiert man sich an der S-Bahnbrücke, denn

sie gilt es zu unterqueren. Geschafft! Nun beginnt der ruhige Teil der Teltow-Route. Wir erreichen das Malerviertel, wo die Straßen nach Künstlern wie Rembrandt, Rubens und Cranach benannt sind. Vorbei fahren wir an den denkmalgeschützten Ceciliengärten sowie am S-Bahnhof Friedenau. Die Route ist hier wenig idyllisch, denn sie führt an der Stadtautobahn entlang; dafür gibt es hier gute Radwege und Strecken, die teilweise für den Autoverkehr gesperrt sind.

Bei der Prinzregent-Ludwig-Brücke an der Birkbuschstraße erleichtert eine Verkehrsinsel das Überqueren der Straße. Und gegenüber beginnt der landschaftlich schönste Teil der Strecke, auf den wir uns schon die ganze Zeit geweitet auf Seite 26 ...





Die Teltow-Route in Berlin. Fotos: Cornelia Wolter

... Fortsetzung von Seite 25

freut haben. Die Uferpromenade entlang des Teltowkanals ist wirklich wunderschön. Sie diente einst als so genannter Treidelweg: Auf ihm zogen zu Beginn des 20. Jahrhunderts elektrische Treidelloks Lastschiffe den Kanal entlang. Heute führt die breite, teilweise neu ausgebaute Uferpromenade auf sieben Kilometern nach Teltow. Obwohl wir an einem warmen Herbsttag unterwegs sind, treffen wir nur wenige Fußgänger, Jogger oder Radfahrer auf diesem grünen und idyllischen Weg. Unter einem bunten Blätterdach fahren wir vorbei am Klinikum Benjamin Franklin und machen einen kleinen Abstecher zum Schlosspark Lichtenfelde, um uns das Carstenn-Schlösschen anzuschauen. Wer hier ein richtiges Schloss erwartet, wird allerdings enttäuscht. Vielmehr handelt es sich um ein prächtiges Gutshaus, das 1700 erbaut wurde. Seinen Namen erhielt es durch seinen späteren Besitzer Johann

Anton Wilhelm von Carstenn, einen bedeutenden Stadtentwickler. Zurück auf der Uferpromenade führt der Weg unter Brücken hindurch bis zum Hafen Lichterfelde. Am gegenüberliegenden Ufer ragen drei gigantische Türme in den blauen Himmel. Es sind die 158 Meter hohen Kamine des Heizkraftwerkes Lichterfelde.

An der Eugen-Kleine-Brücke wechselt die Route auf die gegenüber liegende Uferseite des Teltow-Kanals. Der asphaltierte Weg entlang einer Kleingartenanlage ist stellenweise etwas holprig. Hier kann man auf einer der knallroten Parkbänke eine Pause einlegen. Kurze Zeit später erreichen wir schon die Landesgrenze nach Brandenburg. Hier trifft die Teltow-Route auf den Berliner Mauerweg und führt auf ebenem Untergrund durch schöne Auen bis zur Knesebeckbrücke. Links und rechts schillern die Blätter in den schönsten Farben, dazu zwitschern die Vögel und die Luft ist herrlich frisch.

Wir können nun entweder auf dem Mauerweg weiter am Kanal entlang in Richtung der historischen Bäkemühle fahren – dort befindet sich ein Restaurant – oder die Machnower Schleuse besuchen. Sie ist die einzige Schleuse des bereits 1906 angelegten 38 Kilometer langen Teltow-Kanals. Auch der Stahnsdorfer Friedhof liegt nicht weit entfernt. Er ist mit

### Pause auf der Parkbank

einer Gesamtfläche von rund 206 Hektar einer der größten Friedhöfe Europas. Seine historischen Grabmäler und der alte Baumbestand machen ihn zudem zu einem der wichtigsten Park- und Landschaftsdenkmäler im Berliner Großraum.

Wir entscheiden uns jedoch dafür, in Richtung Teltower Altstadt zu radeln. Im Hofcafé Carnap, direkt neben der Teltower Sankt Andreaskirche, gibt es leckeren, selbst gebakkenen Kuchen. Unsere Tour hatte mit einem Schinkelbau – der Friedrichswerderschen Kirche – begonnen und wir stellen nun fest, dass der Baumeister auch in Teltow seine Spuren hinterlassen hat: Der Innenraum der Sankt Andreaskirche wurde nämlich 1811/12 vermutlich nach einem Entwurf Schinkels gestaltet.

### Sitzung des ADFC-Bezirksrates

Am 16. Oktober 2008 fand die zweite turnusmäßige Sitzung des ADFC-Bezirksrates statt. Dem Bezirksrat gehören die Sprecher der Stadtteilgruppen, die Mitglieder des Landesvorstands und die Fachreferenten an. Boris Schäfer-Bung führte in die wichtigsten Aufgaben des Bezirksrates ein: Koordination der Stadtteilgruppen und Informationsaustausch zwischen Stadtteilgruppen und Vorstand. Derzeit gibt es im ADFC Berlin neun Stadtteilgruppen. Sie stellten sich vor, berichteten aus der laufenden Arbeit und tauschten wertvolle Anregungen aus. Einzelheiten der künftigen Geschäftsordnung wurden mit Sven Lorenzen besprochen. Johannes Hampel wurde anschließend einstimmig zum Sprecher des Bezirksrates gewählt. In einer offenen Mail an seine „Heimat-Stadtteilgruppe“ Friedrichshain-Kreuzberg schrieb der frischgewählte Sprecher: „Diese Wahl ist eine Anerkennung unserer bisherigen gemeinsamen Arbeit als Stadtteilgruppe. Ich habe in der Sitzung weitergegeben, was uns als Gruppe so stark macht: Verteilt von Anfang an die Arbeit auf viele Schultern, bildet Teams, vernetzt euch, nutzt Kompetenzen, die schon da sind. Es funktioniert!“

*Die nächste Sitzung des Bezirksrats findet am 29. Januar 2009 um 19:30 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle, Brunnenstr. 28 statt.*

### Fahrräder? Fehlanzeige

In London oder Amsterdam gibt es sie schon lange: Polizeistreifen auf dem Fahrrad. In Berlin sind sie bislang kaum zu sehen. Für rund 23 000 Berliner Polizisten gibt es nur 380 Fahrräder. Diese seien „größtenteils ungeeignet, nicht verkehrssicher und in einem erbärmlichen Zustand“, klagt ein Polizeibeamter aus Reinickendorf. Die Oppositionsparteien im Berliner Senat, CDU, FDP und Grüne, fordern nun, dass Fahrräder und Ausrüstung auf Vordermann gebracht werden. Die Fahrräder sollen repariert und Bekleidung angeschafft werden. Andreas Weiß, der Leiter des Abschnitts 27, unterstützt das Vorhaben. Radelnde Polizisten seien für die Bürger besser ansprechbar, so Weiß.



Die Verantwortlichen bei der Vorstellung der D-Route 3. Foto: Sarah Stark

## Förderung des Fahrradtourismus

Der Deutsche Tourismusverband (DTV) stellte am 16. Oktober in Berlin die D-Route 3 vor. Der Radfernweg führt auf 915 Kilometern quer durch Deutschland. Er beginnt in Holland und endet an der polnischen Grenze. Erstmals wird damit ein Radfernweg des Deutschlandnetzes länderübergreifend ausgebaut und vermarktet. Dazu haben sich Bund und die Länder, durch die der Radweg führt, entschlossen. „Fahrradtourismus ist ein zunehmend bedeutender Wirtschaftsfaktor und Wachstumsmarkt. Das Fahrradfahren wird für viele Urlauber immer attraktiver“, sagt Ernst Hinsken (CSU), der Beauftragte der Bundesregierung für Tourismus. Fast 21 Millionen Menschen haben im vergangenen Jahr das Fahrrad für Urlaubsaktivitäten genutzt, so der ADFC-Bundesverband.

weiter auf Seite 28 ...



## Samstag den 13. Dezember 2008

Hervorragend gemachte Reise- und Alltagsräder aus Stahl mit vielen eigenständigen Lösungen. Einführungsveranstaltung mit den Machern von Tout Terrain am **13. Dezember 2008 um 17.00 Uhr bei velophil.**

Regina Marunde – Radsportlerin und Osteopathin stellt an diesem Abend ihr Konzept gegen Rückenbeschwerden beim Radfahren vor.

