

www.radzeit.de

RadZeit

1/2009

Radfahrer am Zug?

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 Selbstbeteiligung)
- **Verkehrs-Rechtsschutzversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 0,25 Mio. Euro, 300 Euro Selbstbeteiligung)
- 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 47 24, Fax (030) 44 34 05 20
Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr

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

Foto: Axel von Blomberg

Rad und Bahn – die ideale Kombination ...

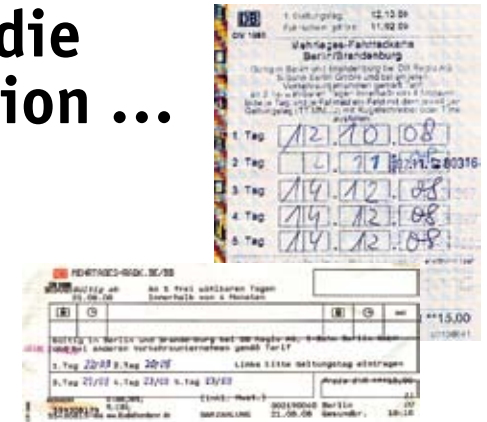
VON SARAH STARK

... wenn da nicht das Problem mit den Fahrkarten wäre.

Radfahrer lieben die Flexibilität und entdecken gern in ihrer eigenen Geschwindigkeit Land und Leute. Aber wie mit dem eigenen Rad hinkommen? In Kombination mit der Bahn natürlich. Das Rad und sein Fahrer kommen mit der Bahn bis ans Ziel, radeln ihre Strecke und fahren von einem ganz anderen Bahnhof nach Hause zurück.

Beim Ausflug sollen also Rad und Bahn kombiniert werden. Soweit so gut, aber welche Fahrkarte löst man für das Rad? Das ist nicht einfach. Für eine Fahrt im Berliner Innenstadtgebiet erwirbt man eine Einzelfahrkarte für 1,50 Euro, für eine Kurzstrecke genügt ein Euro. Bei mehreren Fahrten pro Tag kann man auch die Tageskarte für 4,40 Euro wählen. In den kreisfreien brandenburgischen Städten mit ABC-Tarifbereichen sind die Tarife günstiger. Dort und in Berlin kostet die Fahrradmonatskarte für den AB-Bereich 8,50 Euro, für den gesamten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 15,50 Euro. Inhaber persönlicher Zeitkarten (auch vieler Semestertickets) haben es besser. Sie können ihr Fahrrad unentgeltlich mitnehmen. Für Reiseziele des Brandenburg- oder Schönen-Wochenende-Tickets – Sie ahnen es – gibt es ebenfalls verschiedene Ticketoptionen. Und in den Zügen in Sachsen-Anhalt und des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds ist die Fahrradmitnahme kostenlos.

Dabei könnte es doch so einfach sein. Ein Ticket, gültig für den ganzen Tag in Berlin und Brandenburg. Das gab es bis Ende 2008. Danach schaffte die DB Regio Nordost ihr Angebot der Mehrtagesfahrradkarte ab. Es sei im Vertrieb zu teuer. Schade eigentlich, denn der Vertrieb wurde vor wenigen Monaten den üblichen Verkaufswegen anderer Fahrkarten angepasst: Mehrtagesfahrradfahrkarten konnten seit Mitte 2008 online und am Automaten gekauft wer-



Abgeschafft zum 1. Januar 2009: die Mehrtages-Fahrradkarte. Foto: Wolfgang Augustin, Jan Schaller

den. Die Mitnahme war denkbar einfach. Alles, was man tun musste, war vor dem Fahrtantritt das Datum auf der Fahrkarte zu vermerken und das geliebte Rad kam für drei Euro am Tag überall mit. Der Geltungsbereich war identisch mit dem Brandenburg-Berlin-Ticket, also auch nach Waren, Neubrandenburg, Dessau, Lutherstadt Wittenberg, Jatznick, Ueckermünde gültig und damit weiter als die VBB-Monatskarte. Die restlichen Fahrten konnten in den folgenden vier Monaten in der Regionalbahn und der S-Bahn abgefahren werden. In Gruppen fuhr man die fünf Fahrten auch schon mal an einem Tag ab. Das Angebot wird immer noch auf der Homepage der DB AG beworben. Kaufen kann man sie aber nicht mehr. Für eine Tageskarte zahlt man jetzt mindestens 4,50 Euro (DB-Fahrradkarte für den Nahverkehr) oder fünf Euro (VBB-Fahrradkarte) und damit mindestens 50 Prozent mehr. Der ADFC Berlin hat die Abschaffung der Mehrtagsfahrradkarte scharf kritisiert. Die DB Regio bleibt aber dabei und bietet die Mehrtagsfahrradkarte seit dem 1. Januar 2009 nicht mehr an.

Preiswerter kann Ihnen der ADFC die Ausflüge mit Rad und Bahn momentan nicht anbieten, aber bei der Wahl der richtigen Fahrkarte hilft er gern. Nehmen Sie dazu an einer geführten Radtour teil. Diejenigen, die individuell fahren wollen, können sich unter www.adfc-berlin.de unter „Radtouren“ informieren. Viel Spaß mit Rad und Bahn!

Seite Drei

- 3 Rad und Bahn – die ideale Kombination ...

Leserbriefe

- 6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

Titelthema

- 8 Radfahrer am Zug?
12 Die Pilotroute in der Warteschleife
14 „Wenn die Skulptur jemanden stört, sprechen Sie mich einfach an ...“

Beleuchtung

- 15 Bei Licht betrachtet

Sicherheit

- 18 Damit den Radlern ein Licht aufgeht: Gemeinsame Aktion von ADFC und Ordnungsamt

Radfahren interkulturell

- 20 Frauen auf das Fahrrad

Berlin

- 23 Ein gute Adresse für Radfans
24 „Ein Abenteuerfahrer bin ich eigentlich nicht“
27 Die ADFC-Stadtteilgruppe Spandau hat sich gegründet

Meldungen

- 28 Fußgängerüberwege Europas im Test
Tangentialroute Dahlem-Biesdorf
Runder Tisch zum Fahrradverkehr
Bundeshauptversammlung des ADFC
Gut eingestellt – Shared Space in Berlin?
Von Berlin nach Hanoi

Touristik

- 30 Serbien – unentdecktes Reiseland

Feuilleton

- 34 Wie zerronnen, so gewonnen
36 Ausrüstung, Literatur

Service und Termine

- 2 ADFC-Mitgliedschaft



Bei der Aktion des Berliner ADFC und des Ordnungsamtes Pankow gingen die Lichter an.
Foto: Katrin Starke

- 37 ADFC-Buch- und Infoladen
38 ADFC-Diavorträge
40 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine
41 ADFC-Stadtteilgruppen
26 RadZeit-Abo
43 ADFC-Fördermitglieder im Portrait
43 Impressum
44 ADFC-Fördermitglieder
47 RadZeit-Rätsel

Letzte Seite

- 46 Hymne der bahnfahrenden Radler

Titel
RadZeit 1/2009

Radfahrer am Zug?
Foto: Christian Kielmann



Little John Bikes® Der Fahrradfachmarkt

Wir kümmern uns!



Jetzt 3x in Berlin:

Schöneberg

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

Kreuzberg

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

Mitte

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



www.littlejohnbikes.de

Jedem das Richtige:
Ein **ZENTRALRAD**



Gute Räder.
Special Bikes.

Zentralrad GmbH
Oranienstraße 20
10999 Berlin
Fon 615 23 88

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 04/08: Einfach draufgehalten

Wie geht es weiter?

Ich bin entsetzt. Da wird jemand mit voller Absicht zum Krüppel gefahren und der Täter darf seinen Führerschein mal drei Monate abgeben. Da zweifelt man nun endgültig am deutschen Rechtssystem. Im letzten Abschnitt heißt es: „Den Fall hat ein Anwalt des ADFC Berlin übernommen.“ Heißt dies, dass der Fall noch weiter verhandelt wird? Oder ist der Fall letztinstanzlich entschieden?

THOMAS HÖLKER

Anmerkung der Redaktion: Straf- und zivilrechtlich ist der Fall abgeschlossen. Der Prozess wegen der Schadensersatzforderung wird noch verhandelt. Der Termin der Verhandlung ist allerdings noch nicht festgesetzt.

RadZeit 04/08: Hat's „klick“ gemacht?

Die Nabenschaltung ist fast wartungsfrei

Ich bin jahrelang Kettenschaltung gefahren und kann als Vielfahrer nur sagen: Man ist ständig mit der Schaltung beschäftigt: Nachstellen, Ölen, Ritzel austauschen usw. Vorne Umschalten habe ich mit der Zeit ganz aufgegeben. Ich fahre jetzt eine Nabenschaltung, die

praktisch wartungsfrei ist. Mit einem Chainglider-Kettenschutz sieht die Kette nach Jahren noch wie neu aus. Und mit der Nabenschaltung kann ich an der roten Ampel im Stand (!) zurückschalten. Da nehme ich den geringeren Übersetzungsbereich in Kauf. Es gibt jetzt ja auch von SRAM eine 9-Gang-Nabe mit 340 Prozent Übersetzung. Und wer mehr ausgeben will oder kann: die Rohloff-14-Gang-Nabe (526 Prozent) ist unschlagbar.

RUDOLF WERNER

RadZeit 03/08: Wem gehört der Radweg?

Lieber gemeinsam für eine bessere Fahrradinfrastruktur

Es gibt wichtigere Sachen als gegen Segways zu polemisieren. Sie können z.B. die Chance sehen, dass deren Benutzer Mitstreiter für eine wegsame Fahrradinfrastruktur werden. Auch Segwayfahrer in Berlin müssten mit Umfahrsperren, Baustellen („Radfahrer absteigen“) kämpfen. Bis diese Geräte die befürchtete Dichte im Straßenverkehr erreichen, fließt noch viel Wasser die Spree runter. Gleichzeitig gurken täglich tausende Radfahrer jeden Alters in Berlin auf den Fußwegen rum und fühlen sich im Recht oder als Opfer der Verkehrspolitik. Wenn sich die RadZeit nicht scheut, über Finanzbeamte als Trendsetter der Fahrradbenutzung zu schreiben, sollten Sie auch keine

Angst vor neuen Freunden haben, wenn Sie das Verhalten vieler Berliner Radler als das bezeichnen, was es ist: asozial. Das Verhalten vieler Autofahrer fällt allerdings in die gleiche Kategorie. Wie wäre es, wenn Sie regelmäßig über Gerichts- oder Polizeifälle schreiben, die sich in Berlin so ereignet haben? Da ist dann sicherlich eine Prise Polemik ganz angebracht. Die steigende Zahl der Radfahrer in Berlin ist weniger Lifestyle-Trend und Angst vor Klimawandel, sondern vielmehr Hartz IV, höheren Ticketpreisen und Lebenshaltungskosten zu verdanken. Vielleicht wird die Berliner Verkehrspolitik irgendwann auf die Macht des Faktischen reagieren. Bitte tun Sie möglichst viel, diesen Prozess zu beschleunigen, statt irgendwelche abgelegenen Felder zu beackern.

UWE SCHATTAUER

Frische Luft, die nichts nützt?

Durch Zufall fiel mir Ihr Heft in die Hände und ich habe mich über den Artikel auf Seite drei sehr geärgert. Anstatt es zu begrüßen, dass ein neues, emissionsfreies Verkehrsmittel entwickelt wird, welches das Potenzial hat auch Leute, die niemals mit dem Fahrrad fahren würden, vielleicht aus ihren Autos raus zu bekommen, fällt Ihnen nichts Besseres ein als eine Diskussion zu starten, wem die Radwege gehören. Das beweist mal wieder, dass trotz frischer Luft und besserem Rundumblick Radfahrer auch nicht besser sind als die ADAC-Mitglieder, die eifersüchtig ihre Autos und Straßen verteidigen. Typisch deutsch eben. Besitzstandswahrung auf allen Ebenen und bloß nichts Neues zulassen. Es ist schon sehr bezeichnend, dass nur in Deutschland um den Segway so ein Theater gemacht wird, obwohl das Problem sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sehr in Grenzen halten würde, schon alleine wegen des Anschaffungspreises. Aber durch Leute wie Sie wird es Menschen wie mir, der zum Beispiel aus gesundheitlichen Gründen nicht Fahrrad fahren kann, unmöglich gemacht auf einen Segway umzusteigen. Ich hoffe, dass Minister Tiefensee sich dieses Mal durchsetzt und den Segway zulässt. Für Radwege!

VOLKER MARKMILLER

RadZeit 03/08: Verkehrssicherheitsbericht 2008

Sicherheit für Kinder

Der Artikel von Sarah Stark endet mit der Feststellung „Der Verkehrssicherheitsbericht hat gezeigt, dass es noch viel zu tun gibt. (...) Es gilt, sich auf Risikogruppen zu konzentrieren.“ Dem kann nur zugestimmt werden. Besonders Kinder zählen zu den Risikogruppen. Es liegt nun ein im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erstelltes Konzept für Kinder der 5. bis 7. Klassenstufe vor. Es ist ein individuell einsetzbares Konzept für Schulen, ADFC, Verkehrswachen, Jugendherbergen, Schullandheime, Vereine usw., das im Gegensatz zum Radfahrtraining in der Grundschule im realen Verkehr läuft. Die ADFC-Ortsgruppe Schwerin war mit ihren Mitgliedern aktiv an der Erarbeitung beteiligt und bietet Moderatorenschulungen für diesen Ansatz an.

BERND SIEVERS, MINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND LANDESENTWICKLUNG MECKLENBURG-VORPOMMERN



FroschRad
einfach fahren

Hausmarke
Restposten
Gebrauchträder

Qualität mit Service & Garantie

www.froschrad.de · Tel 611 43 68
 Wiener Straße 15 in Kreuzberg



Der ADFC-Sonderzug in Lübbenau.

Radfahrer am Zug?

TEXT VON JOST MAURIN
FOTOS VON JAN SCHALLER

Das Ticket für die Fahrradmitnahme im Regionalzug ist bezahlt, aber dann ist kein Platz im Mehrzweckabteil. Die Verkehrsunternehmen kennen das Problem, ändern aber wenig. Nun plant der ADFC eine neue Initiative, um wenigstens den vorhandenen Raum für Räder besser zu nutzen.

„Ätzendes Publikum“ nennt ADFC-Radtourenleiter Martin Senzel Fahrgäste, die ohne Räder, Gepäck, Rollstuhl oder Kinderwagen reisen, und trotzdem die Mehrzweckabteile der Regionalzüge blockieren. „Wenn man die dann fragt, ob man sein Rad da abstellen kann, wird man noch angemotzt“, klagt Senzel. „In Neustrelitz hat uns mal einer gesagt: ‚Fahrt doch mit dem Rad nach Berlin!‘“ Dabei seien meist auch woanders Sitzplätze frei.

