

www.radzeit.de

RadZeit

2/2009

Raus – was sonst?

ADFC Berlin e.V., Bismarckstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 44 47 72 4, Fax (030) 44 34 05 20, Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr
2/2009, DVS-Nr. A 12003 DR AG, Entgelt bezahlt



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-Diebstahl-
versicherung (Bike-Assekuranz)

Ich möchte Mitglied werden

☐ **Einzelmitgliedschaft**
38 Euro pro Jahr

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

Weitere Familienmitglieder



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

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



Alles Auto, oder was? Foto: privat

Umweltprämie für alle

VON DAVID GREVE

Die Abwrackprämie, auch Umweltprämie genannt, weckt Begehrlichkeiten: 2 500 Euro! Mein Blick fällt auf das alte Stadtrad in der Ecke. Traurig schaut es zurück. Es weiß: „Bei Geld hört jede Freundschaft auf!“ Mein Blick schweift über den alten verrosteten Stahlrahmen, die funzlige Beleuchtung, den abgenudelten Sattel, die ollen Bremsen und die abgefahrenen Reifen. „Jahrelang hast Du mich treu begleitet – aber jetzt ist Schluss!“ Vor meinem inneren Auge erscheint ein schicker Alu-Renner. Ausgerüstet mit dem Tollsten vom Tollen: Diodenbeleuchtung, Scheibenbremsen und Nabenschaltung und dazu ein bequemer Sattel und ein handfester Gepäckträger. Vielleicht reicht das Geld gar für eine neue Fahrradtasche fürs Büro? Ich lasse meine Gedanken weiter treiben: Der wackere Fußgänger kann sich ein paar neue Schuhe kaufen. Die alten, abgelatschten fliegen weg, dafür gibt's jetzt wasserdichte für Regentage, Sandalen für den Sommer, feste, lederne für alle Tage. Die Nutzer des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg steigen um.

Bislang hat es nur für die popelige Monatskarte gereicht. Jetzt kommt die Umweltkarte ABC und zwar im Abo und das für mehrere Jahre. Juhu! Am Wochenende raus fahren und Kinderwagen oder Freunde mitnehmen. Schade, dass die Umweltprämie nicht für die Bahncard 100 reicht. Doch beschleichen mich leise Zweifel. Abwracken, was hat das eigentlich mit Schuhen und Umweltkarten zu tun? Wo sollen eigentlich die ganzen alten Schuhe hin und die ganzen Fahrräder? Und überhaupt, eigentlich funktioniert mein Fahrrad noch ganz gut. Hab ich da nicht auch was von „Umwelt“ und „Öko“ gehört? Ist Wegwerfen denn neuerdings „Umwelt“ und „Öko“? Ich informiere mich genauer ... über Autos, mindestens neun Jahre alt. Aha, mein altes Fahrrad darf ich also nicht abwracken? Doch, natürlich – aber dann auf eigene Kosten! Der Abwracker erhält eine Prämie, wenn er sein 3-Liter-Auto verschrottet, aber nicht, wenn er aufs Rad oder Bus und Bahnen umsteigt. Langsam begreife ich: Das ist nur eine Konjunkturmaßnahme, um die Autoindustrie anzukurbeln. Es geht nicht um Umwelt oder alternative Verkehrskonzepte, sondern um Arbeitsplätze, Managergehälter und die Umverteilung von Steuermilliarden. Mein altes Stadtrad atmet auf und mein Traum vom neuen Cityrad verpufft. Was bleibt, ist der Wunsch, dass die Bundesregierung endlich auch ein Konjunkturpaket für den Radverkehr auflegt.

Seite Drei

- 3 Umweltprämie für alle

Leserbriefe

- 6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

Titelthema

Raus – was sonst?

- 8 Die Ente bleibt draußen
10 Brandenburg radelt an
12 Mit dem Rad ins Flugzeug

Technik

- 14 Global geleitet

Politik

- 16 „Des Siegeszug des Fahrrades ist noch nicht zu Ende“

Berlin

- 18 Jedes weiße Rad steht für ein Menschenleben
26 „Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut“

Verkehr

- 22 Neue Städte, neue Perspektiven

Meldungen

- 29 Deutschlands 4800 fahradfreundliche Unterkünfte – Neues Radtourenportal des ADFC Berlin – Altmühltal-Radweg feiert 30. Geburtstag – In neuem Glanz – Berlin erfahren – BISS gegen den Ausbau der Stadtautobahn A100 – Neuer Outdoor-Laden im Graefe-Kiez – Rennradgruppe sucht Zuwachs – Radfahren in der Spandauer Altstadt erlaubt

Touristik

- 32 Ein Fluß aus tausend Seen

Feuilleton

- 36 Es ist wirklich wahr
38 Literatur

Service und Termine

- 2 ADFC-Mitgliedschaft
39 ADFC-Buch- und Infoladen



Unterwegs in Oranienburg.