**Anschnauen und ausprobieren bei 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)



**Jutta Kalepky eröffnet die Fahrradstraße.**  
Foto: Michaela Müller

### Bergmannstraße ist Fahrradstraße

Die parteilose Stadträtin Jutta Kalepky eröffnete am 20. September die erste Fahrradstraße des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. „Die Fahrradstraße trägt zu einer Entschleunigung des Verkehrs bei“, sagt Jutta Kalepky. Vom Marheinekeplatz bis zum Südstern ist die Bergmannstraße nun eine Fahrradstraße. „Die Eröffnung ist ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung eines fahrradfreundlichen Kreuzberg. Wir halten es jetzt für wichtig, dass auf der Bergmannstraße weitere Abstellanlagen errichtet werden“, sagt Johannes Hampel, Sprecher der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg. Die Umwidmung ging auf eine Initiative des BUND zurück.

### Brücke über die Neiße

Seit September gibt es eine neue Brücke über die Oder-Neiße-Radweg zwischen dem südostbrandenburgischen Zelz und dem polnischen Ort Siedlec. Die Brücke ist im 24 Hektar großen Geopark „Muskauer Faltenbogen“, der sich länderübergreifend ins Lebuser Land und das Spree-Neiße-Gebiet erstreckt.  
[www.muskauer-faltenbogen.de](http://www.muskauer-faltenbogen.de)



**Immer vorn dabei: Wolfgang Lötzsch**  
Foto: cinemaids

## Einfach nur Fahrrad fahren

Das wollte Wolfgang Lötzsch. Er galt als das größte Radspottalent der DDR. Die Dokumentation „Sportsfreund Lötzsch“ erzählt die Geschichte eines jungen Mannes mit einer außergewöhnlichen Begabung. Doch Lötzsch war auch ein Rebell. Der Eintritt in die SED kam für ihn nicht in Frage. Die Konsequenz war hart. Er durfte nicht an internationalen Wettbewerben teilnehmen. Doch der

Film ist keine Anklage eines totalitären Staates, sondern das Porträt eines Mannes mit einem starken Willen. Das Regiedebüt von Sandra Prechtel und Sascha Hilpert ist auch auf DVD erhältlich.

*Die ersten drei Einsender bekommen eine DVD des Films: Einfach eine E-Mail senden an kontakt@radzeit.de, Betreff: Sportsfreund Lötzsch*



Foto: Stadt Nürnberg, Ralf Schedelbauer

### Fahrradpreis der IFMA

Der deutsche Fahrradpreis der Fahrradmesse IFMA geht in diesem Jahr an die „Mobile Bürgerversammlung“ der Stadt Nürnberg. Die Stadt organisiert jedes Jahr fünf Bürgerversammlungen auf dem Fahrrad. Der Oberbürgermeister Ulrich Maly, Mitglieder der Verwaltung und Stadträte informieren vor Ort Bürgerinnen und Bürger über aktuelle, stadtteilbezogene Projekte und Planungen. Die Touren erhöhen die Akzeptanz des Fahrrades als alltagstaugliches Verkehrsmittel. Sie fördert das Bewusstsein für eine umweltgerechte Mobilität, heißt es in der Laudatio. Die Mobile Bürgerversammlung gibt es seit 2002. Dotiert ist der Preis „Best for Bike“ mit 5 000 Euro. Der

bundesweite Wettbewerb ist ein Projekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. und dem Zweirad-Industrieverband.

# Slowenien: Im Westen vom Osten

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

**Mit Urwäldern, Adria und Alpengipfeln ist der kleine EU-Neuling abwechslungsreich wie kaum ein anderes Land – und dabei unter Radlern noch erstaunlich wenig bekannt. Höchste Zeit also für eine Entdeckungsreise.**

Es wäre wohl eine spannende Studienreise geworden durch das Gemisch aus Völkern und Staaten, das einst Jugoslawien war. Aber wir haben den Zug, der von Österreich durch Slowenien und Kroatien bis ins serbische Belgrad bummelt, schon in Ljubljana verlassen: Slowenien soll reichen für die nächsten zwei Wochen. Dass es uns dann doch in vier verschiedene Länder verschlagen wird, ahnen und planen wir ja bei unserer Ankunft noch nicht. Jetzt also Slowenien: kleiner als Brandenburg, weniger Einwohner als Berlin, aber mit Mittelmeerküste, unergründlichen Karsthöhlen und knapp 3000 Meter hohen Alpengipfeln.

Ljubljana ist eine übersichtliche Hauptstadt. Ein Berg mit Burg, viele Cafés und noch mehr junge Leute. Das Flüsschen durchs Städtchen, die Ljubljanica, weist uns die Richtung unserer



Hütte mit Aussicht: Blick zum gut 2800 Meter hohen Triglav-Massiv.

ersten Etappe: südwärts, wo Flusstäler die sanfte Gewöhnung an das bergige Land versprechen.

Nur eine Viertelstunde nach dem Start im Zentrum passieren wir die Stadtgrenze – und sind mitten in der Natur, weil Ljubljana über die Jahre keinen Speckgürtel angesetzt hat. Der Löwenzahn sprenkt die Wiesen gelb, Apfelbäume blühen, ein Kuckuck ruft. Das Gras drängt bis auf die Landstraße, auf der außer uns kaum jemand unterwegs ist. Aus den Gärten der vereinzelten Häuser weht Grillgeruch herüber. Dazwischen Frühlingsduft.

Als wir das Flusstal verlassen, kommt eine kräftige Bärlauchnote hinzu. Massenhaft steht das Kraut in den Buchenwäldern, durch die wir nun fahren. Der einsetzende Regen verstärkt den Geruch noch. Bald kommt das Wasser als feiner Vorhang vom Himmel. Das wäre halb so schlimm, wenn wir schon ein Quartier für die Nacht hätten. Zelten kommt jetzt nicht in Frage.

Die bedeutendste Attraktion der Gegend wird unsere Rettung: Das fast 900 Jahre alte Zisterzienserkloster Stična. In einem Seitenflügel endet gerade der Firmunterricht. Auf unsere Frage nach einem Quartier zückt der



Bike statt Bahn: Ein alte Trasse im Nordwesten wurde zum Radweg umgebaut.

Pater sein Handy, redet, horcht, nickt – und geleitet uns zum Klosterhof. Die Fahrräder parken im Kreuzgang, ein freundlicher Mönch in schwarz-weißer Kutte zeigt uns das Gästezimmer. Ob's recht so wäre, fragt er auf Deutsch. Es ist der Hauptgewinn!

Als wir aufwachen, verscheucht die Morgen-sonne gerade den letzten Dunst. Hoch am Himmel fliegen Schwalben. Auf einer Eichenholztafel haben die Mönche uns ein üppiges Frühstück serviert. Unter den Augen einer



Stadt, Land, Fluss: Novo Mesto (Neustadt) an der Krka zählt zu Sloweniens schönsten Orten.

Abendmahl-Gesellschaft in Öl preisen wir den Zufall, der uns hierher verschlagen hat.

Ein Pfad führt über Wiesen zur Quelle der Krka, die aus einer Höhle drückt. Einen halben Tag lang folgen wir dem Lauf des türkisfarbenen Wassers. Die Straße schlängelt sich so dekorativ, wie wir es bisher nur aus Autowerbung kannten. Vorbei an Weinbergen und Wiesen rollen wir nach Novo Mesto. Der Name „Neustadt“ täuscht: An einer Flussbiegung liegt das über Jahrhunderte gewachsene Städtchen, das auch ohne Touristenheere lebendig und gepflegt wirkt.

Tags darauf haben wir das Südende von Slowenien erreicht. Die Neugier treibt uns in Richtung Kroatien. Jahrzehntelang verband die Seitenstraße dorthin einfach zwei Dörfer. Nun endet hier die EU. Den Grenzbeamten überzeugen unsere Personalausweise nicht ganz: Gegen 83 Cent Gebühr bekommen wir eine Transitbescheinigung, die wir bitteschön gut aufbewahren mögen.