„Aber die Leute wollen in den Mehrzweckabteilen sitzen, weil sie da mehr Beinfreiheit haben.“

Fahrradabstellplätze kontra Beinfreiheit

Dabei sind Radfahrer mit den regionalen Angeboten eigentlich sehr zufrieden. Unangefochtener Marktführer ist die Deutsche Bahn, die in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern im Jahr etwa eine Million Fahrräder transportiert. „Die Deutsche Bahn ist im Regionalverkehr besser als ihr Ruf“, meint Senzel. Tatsächlich fährt der Staatskonzern in jedem Regionalzug in Berlin und Brandenburg etwa Richtung Ostsee meist mit mehreren Doppelstockwagen. „Da kann man garantiert 150 Leute mit Rad im Zug mitnehmen“, lobt Senzel. „Aber das scheitert dann an den Leuten, die auf den Plätzen sitzen.“ Seine Strategie ist in solchen Situationen: „Mit den Leuten reden oder sanfter Druck - und wenn die Kette schon fast an den Knien lang schleift“, sagt der Tourenleiter. Oft klappt allerdings auch das nicht. Obwohl er sein Rad nur sicher abstellen und nicht unbedingt selber sitzen wolle, bleibe oft nichts anderes als eine wackelige Fahrt im Gang, berichtet Senzel. Auf Hilfe vom Bahnpersonal rechnet er dagegen nicht. „Die Schaffner verstecken sich bei solchen Zügen auch sehr gerne. Die müssten aber einfach Präsenz zeigen und die Leute auffordern, sich woanders hinzusetzen.“ Die Bahn sollte Senzels Meinung nach zudem die Ursache des Problems beheben. „Die Leute sitzen ja so gern in den Mehrzweckabteilen, weil sie dort die Beine richtig ausstrecken können“, erklärt er. Die anderen Sitze böten einfach zu wenig Beinfreiheit.

Die Schulung der Zugbegleiter soll Abhilfe schaffen

Außerdem stört den Radtourenleiter, dass der ohnehin schon rare Platz in den Mehrzweckabteilen noch durch vertikale Stangen begrenzt wird. „Die müssen raus“, sagt Senzel.

Die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn kennen die Klagen der Radfahrer. „Sie treten insbesondere zu den Spitzenzeiten



Eindeutig beschildert: Beim RE3 weiß man, wo der Einstieg ist.

auf“, sagt eine Sprecherin. Im Dienstunterricht würden die Kundenbetreuer regelmäßig sensibilisiert, vor allem mit Lautsprecherdurchsagen gegen sinnlose Blockaden der Mehrzweckabteile vorzugehen. Das Problem: Zumindest bisher scheinen diese Lehrinhalte kaum Erfolg zu haben. Jedenfalls hat Senzel noch nie so eine Durchsage gehört, und er kombiniert 40 bis 50 Mal pro Jahr Rad und

weiter auf Seite 10 ...



Im RE2 nach Cottbus.



Angelehnt. Der RE3 aus Stralsund.



Eingestellt. Der Swinemünde-Express.

... Fortsetzung von Seite 9

Bahn. Damit sich das ändert, macht der ADFC nun über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) Druck. Die Firma der beiden Bundesländer beauftragt die Bahnunternehmen, Nahverkehrsleistungen bereitzustellen, und macht ihnen dabei genaue Vorgaben. Die Radfahrervertreter wollen dem VBB jetzt ein Papier vorlegen, das als Grundlage für die Schulung von Schaffnern in Sachen Räder im

Mehrzweckwagen dienen soll. „Das Personal soll darin geschult werden, wie man Räder sicher und platzsparend hinstellt, also zum Beispiel sollte man die Taschen abnehmen“, sagt die Berliner ADFC-Vorsitzende Sarah Stark. Die Zugbegleiter könnten den Radfahrern helfen und Durchsagen tätigen mit der Bitte, die Mehrzweckabteile für Fahrradgruppen freizumachen, sofern andere Sitzplätze im Zug frei sind. „Wir hoffen, dass damit die Einstiegszeiten verkürzt werden können, weil die Radfahrer beim Einstieg nicht erst in den Dialog mit den anderen Fahrgästen treten müssen.“ Der ADFC hat dem VBB sogar angeboten, die Schulungen selbst durchzuführen.

Gute Idee, findet Matthias Stoffregen, Pressesprecher des VBB. „Wenn die Unternehmen Ja sagen und der ADFC auch, finden die Schulungen statt. Davon gehen wir aus“, sagt Stoffregen.

Kurzfristige Zugverstärkungen sind schwierig

Die anderen Vorschläge von Radtourenleiter Senzel sieht der VBB aber eher skeptisch. Mehr Beinfreiheit außerhalb der Mehrzweckabteile? „Das würde erhebliche Umbaukosten verursachen, die letztlich der Besteller bezahlen müsste. Es schränkt ja auch die Kapazität der Wagen insgesamt ein“, erklärt der Sprecher. Die vertikalen Stangen in den Abteilen entfernen? Sie hätten eine wichtige Funktion und seien deshalb unverzichtbar. Laut Bahn sollen sich insbesondere kleinere Reisende an ihnen festhalten können. Auch mehr Stellplätze für Räder hält der VBB nicht für möglich. „Man kann nicht allein nach der Auslastung der Wagen in den Spitzenzeiten kalkulieren“, sagt Stoffregen. „Das würden die Länder Berlin und Brandenburg, die den Spaß ja bezahlen, nicht mitmachen.“ Er befürchtet: Wenn weniger Radfahrer unterwegs sind – etwa bei Regen oder im Winter – fahren die Wagen leer und verursachen unnötig Kosten. Kurzfristige Verstärkungen über das bisher schon Übliche hinaus seien ebenso schwierig. „Die Waggonen sind irgendwo anders unterwegs oder die Bahnsteige an manchen Bahnhöfen sind zu kurz für die verlängerten Züge“, sagt Stoffregen. Einmal ganz abgesehen von dem

zusätzlichen Geld, das die Einsätze kosten. Das gilt natürlich auch für die anderen Bahnunternehmen, die für den VBB arbeiten. Bei ihnen haben große Gruppen jedoch besondere Probleme, weil die Firmen mit viel kürzeren Zügen unterwegs sind als die Deutsche Bahn. Die Prignitzer Eisenbahn etwa, die zum Beispiel von Berlin-Lichtenberg nach Templin fährt, ist für Senzel „eine Katastrophe. Da passen maximal drei bis fünf Räder rein“, sagt der Tourenleiter. „Mit ein bisschen gutem Willen kann man zehn Räder mitnehmen“, erklärt dagegen der Betriebsleiter des Unternehmens, Uwe Knoblauch. „Aber wenn viele Leute da sind, wird das schwierig. Der VBB hat festgelegt, dass es keine Verpflichtung gibt, Fahrräder mitzunehmen. Wenn Rollstuhlfahrer da sind, hat der Radfahrer Pech gehabt.“

Der Service beim VBB ist unterschiedlich

Die Ausstattung der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) findet Senzel gut. Die NEB ist etwa zwischen Lichtenberg und Kostrzyn (Küstrin) unterwegs. Nach eigenen Angaben bietet das Unternehmen in jedem Zug Raum für mindestens zehn Räder, falls die Mehrzweckabteile nicht anderweitig gebraucht werden. Doch es gibt unterschiedliche Meinungen zum Service. „Die behandeln uns Radler wie Fahrgäste zweiter Klasse“, schimpft Senzel. Als er bei der Firma telefonisch eine größere Gruppe mit Rädern ankündigte, habe die Antwort gelautet: „Wir sind kein Gütertransport.“ Tatsächlich war der Kontakt zur NEB auch während der RadZeit-Recherche schwierig. Im Telefonbuch steht nur eine Nummer in Wandlitz. Auf die Frage nach einer bestimmten Kollegin, sagte der Mitarbeiter: „Die jibt et hier nicht.“ Tschuldigung, jetzt keine Zeit hier – und legte ohne Gruß auf. Die Internetseite der NEB konnte der Reporter gerade mal wieder nicht erreichen. Schließlich gelang ein Kontakt zu einer Sprecherin des Mutterkonzerns Veolia in Berlin. Ob die Firma überhaupt daran interessiert sei, dass viele Leute mit dem Rad kommen? „Da sind wir ganz ehrlich: Das ist ein schwieriges Thema. Irgendwann ist ein Zug einfach voll“, sagte sie. Schon aus Sicherheitsgründen sei die Kapazität begrenzt, denn die Räder

dürften keine Fluchtwege versperren. „Aber natürlich freuen wir uns über jeden Fahrgast.“ Zwar erhalte die NEB wegen zusätzlich verkaufter Fahrradkarten wie die anderen Bahnunternehmen ein bisschen mehr Geld, aber „das fällt nicht ins Gewicht“. Andere ADFC-Mitglieder haben bessere Erfahrungen gemacht: Die Zugbegleiter seien hilfsbereit und würden sogar beim Einstieg helfen.

Sehr gut schneidet bei Senzel die Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) ab. Klar, die Züge sind kurz. „Aber als ich ein paar Tage vorher angerufen habe und angekündigt habe, dass wir 30 Leute sind und den Zug nehmen wollen, haben die sogar einen dritten Triebwagen angehängt“, berichtet der Radtourenleiter. „Und selbst wenn es voll wird, wird man nicht beschimpft.“ Die ODEG ist also ein Tipp. Sie fährt unter anderem von Lichtenberg über Beeskow oder Eberswalde nach Frankfurt/Oder.

i Tipps für weniger Stress mit dem Rad in der Regionalbahn

Meiden Sie bei den Linien RE3, RE4, RE5 die Schwerpunktzeiten Freitagnachmittag, Samstagvormittag und Sonntagnachmittag. Nutzen Sie bei der RE1 die Brandenburg und nicht die Magdeburger Züge, die erfahrungsgemäß voller werden. Bei der RE3 sind die Schwedter Züge besser als die Stralsunder, bei der RE4 die Wittenberger Züge besser als die Wismarer.

Insbesondere Gruppen sollten sich vor der Fahrt bei den Servicestellen melden. Optimal sind drei Tage vorher. Dann versuchen Unternehmen wie die Prignitzer Eisenbahn nach eigenen Angaben zum Beispiel, die Züge mit Schaffnern zu besetzen, die etwa die Radstellplätze freihalten und beim Einsteigen helfen können. Die Telefonnummern finden sich in den Broschüren oder Internetseiten der Prignitzer Eisenbahn.

Weitere Infos etwa zu Tarifen unter
www.adfc-berlin.de/radtouren/fahrrad-und-bahn/fahrradmitnahme-nahverkehr

Die Pilotroute in der Warteschleife

VON MICHAELA MÜLLER

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG soll in eigener wirtschaftlicher Verantwortung entscheiden, ob eine Fahrradmitnahme im ICE möglich ist. Aber solange der Börsengang wegen der Finanzkrise auf unbestimmte Zeit verschoben ist, ist der Eigentümer der Deutschen Bahn noch immer zu 100 Prozent die Bundesrepublik Deutschland. Doch wie es scheint, scheut sich das Bundesverkehrsministerium vor einer Einflussnahme.

Auf der Bundeshauptversammlung 2008 des ADfC in Dortmund hielt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, die Eröffnungsrede. Dort kündigte er an, er wolle sich für eine Pilotroute einsetzen, auf der eine Fahrradmitnahme im ICE möglich sei. Eine Konkretisierung seiner Ankündigung



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD)
Foto: photothek.net

kann man dem Ministerium nicht entlocken. Trotz der Verlautbarung Tiefensees, sich für eine Pilotroute einzusetzen, blieben die Fragen der *RadZeit* an das Bundesverkehrsministerium unbeantwortet. Eine Stellungnahme gab es selbst nach einer vierwöchigen Bearbeitungszeit und dreimaligem Nachfragen nicht.

Das Nachfragen ist der Abgeordnete Dr. Toni Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen) mittlerweile gewohnt. Die Fahrradmitnahme im ICE bringt er im Bundestag immer wieder auf den Tisch. Seine erste mündliche Anfrage im Parlament wurde vom Staatssekretär Ulrich Kasparick beantwortet: „Ab wann sollen nach der Vorstellung der Bundesregierung die Pilotversuche spätestens beginnen?“, fragte Hofreiter in der Sitzung am 13. Juni 2007. „Das Ergebnis der Prüfung der Deutschen Bahn AG zu einer Pilotstrecke steht noch aus“, wurde ihm beschieden. In der Sitzung vom 19. September 2007 hakte Hofreiter nach. Was bislang geschehen sei? „Ich darf Ihnen berichten, dass wir mit dem Vorstand der Deutschen Bahn über das Thema Radverkehr im guten und regelmäßigen Gespräch sind“, gab Kasparick zur Auskunft. Wie wichtig das Fahrrad als Verkehrsmittel ist, scheint dem Staatssekretär klar zu sein, denn weiter sagt er zum Abgeordneten Hofreiter: „Sie wissen, in Deutschland wird mit dem Rad Jahr für Jahr ein Volumen von etwa drei Milliarden Kilometern zurückgelegt. Das Rad ist ein Verkehrsmittel, das keine Emissionen hat.“

Doch vier mündliche Anfragen später gibt es noch immer nichts Neues zum Thema Fahrradmitnahme im ICE. Hofreiters letzter Vorstoß war eine Kleine Anfrage im Bundestag am 20. Oktober 2008. Dort heißt in der Antwort: „Mit der Deutschen Bahn AG ist ein intensiver Meinungsaustausch über die Fahrradmitnahme im ICE geführt worden. Die Bundesregierung

i Die Plenarprotokolle des Deutschen Bundestags:

www.bundestag.de/bic/plenarprotokolle/index.html

Zur Fahrradmitnahme im ICE:
www.adfc.de/16_1

nimmt die von der Deutschen Bahn AG vorgebrachten betrieblichen und wirtschaftlichen Bedenken ernst, denn auch im Bereich der Radverkehrsförderung ist ihr daran gelegen, gemeinsame Lösungen mit der Deutschen Bahn AG zu finden, die den unterschiedlichen Interessen aller Beteiligten Rechnung tragen. Die Bundesregierung bleibt mit der Deutschen Bahn AG dazu im Gespräch.“ Eine Diskussion über die Umsetzung ist also auch hier verortet. Dabei beträgt die durchschnittliche Auslastung der ICE-Züge nur 40 Prozent. Die so genannten „stark nachgefragten Verbindungen“, wie es im Internet-Buchungssystem der Bahn heißt, könnten von der Fahrradmitnahme ausgeschlossen werden.

Die Bundesregierung und das Verkehrsministerium werden sich bald wieder mit dem scheinbar unbeliebten Thema beschäftigen müssen. Der Deutsche Bundesrat fordert die Fahrradmitnahme im ICE. In der Sitzung vom 28. November 2008 stellt der Bundesrat fest, dass „die Deutsche Bahn AG entgegen der Anforderungen des Marktes die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in ihren Fernzügen sukzessive einschränkt“.

Eine EU-Verordnung, auch „drittes Eisenbahnpaket“ genannt, sieht vor, dass in einem europäischen Verkehrsraum uneingeschränkte Fahrradmitnahme möglich ist. Sie wurde unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft 2007 verabschiedet.



Dr. Toni Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen)
Foto: Michaela Runge

FahrradBüro
...weil wir mehr sind als nur Fahrrädern!

Crellestraße 48 ☎ 787 02 601
Hauptstraße 146
10827 Berlin
am Kaiser-Wilhelm-Platz
www.Fahrradbüro.de

räderwerk

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

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

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

„Wenn die Skulptur jemanden stört, sprechen Sie mich einfach an ...“

VON ANJA L. MÜLLER

Alles ist Ansichtssache. Für Gunnar Fehlau wird das Fahrrad im ICE schon mal zum Kunstobjekt.