Foto: TMB/Fotoarchiv Werk3

- 40 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine
41 ADFC-Stadtteilgruppen
28 RadZeit-Abo
43 ADFC-Fördermitglieder im Portrait
43 Impressum
44 ADFC-Fördermitglieder

Letzte Seite

- 46 Ich will dann mal weg!



Titel
RadZeit 2/2009

Raus – was sonst?
Am Mühlensee im Mürzt-Nationalpark.
Foto: Stefan Jacobs

Little John Bikes® Der Fahrradfachmarkt

Wir kümmern uns!



Schöneberg

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

Kreuzberg

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

Mitte

Gegenüber Sealive • 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

Little John  **BIKES®**

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 1/09: Radfahrer am Zug?

Die Niederbarnimer Eisenbahn in der Kritik

Auch ich habe mit der NEB einige negative Erfahrungen gemacht, ob ich nun mit oder ohne Fahrrad mit der NEB gefahren bin: Die Schaffner/innen sind unfreundlich und pampig. Besonders unfreundlich hat sich ein dem Akzent und Namenschild nach aus Polen stammender Schaffner verhalten. Er weigerte sich schlicht, eine freundlich und höflich gestellte Frage zu beantworten. Erst hat er so getan, als ob er nichts gehört hätte. Als ich dann noch einmal nachfragte, schnauzte er mich an. Die Frage blieb unbeantwortet. Was bleibt, ist ein ziemlich schlechter Eindruck von dieser Bahngesellschaft.

HOLGER

RadZeit 4/08: Zusammen ist man weniger einsam

Ist „Shared Space“ wirklich neu?

Da wird etwas als neu und nachahmenswert geschildert – auch noch mit einem englischen Ausdruck angepriesen – was in meinem Heimatort Angermünde seit Ostern 2007 ganz unspektakulär funktioniert. Dort hat die Stadt Angermünde (Uckermark) statt einer Ampelkreuzung ihren ersten „Kreisel“ bauen lassen, zu dem vier Straßen hinführen. Das Niveau der Straße, die den Kreisel bildet, ist unterschiedlich, so dass für Fahrrad- und Autofahrer optisch Vorsicht ge-

boten ist. Die zuführenden Straßen haben alle eine Mittelinsel, um den Fußgängern das Überqueren jeweils nur einer Spur zu ermöglichen. Vor Baubeginn waren besonders ältere Fußgänger skeptisch, wie eine Kreuzung funktionieren kann, die keine Ampeln hat und so stark befahren wird. Ich finde, man kann sie heute ganz entspannt begehen oder befahren. Übrigens verstehe ich nicht, warum das Land Brandenburg eine Studie in Auftrag gegeben hat, wo im selben Bundesland mindestens an einer Stelle so ein Kreisel bestens funktioniert! Ich glaube nicht, dass die Angermünder ihren Kreisel vor der Landesregierung versteckt haben.

DOROTHEA DYNOW

RadZeit 1/09: Rad und Bahn – die ideale Kombination...

Lieber eine Subventionierung des Fahrrades

Statt über die Abschaffung der Mehrtagesfahrradkarte zu lamentieren, sollten wir gemeinsam die Politiker in die Pflicht nehmen und sie im Zuge der drohenden Klimakatastrophe und im Rahmen der Gleichbehandlung aller Bürger dazu auffordern, alternativ zur „Verschrottungsprämie“ für Autos eine „Fahrradmitnahmesubventionierungsprämie“ anzubieten. Jeder Bürger könnte sich entscheiden, ob er einmalig 2 500 Euro vom Staat kassieren will oder 1 666 Mal 1,50 Euro Mehrtagesfahrradkartenaufschlag bekommen möchte. Unsere Bahnfahrten wären bis ans Lebensende finanziert und der Staat könnte

von sich behaupten, dass er sogar in Zeiten der Wirtschaftskrise das umweltpolitische Denken nicht ganz aufgegeben hat. **NICOLE HAUPT**