Die Dörfer auf der kroatischen Seite der Grenze wirken ebenso gepflegt, aber eine Nummer bescheidener. In Kroatien fehle die Mittelschicht, hatte uns ein slowenischer Gastwirt erzählt: Es gebe dort nicht viele, die einweiter auf Seite 32 ...



Dünne Luft: Die Abfahrt von 1 611 Meter hohen Virsic-Pass in den Julischen Alpen ist atemberaubend.

... Fortsetzung von Seite 32

fach mal schön essen gehen würden. Jedenfalls nicht nach Slowenien, wo seit 2007 über den Teuro-Euro gejammt wird.

Kupa heißt der Grenzfluss bei den Kroaten am Südufer, Kolpa bei den Slowenien im Norden. An einer Brücke liefern wir unsere 83-Cent-Zettel wieder ab, wechseln Staat und Uferseite. Das Hügelland hat sich zu einem engen Tal zusammengezogen. Bis auf vereinzelte Kanutransporter haben wir die Straße am Fluss für uns allein. Zwischen den Bäumen schimmert weiß der Kalk von den Hängen. Hier beginnt die Region des Karsts. Der schluckt fast alles Wasser, das riesige Höhlensysteme ins Gestein nagt, bevor es anderswo wieder auftaucht.

Durch einen erneuten Seitenwechsel nach Kroatien wollen wir die steilen Sträßchen der fast unbesiedelten Karstregion vermeiden. Diese Hoffnung begraben wir mit scharrenden Hinterreifen – fast im Wortsinne – auf einem endlosen Schotterweg, der sich aus dem Tal hinauf windet, bis der Abend über uns kommt. Als wir endlich wieder Asphalt unter den Reifen haben, rollen wir zufrieden durch Dörfer mit reichlich ausgeschilderten Privatzimmern. Der Risnjak-Nationalpark mit seinen Bergwie-

sen und seltenem Getier lockt Touristen in die abgelegene Gegend. Im Hotel der Parkverwaltung füllen wir die Energievorräte mit Grilltellern und paniertem Käse wieder auf und schlafen uns fit für die Weiterfahrt ans Mittelmeer.

Auf einer zehn Kilometer langen Abfahrt segeln wir zur Küste. Der Buchenwald ist medi-

## i

### Literatur

**Lore Marr-Bieger:** Slowenien. Reisehandbuch. Broschiert, 384 Seiten, Michael Müller Verlag, 19,90 Euro.

**Fallon, Steve:** Slovenia. Lonely Planet. 320 Seiten, 17,99 Euro.

**Slowenien.** Freizeitkarte, 1:150 000, Freytag und Berndt, 9,95 Euro.

**Gawin, Izabella:** Slowenien aktiv, Reise-Know-How, 160 Seiten, 8,90 Euro.

Die Bücher und Karten sind im Buchladen des ADFC Berlin erhältlich oder bestellbar.

teranem Buschland gewichen, vor den Häusern blühen Oleander. Das Landesinnere der Halbinsel Istrien mit Dörfern auf Hügelkuppen ist malerisch, uns aber zu bergig. Also folgen wir der Küste – durch Orte mit einem Hauch von Venedig: Renaissancehäuser mit Säulengängen, Bögen über mittelalterliche Gassen und schlanke, einzeln stehende Kirchtürme. Tatsächlich war der Nordwesten von Istrien jahrhundertelang venezianisch und fiel 1945 an Jugoslawien. So bekam auch Slowenien ein Stück Adria ab.

Wir könnten uns hier ein, zwei Bummeltage leisten und uns vom Zug über die Karstberge zurück nach Ljubljana bringen lassen. Aber der Ehrgeiz treibt uns weiter in die berühmteste Region Sloweniens: in die Julischen Alpen mit dem schon 1924 gegründeten Triglav-Nationalpark. Triglav, der 2864 Meter hohe Dreispitz, ziert die Nationalflagge und ist die geografische Krönung des Landes. Die Straße, die sich bis auf über 1 600 Meter die Berge hinauf windet, soll unsere Kür werden.

Es geht also aufwärts. Erst ein Stück durch Italien und weiter ins Dorf Lipica, das auf Italienisch Lipizza heißt und im Wesentlichen aus jenem Gestüt besteht, von dem die Spanische Hofreitschule in Wien seit Generationen ihre Pferde bezieht.

Der Weg in den Nationalpark beginnt harmloser als gedacht: Wie leichter Gegenwind fühlt sich die Steigung auf dem Weg nach Norden an. Weit unten neben der Straße plätschert die Soca. Isonzo, ihr italienischer Name, steht für eine der verlustreichsten Schlachten des ersten Weltkrieges. Ein mit Original-Utensilien und Fotos reich bestücktes Museum erzählt die Geschichte dieses Wahnsinns.

Bevor wir den Pass der Pässe in Angriff nehmen, zelten wir auf dem schönsten Campingplatz unserer Tour: Eine weitläufige Wiese mit Obstbäumen und Essplätzen. Hinter dem Zelt rauscht die Soca, das Duschwasser ist solarewärmtd und das „Radler“ (das wirklich so heißt) an der Rezeption gut gekühlt. Während wir unsere Nudeln löffeln, glühen die verschneiten Kuppen im letzten Sonnenlicht. Dann komplettiert die Mondsichel das Arrangement für die Nacht.

20 Kilometer und 1 000 Höhenmeter trennen den Campingplatz von Sloweniens höchstgele-

genem Stück Straße. Mit klackenden Schaltungen wechseln wir in den Duracell-Hasen-Modus. Neben der Straße schäumt uns die kräftig türkisfarbene Soca entgegen. Mit jedem Kilometer wird die Schwerkraft stärker. Die Kurven zum Pass sind von 1 bis 50 nummeriert und mit Höhenangaben versehen. Bei der neunten ist die 1 000-Meter-Marke erreicht. Unsere Reisegeschwindigkeit beträgt 4 km/h. Bis wir hinter Kurve 24 ganz oben sind. Na also. Schneehaufen tauen in der Sonne, Vögel singen, Felszacken bilden ein dramatisches Panorama. So geht das weiter bis nach Österreich, von wo uns die Bahn wieder nach Hause bringt. Wir freuen uns auf Kurve 25 bis 50 und auf die Schwerkraft. Und werden uns nie wieder vor Bergen fürchten.



Kühles Nass: „Radler“ für Radler gibt's überall im Land.



Ein Wanderweg führt zur Quelle der Krka, die eiskalt aus einer Felshöhle kommt.

# Warum ich im Winter ohne Licht fahre

von Uli Hannemann

Im Sommer unbeleuchtet Rad zu fahren, ist keine Kunst. Das macht doch jeder. Spießer, Opportunisten und Möchtegernhipsters sehen wir in lauen Sommernächten in den Radfahrermausefallen der Berliner Polizei um die Wette jammern. Ich selber fahre in der warmen Jahreszeit sogar am helllichten Tag mit eingeschaltetem Licht – so sehr liebe ich das aus unerfindlichen Gründen stets wie persönlich beleidigt klingende Gezeter der Entgegenkommenden: „Ey, dein Licht ist an!“

Das antizyklische Verhalten ist hingegen die Kür des Edlen: Ab Oktober beginnt für mich die Saison, in der es konsequent heißt: Licht aus am Fahrrad! Mindestens vier stichhaltige Argumente weiß ich dafür ins Feld zu führen.

## Ich werde nicht gesehen.

Für mich, der als RadZeit-Glossator beständig im Kreuzfeuer des öffentlichen Interesses steht, ist es eine erholsame Erfahrung, einmal nicht gesehen zu werden. Wer unter dem komplexerzeugenden Joch der eigenen Bedeutungslosigkeit ächzt, vermag nicht nachzuvollziehen, wie anstrengend das sein kann: Alle Nase lang wird man auf der Straße angesprochen, bejubelt, beschimpft oder um Autogramme gebeten. Man glaubt nicht, wie es selbst den Stärksten zermürbt, täglich Hunderte von E-Mails mit Morddrohungen oder Angeboten derb sexuellen Inhalts in den Papierkorb zu verschieben, oder im Rucksack Brief- und Paketbomben zum Polizeisprengplatz zu bringen – die lachen mich ja inzwischen schon aus da: „Na, war mal wieder ein neuer Artikel in der RadZeit?“ Sie glauben es gar nicht, liebe Leserin, wie stark der so banal erscheinende und doch längst unerfüllbar gewordene Wunsch werden kann, einfach nur mal wieder unerkannt im Puff eine Pizza zu essen.