Geschickt zerlegt im ICE. Foto: Gunnar Fehlau

RadZeit: Herzlichen Glückwunsch, Sie haben einen ebenso überzeugenden wie pfiffigen (Um-)Weg gefunden, Ihr Fahrrad im ICE zu transportieren. Erzählen Sie uns doch bitte, wie.

Fehlau: Genau genommen transportiere ich niemals Fahrräder im Zug, sondern etwas größere „Gepäckstücke metallischen Inhalts“, wie es im Bahner-Deutsch heißt. Ich verpacke meine Räder und bringe sie dann in jeden Zug mit.

RadZeit: Hat schon mal ein Zugbegleiter an dem verpackten Fahrrad Anstoß genommen?

Fehlau: Auf langen Strecken bin ich am liebsten mit dem Zug unterwegs und ohne Fahrrad auf Reisen fühle ich mich nackt und unflexibel. Normalerweise habe ich immer ein Birdy-Falt-rad dabei. Doch manchmal reicht der kleine Flitzer nicht, da muss es eben ein ausgewach-senes Rennrad, Mountainbike oder Tandem sein. Damit ich dann nicht in langsamen IC-Zü-gen versauere, musste eine flexible Lösung her: schnell, günstig und einfach zu entsorgen. Beim Rennrad oder Mountainbike sieht das so aus: Die Laufräder verschwinden in zwei Kopf-kissenbezügen, der Rahmen samt Komponen-ten wird in den Deckenbezug gesteckt. Nun

legt man die Laufräder in den Bettbezug mit hinein und bindet den Sack mit einem Kabel-binder zu.

RadZeit: Es gibt ja auch Fahrradkoffer. Aber die sind mit rund 500 Euro nicht zuletzt ziemlich teuer ...

Fehlau: Das ist gar nicht der Punkt. Sie sind ideal für Flugreisen, aber bei Bahnreisen kommt es ja auch auf die Demontage-Ge-schwindigkeit an. Die Koffer verlangen eine immense Schraubarbeit.

RadZeit: Ist Ihnen schon mal ein Zugbeglei-ter auf die Schliche gekommen?

Fehlau: Bisher nicht. Ich habe sogar einen Filzsack für ein Tandem genäht. Das rolle ich da einfach rein!

Damit das Gepäckstück problemlos befördert wird, muss man aber noch ein paar Tipps be-herzigen: Man sollte immer im Großraumwagen mit den Behindertenplätzen einsteigen, denn die sind am geräumigsten. Dann ist es schlau, ein oder zwei Spannriemen dabei zu haben. So kann man den Sack auch hochkant an einem Griff oder ähnlichem befestigen. Wenn der Schaffner durchkommt, sollte man ihn direkt ansprechen: „Ich bin Kunststudent und habe eine fragile Skulptur dabei. Wenn sie jemanden stört, sprechen Sie mich einfach an!“

RadZeit: Wie oft sind Sie so bepackt mit der Bahn unterwegs?

Fehlau: Mit solchen Skulpturen etwa 15 Mal im Jahr.

i Info

Ob der Transport von verpackten Fahrrädern möglich ist, geht aus den Beförderungsbe-dingungen der Deutschen Bahn nicht ein-deutig hervor:

www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/befoerederungsbedingungen/MDB57843-nvs_22_12_08.pdf



Licht-Check beim ADFC Berlin.

Foto: Christian Kielmann

Bei Licht betrachtet

VON DAVID GREVE

Die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) regelt es ganz eindeutig: Fahrräder müssen mit einer weißen Front- und einer roten Rückleuchte ausgestattet sein, die durch eine Lichtmaschine (sprich: einen Dynamo) betrieben werden (§ 67 StVZO). Eine Ausnahme sind Rennräder unter elf Kilogramm. Sie dürfen mit einer Batterie-beleuchtung ausgestattet werden, die jedoch immer – auch am Tag! – mitgeführt werden muss.

Hier wird die erste Schwäche der Verordnung deutlich: Wieso dürfen nur Rennräder mit einer Batterieleuchte unterwegs sein? Wie definiert sich ein „Rennrad“? Ist ein BMX-Rad, das zu 4x-Rennen benutzt wird, ein Rennrad? Oder hat ein „Rennrad“ zwingend einen „Rennlen-ker“ und eine „Rennschaltung“? Wieso „unter elf Kilogramm“? Heute gibt es genug Räder – Mountainbikes, Trekking-Räder oder BMX-Rä-der, die weniger als elf Kilogramm wiegen. Die zweite Schwäche der Verordnung ist die feh-lende Aussage über die Lichtleistung. So wird

weiter auf Seite 16 ...



Auf dem Abrollgleis: der Seitenläufer-Dynamo.
Fotos: David Greve

... Fortsetzung von Seite 15

nicht die Lichtstärke als Kriterium festgelegt sondern die Nennleistung der Lichtmaschine: Diese muss mindestens drei Watt bei einer Nennspannung von sechs Volt betragen.

Immer Ärger mit dem Licht

Mit Paragraph 67 StVZO trat ein Dilemma in die Welt der Fahrradbeleuchtung, das bis heute seinen dunklen Schatten wirft: Jahrzehntlang bewegte sich ein Dynamolaufrädchen mühsam auf der Flanke des Reifens dahin. Dieser hat just dort, wo das Rädchen des sogenannten Seitenläufers entlang rollt, eine Riffelung, die den steten Vortrieb des Rädchens garantieren soll. Das Resultat kennt jeder: Nur unter Laborbedingungen bewegt sich das Rädchen so, wie es soll. Sobald es ein wenig feucht wird oder gar regnet, das Rädchen oder die Reifenflanke abgenutzt ist, rutscht das Rädchen durch. Die Fahrradlampen bleiben dunkel. Außerdem erschwert der auf den Reifen drückende Dynamo das Treten nicht unerheblich – wer also schnell unterwegs

i Info

Mehr zum Thema Licht:

www.smolik-velotech.de/glossar/b_BELEUCHTUNG.htm



So wird heute Licht erzeugt: mit dem Nabendynamo.

sein will, lässt den Dynamo einfach weg. Zweites Problem: Der Dynamo stellt nur genau die Nennleistung zur Verfügung, die der Gesetzgeber fordert. Darum fristen vorn eine 2,4 Watt-Glühlampe und hinten ein 0,6 Watt-Birnenchen ihr Leben. Beide haben die unangenehme Angewohnheit, im unpassendsten Moment durchzubrennen – und ihr Gegenüber mangels Überspannungsschutz binnen kürzester Zeit mit in den Tod zu reißen. Zu allem Überfluss sind beide Lampen und der Dynamo durch ein dünnes Käbelchen verbunden, dessen Reißfestigkeit gegen null geht und das deshalb immer wieder reißt.

Der zuverlässige Nabendynamo ist eine Erfindung der 1990er Jahre

Erstes Licht ins Dunkel brachte in den 1980er Jahren der Rollen-/Walzendynamo von Union. Er war durchrutschsicherer und hatte einen höheren Wirkungsgrad. Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. Die Walze rollte auf der Reifenlauffläche und verschliss diese nicht unerheblich und der Dynamo war hinter dem Tretlager montiert. Das brachte ihn in den Direktbeschuss von Dreck, Feuchtigkeit und Schnee und setzte so seine Zuverlässigkeit herunter. Zweites Licht am Horizont war der Speichendynamo von FER. Er war absolut durchrutschsicher, denn ein Hebelchen griff in die Speichen und rotierte um die Achse. Via zweier Zahnriemen und -rädchen wurde das Dynamogetriebe angetrieben. Der

Wirkungsgrad war jedoch schlecht. Einen letzten Hoffnungsschimmer für den Seitenläufer gab es, als es gelang, den Wirkungsgrad und damit die Leuchtstärke enorm zu erhöhen und gar das Problem des Durchrutschens zu besiegen. Letzteres schaffte die Firma Busch & Müller mit dem Dymotec 6: Ein Drahtbürstchen rotierte an Stelle des Dynamolaufrades und fraß sich – kleiner, unerwünschter Nebeneffekt – in rasendem Tempo durch die Reifenflanke. Die Sonne ging im Land der Dynamos erst mit einer Erfindung der Firma Schmidt Maschinenbau auf. Diese entwickelte 1992 einen Dynamo, der, von Umwelteinflüssen abgekapselt, im Inneren der Vorderradnabe arbeitete. Der SON-Nabendynamo überzeugte in jeder Hinsicht. Er hatte einen hohen Wirkungsgrad und arbeitete zuverlässig bei jeder Witterung. Er wurde zum Urvater aller Nabendynamos, die heute in mannigfaltiger Ausführung den Lichtmaschinenmarkt beherrschen und den Seitenläufer ins Dunkel der Geschichte verdrängen.

Das Ende der Glühbirne ist eingeläutet

Derweil tat sich etwas in der Welt der Fahrradlampen. In den Vorderlampen tauchten Halogenbirnen auf. Diese hatten bei gleicher Nennleistung eine deutlich größere Lichtstärke und erheblich längere Lebensdauer als herkömmliche Glühbirnen. Die zweite Neuerung stammt aus der Welt der Batteriebeleuchtung. Letztere ist ja laut StVZO nur als Beleuchtung für Rennräder unter elf Kilogramm oder als Zusatzbeleuchtung zugelassen. Sie muss außerdem gemäß Paragraph 22a Abs. 2 StVZO mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen versehen sein (der so genannten K-Nummer). Bald war das Hauptproblem der Batteriebeleuchtung erkannt: die zu kurze Leuchtdauer der Lampen. Flugs wurden rote LEDs (Light Emitting Diodes) ins Rücklicht montiert, die deutlich weniger Strom für die gleiche Lichtleistung benötigen als Glühbirnen und zudem nahezu unzerstörbar sind. Es dauerte dann nicht mehr allzu lang, bis die ersten dynamobetriebenen LED-Rücklichter auftauchten. Das LED-Vorderlicht ließ noch einige Jahre auf sich warten. Weiße LEDs waren lange Zeit sehr teuer und meist nicht weiß, sondern hat-



Ein moderner LED-Scheinwerfer: Der Busch & Müller Cyo.

ten einen gelblichen Schimmer. Eine Verbesserung der Lichtleistung war deshalb zunächst nur über eine Verbesserung des lampeninternen Reflektors zu erreichen, LEDs wurden nur als Standlicht genutzt. Als mit einer einzigen LED die gleiche Lichtleistung wie mit einem Halogenstrahler zu erreichen und der LED-Preis deutlich gesunken war, tauchte das erste dynamobetriebene LED-Vorderlicht auf. Das ist erst vier Jahre her und schon ist das Ende der Glühbirne eingeläutet und das der Halogenbirne abzusehen. Denn moderne LED-Lampen schaffen bis zu 60 Lux Lichtleistung (zum Vergleich: gute Halogenlampen bis zu 12 Lux) und sind fast unzerstörbar.

Bleibt nur noch das Kabel als Schwachpunkt der perfekten Fahrradlichtanlage. Doch doppeladrig und im Schutz des Rahmens oder eines Schrumpfschlauches verlegt, ist es deutlich zuverlässiger als früher.

Damit den Radlern ein Licht aufgeht: Gemeinsame Aktion von ADFC und Ordnungsamt

TEXT UND FOTOS VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

In der dunklen Jahreszeit ist das Licht am Fahrrad besonders wichtig. Ob das Licht funktioniert, überprüfen schon mal die Mitarbeiter der Ordnungsämter bei Straßenkontrollen. Bei der Aktion mit dem ADFC Berlin wurde diesmal kein Verwarnungsgeld fällig.

Michael Berndt ist sicherlich kein Pedant. In den vergangenen vier Jahren, die er inzwischen für das Pankower Ordnungsamt in Prenzlauer Berg Streife läuft, hat er schon einiges erlebt. Aber diese Radfahrerinnen, die er da kürzlich angehalten hat – „die war echt die Härte“. Nicht nur, dass die junge Frau mit dem Baby im Kindersitz trotz vorhandenen Radweges munter über den Bürgersteig radelte. Und einhändig fuhr, weil sie mit der anderen Hand das Handy ans Ohr presste und sich angeregt unterhielt. „Sie hatte noch nicht einmal Licht an, obwohl es stockduster war“, schüttelt der Mann vom Ordnungsamt den Kopf. Bei der gemeinsamen Lichtaktion des ADFC und des Ordnungsamtes hat er einen solchen Fall nicht dabei. Dennoch muss Berndt auch an diesem Spätnachmittag einigen Radlern den Dienstausweis vor die Nase halten und sie bitten, von ihrem Drahtesel zu steigen, weil weder Vorder- noch Rücklicht brennen.

Üblicherweise zückt Berndt nun seinen Block und schreibt eine Verwarnung. Zehn Euro kostet das den Radfahrer. Noch mal fünf Euro muss derjenige drauflegen, der wegen der defekten Beleuchtung lieber auf dem Bürgersteig – nahe an den hellen Schaufenstern der Läden vorbei – unterwegs ist. Heute reißt Berndt keinen Zettel von seinem Block. An diesem Novemberabend gibt es an der Ecke Prenzlauer Allee und Marienburger Straße nur eine Ermahnung mit dem erhobenen Zeigefinger – und das Angebot des ADFC, das Rad gleich mal unter die Lupe zu nehmen. Denn oft ist nur eine defekte Birne die Ursache dafür, dass bei den Radlern kein Licht leuchtet. Oder ein Kabel, das sich gelöst hat. Oder ein falsch eingestellter Dynamo.

Für eingefleischte Radfahrer wie Roman Jaich vom ADFC genügt oft schon ein einziger Blick, um das Problem zu orten. Ist ein Radler gar völlig ohne Lichtanlage unterwegs, lässt sich an diesem Abend auch die noch schnell montieren – dank der Unterstützung des Fahrradladens „Ostrad“ aus der benachbarten Winsstraße. Der hat seinen Mitarbeiter Matthias Löschke zur Lichtaktion mit Werkzeug- und Ersatzteilkoffer auf die Straße geschickt. Eine Möglichkeit, die so mancher gern nutzt – wie die soeben er-tappte junge Frau mit dem „Dynamo im Rentenalter“. Sie sei ja selbst Autofahrerin und wisse, „wie spät man ein unbeleuchtetes Fahrrad in der Dunkelheit erkennt und wie gefährlich das ist.“ Sonst sei sie um diese Zeit längst zu Hause, fahre abends eigentlich nie. „Und wenn, dann ganz langsam auf dem Radweg.“

Dass ein neuer Dynamo die bessere Alternative ist, muss ihr Holger Martin, Sprecher des ADFC Pankow, nicht lange erklären. Währenddessen lässt sich Sabine Boll schon rasch die defekte Birne an ihrem Rad auswechseln. Die meisten Frauen nehmen die Reparaturhilfe dankbar an. Oder sie geloben Besserung. Wie Nina Siebold, die mit ihren Kindern Rocco (6) und Nola (2) ohne Licht unterwegs ist, weil sie die Aufstecklichter vergessen hat – und ihr Rad nun nach Hause schiebt. Überhaupt seien die Frauen meist einsichtiger, stellt Sarah Stark, die Landesvorsitzende des Berliner ADFC, an diesem Abend fest. Kaum hat sie den Satz ausgesprochen, zischt ein junger Mann auf einem Rennrad an ihr vorbei. „Halten Sie mal an, Sie fahren ohne Licht“, kann sie ihm nur noch hinterher rufen. Eine Aufforderung, die ungehört im Ge-



Während Ostrad-Mitarbeiter Matthias Löschke am Fahrrad Hand anlegt freuen sich die Berliner ADFC-Vorsitzende Sarah Stark (Mitte) und Stadtrat Jens-Holger Kirchner (rechts) über die Einsicht des „Lichtsünders“.

wusel der Rush Hour verhält. Dennoch ist Sarah Stark davon überzeugt, dass einigen Radfahrern durch die Straßenaktion von ADFC und Ordnungsamt ein Licht aufgeht.