RadZeit 1/09: Damit den Radlern ein Licht aufgeht: gemeinsame Aktion von ADFC und Ordnungsamt

Schulterblick unmöglich

Einige Radfahrer (beinhaltet Damen und Herren) haben es mittlerweile gemerkt, dass Radfahren im Dunkeln ohne Beleuchtung selbstmörderisch ist. Schon weniger wissen, dass dies auch für die Dämmerung gilt, vor allem wenn dunkle Kleidung getragen wird. Aber ich möchte auf eine weitere Gefahr hinweisen: Beim Abbiegen in eine Nebenstraße kann der Autofahrer noch so sorgfältig über die Schulter schauen – ein wenig muss er ja auch in seine Fahrtrichtung sehen. Doch plötzlich schießen Radfahrer zwischen parkenden Autos oder Bäumen hervor. Viele neue Autos machen es besonders schwer, weil designbedingt die Sicht nach schräg hinten mies ist. Radfahrer: bedenkt das bitte! Ich bin Auto- und Fahrradfahrer und kann Letzterem nur raten, mal im Auto mitzufahren und selbst zu erleben, wie schwierig es manchmal ist, Radler rechtzeitig zu bemerken. **HANSBERT LAMBERS**

Schneeräumung der Radwege

Bei allem Verständnis für die Arbeit der Schneeräumer ist es immer wieder ein Rätsel, warum selbst drei Tage nach dem letzten Schneefall viele Radwege nicht geräumt sind. Umso ärgerlicher ist es, wenn die Radwege auch noch zugehaufelt werden. **HEINZ WILDENHAIN**

Das Beste aus Altpapier

Was ich schon immer einmal sagen wollte: Eure *RadZeit* ist das Beste, was man so aus Altpapier machen kann, zu 100 Prozent! Und dann gleich 50 000 Mal. Ganz im Ernst – mir gefällt so ziemlich alles: die informativen Berichte, die wohl-tuende Abbildung diverser radfahrender Zeitgenossen/innen – weil meist ohne Helm und ganz besonders die wertvollen Beiträge des Herrn Hannemann. **WALTER SCHALLER**

Zwei für unterwegs



ISBN 3-933135-23-0 ISBN 3-933135-24-7

je 128 Seiten · farbige Karten & Fotos · genaue Wegbeschreibung & viele Infos · Spiralbindung · S-Bahn-Anbindung · 12,80 € · erhältlich im Buchhandel oder beim Verlag

☎ 030/7440326
www.klaras-verlag.de



FroschRad
einfach fahren

Hausmarke
Restposten
Gebrauchträder

Qualität mit Service & Garantie

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



Unterwegs auf die leichte Art ...

Die Ente bleibt draußen

TEXT UND FOTOS VON DAVID GREVE

Radreisende haben ein riesiges Problem: ihr Gepäck. Meistens ist es zu viel und passt nicht in die Radtaschen.

Vor jeder Radreise sollte sich der künftige Radreisende also fragen: Muss das wirklich mit? Wenn es nach Südspanien geht, ist der dicke Norweger-Pullover zu entbehren, umgekehrt kann bei der Skandinavientour die Schnorchelausrüstung getrost zu Hause bleiben. Es steht eine Bedarfsanalyse an: 1. Wie lange bin ich weg? 2. Wo geht es hin? 3. Was für ein Klima erwartet mich? 4. Schlafe ich im Hotel oder im Zelt? 5. Gehe ich immer essen oder koche ich selbst? Der erfahrene Radler weiß sofort: Frage Nr. 1 spielt keine Rolle. Ob zwei Tage oder drei Wochen – das Packvolumen bleibt nahezu gleich.

Entscheidend sind also Frage Nr. 2 und 3. Bei einer Reise in ein warmes Land sind nur dünne Kleidung und ein warmer Pullover für den Abend notwendig, geht es in kalte ungemütliche Regionen, sollte eine Auswahl an warmer Kleidung nicht fehlen. Die beste Variante für überall ist das Zwiebelprinzip: Mehrere dünne Schichten übereinander machen's richtig warm. Im Süden bleibt eben eine Schicht weg und auch in kalten Regionen soll es warme Tage geben! Ob warm oder kalt, Regen gibt es überall.

Deshalb gehört eine gute, möglichst atmungsaktive Regenjacke ins Gepäck! Bei Reisen in regenreiche Gebiete ist es ratsam, die Ausrüstung um eine Regenhose und wasserdichte Überschuhe zu ergänzen.