## Abenteuer.

Wie zuvor bereits angedeutet, liegt ein großer Kitzel in der Unberechenbarkeit des Fahrens ohne Licht: Werde ich rechtzeitig gesehen, zu spät oder gar nicht? Werde ich von den Bullen angehalten, überfahren, verletzt, getötet? Gerade bei Schne- und Graupelschauern gerät jede noch so kurze Fahrt um die Ecke ins nächste Kino zu einem Drahtseilakt voller Spannung und Abenteuer. Jeder Film kann der letzte sein. Das „Holländisch Roulette“ setzt in mir ungeahnte Fantasien frei: Während ich zwischen den hupenden Autos kühne Haken durch die Finsternis schlage, bin ich ein Vampir auf dem Weg zur Schönen, ein Kamikaze im Nachtanflug auf den amerikanischen Flugzeugträger. Und immer gilt: je höher der Einsatz, desto größer der Spaß.



## Rache an den Autofahrern.

Autofahrer kann ich nicht leiden. Klar, fahre ich selbst manchmal Auto, doch dann kann ich mich natürlich auch selber nicht leiden. Vor Selbsthass mit den Zähnen knirschend steuere ich nassen Augen durch den Verkehr und denke dabei an wegen des Öls geführte Kriege, asphaltierte Massenhinrichtungsstätten für Kröten und Neuseeländer mit Hautkrebs.

Wenn mich die Autofahrer denn eines dunklen Winterabends unweigerlich über den Hauen brettern, dann, so nehme ich mir vor, werde ich noch im Sterben den Dynamo einschalten und gegebenenfalls die Lichtanlage reparieren. Bei der kriminalpolizeilichen Untersuchung des Unfalls darf die Autosau auf keinen Fall ungeschoren davonkommen! Ich werde nach dem Aufprall vielmehr versuchen, im Flug durch Flatterbewegungen mit den Armen noch irgendwie die Windschutzscheibe anzupeilen, den neuralgischsten Punkt des Fahrzeugs, um diese mit der Wucht meines Körpers zu durchschlagen. Dabei halte ich den Mund weit aufgerissen, um mit viel Glück mit den Zähnen voran auf den Fahrer zu stürzen und ihm übel das Gesicht zu zerschneiden. Natürlich wird der Mörder bis an sein Lebensende nie damit fertig, den Tod eines vermeintlich

unschuldigen Menschen verursacht zu haben. Nacht für Nacht werde ich ihm in seinen Alpträumen erscheinen, wie ich mit geöffnetem Schnabel grinsend durch die splitternde Frontscheibe auf ihn zufliege. Das geschieht ihm recht.

## „Live fast, die young“.

Entfernt angelehnt an die Kriterien „Abenteuer“ sowie „Rache an den Autofahrern“ greift dieses Motiv noch tiefer. Auf den Vorzügen frühzeitigen Ablebens basierend ist es sehr jungen Menschen, die erst wenig vom Leben hatten, somit nur bedingt zu empfehlen. Zugrunde liegt folgende Überlegung:

Was ist besser: Hochbetagt, dement, krank, schmerzgeplagt, einsam und verlassen auf einer Pflegestation vom gleichgültigen Personal wie eine halbtote Laborratte von Käfig zu Käfig geschoben zu werden, einmal im Jahr für eine Viertelstunde von unwilligen Enkeln besucht, die man ohnehin nicht erkennt? Oder in einer wundervollen Winternacht von einem deutschen Luxusklassewagen überfahren zu werden, und hoffentlich schnell tot zu sein?

Ich denke, die Wahl ist einfach. Nach meinem Ableben werde ich sowieso mehr als genug Licht haben – so oder so.

## Träum nicht davon. Tu es!

Winfried Stelzer und Jan B. Prinz haben lange geträumt. Schon zu DDR-Zeiten reiseverrückt, eröffnete die Wende im November 1989 ganz neue Möglichkeiten. Bislang unerreichbar ferne Ziele rückten in Reichweite. Einziger Haken weiterhin: Das leidige Thema einer allzu kurzen Frist von nur sechs Wochen Jahresurlaub. Dem schlagen „Winne“ und „Prinzi“ im Spätwinter 1999 ein Schnippchen und brechen zu einer 15-monatigen Welt(rad)reise auf. Nun sind 15 Monate aber irgendwie doch ganz schön kurz, wenn es einmal um die Welt zu radeln gilt.

Deshalb fahren die beiden nur die „Sahnetorten“ an: Hier ein bisschen Europa, hier ein wenig Afrika, dort ein bisschen Asien und so weiter. Kaum zurück, ging das Träumen weiter, und heute halten wir das Ergebnis des Tuns in den Händen: einen dicken Reisebericht. Die beiden haben sich Mühe gegeben. Ganz sicher fehlt ihnen Kerouacs Stil und Chatwins Epik – aber das haben sie vorher gewusst. Sie schreiben deshalb ein Buch, das anders ist als so viele Radreiseberichte. Abwechselnd berichtet mal „Winne“, er ist dabei für den witzigen Teil zuständig, und mal „Prinzi“, der eher etwas nachdenklich rüberkommt. Eindrucksvoll ihr Seelenstriptease, der den Leser immer wieder um das gemeinsame Weiterradeln bangen lässt. Natürlich kommen auch die klassischen Reisebuchelemente nicht zu kurz: Es gibt trampelnde Elefanten, liebenswerte Gastgeber, die-bische Eltern, Defekte, ...und natürlich einen Diavortrag beim ADFC Berlin.

Jan B. Prinz/Winfried Stelzer: *Horizonte. Auf zwei Rädern um die Welt*, 475 Seiten, Verlag Engelsdorfer, 24,00 Euro.

Winfried Stelzer und Jan B. Prinz halten am 12. Dezember in der ADFC-Geschäftsstelle einen Diavortrag über ihre Reise. Beginn ist um 19 Uhr, der Eintritt kostet 6 Euro, ermäßigt 4,50 Euro, für ADFC-Mitglieder 3 Euro.



### Macht das Leben leichter!



In der ADFC-Selbsthilfewerkstatt hat er sich im Einsatz bewährt: Er ist robust und dennoch leicht. Er ist einfach zu bedienen, nimmt es mit fast jeder Fahrradgeometrie auf und steht auf sicherem Fuß: der Topeak PrepStand Montageständer. Da er sich aber auch mit wenigen Handgriffen dank zweier Schnellspanner rasch zusammenfalten lässt, eignet er sich eben so gut für den Hausgebrauch. Was immer am Rad repariert werden soll - Rücken und Nerven schonender repariert man, wenn das Rad in Arbeitshöhe fixiert ist. Die Fixierung erfolgt durch eine Klemmung an Unterrohr und Tretlager, die Klemmhöhe lässt sich zwischen 80 und 108 Zentimeter verstetzen; ein nerviges Umschlagen des Vorderrades wird durch zwei Metallarme verhindert.

*Faltbarer Montageständer PrepStand Max, 2,4 Kilogramm, 20x12x95 Zentimeter in gefaltetem Zustand, Topeak, 99,95 Euro.*

### Rente mit 67? Nein danke!



Lange hält es den Berufsradfahrer Tilmann Waldthaler nirgends auf dieser Welt. Immer wieder zieht es ihn hinaus, um einen der Kontinente von Ost nach West oder von Nord nach Süd zu durchstreifen. Das Fahrrad ist ihm dabei nur Mittel zum Zweck: „Rad fahren selbst - sorry - ist langweilig“, sagt er. Wichtiger ist ihm, offen zu bleiben. Die vielen Länder, die verschiedenen Kulturen, die Menschen - an denen möchte er nicht einfach vorbeiradeln. Er möchte etwas lernen, kommunizieren, sich austauschen und nicht nur Kilometer abspulen. Doch auch bei einem solch abenteuerlichen Leben ist es nicht leicht, der Routine zu entgehen. Wie dieses Leben neben und auf den Reisen aussieht, wie der gelernte Konditor und Koch sein Leben auf der ganzen Welt finanziert und wovon man noch träumen kann, wenn man schon (fast) alles gesehen und

erlebt hat, das erfahren wir in diesem schön und reich bebilderten Buch. Eins ist sicher: Auch wenn Tilmann Waldthaler die 65 Lenze schon überschritten hat - die Zeit der Rente, in der er die Füße hochlegt und nicht mehr in die Pedale tritt, liegt noch weit vor ihm.