Ordnungsamtsmann Berndt pflichtet ihr bei. Sonst kontrolliert er Radfahrer am Tage, „aber im Dunkeln kann man viel eindringlicher auf die Notwendigkeit einer funktionierenden Lichtanlage hinweisen“. Einmal nicht nur restriktiv, sondern ausschließlich ermahnend zu wirken, das ist ihm wichtig – allein schon, um die Meinung aus dem Kopf mancher Leute zu bekommen, dem Ordnungsamt gehe es nur darum, abzukassieren. Das sei völliger Quatsch. „Mit den zehn Euro lassen sich die Kassen des Landes Berlin nicht füllen.“ Er will an die Vernunft der Radler appellieren. Ebenso wie der ADFC, dem jeder einzelne unbeleuchtete Radfahrer einer zu viel ist. Derzeit seien es auf Berliner Straßen aber an die 20 Prozent, die unbeleuchtet unterwegs seien, schätzt Sarah Stark.

Jens-Holger Kirchner, bündnisgrüner Stadtrat für Öffentliche Ordnung in Pankow, steht

etwas abseits. Die cremefarbene Mütze tief in die Stirn gezogen und die Hände in den Taschen seiner wärmenden Jacke vergraben, hört er genau zu, was die erwischten Radfahrer zu ihrer Verteidigung vorzubringen haben. Der Stadtrat hat es sich nicht nehmen lassen, trotz der Minusgrade bei der Lichtaktion mit dabei zu sein.

Immerhin habe das Radfahren in seinem Bezirk einen besonderen Stellenwert, hebt er hervor. Er verweist darauf, dass Pankow als „Pilotbezirk“ des Forschungsprojektes SpiCycles, das sich zwei Jahre lang mit der Förderung des Radverkehrs befasst hat, seine Radverkehrsplanung aktualisiert habe. Nicht zuletzt, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Aber ihr Licht einschalten, das müssten die Radler schon selbst – zu ihrer eigenen Sicherheit und um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden. „Ich bin mir sicher, dass die Lichtaktion dazu beiträgt, dass die Radfahrer das auch einsehen“, sagt Kirchner.



Auf dem Markt am Maybachufer.

Frauen auf das Fahrrad

TEXT UND FOTOS VON MICHAELA MÜLLER

Dass Frauen Fahrrad fahren, ist nicht in allen Kulturen selbstverständlich. Doch es gibt Kurse, in denen sie es lernen können.

Am Dienstag und Freitag ist Markt am Maybachufer in Neukölln. An den Ständen am Landwehrkanal regieren die Marktschreier vor Bergen von Gurken, Tomaten und Paprika. In den arabischen und türkischen Familien sind es meistens die Frauen, die für den Einkauf zuständig sind. Viele kommen mit zwei Rädern. Allerdings nicht auf dem Fahrrad. Sie ziehen eine rollende Einkaufstasche hinter

sich her. So auch zwei türkische Frauen. Können sie sich vorstellen, mit dem Fahrrad einzukaufen? „Nein, da haben die Sachen ja keinen Platz.“ Auch Jamilah macht am Maybachufer ihre Besorgungen. Sie versteht gerade die Einkäufe in dem Korb auf dem Gepäckträger: eine Menge weißer Plastiktüten, voll mit frischem Spinat, Zitronen und Äpfeln. „In Deutschland fahre ich immer Rad“, sagt

sie. Seit drei Jahren lebt Jamilah in Deutschland. Eigentlich kommt sie aus Nigeria. Fahrradfahren hat sie schon als Kind gelernt. Ihre Eltern hatten zwei Fahrräder zu Hause. „Aber der Zustand der Straßen in Nigeria ist für das Radfahren nicht geeignet. Deshalb bin ich dort selten gefahren.“

Radfahren lernen mit dem Hijab

Es gibt Länder mit einer Fahrradkultur, für Männer und Frauen. Aber in einigen Ländern gilt Fahrradfahren für Frauen noch immer als unfein. Zum Beispiel in Bengalen. „Frauen sollten nicht Fahrradfahren. Das erregt sie nur. Außerdem können sie schon schlecht genug Auto fahren“, sagt der Inhaber eines Ladens in Whitechapel, im Osten von London. Dort leben viele Einwanderer aus Indien und Bangladesch. Die anderen Männer stimmen ihm zu. Dass es nebenan jetzt Fahrradkurse für muslimische Frauen gibt, ist in Whitechapel Stadtgespräch. Und die Frauen organisieren sie selbst. Ein Bildungszentrum für Frauen, das Jagonari Women's Educational and Resource Centre, bietet die Kurse an. „Jagonari“ ist bengalisch und bedeutet soviel wie „Frauen wacht auf“. Die Frauen üben in einem kleinen Park, der an die Moschee grenzt. Ihr Vorhaben ist nicht immer einfach. Sie wollen das Fahrradfahren lernen und ein Stück Freiheit gewinnen, andererseits macht es der Hijab nicht immer einfach. Das ist in der islamischen Welt der Ausdruck für das korankonforme Outfit: das Kopftuch und ein langer Rock zum Beispiel. Auch die 19-jährige Alema trägt das Kopftuch und einen langen schwarzen Rock. Sie studiert Wirtschaftswissenschaften an der Goldsmith-Universität. Ihre Eltern haben ihr nie verboten, Fahrrad zu fahren, trotzdem hat sie es in der Kindheit nicht gelernt. Das hat sie jetzt nachgeholt. Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 hat sie angefangen, sich mit dem Islam zu beschäftigen. „Ich wusste vorher nichts über den Islam, aber als die Menschen angefangen haben, schlechte Dinge über die Religion zu sagen, habe ich angefangen, mich damit zu beschäftigen“, sagt Alema. Jetzt ist Radfahren mit dem Hijab kein Problem für sie. Die Kurse in Whitechapel sind beispielhaft, denn die Frauen organisieren sie selbst. Und es heißt,

dass der Londoner Verein der einzige Fahrradclub für muslimische Frauen in England ist.

Kurse auch in Neukölln und Schöneberg

Aber auch in Berlin, Bielefeld oder Braunschweig gibt es Fahrradkurse für Frauen. Zum Beispiel in Neukölln. Wenn es auch kein Verein wie in London ist, so entsteht bei den Kursen doch eine Gemeinschaft. Der Verkehrsicherheitsberater Burkhard Poschadel und die Sportlehrerin Monika Franz gehen das Ziel „Frauen lernen Radfahren“ umfassend an. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Teilnehmerinnen deutscher oder nichtdeutscher Herkunft sind. Zunächst geht es um das Radfahren an sich. Und zwar als Trockenübung auf dem Schulhof der Karlsgarten-Grundschule. Das ist natürlich leichter gesagt als getan. Schon das Anfahren ist schwierig. „Halt, erst dreimal mit dem Fuß schubsen“, ermahnt Monika Franz eine Schülerin. Doch die lässt sich den Spaß nicht nehmen und lacht. Es ist kalt, aber Eva Zielsdorf kam extra früher von einer Geburts-

weiter auf Seite 22 ...



Zwei Räder aber kein Fahrrad.



v.l.n.r.: Burkhard Poschadel, Eva Zielsdorf und Monika Franz.

... Fortsetzung von Seite 21

tagsfeier, um den Unterricht nicht zu verpassen. In der kalten Jahreszeit kommen wenige Teilnehmer zu den Kursen, den Rest des Jahres sind sie gut besucht. Eva Zielsdorf bekommt deshalb an diesem Nachmittag erst einmal Einzelunterricht. Fast müssen die Lehrer den Überschwang der Schülerin bremsen, so schnell fährt sie über den Hof. Eva Zielsdorf ist 73 Jahre alt. Im Oktober fing sie mit dem Radfahren an. „Im nächsten Herbst will ich mit dem Rad durch den Teutoburger Wald“, kündigt sie an. Ihr Fahrrad hat sie selbst mitgebracht. Es steht während der unterrichtsfreien Zeit in einem Schuppen der Schule. „Mit dem Rad will ich auch im Urlaub fahren. Deshalb übe ich im Unterricht schon damit.“ Es ist ein gelb-blaues Klapprad, an dem alles dran ist, was man im Straßenverkehr braucht. Heute will sie mit Burkhard Poschadel ihre erste Runde in der Hasenheide drehen. Und im Frühling soll es dann richtig losgehen: rein in den Straßenverkehr, zusammen mit dem Verkehrssicherheitsberater. Für die muslimischen Frauen ist es kein Problem, dass Poschadel ein Mann ist. „Sie erzählen uns die gleichen Geschichten“, sagt er und Monika Franz nickt. „Beim Unterricht fordern sie mich auf, dass ich

sie am Sattel festhalte. Schwierigkeiten haben sie damit nicht.“ Mehr Selbstbewusstsein durch Mobilität, das wollen die beiden mit ihrer Arbeit erreichen. Ein Nebeneffekt ist, dass das Image des Polizisten durch seine Arbeit besser wird. Als Polizist, der im Rollbergkiez arbeitet, weiß Poschadel, dass das hilfreich sein kann.

Sabine Schirm unterrichtet bereits seit 20 Jahren Fahrradfahren für ausländische Frauen an der Volkshochschule Tempelhof-Schöneberg. Eigentlich ist sie Gymnastiklehrerin. „Ich fange mit den Begriffen an: ‚Pedal‘, ‚Bremsen‘ oder ‚Klingel‘“, erklärt Schirm. In sechs Terminen à zwei Stunden lernen die Frauen an der Verkehrsschule am Sachsen-damm das Radfahren.

i Kurse gibt es hier:

Radfahrkurse für Frauen gibt es an der VHS Tempelhof-Schöneberg:
www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/vhs.
 Die Termine für die Kurse auf dem Gelände der Karlsgarten-Grundschule können unter Tel. (030) 4664-555 041 erfragt werden.

Eine gute Adresse für Radfans

TEXT UND FOTO VON KATRIN STARKE

Offensive Werbung betreibt die Radstätte Neukölln nicht. Muss sie auch nicht. Mundpropaganda ist ihr Schlüssel zum Erfolg. Über fehlende Nachfrage kann sich die Werkstatt an der Grenzallee 53 nicht beklagen: Im hell erleuchteten Flachbau herrscht reges Kommen und Gehen. „Die Menschen im näheren und weiteren Kiez – ob Neukölln, Rudow oder Schöneberg – schauen regelmäßig bei uns vorbei“, sagt Werkstattleiter Jörg Mengeler über sein radbegeistertes Stammpublikum.

Auf der anderen Straßenseite wirbt ein Baumarkt mit Rabatten für Neuräder. Eine Schlacht um den Preis, den die Radstätte nicht gewinnen kann und will. Statt ums große Geld geht es in den Räumen der Vereinigung für Jugendhilfe (VfJ) um Menschen – Menschen, die aufgrund geistiger oder psychischer Einschränkungen auf dem Arbeitsmarkt wenig Chancen auf einen Job haben. Ihnen eine sinnvolle Beschäftigung zu geben, ist Ziel des Trägers, der VfJ Werkstätten GmbH. Ist das „Label“ Radstätte auch erst zwei Jahre alt: Die von Behinderten betriebene Werkstatt blickt bereits auf 14 Geschäftsjahre zurück.

Sechs Männer ziehen täglich Mäntel auf, bauen Schaltungen ein, flicken Lecks im Schlauch. Die Reparatur von Rädern ist das Herzstück des Geschäfts. Der Eile, die den Alltag so vieler bestimmt, trägt das Team mit einem Schnellreparaturservice Rechnung. Auch der Verkauf von in der Werkstatt wieder aufgebauten Rädern trägt zum Umsatz bei. Die alten Drahtesel stammen entweder aus Entrümpelungen, sind Fundstücke, die nicht abgeholt und von der Polizei freigegeben werden oder Spenden. Zwischen 70 und 200 Euro müssen für die flott gemachten Räder berappt werden. „Unsere typische Klientel sind Kurzstreckenradler, die ihr Rad in



Jörg Mengeler und seine Kollegen aus der Werkstatt erledigen alle Reparaturen gewissenhaft.

der Öffentlichkeit anschließen müssen“, sagt Mengeler.

Der Sattel zu breit, der Lenker zu hoch, die Bremsen zu hart? Obwohl Manfred Reinhart (53) der formale Mechaniker-Abschluss fehlt, spart er nicht mit fachmännischen Tipps, als ein Vater mit seinem Sohn den Bestand durchstöbert. Jahrelange, in der Werkstatt gesammelte Erfahrung und die „Lehre“, die die Mitarbeiter bei ihrem Betreuer, einem ausgewiesenen Zweiradmechaniker, absolviert haben, garantieren gute Beratung und handwerkliches Geschick. „Wir werden zwar oft übersehen, aber wer uns einmal gefunden hat, kommt auch wieder“, ist Mengeler überzeugt.

i Radstätte

Grenzallee 53, 12057 Berlin
 Tel. 68281435, www.radstaette.de

„Ein Abenteuerfahrer bin ich eigentlich nicht“

TEXT UND FOTO VON ANJA L. MÜLLER

Horst Döring reist jedes Jahr von Mai bis Oktober mit dem Rad in der Welt herum. Außerdem war er schon 10 000 Mal im Theater. Ein Portrait eines außergewöhnlichen Menschen.

An den Berliner Theaterkassen ist Horst Döring bekannt wie ein bunter Hund. Beinahe Abend für Abend geht er ins Theater. In vier Jahrzehnten müssen es bereits an die 10 000 Vorstellungen gewesen sein. Immer sitzt Horst Döring in der ersten Reihe, damit ihm keine Silbe, keine Bewegung, kein Innehalten seiner bewunderten Akteure entgeht. Man könnte denken, der 67-Jährige sei ein Freak, einer, dem man seinen Spleen anmerkt. Doch man begegnet einem bescheidenen, äußerst freundlichen Menschen mit einer sehr feinen Artikulation. Im Flur seiner Neuköllner Wohnung hängen Fotografien und Autogramme seiner Lieblinge wie Georgette Dee, Vanessa Redgrave und Rosl Zech, mit denen er auch persönlich in Kontakt steht.