*Tilmann Waldthaler und Carlson Reinhard: Sieh diese Erde leuchten! 30 Jahre mit dem Fahrrad um die Welt. 255 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, BVA, 24,90 Euro.*

### Durchdacht



Auf den ersten Blick ist der Shuttle Bike nur ein ganz normaler Rollkoffer. Doch ein zweiter und dritter Blick lohnen sich. Fangen wir außen an: Der Trolley ist aus festem, PVC-freiem Kunststoff und dank des TZIP-Reißverschlusses wasser- und staubdicht. Mit einem kleinen Zahenschloss lässt er sich verschließen, dank der leicht laufenden Rollen kommt der Koffer immer gut an. Auch das Innere ist praxistauglich: Ein gepolstertes Innenfutter schützt den Inhalt, Kreuzspanngurt und ausknöpfbare Netzunterteilung halten ihn am rechten Ort, zwei seitliche Innentaschen nehmen Kleinkram auf. Das Wichtigste aber ist der Adapter, mit dem der Shuttle Bike sekundenschnell oben auf dem Gepäckträger fixiert und wieder abgenommen werden kann. Ob Konferenz, Messe oder Wochenendausflug – der Shuttle Bike macht immer eine gute Figur. Nicht nur auf den ersten Blick.

*Ortlieb Shuttle Bike, 52x37x24,5 Zentimeter, 2,8 Kilogramm, 25 Liter Volumen, 169,95 Euro.*

### Das Rad als Lebensretter

Irgendwann im Laufe seines Lebens hat sich Smithy Ide selbst verloren. Aus dem schüchternen Jungen, der gern mit seinem Raleigh zum Angeln radelte, ist ein stark übergewichtiger Couch-Potatoe geworden, der seine Abende mit großen Mengen Bier und Bretzeln



### ADFC-Buch- und Infoladen

#### Angebot

- die Produkte auf den Seiten 35 bis 36
- 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
- Fahrradsatzteile und -zubehör, z. B. Ortlieb-Fahrradtaschen und -Rucksäcke

#### Adresse

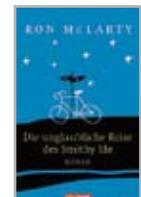
Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte,  
Tel. (030) 4484724, Fax 44340520,  
buchladen@adfc-berlin.de,  
www.adfc-berlin.de

#### Öffnungszeiten

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

#### Verkehrsverbindung

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



vor dem Fernseher verbringt und den Red Sox beim Baseballspielen zusieht. Meist kippt er auch noch einen ordentlichen Schluck Wodka ins Bier. Freunde oder gar eine Freundin hat er nicht und auch nie gehabt. Als er dann auch noch seine Eltern durch einen Autounfall verliert, bleibt nicht mehr viel vom Leben. Eher durch Zufall findet er in der Garage seiner Eltern sein altes Jugendrad wieder. Jetzt beginnt ein klassischer Roadmovie, das größte Abenteuer seines Lebens: Er setzt sich auf das Rad und fährt quer durch die USA, um seine Schwester in Los Angeles noch einmal zu sehen. Ein bisschen überzuckert ist die ganze Geschichte, melodramatisch und voller Weisheiten. Aber seine Geschichte lässt uns auch nicht mehr los. Wer „A Straight Story“ oder „Forrest Gump“ gemocht hat, wird dieses Buch von der ersten bis zur letzten Seite verschlingen.

Ron McLarty: *Die unglaubliche Reise des Smithy Ide*. Roman. 416 Seiten, Goldmann Taschenbuch, 8,95 Euro.

# ADFC-Lichtwoche

## Wir checken Ihr Licht



Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club



**Vom 1. bis 5. Dezember 2008  
täglich von 15 bis 20 Uhr  
in der ADFC-Selbsthilfeworkstatt,  
Brunnenstraße 28  
10119 Berlin-Mitte.**

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

**Sie können aus zwei  
Angeboten wählen:**

**Vernunftlösung (EUR 74,95):**  
Vorderrad mit Shimano Nabendynamo  
(Vollachse)  
+ Frontscheinwerfer B & M Lumotec N2 plus  
(mit Standlicht!)  
+ Rücklicht B & M Toplight Flat plus  
(mit Standlicht!)  
Aufpreis mit Hohlachse + 10,00 Euro

**Budgetlösung (EUR 39,95):**  
Dynamo AXA HR Traction (Seitenläufer)  
+ Frontscheinwerfer B & M Lumotec N2 plus  
(mit Standlicht!)  
+ Rücklicht B & M Toplight Flat plus  
(mit Standlicht!)

**Für Sie ist der Check kostenlos!**  
Bei Bedarf bauen wir Ihnen eine komplett  
neue Lichtanlage an Ihr Rad.  
Die Montage ist für Sie kostenlos.

**Dieses Angebot gilt nur  
in der ADFC-Lichtwoche!**

Foto: Benno Koch

## 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

### **Auf zwei Rädern um die Welt „Träume nicht davon. Tu' es!“**

Sie haben sich einen Jugendtraum erfüllt: Winfried Stelzer und Jan B. Prinz aus dem brandenburgischen Erkner haben als drittes ostdeutsches Duo mit dem Fahrrad die Erde umrundet! Sie waren 442 Tage auf fünf Kontinenten unterwegs, haben geschwitzt und gefroren, gelitten und gestritten, haben Beeindruckendes und Außergewöhnliches gesehen und erlebt, und sie haben alle Zweifler an ihrem Vorhaben eines Besseren belehrt.

**Freitag, 12. Dezember 2008  
Jan B. Prinz, Winfried Stelzer**

### **Feuer und Eis**

Vulkane und riesige Gletscher, die größten weltweit abseits der Polarregionen, säumen die Wege über Europas fernster Insel: Island. Auf einem Tandem umrundeten Marlen Ebert und David Greve zwei Drittel der Insel, um diese zuletzt auf einer der berühmt-berüchtigten Hochlandpisten zu queren. Ihre vierwöchige Reise umweht ein Hauch von Abenteuer, gepaart mit einer Flut von landschaftlichen Höhepunkten in „Europas letzter Wildnis“.

**Freitag, 9. Januar 2009  
Marlen Ebert/David Greve**

### **Auf Eispisten entlang des gefrorenen Ob**

Westsibirien im Winter: Auf russischen Eispisten, den sogenannten „Zimniks“, fuhr Richard Löwenherz drei Wochen entlang des gefrorenen Ob-Flusses durch das sonst wegelose Land der Chanten. Die Route führte ihn auf rund



Zeitungslektüre im Toten Meer. Foto: Jan B. Prinz

700 Kilometern bis nach Salechard am Polarkreis und von dort noch ein Stück weiter in die Berge des Polar Ural. Es war im wörtlichen Sinne ein atemberaubendes Winterexperiment zwischen hitzigen 100°C in der Banja und eisigen -42°C in der schutzlosen Weite der Ob-Aue.

**Freitag, 23. Januar 2009  
Richard Löwenherz**

### **Andenpässe, Puna, Sierra Lipez**

Durch Chile, Argentinien und Bolivien: Wolfgang Butz liebt die hohen Andenpässe und die einsamen Weiten der Puna. Auf seiner Tour 2008 durch Chile, Argentinien und Bolivien erradelte er einige anspruchsvolle und sehr hohe Pässe: Paso Bermejo, Paso Agua Negra, Paso Pircas Negras, Paso San Francisco, Paso Sico und den Abra Acay. Zum Abschluss wählte er eine abgelegene und nur selten befahrene Route durch die Sierra Lipez in Südbolivien.

**Freitag, 30. Januar 2009  
Wolfgang Butz**



Unterwegs in Syrien. Foto: Winfried Stelzer

# ADFC-Geschäftsstelle

## Fahrrad-Reparaturkurse

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

## Basiskurs

mit Gerald Strahl

**Dienstag, 25. November, 18 Uhr**

## Fortgeschrittenenkurs

mit Gerald Strahl

**Dienstag, 2. Dezember, 18 Uhr**

Maximal 12 Teilnehmer

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

## Laufraadbau

mit Gerald Strahl

**Samstag, 13. Dezember, 10:30 Uhr**

Maximal 10 Teilnehmer

**Teilnahmegebühr 15 Euro**, (ADFC-Mitglieder 7,50 Euro), Anmeldung erforderlich.



## 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)

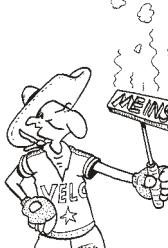
## Öffnungszeiten

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-Selbsthilfeworkstatt

Die Nutzung der **ADFC-Selbsthilfeworkstatt** (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, 10627 Berlin.

### Nächste Treffen am

1. Dezember, 20 Uhr  
15. Dezember, 20 Uhr  
5. Januar, 20 Uhr  
**Sprecher: Sven Lorenzen**  
Tel. (030) 312 95 37  
[www.adfc-berlin.de/city-west](http://www.adfc-berlin.de/city-west)

### Die Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg

trifft sich am zweiten Dienstag jedes Monats um 19:30 Uhr im Café „Sybille“, Karl-Marx-Allee 72, 10243 Berlin.

### Nächste Treffen am

9. Dezember, 19:30 Uhr  
13. Januar, 19:30 Uhr  
**Sprecher: Johannes Hampel**  
Tel. (030) 411 85 70  
[www.adfc-berlin.de/friedrichshain-kreuzberg](http://www.adfc-berlin.de/friedrichshain-kreuzberg)

### Die Stadtteilgruppe Mitte

trifft sich am zweiten Montag im Monat um 19 Uhr im „Don Giovanni“, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin.

### Nächste Treffen am

8. Dezember, 19 Uhr  
12. Januar, 19 Uhr  
**Sprecherin: Kerstin Finkelstein**  
Tel. (030) 399 05 873  
[www.adfc-berlin.de/mitte](http://www.adfc-berlin.de/mitte)

### Die Stadtteilgruppe Neukölln

trifft sich jeden dritten Dienstag im Monat ab 19:30 Uhr im Restaurant „Merhaba“ (Werkstatt der Kulturen), Wissmannstr. 32, 12049 Berlin.

### Nächste Treffen am

16. Dezember, 19:30 Uhr  
20. Januar, 19:30 Uhr  
**Sprecher: Ralf Tober**, Tel. (030) 680 814 80  
[www.adfc-berlin.de/neukoelln](http://www.adfc-berlin.de/neukoelln)

### Die Stadtteilgruppe Pankow-Prenzlauer Berg

tritt sich jeden ersten Dienstag im Monat um 19:30 Uhr. **Das nächste Treffen** ist am 2. Dezember in der Geschäftsstelle des ADFC Berlin, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin.

**Sprecher: Holger Martin**  
[www.adfc-berlin.de/pankow](http://www.adfc-berlin.de/pankow)

Die **Stadtteilgruppe Reinickendorf** trifft sich am letzten Dienstag im Monat um 19 Uhr im „Haxenhaus“, Alt-Tegel 2, 13507 Berlin.

### Nächste Treffen sind am

25. November, 19 Uhr  
27. Januar, 19 Uhr  
**Sprecherin: Johanna Ulbrich**  
E-Mail: [johanna.ulbrich@gmx.de](mailto:johanna.ulbrich@gmx.de)  
[www.adfc-berlin.de/reinickendorf](http://www.adfc-berlin.de/reinickendorf)

Die **Stadtteilgruppe Spandau** trifft sich am zweiten Mittwoch jedes Monats um 19 Uhr im Café „Unvernunft“, Mauerstraße 6, 13597 Berlin.

**Nächste Treffen am**  
17. Dezember, 19 Uhr  
14. Januar, 19 Uhr  
**Sprecher: Reimund Nadolski**  
Tel. (030) 304 00 00  
[www.adfc-berlin.de/spandau](http://www.adfc-berlin.de/spandau)

### Die Stadtteilgruppe Steglitz-Zehlendorf

trifft sich am zweiten Mittwoch jedes Monats um 19:30 Uhr im „Go-Gärtchen“, Hackerstr. 3, 12161 Berlin.

**Nächste Treffen am**  
10. Dezember, 19:30 Uhr  
14. Januar, 19:30 Uhr  
**Sprecherin: Annette Schlippahk**  
Tel. (030) 516 55 955  
[www.adfc-berlin.de/steglitz-zehlendorf](http://www.adfc-berlin.de/steglitz-zehlendorf)

### Die Stadtteilgruppe Tempelhof-Schöneberg

trifft sich jeden ersten Donnerstag im Monat um 19:30 Uhr im „Janus“, Ordensmeisterstr. 57, 12099 Berlin.

**Nächste Treffen am**  
Donnerstag, 4. Dezember, 19:30 Uhr  
**Sprecher: Martin Senzel**, Tel. (030) 745 23 85  
[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“, Radickestr. 57, 12489 Berlin.

**Nächste Treffen am**  
2. Dezember, 19:30 Uhr  
6. Januar, 19:30 Uhr  
**Sprecher: Jan Schaller**  
Tel. (0160) 807 00 55  
[www.adfc-berlin.de/treptow-koepenick](http://www.adfc-berlin.de/treptow-koepenick)

Für nur 8 Euro pro Jahr bekommen Sie sechs Ausgaben der RadZeit sowie alle Spezial-Ausgaben per Post ins Haus. Oder werden Sie Mitglied im ADFC (Seite 2), dann ist der Bezugspreis im Jahresbeitrag enthalten.

**Einfach ausfüllen und an den ADFC Berlin e.V. schicken:**

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte  
Tel. (030) 4484724, Fax (030) 44340520  
Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr

[kontakt@radzeit.de](mailto:kontakt@radzeit.de), [www.radzeit.de](http://www.radzeit.de)

Nach Eingang Ihres Aboantrags erhalten Sie jährlich eine Rechnung.

Ich möchte die RadZeit abonnieren

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail, Telefon (Angaben freiwillig)

Datum, Unterschrift

# RadZeit im Abo!



## Fahrrad.Frank

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

Torstr. 220

(Höhe Novalisstr.)  
10115 Berlin-Mitte



285 99 750 Öffnungszeiten (Sommer):  
285 99 751 Mo-Fr 10-20<sup>00</sup>  
[fahrrad.frank@vsf-mail.de](mailto:fahrrad.frank@vsf-mail.de) Sa 10-18<sup>00</sup>

## DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

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

## Ullis Fahrradladen

seit 1983

Alltagsräder · Ersatzteile · Service

Spezialist für Oldtimerräder

## Ersatzteilcenter für Brooks Ledersättel

13585 Berlin  
SPANDAU Tel. 030/336 69 87  
Jagowstr. 28 Fax 030/336 29 15



## ADFC-FÖRDERMITGLIEDER, IMPRESSUM



Foto: Christian Kielmann

## Klein und fein

Wer ein Faltrad sucht, ist bei Christoph Beck richtig. In seinem Laden in der Goethestraße kann man sich beraten lassen. Was es auch sein soll - Brompton, Birdy, Moulton, Pacy oder auch andere, Christoph Beck kennt sie alle. Seit über 20 Jahren widmet er sich fast ausschließlich faltbaren Rädern. „Falträder haben sich in den letzten beiden Jahrzehnten erst entwickelt. Das habe ich von Anfang an mitbekommen. Damals waren sie noch ziemlich einfach. Sie wurden und werden aber qualitativ immer höherwertiger“, sagt er über die Entwicklung des Faltrades.

„Ich bin wohl das dienstälteste aktive Mitglied des Berliner ADFC. Beigetreten bin ich damals aus verkehrspolitischer Überzeugung“, sagt Beck über seine Fördermitgliedschaft. Aber es gibt noch einen weiteren Grund, einen sehr persönlichen, warum ihm das Radfahren am Herzen liegt. Ärzte hatten ihm wegen einer Erkrankung ein Leben im Rollstuhl vorausgesagt. In der Mitgliedszeitung des Bundes-ADFC entdeckte er dann das erste Faltrad. Es ersparte ihm dieses Schicksal und verhalf ihm stattdessen zu ungeahnter Mobilität und Lebensqualität. Er begann, Falträder auch für die Bedürfnisse anderer weiterzuentwickeln. „Ich will auch Menschen mit einem Mobilitätshandicap helfen“, sagt er über seine Arbeit.

## DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

Christoph Beck Falträder  
Goethestraße 79, 10623 Berlin  
Tel. (030) 31 80 60 10  
[www.faltrad-direktor.de](http://www.faltrad-direktor.de)

## RadZeit

ZEITSCHRIFT FÜR ALLTAGS- UND FREIZEITRADFAHRER

### ADRESSE

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte  
Tel. (030) 4484724, Fax (030) 44340520  
[kontakt@radzeit.de](mailto:kontakt@radzeit.de) (Redaktion)

### 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 (Chefredaktion), Wolfgang Augustin, Birgit Zepf (Lektorat), David Greve (Literatur), Markus Kluger (Layout, Infografik)

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

### ANZEIGEN-VERKAUF

David Greve  
Tel. (030) 44340519,  
Fax (030) 44340520,  
[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) 4484724, Fax (030) 44340520  
[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 1/09, RS, AS, DU 9.1.2008/ET 20.1.2009



# Die folgenden Unternehmen und Personen fördern den ADFC:

## Berlin

### Fahrrad- und Zubehörhandel

**Axels Fahrradladen**  
Ladiusstr. 29  
14165 Berlin  
Tel. (030) 847 23 813  
**Christoph Beck**  
Fahrräder  
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 18 96  
**Fahrradiso GbRmbH**  
Berliner Straße 123  
13467 Berlin-Hermsdorf  
Tel./Fax (030) 802 844  
**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 Fahrrad Center**  
Großbeerenstr. 169-171  
12277 Berlin-Mariendorf  
Tel. (030) 741 92 41

### Little John Bikes

Hauptstr. 163  
10827 Berlin-Schöneberg  
Tel. (030) 788 941 23  
**OSTRAD Fahrräder GmbH**  
Winnstr. 48

### Malpaso Bikes

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

### Pedalkraft-Fahrradladen

Skäitzer Str. 69  
10997 Berlin-Kreuzberg

### Rad der Stadt

Prenzlauer Allee 50  
10405 Berlin  
Tel. (030) 664 01 960

### Räderwerk

Einzelhandels GmbH  
Körtestr. 14  
10967 Berlin-Kreuzberg

### RTS Rad-T-Haus Steglitz

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

### Radwerkstatt

Fritz-Reuter-Straße 8  
10827 Berlin-Schöneberg

### RA Arnloof

Jungstraße 4  
10247 Berlin-Friedrichshain

### RA Stefan Markscläger

Fehrbelliner Straße 42a  
10119 Berlin-Mitte

### RA Carsten Meinecke

Rheinstraße 57  
12159 Berlin

### RA Axel F. Schierholz

Turmstraße 33  
10551 Berlin

### RA Schulz-Jahnel

Rheinstr. 17  
12159 Berlin

### RA Volker Wiedersberg

Brandenburger Str. 11  
14467 Potsdam

### Rechtsanwälte und Steuerberater

Rain Theda Giencke  
Stargader Str. 8, 10437 Berlin

### Versicherungen/Sachverständige

Berlin on Bike  
Inh. Martin Wollenberg

### Fahrradreisen/Hotels/Tourismus

c/o Kulturbrauerei  
Knackstr. 97  
10435 Berlin

### DIE ZWEI – Versicherungen & Vermögensberatung

Flankenschanz 1  
13585 Berlin-Spandau

### Flankenschanz 1

Tel. (030) 362 84 364

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

### Chagga Tours GbR

Ausbau 5  
15300 Lindendorf  
Tel. (03346) 852 785

### Ferienland Luhme

Heegeseeweg 8-9  
16837 Rheinsberg

### OT Luhme

Tel. (039293) 714 25

### Hercus Monte Fahrradreisen

Arndtstr. 21  
10965 Berlin

### RAe S. Hölz, D. Maschke, H. Solf

Marienburger Straße 3  
10405 Berlin-Prenzlauer Berg

### RA Martin Karmetki

Fouquéstr. 8  
14770 Brandenburg

### Steuerberater Andreas Krüger

Mehringdamm 42  
10961 Berlin

### Steuerberater Jürgen Lange

Im Wolfsarten 1  
14612 Falkensee

### Steuerberater Rolf

Jungstraße 4  
10247 Berlin-Friedrichshain

### Reisebüro

„Frankreich à la carte“  
Yorckstr. 76

### RA Stefan Markscläger

Fehrbelliner Straße 42a  
10119 Berlin-Mitte

### RA Carsten Meinecke

Rheinstraße 57  
12159 Berlin

### RA Axel F. Schierholz

Turmstraße 33  
10551 Berlin

### RA Schulz-Jahnel

Rheinstr. 17  
12159 Berlin

### RA Volker Wiedersberg

Brandenburger Str. 11  
14467 Potsdam

### DIE ZWEI – Versicherungen & Vermögensberatung

Flankenschanz 1  
13585 Berlin-Spandau

### Flankenschanz 1

Tel. (030) 362 84 364

# ADFC-FÖRDERMITGLIEDER

## Ärzte

Arztpraxis für Allgemeinmedizin Dr. med. Dipl.-Chem. Horst Basler

Buckower Damm 221c  
12349 Berlin

Tel. (030) 604-40 10  
Fax (030) 604-12 71

**Praxis für Nierenkrankungen 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. Kloppé**

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. Ekkhard Weisheit Psychologischer Psychotherapeut, Verhaltenstherapie

Stresemannstr. 21  
10963 Berlin

Tel. (030) 627 27 414  
Fahrradkuriere

GO! General Express & City Logistics GmbH

Wernerwerkdam 16  
13629 Berlin

Tel. (030) 850 085  
Fax (030) 850 081 31

## 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  
Büro für Stadtbau und Stadtforschung

Spath und Nagel  
Neue Kantstr. 4, 14057 Berlin

Tel. (030) 393 14 60

## Brandenburg, Sachsen-Anhalt

## Ärzte

Hans-Peter Vogel

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 (MdA)

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 Schmidhofer, Stadträtin für Verkehr und Umwelt, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf

10707 Berlin

Tel. (030) 9029-12 700

## Sonstige

Cambio Carsharing GmbH

Gneisenaustr. 97  
10961 Berlin

Tel. (030) 912 06 791

Fax (030) 912 06 796

www.cambiocar.com

## Aus- und Weiterbildung

Qualifizierungs- und Strukturförderungs GmbH

Ziegleistr. 56, 39307 Genthin

Tel. (0393) 87 91 01

qsg-genthin@t-online.de

www.qsg-genthin.de

## Verlage

Pietruska Verlag & Geodatenbanken GmbH

Gutenbergstraße 7 A

76761 Rülzheim

Tel. (07272) 92 76 0

## Service

City Hotel Cottbus

Rudolf-Breitscheid-Str. 10

03046 Cottbus

Tel. (0355) 380 04 90

Hotel Stadt Spremberg

Niederlausitzer Hotelgesellschaft mbH

An Markt 5, 03130 Spremberg

Tel. (03563) 39 63-0

Fax (03563) 39 69-99

Hotel/Pension Sperlingshof

Sperlingshof 28

14624 Döllow

Tel. (0332) 25 60

Fax (0332) 25 614

Havelberger Insel

Touristik GmbH & Co. KG

Spülinsel 6, 39539 Havelberg

Tel. (039 87) 206 55

Fax (039 87) 802 70

Potsdam per Pedales

Rudolf-Breitscheid-Str. 201

14482 Potsdam

Tel. (0331) 748 00 57

Die Radlerscheune

Ringabschusee 155

03096 Burg/Spreewald

Tel. (035603) 133 60

sleep and go Hotel

Magdeburg GmbH

Rogäster 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

## Fahrradhändel

Colibri Fahrradladen

Gutenbergstraße 52

14467 Potsdam

Tel. (0331) 280 38 16

eldoRADo. Zweirad GmbH

Heinrichstr. 11

39124 Magdeburg

Tel. (0391) 244 546

shop@elدورادو-bike.de

www.eldorfado-bike.de

OutBike Fahrradfachhandel

Olvendorster Str. 13

39108 Magdeburg

Tel. (0391) 549 86 66

# Das Alphabet der Ausreden

VON SILKE SEELHOFF

Wer war nicht schon mal auf der falschen Seite des Radweges unterwegs? Um unsere Geisterfahrerei vor unserem Gewissen oder gar einem Gesetzeshüter zu verteidigen, fällt uns immer eine faule Ausrede ein – und zwar von A bis Z!