Im Winter ins Theater, im Sommer unterwegs

Von Mai bis Oktober jedoch müssen die Bühnenkünstler auf den aufmerksamen und passivierten Zuschauer verzichten. In dieser Zeit nämlich ist er Jahr für Jahr unterwegs: mit dem Rad in Skandinavien, im Baltikum und in Osteuropa. Horst Döring ist schon immer viel gereist, aber der Zufall bringt ihn 1987 aufs Rad. Ein Freund lädt ihn nach Southampton ein mit dem Vorschlag, dort „ein wenig in der Gegend rumzuradeln“. Horst Döring beschließt spontan, gleich mit dem Rad anzureisen. Minutiös wird seither jede Radreise vorbereitet, „ein preußischer Beamter eben“, sagt er, „ich plane, ich fahre“. Da lässt er sich auch nicht vom Regen abhalten, denn während andere noch in den Jugendherbergen sitzen und ins triste Wetter blicken, ist Horst Döring schon 30 Kilometer weiter, wo die Sonne scheint. Jeden Januar sitzt er am Computer

und recherchiert, wo er in welchem Land jede einzelne Nacht das halbe Reisejahr verbringen wird. Im Frühling bricht er auf mit seinem bepackten Villiger-Trekking-Rad mit Siebengang-Nabenschaltung, dessen Rahmen unzählige Nationen-Flaggen-Aufkleber zieren. Dann tritt er und tritt. Durchradelt weißrussische Dörfer, litauische Wälder und russische Exklaven. Die Landschaften allerdings sind nur Durchgangsstationen, denn Horst Döring ist „überhaupt kein Landei“. Seine Ziele sind immer Städte, wie etwa Kaliningrad, wo er aber auch seine einzige negative Erfahrung machte. Auf einem Parkplatz wird er zusammengeslagen und ausgeraubt. Horst Döring muss im Krankenhaus versorgt werden und staunt trotz der Schmerzen nicht schlecht, als die russische Polizei wenig später den Kriminellen samt Diebesgut dingfest macht. Ein anderes Mal in Weißrussland, mitten im Nirgendwo: Felgenbruch. Der erste Lastwagenfahrer erkennt die Not, packt das lädierte Rad auf den Anhänger, fährt Horst Döring in die nächste Stadt zu einer Werkstatt und lädt ihn anschließend zu sich nach Hause ein. Dass einem überall geholfen wird, gehört zu den fundamentalen Erfahrungen seiner Radreisen. Mal abgesehen von „polnischen Lastwagenfahrern“ scheint die Welt einem einzelnen Radfahrer gegenüber nicht feindlich. Horst Döring schwärmt von den wunderbaren Begegnungen unterwegs. Und auch sich selbst begegnet er anders: „Ich strahle in Berlin sonst eher aus: Lasst mich in Ruhe! Auf Reisen offensichtlich nicht.“ Seiner großen Liebe bleibt er bis in die entfernten Provinzen Europas treu. Auch hier erbittet er sich an den Theaterkassen einen Platz ganz vorne, und weil er die Sprachen nicht versteht, nennt er das „Theater gucken“.



Es kann losgehen: Horst Döring mit gepackten Taschen.

Theater gucken in Osteuropa

In der slowenischen Hauptstadt Ljubljana macht sich Horst Döring auf die Suche nach den Schauplätzen von Paulo Coelho's Roman „Veronika beschließt zu sterben“. Er erkundigte sich im Touristenbüro und erhält die Auskunft, dass die „Nervenheilanstalt“ nur eine literarische Erfindung sei. Wenig später unterhält sich Horst Döring mit einem Museumsaufseher und dieser nennt ihm den Weg zur Anstalt. Zwischen Trug und Wahrheit ist nur ein dünner Firnis. Horst Döring weiß das, aber er will sich mit dem Ungefähren nicht zufrieden geben. Auch deshalb schätzt er das Theater. Weil es ein ehrlicher Kontrakt ist zwischen Schauspieler und Zuschauer. Jeder weiß, worauf er sich einlässt. Das richtige Leben bietet diese Sicherheit nicht. Als er 18 Jahre ist, erfährt er, dass sein Vater nicht sein leiblicher Vater ist. Horst Döring mutmaßt, dass ihn das sehr geprägt hat. Er

glaubt, dass „das mit dem Rad und mit dem Theater“ eine tiefe seelische Ursache hat. Jahrzehnte lang war Horst Döring Sozialarbeiter, irgendwann ist er völlig ausgebrannt. Mit 43 Jahren wird er wegen Depressionen in den Vorruhestand geschickt. Im Sattel findet Horst Döring zu der Stabilität, die ihm in den eigenen vier Wänden so häufig fehlt. Ein bisschen stolz ist er auf seine Leistungen, auf seine teils haarsträubenden Erfahrungen, auch wenn er nie gezielt das Wagnis sucht: „Ein Abenteuerfahrer bin ich eigentlich nicht. Ich finde das Leben abenteuerlich genug.“ Doch manchmal macht er unterwegs anderen ein unerwartetes Geschenk. In Litauen, wo Horst Döring schon mehrfach mit dem Rad war, nimmt er einmal einen Freund mit zu einer Theatervorstellung. Dieser war noch nie zuvor im Theater gewesen. Nach dem Stück sagt er dankbar, Horst Döring hätte ihm „neue Türen aufgeschlossen“.

RadZeit im Abo!

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

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 10-20⁰⁰
✉ fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 10-18⁰⁰

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL
AN BESONDEREN UND FALTBAREN
FAHRRÄDERN UND ROLLERN

NEU: „Trilite“ – Faltbares Sessel-/Liegedreirad
für Sport, Freizeit, Reha
„Duolite“ – Faltbares Tandem
„Speedlite“ – Faltbares Liege-/Sesselrad
Und alles rund ums Fahrrad: **Vermietung**
(inkl. Wochenende), **Second Hand Bikes**, u.v.a.m.

Goethestr. 79, 10623 Berlin-Charlottenburg
Phon/Fax (030) 31 80 60-10/-20

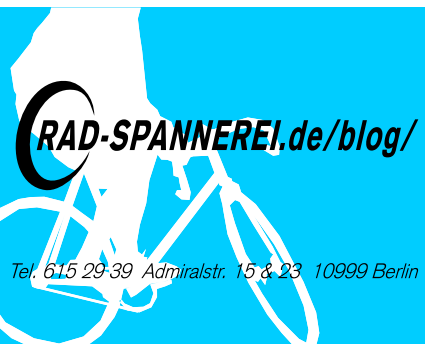
E-Mail: faltrad-direktor@web.de
www.faltrad-direktor.de

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



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

Die ADFC-Stadtteilgruppe Spandau hat sich gegründet

VON REIMUND NADOLSKI

Mit der Idee, eine ADFC-Stadtteilgruppe Spandau zu gründen, trafen sich Anfang November im Café Unvernunft etwa 20 ADFC-Mitglieder und Interessierte.

Sie wurden vom Berliner ADFC durch Martina Schneider begrüßt. Bei der Vorstellungsrunde wurde schnell klar, dass das Radfahren an manchen Straßen in Spandau ein hohes Risiko birgt. So an der Seefelders Straße: Der Radweg ist kaum benutzbar oder gar nicht vorhanden – und die Fahrbahn ist schmal. Brenzlige Situationen sind an der Tagesordnung. Manche lassen das Fahrrad dann lieber im Keller. Hier setzt die Arbeit der Stadtteilgruppe Spandau an. Es sind verkehrspolitische Radtouren geplant, um auf bestimmte Probleme aufmerksam zu machen. Die Stadtteilgruppe konnte Kontakt zu Jochen Liedtke, früher Sprecher der ehemaligen ADFC-Stadtteilgruppe Spandau und nun Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Bezirksverordnetenversammlung herstellen. Die Stadtteilgruppe Spandau will die Unfallschwerpunkte mit dem Verkehrsausschuss aufarbeiten um zur Entschärfung brisanter Stellen beizutragen. Am Handlungsbedarf besteht kein Zweifel: Im Jahresunfallbericht 2007 sind in Spandau 187 Fahrradunfälle mit zwei Toten zu beklagen.

Die Teile Spandaus, die nicht mit dem Schienenverkehr erreichbar sind, sind auch für Radfahrer nicht einfach zu bewältigen. Die Stadtteilgruppe will mit der BVG erörtern, inwieweit eine Fahrradmitnahme in Bussen beispielsweise nach Kladau möglich ist.

Viele Probleme zwischen den Verkehrsteilnehmern sind auf ein Informationsdefizit zurückzuführen. So weiß nicht jeder Fahrradfahrer, auf welchem Weg er fahren muss. Auch das Fahren ohne Licht ist immer wieder Thema. Die Platzierung von Artikeln in Stadtteilzeitungen sowie in den Regionalteilen von Tageszeitungen soll Abhilfe schaffen.

Auch um die touristischen Belange möchte



Eine Tour der neuen Stadtteilgruppe geht am Mauerradweg entlang. Grafik: Markus Kluger

sich die Stadtteilgruppe kümmern. Es sind Radtouren geplant, die in Kooperation mit Spandau-Tourismus durchgeführt werden. Bei den stadtgeschichtlichen Führungen wird es um eine der spektakulärsten Fluchtgeschichten Berlins gehen: mit dem Personenzug 234 von Albrechtshof nach Spandau-West.

Zum Sprecher der ADFC-Stadtteilgruppe wurde Reimund Nadolski und zur Stellvertreterin Gisela Köpke gewählt.

Weitere Informationen

www.adfc-berlin.de/spandau



Falträder – Mobilität in der dritten Dimension

Die robusten Langstreckler von Bike Friday, BIRDY, das voll gefederte Universalgenie von Riese und Müller und das minimale Packwunder von Brompton garantieren kompakten Fahrspaß. Ob im Bus, in der Bahn, auf dem Schiff, im Flugzeug oder im Kofferraum Ihres Autos – Ihr Rad ist ohne zusätzliche Kosten immer dabei!

Anschauen, ausprobieren bei **velophil**.

velophil. 

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

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

www.velophil.de

Shared Space in Berlin?

Ob das Konzept des geteilten öffentlichen Raumes der Verkehrsteilnehmer („Shared Space“) für Berlin anwendbar sei, wollten rund 140 Teilnehmer bei einer Tagung der Heinrich-Böll-Stiftung wissen. Die Antwort lautet: bedingt. In Bohmte, einer Kleinstadt in der Nähe Osnabrücks, wurde das Konzept umgesetzt. Klaus Goedejohann, der Bürgermeister von Bohmte, berichtete, dass Shared Space mit dem in Deutschland geltenden Planungs- und Verkehrsrecht eigentlich unvereinbar sei. In Bohmte einigten sich die Anwohner, die Gewerbetreibenden, die Politiker und die Behörden trotzdem. Die Umsetzung ist ein Erfolg. Unter anderem ging die Zahl der schweren Verkehrsunfälle zurück. Die Abschlussdokumentation des EU-Projekts gibt es unter: www.bohmte.de/pics/medien/1_1138790628/_bschlussdokumentationen.pdf



Nicht markiert: Der Fußgängerüberweg an der Behrenstraße/Friedrichstraße. Foto: ADAC

Fußgängerüberwege Europas im Test

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) testete bei einem internationalen Vergleich 215 Fußgängerüberwege in Europa. In Deutschland wurden in den Großstädten München und Berlin je zwölf Übergänge überprüft. Untersucht wurden die räumliche Gestaltung des Fußgängerüberwegs, seine Sichtbarkeit bei Tag und Nacht sowie die Zugänglichkeit. Als bedenklich wurde der Berliner Übergang an der Behrenstraße/Friedrichstraße eingestuft. Unzureichende Beleuchtung, die fehlende Straßenmarkierung und parkende Autos trugen zu der schlechten Wertung bei.

Tangentialroute Dahlem-Biesdorf

Auch die „Südspange“ ist jetzt fertig. Sie verbindet die alten Ortskerne Dahlem und Biesdorf. Die Route ist 23 Kilometer lang und ein weiterer Teil des Berliner Fahrradrouthenetzes, das aus 12 Sternrouten und vier Tangentialrouten besteht. Den Flyer zur Südspange TR4 gibt es bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung oder online unter: www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehrsanlagen/index.shtml

Runder Tisch zum Fahrradverkehr

Der FahrRat des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg hat sich im Dezember zum zweiten Mal getroffen. Eingeladen hatte der Bezirksstadtrat Oliver Schworck (SPD). Das Ziel des Runden Tisches zum Fahrradverkehr ist die Schaffung einer besseren Infrastruktur innerhalb des Bezirks. Dazu zählen die Nord-Süd-Route und die Verbesserung der Verkehrssituation am Tempelhofer Damm. Zur Sitzung kamen unter anderem Vertreter der Bezirksverordnetenversammlung, der Berliner Verkehrsbetriebe, des BUND sowie des ADFC.

Von Berlin nach Hanoi

Marco Löchner hat sich auf nach Hanoi gemacht. Meistens sind weltreisende Radler allein oder zu zweit unterwegs. Marco Löchner hat ein ganzes Team an seiner Seite. Zwei Mitfahrer in einem Wohnmobil werden ihn ab Kilometer 25 000 begleiten; sechs Mitarbeiter, vom Webmaster bis zur Pressesprecherin, bleiben in Deutschland und England. Von neun Musikern aus der ganzen Welt gibt es Songs zu seiner Tour. Die Reise soll zwei Jahre dauern. Löchner will insgesamt 40 000 Kilometer zurücklegen. www.berlin-hanoi-2008.com



Marco Löchner ist auf dem Weg nach Vietnam. Foto: Jens-Hendrik Kuiper

Bundeshauptversammlung des ADFC



Die Delegierten bei der Bundeshauptversammlung. Foto: ADFC, R. Filippke

Die 29. Bundeshauptversammlung des ADFC fand dieses Jahr in Dortmund statt. Rund 150 Delegierte nahmen daran teil. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hielt die Eröffnungsrede. Er stellte fest, dass mit der Förderung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel viele Probleme des Verkehrssystems zu lösen seien. Die Delegierten verabschiedeten auf der Versammlung einen umfangreichen Forderungskatalog zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans sowie für einen verstärkten Einsatz beim Thema Fahrrad und Klimaschutz.

Gut eingestellt

Die Fahrradakademie veranstaltet am 27. Januar in Berlin, einen eintägigen Workshop zum Thema Bau, Unterhaltung und Instandsetzung von Radverkehrsanlagen. Vom Bau über die Instandhaltung bis zur Finanzierung wird vorgestellt, was rund ums Thema Radweg beachtet werden muss. Der Workshop wird im Frühling auch in Osnabrück, Koblenz und Nürnberg abgehalten und findet in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Urbanistik und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung statt. Die Teilnahmegebühr beträgt 50 Euro. Mehr Informationen unter: www.nationaler-radverkehrsplan.de/termine/dokumente/2008-09-fahrradakademie-unterhaltung.pdf

Serbien – unentdecktes Radreiseland

TEXT UND FOTOS VON MARTIN ZEISE

Vom Transit- zum Urlaubsland: Immer mehr Touristen kommen nach Serbien. Auch auf dem Rad.



Novi Pazar.

Ein Land im Aufbruch

Mit dem kriegesischen Zerfall Jugoslawiens, der zu Beginn der 1990er Jahre seinen Anfang nahm, brach auch die Tourismusindustrie im Land vorerst ein. Bis dahin war sie ein wichtiger Devisenbringer für die Wirtschaft. Während nach dem Friedensschluss von Dayton (1995) die Touristen schnell an die kroatische Adria zurückkehrten, blieb die wirtschaftliche Lage in Serbien unter Slobodan Milošević bis zu dessen Sturz im Jahr 2000 aussichtslos. Seitdem sind jährliche Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts von sechs Prozent zu verzeichnen. Mit der Unabhängigkeitserklärung des Kosovo im Frühjahr 2008, die von der Regierung in der serbischen Hauptstadt Belgrad nicht akzeptiert wird, sind zwar immer noch nicht alle Konflikte gelöst, aber die Seiten haben sich zu einer friedlichen Konfliktlösung bekannt. Inzwischen wird das Land auch als EU-Beitrittskandidat gehandelt.

Nun setzt auch Serbien auf den Tourismus. Bislang beschränkte er sich fast ausschließlich

auf Transitreisen nach Griechenland und die Türkei oder auf Gastarbeiter, die in der Heimat Urlaub machen. Da der Binnenstaat über keine Küste verfügt, wird das Potenzial für die Tourismusentwicklung vorrangig in der abwechslungsreichen, teils atemberaubend schönen Landschaft gesehen. So finden sich auf einer Fläche, die etwa der Bayerns entspricht, im Norden weite, durch die Flüsse Donau und Save geprägte, pusztaartige Ebenen; im zentralen Teil eine walddichte Mittelgebirgslandschaft und im Südwesten Hochgebirge mit Gipfeln über 2 000 Meter Höhe. Hier bilden die zahlreichen Flüsse teilweise viele Kilometer lange und Hunderte Meter tiefe Schluchten, die schon Karl May Ende des 19. Jahrhunderts in den „Schluchten des Balkan“ beschrieb. Mit fünf Nationalparks, 20 Naturparks und zahlreichen Naturschutzge-



Martin Zeise war dreimal in der Region unterwegs. Die Karte zeigt den Routenverlauf der ersten Tour. Die Strecke von Subotica bis Belgrad legte er mit dem Zug zurück. Grafik: Markus Kluger



Das Eisernen Tor.

bieten sind etwa acht Prozent der Fläche des Landes vor zu starker Veränderung durch den Menschen geschützt, wobei der Umweltschutz insgesamt bisher nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Auf dem Donauradweg von der Puszta zum Eisernen Tor

Bei der Entwicklung des Tourismus arbeitet die serbische Regierung eng mit der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) zusammen. Der Radtourismus spielt dabei eine wichtige Rolle. Als erstes und wichtigstes Projekt begann man 2004 gemeinsam mit Kroatien, Rumänien und Bulgarien mit dem Ausbau des bisher nur bis Budapest führenden Donauradwegs. Die Routenfestlegung und Ausschilde- rung des 665 Kilometer langen Teilstücks durch Serbien ist inzwischen erfolgt. Im Abschnitt zwischen der ungarischen Grenze und Belgrad, der auch teilweise über kroatisches Gebiet verläuft, wurden in den letzten Jahren in Be- reichen, wo der Straßenverkehr zu stark ist, auch neue separate Radwege angelegt. Dieser Abschnitt führt durch ausgedehnte Auenland- schaften und unter anderem durch Novi Sad,

die zweitgrößte Stadt Serbiens. Auf der dort im- posant oberhalb der Donau errichteten Festung Petrovaradin findet alljährlich im Juli mit dem EXIT eines der europaweit wichtigsten Open- Air-Festivals statt. Es wurde im Jahr 2000 von der damaligen Opposition initiiert, um die kul- turelle Isolation des Landes zu durchbrechen und der Welt das „andere Serbien“ zu zeigen.

Zwischen Novi Sad und Belgrad streift der Radfernweg dann auch mit dem Nationalpark Fruška Gora das erste Mittelgebirge auf der Route. Die serbische Hauptstadt Belgrad, mit etwa 1,5 Millionen Einwohnern zweifellos das wichtigste wirtschaftliche und kulturelle Zen- trum des Landes, befindet sich etwa auf der Hälfte des serbischen Teilstücks des Donaurad- wegs. In Belgrad mündet die Save in die Do- nau. Direkt oberhalb der Mündung erhebt sich die Festung Kalemegdan, das Wahrzeichen Bel- grads mit ausgedehnten Parkanlagen. Wenn die Stadt vielleicht auch nicht den Charme wie beispielsweise Budapest verspricht, bietet sie doch gerade im Sommer dem Touristen viele Abwechslungen. Dazu zählen neben zahl- reichen Museen, einer recht angenehmen, gut einen Kilometer langen Fußgängerzone, die

weiter auf Seite 32 ...



Landschaft im Sandschak.



Der Zeltplatz in Tekija am Ausgang des Eisernen Tors.



Dorf in Kopaonik.



Heuschober in Kopaonik.

i Informationen

Die staatliche serbische Fluggesellschaft JAT Airways fliegt mehrmals wöchentlich von Berlin nach Belgrad. Die Fahrradmitnahme ist unproblematisch möglich. Für die Einreise nach Serbien benötigen Deutsche kein Visum, allerdings einen Reisepass, der noch mindestens 90 Tage gültig sein muss.

Die Währung ist der Dinar. Der Wechselkurs liegt bei 80 Dinar für einen Euro. Die Preise für Nahrungsmittel, Hotels und Restaurants bewegen sich bei 50 bis 70 Prozent des in Deutschland üblichen Niveaus. Neben Wechselstuben gibt es in jeder Stadt Geldautomaten, an denen man mit der EC-Karte Geld abheben kann. Hotels sind in jedem größeren Ort problemlos zu finden, Campingplätze hingegen sind Mangelware. Es ist aber kein Problem, sich mit einem Zelt an einem Bergbach oder auf einer Wiese niederzulassen. Die Restaurants bieten meistens die auch in Deutschland bekannte Balkanküche, daneben finden sich fast überall Pizzerien. Die Kriminalitätsrate ist in Serbien entgegen landläufiger Meinung geringer als in Deutschland. Reisenden wird überall mit großer Freundlichkeit begegnet. Im Land wird überwiegend Serbisch gesprochen, im Norden auch Ungarisch. Viele sprechen aber auch etwas Deutsch, junge Leute in der Regel Englisch.

... Fortsetzung von Seite 31

direkt in den Festungspark mündet, auch die Restaurantschiffe an den Ufern von Donau und Save direkt am Donauradweg.

Im weiteren Verlauf der Donau östlich von Belgrad verläuft der Radweg überwiegend auf Straßen, die aber meist wenig befahren sind. Bereits ab Belgrad sind die Auswirkungen des 200 Kilometer flussabwärts in den 1960er Jahren gebauten Staudamms „Eisernes Tor“ (serbisch: Djerdap) sichtbar. Der Name kommt von einer etwa 100 Kilometer langen Schlucht, mit der die Donau die rumänischen Karpaten vom serbischen Erzgebirge trennt. Sie ist eindrucksvoll: Am nordwestlichen Eingang zur Schlucht bildet die Burg Golubac aus dem 13. Jahrhundert ein würdiges Eingangstor. Im Verlauf des Wegs durch die Schlucht stößt man auf die prähistorische Ausgrabungsstätte Lepenski Vir, die mit einem Alter von 9 000 Jahren zu den ältesten nachgewiesenen Siedlungen der Menschheitsgeschichte zählt. Wenige Kilometer hinter dem Staudamm am Ende der Schlucht endet das serbische Teilstück des Donauradwegs.

Auf Rad und Schienen durch die serbischen Gebirge

Während der Donauradweg für jedermann ohne größere Anstrengungen zu bewältigen ist, wurden in der Gegend um Užice in den letzten Jahren einige Radrouten geschaffen, die sowohl an Rad als auch an Fahrer höhere Ansprüche stellen. Dafür wird man dann aber auch durch einige landschaftliche und kulturelle Höhe-

punkte entschädigt. Hier führen Wege in den Gebirgen Kopaonik und Zlatibor, die beliebte Wintersportzentren sind, auf bis zu 1 800 Meter Höhe. Daneben finden sich in der Region mit den Klöstern Studenica, Sopošani und Mileševa drei bedeutende Stätten des serbisch-orthodoxen Christentums. Studenica und Sopošani sind UNESCO-Weltkulturerbestätten. Mit der „Šarganska osmica“ (auch Šargan-Acht, benannt nach einem Bergpass in Grenznähe zu Bosnien) gibt es in der Gegend auch eine Schmalspurbahn, die ehemals Teil der Bahnstrecke Belgrad-Sarajevo war. Die 1974 stillgelegte Strecke wurde 1999 im Zusammenhang mit Aufnahmen zum Film „Das Leben ist ein Wunder“ von Emir Kusturica reaktiviert und stellt heute eine bedeutende Touristenattraktion Serbiens dar. Auf wenigen Kilometern wird hier ein Höhenunterschied von 240 Metern überwunden. Die Strecke führt auf 13 Kilometern durch 20 Tunnel. Unweit des Hauptbahnhofs in Mokra Gora befindet sich auch ein von Emir Kusturica errichtetes Museumsdorf. Er hat es „Küstendorf“ getauft, obwohl es sich auf fast 700 Metern Höhe befindet. Dort stehen alte im serbischen Stil aufgebaute Bauernhäuser, ab auch eine Kirche, ein Kino, ein Schwimmbad und ein Museum.

Die Anreise nach Serbien gestaltet sich für ökologisch bewusste Radreisende nach wie vor recht schwierig. Zwar kommt man inzwischen mit dem EuroCity recht komfortabel in zwölf Stunden von Berlin bis Budapest, in den Zügen nach Belgrad ist dann aber eine Fahrradmitnahme nicht möglich. Doch mit gutem Zureden und etwas Durchsetzungsvermögen schafft man

es meist Fahrräder mitzunehmen. Wem das zu unsicher ist, dem bleibt nur die Wahl, die Radreise schon auf ungarischem Territorium zu beginnen oder zumindest die 20 Kilometer vom ungarischen Grenzbahnhof Kelebia bis zur serbischen Grenzstadt Subotica mit dem Rad zurückzulegen. Im Bereich der serbischen Eisenbahn ist die Fahrradmitnahme möglich.

i Literatur und Internet

Dubravko Kolendic: **Belgrad und Novi Sad.** Merian live!, 128 Seiten, Travel House Media, 7,95 Euro.

Serbien & Montenegro, 1:400 000, Verlag Reise Know-how, 8,90 Euro.

Serbien/Montenegro/Mazedonien, 1:500 000, Freytag&Berndt, 9,95 Euro.

Donau-Radweg 4. Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Verlag Esterbauer, 12,90 Euro www.donau-info.org, www.serbia-tourism.org

Der neue Donau-Radweg. Von Budapest bis zum schwarzen Meer. In Zusammenarbeit mit der GTZ. 1:100 000, 19,80 Euro.

Diavortrag

Am 13. Februar 2009 findet um 19:00 Uhr ein Diavortrag mit Martin Zeise im ADFC Buch- und Infoladen, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin, statt. Der Eintritt beträgt sechs Euro, ermäßigt 4,50 Euro, für ADFC-Mitglieder drei Euro.



Wie zerronnen, so gewonnen

VON ULI HANNEMANN

„Forever Ersatzverkehr“, dachte ich resigniert. Ich war mit der U-Bahn von der Rücklagenbildungsgymnastik heimgekommen und hatte bei der Gelegenheit einen Kontrollblick auf die angestammte Stelle des U-Bahnhofgeländers geworfen, wo ich mein Fahrrad sicher angeschlossen wähnte. Es war weg.

Das war er nun wohl, der endgültige Abschied von meiner autarken Mobilität und Beginn einer lebenslangen Abhängigkeit von überfüllten Menschenmüllwagen, die, von brummigen Busfahrern mehr gerührt denn gelenkt, Nacht für Nacht entlang durch ewig währende Bauarbeiten unterbrochener U-Bahnlinien verkehren.

Mein erster Argwohn richtete sich sofort gegen die BVG, der ich schon lange alles Schlechte zutraue: Mord, Totschlag, Fahrrad-diebstahl. Die BVG hatte mir nämlich erst unlängst wieder, schnaubbärtig mit brennender Zigarette vor meinem Gesicht herumfuchtelnd,

angedroht, mein Fahrrad zu entfernen von ihrem U-Bahnhof, damit der keine Kratzer bekäme oder so – genau erklären konnte sie, die BVG, das auf meine Nachfrage hin auch nicht. In jedem Fall, so die BVG in geradezu kindischem Trotz weiter, beschädige ich ihr Eigentum. Da das Schloss zu sicher ist für Junkies oder Jugendliche, und das Rad selber längst uninteressant für Profiklauer, blieb ohnehin nur die BVG als Verdächtige übrig. In jedem Fall ging ich traurig zu Bett.

Am nächsten Morgen fühlte ich mich wie durch ein Wunder auf einmal um Längen klüger. Unter geschickter Einbeziehung der neu hinzugewonnenen Klugheit öffnete ich zielgenau das Fenster ganz rechts im rechten Zimmer, wo man am nächsten dran ist zur rechten Seite von meinem Haus aus gesehen, blickte nach rechts raus, dahin, wo die „Pizzeria“ von dem trübsinnigen Arabermann ist, und erspöchte am Fahrradständer davor doch tatsächlich angeschlossen ein unmotorisiertes Zweirad in au-

bergine. Kein Zweifel: es handelte sich um meine großrahmige Klingelbraut. Wie überreichlich hatte doch die junge Klugheit Frucht getragen!

Hei, da jubelte ich aber! Mehrere anmutige Pirouetten kreiselte ich, die Beinchen abwechselnd paarweise und einzeln lässig-adrett in die Luft geworfen, durchs rechte Zimmer, das von mir übrigens in Anspielung an seine Lage innerhalb der Wohnung humorvoll flapsig stets „das rechte Zimmer“ genannt wird. Aus dem Inneren meines Lochers gewann ich eine Handvoll Konfetti und warf sie in die Luft. Perlender Speichel floss in Strömen. Zu alldem piepste ich übermütig ein selbst erdachtes Lied über das große Glück im Allgemeinen und meines im Besonderen, eine Weise, die ich nur zu äußerst exquisiten Anlässen zum Besten gebe.

Doch was war geschehen? Meine Klugheit wie einen hochsensiblen Schaufelbagger einsetzend, forschte ich in den unendlichen Tiefen meiner Erinnerung und förderte endlich folgenden Schatz des Geschehens zutage:

Auf jener nächtlichen Heimkunft muss mich vorgestern nur wenige Meter vor meiner Heimstatt ein derart intensives Hungerchen befallen

haben, dass ich sogar den trübsinnigen Arabermann in Kauf nahm. Eine annehmbare Alternative bot sich zu später Stunde nicht in näherer Umgebung.

Die Entscheidung war ein durchaus zweischneidiges Schwert. Der trübsinnige Arabermann ist nämlich alles andere als ein Gute-Laune-Vogel. Er ist vielmehr – viele werden es bereits anhand semantisch angedeuteter Indizien ahnen – notorisch trübsinnig. Und reichlich unfreundlich dazu. Stets blickt er, unterlegt von einem graugrünen Teint, drein, als sei ihm alles egal, und genauso kocht er auch. Ein Fest für die Sinne ist es, ihm beim lieblosen Hinpfeffern der minderwertigen Zutaten auf die „Pizzen“ ins mürrische Gesicht zu blicken, jedenfalls für die Fans und Freunde der Lieblosgigkeit. Ein grober Landwirt, der die in der Scheuer vergifteten Ratten an den Schwänzen gepackt in den Fluss schmeißt, wirkt im Vergleich behutsam und zärtlich wie eine junge Mutter. Danach landet die Pizzaform mit lautem Klirren im Backofen, folgt man Gestik und Mimik, dem trübsinnigen Arabermann Müllcontainer und Massengrab zugleich. Aus diesem exhumiert er nur fünf Minuten später die Bestellung, in meinem Fall eine „Pizza Dolorosa“. Wie immer war die eine Hälfte des Fraßes am Ende roh, die andere angebrannt – in seiner verlässlichen Konsequenz fast schon wieder ein Kunststück.