**A:** Meine Ausweichmanöver sind so gekonnt, ich könnte sogar blind auf der Gegenseite unterwegs sein.

**B:** Die Bordsteinbegrenzung drüben zwischen Rad- und Fußgängerweg ist viel zu hoch – die macht mir Angst beim Fahren.

**C:** Bin hier ja auf dem Uni-Campus, da radeln alle kreuz und quer.

**D:** Ich fahre doch nicht mit der Kirche ums Dorf, wenn's auch direkt geht!

**E:** An dieser Stelle hatte ich auf der rechten Seite mal ein traumatisches Erlebnis. Deshalb fahre ich auf der linken.

**F:** Kommt mir einer entgegen, mache ich eben rasch einen Schlenker auf den Fußgängerweg.

**G:** Selbstverständlich bin ich hier falsch. Ich gebe daher dem Gegenverkehr auch immer Vorrang.

**H:** Rechtsfahren, Rechtsfahren, pah – die Hüter des Gesetzes sollten sich mal lieber um die Sicherheit der Radler vor Autorasern kümmern!

**I:** Ich fahre dieses Stück schon immer auf dieser Seite!

**J:** Een Jeisterfahra? Ditt sind Hunderte. Boah, uff den Schreck noch 'n Korn ...

**K:** Ich will doch hier links in die Straße rein, warum sollte ich im albernen Rechtskreis die ganze verdammte Kreuzung umschiffen?

**L:** Habe jetzt im Dunkeln extra Licht an, damit sieht mich der Gegenverkehr sofort.

**M:** Da war auf einmal diese Stimme: Luke, komm auf die dunkle Seite der Macht ...

**N:** Normalerweise fahre ich immer rechts, ist nur 'ne klitzekleine Ausnahme heute.

**O:** Oh, ich bin falsch? Da war aber doch kein Schild.



**P:** Platz da, ich bin Kurierfahrer! Die Post hat Sonderregelungen."

**Q:** Quatsch, deshalb bin ich doch kein Verkehrsrowdy! Schließlich trage ich einen Helm und bremse für Tiere.

**R:** Hä, ich dachte, das Rechtsfahrgesetz gilt nur für Autofahrer?!

**S:** Ach, scheiß drauf ...

**T:** Wenn jetzt ein Auto aus dieser Toreinfahrt rollt, muss der Fahrer nach rechts und links gucken – da ist es doch wurscht, von wo ich komme.

**U:** Ja, ja, Geisterfahren ist die Nummer 1 bei von Radfahrern verursachten Unfällen – aber ich passe ja auf.

**V:** Achjottchen, das Verwarnungsgeld für radelnde Falschfahrer zwischen 10 bis 30 Euro macht mich nicht gleich arm.

**W:** Ob linke oder rechte Seite – erwischt dich 'n Laster im toten Winkel, macht er dich sowieso platt ...

**X:** Drüben sind x-tausend Hoppel auf der Radspur – da versäue ich mir ja mein Material!

**Y:** Hihi, wenn ich links erwischt werde, mache ich einfach auf „Ypsilanti“!\*

**Z:** Der Belag auf der rechten Radspur ist die reinste Zumutung!

*\*So tun, als könne man was Falsches nicht von was (R)echtem unterscheiden.*

# RadZeit-Rätsel



## Frage:

Die Teltow-Route beginnt wie die anderen Radialrouten des Berliner Radverkehrsnetzes an einem Platz in der Innenstadt.

Welcher ist es?

- a) Alexanderplatz
- b) Schlossplatz
- c) Checkpoint Charlie

Die Antwort lautet:  a)  b)  c)

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

Straße, Nr: \_\_\_\_\_

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

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

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

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

(Ort, Datum, Unterschrift)

**Gewinnen Sie eine traumhafte Radreise im Radler-Resort „Masurische Seen“!**

Das Radler-Resort am Beldahnsee ist das erste seiner Art weltweit!

Die Hotelanlage mit sportlich-lockerer Atmosphäre ist Treffpunkt für alle, die gerne Rad fahren.

## 1. Preis:

8 Tage im Radler-Resort am Beldahnsee. Detaillierte Informationen zu dieser Reise finden Sie beim Veranstalter:

**DNV-TOURS**, Telefon 07154/131830 oder im Internet: [www.fahrrad-und-reisen.de](http://www.fahrrad-und-reisen.de)

**2. bis 5. Preis:** je ein Buch Jan B. Prinz/Winfried Stelzer: *Horizonte*. Auf zwei Rädern um die Welt, 475 Seiten, Verlag Engelsdorfer.

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 23. Dezember 2008.**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

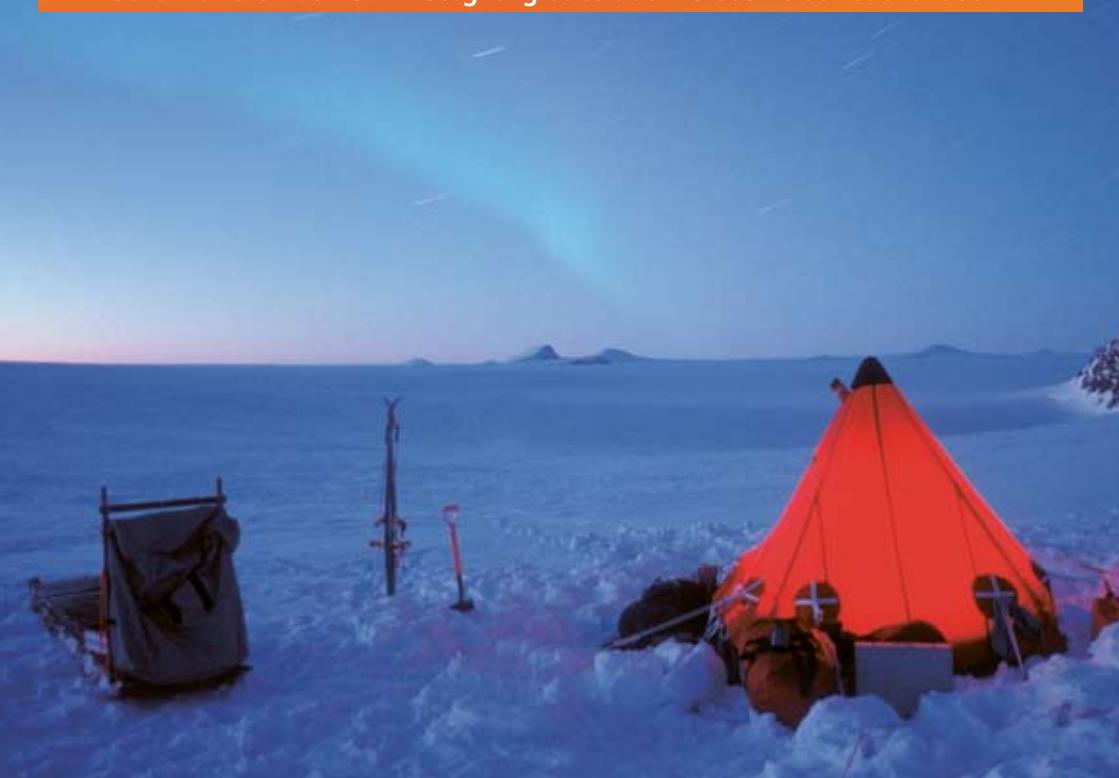




## „Wohl unterm lieben Himmelszelt ist Weihnachten am schönsten.“

Ausrüstungs-Experte Axel Klemm verbringt die Festtage am liebsten mit Freunden und Familie dort, wo sie der Natur ganz nah sind – wobei sich die feierliche Stimmung draußen auch an weniger extremen Orten einstellt!

Schenken Sie Träume – in Steglitz gibt es über 25.000 verschiedene Ideen!



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