Das um acht Ecken weitläufig essensverwandte Ding also klatschte er, tränenlos weinend, in eine Pappschachtel und schob mir diese hin, als hoffte er, sie werde im Nu in meinen Händen explodieren und meinen Körper wenigstens annähernd so verstümmeln wie seine Seele. Außer mir war als einziges noch eine junge Frau im Laden, für die er unter Bündelung all seiner positiven Kräfte immerhin eine nahezu neutrale Miene aufbrachte. Legte ich seine Maßstäbe zugrunde, konnte es nur einen Schluss geben: er war unsterblich in sie verliebt. Wie einen gewieften Gastronomen hörte ich ihn sogar fragen, ob sie die „Pizza hier essen“ wolle. Wollte sie nicht. Als wir gingen, starrte er ins Leere.

In all diesem wahnsinnigen Trubel, der jene Nacht beherrschte, in der die BVG wider Erwarten nicht mein Fahrrad stahl, muss ich dieses dann am Radständer vergessen haben.

Leuchtendes Vorbild

Das obere Ende der dynamobetriebenen Beleuchtung markiert derzeit der Edelux. Er wird von der Firma Schmidts Maschinenbau produziert, die auch den SON (Schmidts Original Nabendynamo) herstellt. Der Edelux stellt bis zu 80 Prozent mehr Lichtleistung bereit als vergleichbare Scheinwerfer, nämlich bis 60 Lux! Erreicht wird diese Lichtstärke durch Diodentechnik. Es kommen eine ausgewählte Hochleistungsdiode, der Reflektor aus Busch & Müllers IQ-Tec Scheinwerfern, eine besonders lichtdurchlässige und kratzfeste Frontscheibe und ein massiver Kupfer-Kühlkörper zum Einsatz, um die enorme Lichtleistung zu ermöglichen. Eingebettet ist der Leuchtkörper in ein formschönes Aluminiumgehäuse mit einem großen, leicht handhabbaren Schalter.

SON Edelux, schwarz eloxiert/silber poliert, 85 Gramm, 139,00 Euro.



Klare Himmelssicht erforderlich

Gibt es eigentlich Navigationsgeräte für Radfahrer? Diese Frage taucht in letzter Zeit immer häufiger auf: und – ja, es gibt sie. Der Markt scheint erst einmal unübersichtlich. Was für ein Gerät brauche ich, was für Software gibt es dazu, welche Tourenportale im Internet kann ich nutzen, wenn ich als Radfahrer unterwegs bin? Orientierung bietet Thomas Froitzheim. Er ist auf dem neuesten Stand der Technik und kann diese anschaulich vermitteln. Er stellt praxisnahe Vergleiche zwischen Geräten und Software an – denn ein



Rennradfahrer stellt andere Ansprüche an ein Navigationsgerät als ein Mountainbiker oder ein Tourenfahrer. So hilft das Buch sicher jedem bei der Kaufentscheidung für ein bestimmtes Gerät. Ein weiteres langes Kapitel ist der konkreten Tourenplanung gewidmet. Auch hier helfen Tabellen beim Vergleich der Software, viele Bilder veranschaulichen jeden Arbeitsschritt. Und selbst den praktischen Dingen wie Lenkerhalterungen und Akkuladegeräte für unterwegs widmet er sich am Ende des Buches. Denn kein Gerät kann gegen eine gute Landkarte ankommen, wenn der Akku ausfällt ...

Thomas Froitzheim: *GPS für Biker*. 192 Seiten, Bruckmann, 19,95 Euro.

Auf Försters Wegen

Wandern ist „in“. Doch nicht nur die Ferne bietet lohnenswerte Ziele, an denen man Stille und die ruhige Bewegung des Gehens genießen kann. Auch in Berlin finden sich zahlreiche Strecken, die erwandert werden können und auf denen man die heimische Natur erleben und zu jeder Jahreszeit ihre ganz eigenen Reize entdecken kann. Wo das am schönsten ist, weiß Thorsten Wiehle von den Berliner Forsten. Er weiß auch, wie man dem Leser die Ausflugsziele schmackhaft machen kann: Es gibt zu jedem der 46 Spaziergänge und Wanderungen zwischen fünf und 16 Kilometern Länge eine kleine Infobox, die Auskunft über Anfahrt, Länge und Dauer der Tour gibt, einige schöne Bilder, Infos zu Gastronomie, eine Karte und eine Wegbeschreibung. Auf in den Wald!

Thorsten Wiehle: *Auf Försters Wegen*. Berliner Wald-Wanderbuch, 192 Seiten, via reise verlag, 9,90 Euro.



Es geht hoch hinaus!

„Man könnte sich vernünftigeren Tätigkeiten widmen als eine Passstraße hinaufzufahren. Aber kaum herauszufüllend-hinreißenderen“ (Michael Klonovsky)

Man könnte im Januar, wenn diese Pässe noch verschneit und gesperrt sind, davon träumen, sie im Frühjahr oder Sommer hinaufzuschwitzen ... Oder Touren in Osttirol planen, wo einige anspruchsvolle Rundfahrten, zum Beispiel die Großglockner-Runde, den ambitionierten Radfahrer locken. Es gibt aber auch familienfreundliche Touren entlang der Flüsse Drau, Möll oder Isel. Diese Touren finden sich im „Radatlas Osttirol“, insgesamt etwa 1000 Kilometer und zahlreiche Höhenmeter. Da einige Touren nur sehr trainierte Radler an einem Tag fahren möchten, gibt es im Anhang ein Unterkunftsverzeichnis. Auch sonst fehlt es nicht an Informationen: detaillierte Karten mit Angaben zu Oberfläche und Verkehrsdichte, Kilometrierung, Höhenlinien und Steigungspfeile, eine Wegbeschreibung und ein Höhenprofil der jeweiligen Tour.

Bikeline: *Radatlas Osttirol*. Radwandern rund um Lienz. 1:75.000, 140 Seiten, spiralgebunden, Verlag Esterbauer, 11,90 Euro.

Radfahren im Spiegel der Zeit

Die Geschichte des Fahrrads wird in diesem Buch für Kinder in zwölf lebendigen und mitreißenden Episoden erzählt. Von der Erfindung des Rades und des Zweirades, über die ersten Geschwindigkeitsrekorde und legendäre Tour-

ADFC-Buch- und Infoladen

Angebot

- die Produkte auf den Seiten 36 bis 37
- ADFC-Radtouren- und Regionalkarten
- Landkarten und Literatur über radtouristisch interessante Regionen in Deutschland, Europa und darüber hinaus
- nicht vorrätige, aber bestellbare Literatur, innerhalb von 48 Stunden lieferbar
- Fahrradersatzteile und -zubehör, z. B. Ortlieb-Fahrradtaschen und -Rucksäcke

Adresse

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

de-France-Siege bis zum Radkurier-Alltag werden unterschiedliche Aspekte des Radfahrens betrachtet. Nebenbei erfährt man einiges über die Zeitgeschichte: Unter anderem, dass sich die Frauen das Recht Rad zu fahren erst einmal hart erkämpfen mussten, dass (Rad-)Sport und Politik keine unabhängig voneinander existierenden Kategorien sind und das Fehlen des „richtigen“ Parteibuches Karrieren und Leben zerstören kann. Die Geschichten sind mit schönen Zeichnungen illustriert. Für Kinder ab zwölf eine spannende Lektüre.

Günter von Lonski: *Gib Speiche, Alter! Fahrradgeschichte(n) von den Anfängen bis heute*. 111 Seiten, Maxime Verlag, 12,90 Euro.



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

Um vorherige Anmeldung wird gebeten,
telefonisch unter 030 / 448 47 24 oder
per Mail an buchladen@adfc-berlin.de
Änderungen vorbehalten. Mehr Informationen
unter www.adfc-berlin.de

Auf Eispisten entlang des gefrorenen Ob

Westsibirien im Winter: Auf russischen Eispisten, den so genannten „Zimniks“, fuhr Richard Löwenherz drei Wochen entlang des gefrorenen Ob-Flusses durch das sonst wegelose Land der Chanten. Die Route führte ihn auf rund 700 Kilometer 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 Grad Celsius in der Banja und eisigen minus 42 Grad in der schutzlosen Weite der Ob-Aue.

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



Westsibirien. Foto: 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 eradelte er einige anspruchsvolle und sehr hohe Pässe: Paso Bermejo, Paso Agua Negra, Paso Picas 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, den 30. Januar 2009
Wolfgang Butz**



Hoch hinauf: Die Andenpässe. Foto: Wolfgang Butz

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, den 6. Februar 2009
David Greve und Marlen Ebert**

Ex-Jugoslawien – unentdeckte Radreiseländer

Auf mehreren Reisen durchradelte Martin Zeise mit Freunden alle neu entstandenen Republiken Ex-Jugoslawiens. Unter anderem folgte er der Euro-Velo-Route 6 entlang der Donau in Serbien und entdeckte einige eher unbekannte, neue Radrouten im Westen des Landes. Bei seinem Bericht kommen auch die praktischen Hinweise nicht zu kurz: Wie anreisen, wie weiterreisen,

welcher Führer oder welche Karte ist sinnvoll und was ist der Euro wert?

**Freitag, den 13. Februar 2009
Cornelius Bechtler, Julian Nitzsche und
Martin Zeise**

Polen von Nord nach Süd

Im Oktober 2008 machte sich Michael Dressel ein Mal mehr nach Polen auf und hat nun Bilder von faszinierenden Städten wie Gdansk, Torun, Lublin und Kraków, sowie herbstlichen Naturimpressionen mitgebracht. Wie so oft auf Reisen sind es auch diesmal wieder die vielen zwischenmenschlichen Begegnungen, die eine Radreise erst zu einem richtigen Erlebnis machen. Auch wenn Radebrechen und Reden mit Händen und Füßen auf Reisen immer wieder schön ist – wer der Landessprache mächtig ist wie Michael Dressel, erlebt ein Land ganz anders.

**Freitag, den 20. Februar 2009
Michael Dressel**

On the run – 6 000 Kilometer durch Australien

Eine 6 000 Kilometer lange Radtour durch den roten Kontinent: Lindbergs Tour startet in Melbourne im Südosten des Kontinents und führt einmal quer durch Australien nach Darwin an der Nordküste via Great Ocean Road und Stuart Highway. Nicht auslassen konnte Herbert Lindenberg einige der großen Naturwunder Australiens wie Ayers Rock, Kings Canyon und den Kakadu-Nationalpark.

**Freitag, den 27. Februar 2009
Herbert Lindenberg**

Per Rad und per Pedes in Patagonien

Mehr als nur eine Radtour! Schon die Fährfahrt entlang der Pazifikküste vom Norden bis in den Süden Patagoniens ist eine Reise wert. Man trifft auf eine fast unberührte Küste mit zahllosen Inseln, Sunden und Kanälen, mit Blick auf Gletscher, mächtige Gebirge und Regenwälder. Es folgen Radtouren auf halsbrecherischen Pisten, Wanderungen in den Nationalparks Chiles und Argentinien, die Querung der Kalt-Steppe zum Atlantik, der Besuch



Patagonien. Foto: Alexander Jung

einer Pinguinkolonie und ein glücklicher Abschluss des Abenteuers in Ushuaia.

**Freitag, den 6. März 2009
Sabine Spieß und Alexander Jung**

Island – in den Westfjorden

Eine unvergessliche Reise durch faszinierende Landschaften. Durch ein Land, in dem der Wind immer von vorn weht, die Küstenseeschwalben keine Radfahrer mögen und der Papeigentaucher der farbenprächtigste Star ist.

**Freitag, den 13. März 2009
Christine Kammel und Karl Förster**

Sechs-Länder-Tour von Split nach München

Ohne Angst vor Nichts radelte Michael Dressel durch die vom Bürgerkrieg gezeichneten Länder Bosnien und Kroatien. Sein Highlight: Die Wasserfälle der Plitwitzer Seen in Kroatien. Weiter ging es bei großer Hitze durch Slowenien via Italien nach Österreich und über die Großglockner-Hochalpenstraße. Der Endpunkt der Tour in Land sechs war München.

**Mittwoch, den 18. März 2009
Michael Dressel**

Auf zwei Rädern um die Welt

„Träum' 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, den 20. März 2009
Winfried Stelzer und Jan B. Prinz**

ADFC-Geschäftsstelle

Fahrrad-Reparaturkurse

Themen und Inhalte der ADFC-Werkstattkurse auf www.adfc-berlin.de

Basiskurs

mit Gerald Strahl

Dienstag, 27. Januar 2009, 18 bis 21 Uhr

Dienstag, 17. Februar 2009, 18 bis 21 Uhr

Dienstag, 10. März 2009, 18 bis 21 Uhr

Fortgeschrittenenkurs

mit Gerald Strahl

Dienstag, 3. Februar 2009, 18 bis 21 Uhr

Dienstag, 24. März 2009, 18 bis 21 Uhr

Maximal 12 Teilnehmer

Teilnahmegebühr 10 Euro

(ADFC-Mitglieder 5 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,
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
www.adfc-berlin.de

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

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

Fahrrad-Codierung

Termine für die **Fahrrad-Codierung: Mittwoch und Freitag, 17 bis 20 Uhr**

nach telefonischer Anmeldung. Bitte Personalausweis und Kaufbeleg mitbringen.

Kosten: **10 Euro** (ADFC-Mitglieder 5 Euro)

ADFC-Selbsthilfewerkstatt

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

Kostenlose Rechtsberatung

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

Fahrrad-Sachverständiger

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

Weitere Adressen

ADFC Brandenburg

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

ADFC Bundesverband

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

2. Februar, 20 Uhr

16. Februar, 20 Uhr

Sprecher: Sven Lorenzen, Tel. (030) 312 95 37
www.adfc-berlin.de/city-west

Die Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg trifft sich jeden zweiten Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Café „Sybille“, Karl-Marx-Allee 72, 10243 Berlin.

Nächste Treffen am

10. Februar, 19:30 Uhr, 10. März, 19:30 Uhr

Sprecher: Johannes Hampel,

Tel. (030) 411 85 70

www.adfc-berlin.de/friedrichshain-kreuzberg

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

Nächste Treffen am

9. Februar, 19 Uhr, 9. März, 19 Uhr

Sprecherin: Kerstin Finkelstein

Tel. (030) 399 05 873, 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

17. Februar, 19:30 Uhr, 17. März, 19:30 Uhr

Sprecher: Ralf Tober, Tel. (030) 680 814 80

www.adfc-berlin.de/neukoelln

Die Stadtteilgruppe Pankow trifft sich jeden ersten Dienstag im Monat um 19:30 Uhr in der Geschäftsstelle des ADFC Berlin, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin.

Nächste Treffen am

3. Februar, 19:30 Uhr, 3. März, 19:30 Uhr

Sprecher: Holger Martin

Email: holger.martin@adfc-berlin.de

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 am

27. Januar, 19 Uhr, 24. Februar, 19 Uhr

Sprecherin: Johanna Ulbrich

E-Mail: johanna.ulbrich@gmx.de

www.adfc-berlin.de/reinickendorf

Die Stadtteilgruppe Spandau trifft sich jeden zweiten Mittwoch im Monat um 19 Uhr im Café „Unvernunft“, Mauerstraße 6, 13597 Berlin.

Nächste Treffen am

11. Februar, 19 Uhr, 11. März 19 Uhr

Sprecher: Reimund Nadolski

Tel. (030) 304 00 00

www.adfc-berlin.de/spandau

Die Stadtteilgruppe Steglitz-Zehlendorf

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

Nächste Treffen am

11. Februar, 19:30 Uhr, 11. März 19:30 Uhr

Sprecherin: Annette Schlipphak

Tel. (030) 516 55 955

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

5. Februar, 19:30 Uhr, 5. März 19:30 Uhr

Sprecher: Martin Senzel, Tel. (030) 745 23 85

www.adfc-berlin.de/tempelhof-schoeneberg

Die Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick

trifft sich jeden ersten Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Restaurant „Athen“, Radickestr. 57, 12489 Berlin.

Nächste Treffen am

3. Februar, 19:30 Uhr, 3. März 19:30 Uhr

Sprecher: Jan Schaller Tel. (0160) 807 00 55

www.adfc-berlin.de/treptow-koepenick

Gibt es in Ihrem Stadtteil keine Gruppe? Machen Sie mit!

Neugründung der **Stadtteilgruppe Lichtenberg**: Treffen am 4. Februar um 19:30 Uhr im Restaurant „Feldmarkschenke“, Prerower Platz 12, 13051 Berlin.

feine räder

Johannes Groß

- Liegeräder
- Falträder
- und natürlich:
- normale Räder

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

In der Fahrradselbsthilfewerkstatt haben wir immer Bedarf an funktionsfähigen Fahrradteilen (z. B. Licht, Dynamo, Bremsen, Schaltungen, usw.) Wir nehmen sie gern entgegen!
Bitte melden unter Tel. (030) 448 47 24 oder kontakt@adfc-berlin.de

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

W/Single möchte im Mai und Juni 2009 gemütlich durch Friesland/Ostfriesland Radwandern. Freue mich auf zuverl., unkompl. Mitradler/in ab 58 Jahre. frieslandroute@t-online.de und Chiffre 01/09/01

Nette, junggebl., schlk. Radlerin/61/1,72 sucht netten alleinst., schlk. Radler/NR bis 65 J. Tel. 5294574

Rad & Technik

TACX-Rollentrainer 99 Euro, Blackburn Montageständer 49 Euro. Shimano-Ketten 7/8f., 6,90 Euro, Oldtimertrikot und -hose aus Wolle, VB. Tel. (030) 392 44 86 (AB) und (030) 302 85 14

Rucksack „North Face“, waldgrün, 67x40cm, „Loe-destar 60“, 30 Euro. Tel. (0178) 816 51 23

Rad & mehr

Gesucht sind selbstständig Denkende, unternehmerisch Handelnde und motiviert Arbeitende als Partner in einem Netzwerk „Rund ums (Fahr-)Rad“. Es ist schon vieles vorbereitet und ausprobiert, es sind Räume für praktische Umsetzungen vorhanden und die reichen Erfahrungen eines ökologisch engagierten Profis auch. Mehr dazu unter www.dienstrad.de und dort unter dem Stichwort „RadQuadRad“. Kontakt: schreib-an@dienstrad.de oder Tel. (0170) 966 99 77



Coupon für private Kleinanzeigen

Kleinanzeigenschluss RadZeit 2/09: 20.02.2009
RadZeit, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin
Fax (030) 44 34 05 20, anzeigen@radzeit.de

bis 100 Zeichen 5 Euro (2,50 Euro für ADFC-Mitglieder)
max. 200 Zeichen 10 Euro (5 Euro für ADFC-Mitglieder)

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort



Chiffreanzeige (zzgl. 5 Euro)
falls zutreffend bitte ankreuzen

Veröffentlichung von Kleinanzeigen
nur gegen Vorkasse. Überweisung der
Gesamtsumme an Postbank Berlin,
Kto.-Nr. 44 03 78106, BLZ 100 100 10
oder mit Verrechnungsscheck oder in
Briefmarken per Post an RadZeit.



Cornelia Hain. Foto: Christian Kielmann

Unterwegs in Sachen Verkehrsrecht

Cornelia Hain ist seit 1999 Fördermitglied beim ADFC Berlin. Seitdem bietet sie auch die Rechtsberatung in der Geschäftsstelle in der Brunnenstraße 28 an. Sie ist eine von vier Rechtsanwältinnen, die jeden Dienstag von 19 bis 20 Uhr den Mitgliedern des ADFC Fragen rund um das Verkehrsrecht beantworten.

Das Verkehrsrecht ist einer ihrer Arbeitsschwerpunkte als Anwältin, und das schon seit 1991. Eine ehemalige Mitarbeiterin aus Bremen machte sie auf die Arbeit des Vereins aufmerksam. „Ich fand, dass die Arbeit des ADFC eine tolle Sache ist. Dann habe ich mich entschlossen, selbst aktiv zu werden.“ In ihrer Freizeit fährt sie gerne Fahrrad – mit kleinen Einschränkungen: „Fahrradfahren ist gut für mich und gut für die Umwelt. Es ist für mich das erste Verkehrsmittel der Wahl. Auch wenn ich zugeben muss, dass ich keine Regen- und Kältefahrerin bin. Soweit es das Wetter zulässt, fahre ich auch mit dem Rad zur Arbeit. Darüber hinaus bin ich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.“

Ihre Arbeitsschwerpunkte sind Verkehrsrecht, Arbeits- und Familienrecht und das Erbrecht. Mit vier weiteren Anwältinnen in Bürogemeinschaft hat sie ihre Kanzlei am Friedrich-Wilhelm-Platz in Friedenau.

Rechtsanwältin Cornelia Hain

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

RadZeit

ZEITSCHRIFT FÜR ALLTAGS- UND FREIZEITRADFAHRER

ADRESSE

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

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 1/2009)

Roman Jaich (V.i.S.d.P.), Michaela Müller (Chefredaktion), Wolfgang Augustin, Birgit Zepf (Lektorat), David Greve (Literatur), Infotext GbR – Markus Kluger, Stefanie Weber (Layout, Infografik)

Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

ANZEIGEN-VERKAUF

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

HERAUSGEBER/VERLEGER

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

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH
gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage:

50 000 Exemplare (IVW IV/2007)

REDAKTIONS- UND ANZEIGENSCHLUSS

RadZeit 2/09,RS,AS,DU 20.02.2009/ET 28.03.2009



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Die folgenden Unternehmen und Personen fördern den ADFC:

Berlin

Fahrrad- und Zubehörhandel

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

Christoph Beck Falbfahrräder
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 Markt
Berliner Straße 17-29
13507 Berlin
Tel. (030) 430 94 520

Clever ums Rad
Rüdiger & Orlowits 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) 405 02 844

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

Fahrradschmiede
Kolonnenstr. 48
10829 Berlin
Tel. (030) 782 78 98

FroschRad – Gebrauchte Fahrräder
Wiener Straße 15
10999 Berlin-Kreuzberg
Tel. (030) 611 43 68

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

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

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

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

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

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

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

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

Rad der Stadt
Prenzlauer Allee 50
10405 Berlin
Tel. (030) 664 01 960
Fax (030) 664 01 959
www.radderstadt.de

Räderwerk
Einzelhandels GmbH
Körtestr. 14
10967 Berlin-Kreuzberg
Tel. (030) 618 95 90

RTS Rad-T-Haus Steglitz
Detlef Braun
Grunewaldstr. 6, 12165 Berlin
Tel. (030) 720 11 880
Fax (030) 720 11 879

Radwerkstatt
Fritz-Reuter-Straße 8
10827 Berlin-Schöneberg
Tel. (030) 787 12 678

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

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

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

Ausrüster

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

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

Rechtsanwälte und Steuerberater

RA Gäßner, Groth, Siederer & Coll.
Straulauer Platz 34
10243 Berlin
Tel. (030) 726 10 26-0
Fax (030) 726 10 26-10
www.gsgc.de

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

RAin Cornelia Hain
Bundesallee 76
12161 Berlin-Friedenau
Tel. (030) 859 96 50

Wolfgang Harwart
Steuerberater und vereidigter Buchprüfer
Friedrichstr. 61
10117 Berlin
Tel. (030) 695 09 498
Fax (030) 691 38 05

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

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

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

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

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

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

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

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

RA Schulz-Jahnel
Rheinstr. 17
12159 Berlin
Tel. (030) 873 81 28

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

Fahrradreisen/Hotels/ Tourismus

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

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

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

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

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

Müritz Hotel GmbH
Am Seeblick 1
17192 Klink
Tel. (03991) 14 18 55
Fax (03991) 14 18 54

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

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

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

Reisebüro
„Frankreich à la carte“
Yorckstr. 76
10965 Berlin
Tel. (030) 78 89 85 12

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

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

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

Versicherungen/ Sachverständige

Sachverständigenbüro für Zweirad-Technik
Königin-Elisabeth-Straße 9 A
14059 Berlin
Tel. (0203) 30 30 76-48
Fax (030) 30 76-49

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

Ärzte

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

Praxis für Nierenerkrankungen 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 Allgemein-medicin
Dr. med. Kloppe
Adele-Sandrock-Str. 3
12627 Berlin
Tel. (030) 991 79 11

Urologische Gemeinschafts-praxis Dr. Christian Juhnke/Bernd Möhler
Schlossstr. 40
12165 Berlin
Tel. (030) 795 50 31

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

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

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

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

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

Politik

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

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

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

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

Stadt- und Verkehrsplanung

Büro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt – Verkehr – Umwelt
Gottfried-Keller-Str. 24
01157 Dresden
Tel./Fax (0351) 422 11-96/-98

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

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

Fahrradkuriere

GÖ! General Express & City Logistics GmbH
Wernerwerkdamm 16
13629 Berlin
Tel. (030) 850 085
Fax (030) 850 081 31

Aus- und Weiterbildung

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

Verlage

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

Sonstige

Cambio Carsharing GmbH
Gneisenaustr. 97
10961 Berlin
Tel. (030) 912 06 791
Fax (030) 912 06 796
www.cambioacar.com

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

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

Pedal Power Wien
Ausstellungstr. 3
A-1020 Wien
Tel. 0043-17 29 72 34
office@pedalpower.at
www.pedalpower.at

teilAuto Halle e. V.
Scharrenstr. 10
06124 Halle
Tel. (0345) 299 77 00
halle@teilauto.net
www.teilauto.net

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

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

Velokonzzept Saade GmbH
Claudiusstr. 7
10557 Berlin
Tel. (030) 311 65 14-0
Fax (030) 311 65 14-69
www.velokonzzept.de

Brandenburg, Sachsen-Anhalt

Städte, Gemeinden und Tourismus

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

Stadt Potsdam
Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam
Tel. (0331) 289 25 45

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

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

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

Hotel/Pension Spertingshof
Spertingshof 28
14624 Dallow
Tel. (03322) 25 60
Fax (03322) 25 614

Havelberger Insel
Touristik GmbH & Co. KG
Spülsinsel 6, 39539 Havelberg
Tel. (03 93 87) 206 55
Fax (03 93 87) 802 70

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

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

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

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

Fahrradhandel

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

eldorADO. Zweirad GmbH
Heinrichstr. 11
39124 Magdeburg
Tel. (0391) 244 546
shop@eldorado-bike.de
www.eldorado-bike.de

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

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

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

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

Hymne der bahnfahrenden Radler

VON SILKE SEELHOFF

Sie sind immer höflich und umsichtig. Doch über das Bahnhofsgeleis schallt täglich ein Satz, der die sonst vorbildlichen Radler zu Tätern degradiert ... Dieses Lied soll Trost spenden.



Wer kauft ein Bahnticket für zwei, obwohl allein, bloß plus Gepäck?
Wer muss Plätze blockier'n für drei und wird beschimpft als Sitzklauschreck?

Das sind wir, die Radlergilde, wir halten stets VOR jedem Schilde, würden niemals etwas führen IM selbigen – wir schwören auf Benimm.

Aber einen gibt's immer, der lauthals schreit: „Mit dem Rad nich' in 'n ersten Wagen!“ Das muss man uns nicht dauernd sagen, ist doch 'ne Selbstverständlichkeit!

Wer fährt statt schwarz nur noch mit Licht, trägt Helm und Reflektoren, wer übt Weit-, Vor- und volle Rücksicht mit Katzenaug' und -ohren?

Wer, sieht er Rot, hält sofort inne, und dreht nicht wutentbrannt am Rad?

Wer, stürzt er doch mal in die Rinne, spürt, dass er sich verfahren hat?

Ja, das sind wir, die Pedaleure, wir hör'n sogleich himmlische Chöre, sobald wir nur was Schlimmes denken, wollen ja auf rechten Pfaden lenken.

Aber einen gibt's immer, der lauthals schreit: „Mit dem Rad nich' in 'n ersten Wagen!“ Das muss man uns nicht dauernd sagen, ist doch 'ne Selbstverständlichkeit!

Ja, das sind wir, die täglich strampeln, statt Sprit nur Frischluft tanken, dazu mit der Bahn fahr'n oder loofen und doch immer sind die Doofen.

Denn stets gibt's einen, der lauthals schreit: „Mit dem Rad nich' in 'n ersten Wagen!“ Das muss man uns nicht dauernd sagen, ist doch 'ne Selbstverständlichkeit!

RadZeit-Rätsel

Seehotel
Templin

Bald ist wieder Radzeit in Berlin und Brandenburg,
Übernachtung inkl. HP schon ab 46,00 Euro p.P./ Nacht im DZ!

Da ist einfach Mee(h)r drin!
Nur 80 km nördlich von Berlin entfernt, liegt inmitten der herrlichen Uckermark am Rande der Mecklenburgischen Seenplatte das Seehotel Templin als größtes Sport- und Freizeithotel Brandenburgs. Attraktive Sport- und Freizeitangebote in Kombination mit verschiedenen Wellnessmöglichkeiten wie Hallenschwimmbad, Sauna und Fahrradtouren ergänzen optimal ein verlängertes Wochenende. Zahlreiche attraktive und lohnenswerte Ausflugsziele erreicht man von hier, z.B. den Ziegeleipark Mildenberg, den Zoologischen Garten Eberswalde und die Draisinestrecke Templin-Fürstenberg.

Seehotel Templin
Am Lübbesee 1
17268 Thermalsoleheilbad Templin
Tel.: 0 39 87/ 49 12 16
Fax: 0 39 87/ 49 12 18
reservierung@seehotel-templin.de
www.seehotel-templin.de



Frage:
Wie lauten die Koordinaten dieses Bildausschnitts?

Die Antwort lautet:



Name: _____

Straße, Nr: _____

PLZ, Ort: _____

Telefon: _____ Mobil: _____

Geb.datum: _____

E-Mail: _____

(Ort, Datum, Unterschrift)

Gewinn:

2 Übernachtungen inkl. reichhaltigem Frühstücksbuffet & Vitalecke für 1 Person, die 2. Person zahlt in dieser Zeit einen Sonderpreis von 60,00 Euro inkl. Frühstück.

Die Antwort senden Sie bitte an:
kontakt@radzeit.de oder
ADFC Berlin e. V., RadZeit-Rätsel
Brunnenstr. 28, 10119 Berlin-Mitte
Teilnahmeschluss ist der 15. März 2009.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



„Neu im Trend: Der Familien-Pick-Up!“

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

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

www.chariot.de
MAM



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