Die Tube Rei ist dabei

Jeder Radreisende sollte Folgendes bedenken: Die Fahrt führt nicht ins Büro. Es ist absolut überflüssig, täglich eine neue Bluse und saubere Socken anzuziehen. Empfehlenswert ist vielmehr, eine „salonfähige“ Garnitur für den Abend dabei zu haben und zwei, höchstens drei Garnituren fürs Radfahren – und eine Tube Rei. Die Radklamotten können tagsüber durchgeschwitzt und abends gewaschen werden, während die „Salon-Garnitur“ getragen wird. Praktisch sind Kleidungsstücke mit Mehrfach-Funktion: Hosen, deren Beine abgetrennt werden können, Radjacken, die mit abgezippten Ärmeln als Weste dienen und abends am Lagerfeuer wärmen. Bei alledem geht es nur um eins: Gewicht und Volumen der mitzunehmenden Kleidung zu reduzieren, denn beides macht die Radreise bekanntlich beschwerlicher. Kleidung sollte bei einer Radreise maximal zwei Taschen à 20 Liter füllen – mehr ist definitiv zu viel! Auch nicht unwichtig ist Frage Nr. 4. Denn wer mit dem Zelt unterwegs ist, hat viel mehr zu transportieren: Zelt, Isomatte, Schlafsack und



... und die schwere.

vielleicht einen Kocher und Kochgeschirr für die Nudeln am Abend und den Kaffee am Morgen. Hierfür sind mindestens noch einmal eine, eher zwei Taschen zu kalkulieren.

Ein Pannen-Kit muss mit

Wer eine Radreise macht, sollte darauf gefasst sein: Der Defekt lauert überall. Darum gehören ein Multiwerkzeug, ein Ersatzschlauch, Flickzeug und eine Pumpe ins Gepäck. Wer in entlegene Gegenden fährt, ist gut beraten, über eine üppigere Werkzeugausstattung und das Mitnehmen von Ersatzteilen nachzudenken. Zu empfehlen sind dort die Mitnahme von Ersatzspeichen, Speichenschlüssel und Werkzeug, um das Ritzel am Hinterrad zu lösen, sowie einiger Schrauben, einer Kette und dem dazugehörigen Nietwerkzeug. Gewebeklebeband und Kabelbinder komplettieren das Ersatzteilsortiment. Ersatzteile und Werkzeug nehmen noch einmal eine halbe Tasche ein. Eine weitere „Halbe“ füllen Kleinkram wie Kamera, Reiseführer und Karte, Sonnenmilch oder Mückenspray sowie die unabdingbare Kosmetiktasche mit Zahnbürste, Creme und Seife.

Welcher Typ sind Sie?

Ob Fluss- oder Weltradler, für alle gilt: Gut gepackt ist eine Tasche dann, wenn die schweren Sachen nahe dem Schwerpunkt des Rades (grob gesagt: unten!) und das leichte Zeug oben drauf gepackt sind. Bei den Anfor-

derungen an das Packen kommt man zu drei Radreisetypen:

Typ 1: Der zentraleuropäische Flussradler, der von Hotel zu Hotel fährt. Er sollte maximal zwei große Taschen am Gepäckträger haben und der sollte bis zu 20 Kilogramm belastbar sein. In den Taschen stecken Kleidung, Kosmetikbedarf und die Regenjacke. Am Lenker thront die abnehmbare Lenkertasche mit Kleinkram und Miniwerkzeug.

Typ 2: Der unverdrossene Zelturlauber wird mit Geschick nur drei Taschen haben: zwei links und rechts am Gepäckträger, eine quer oben drüber - bei Ungeschicklichkeit vier Taschen: nämlich zwei kleine vorn links und rechts der Gabel am sogenannten Lowrider (Frontgepäckträger) und zwei große hinten. Der Gepäckträger sollte 20 bis 30 Kilogramm tragen, der Lowrider maximal zehn Kilogramm. Unverzichtbar auch hier: die Lenkertasche für den Kleinkram.

Typ 3: Der abenteuerlustige Fernradler kommt selten mit vier Taschen aus. Meist liegt eine fünfte hinten quer. Denn Ersatzteile, Werkzeug, Lebensmittel für unsichere Zeiten und ein dicker Schlafsack für alle Fälle wiegen nicht nur schwer, sondern brauchen auch viel Platz. Deshalb sollte der Gepäckträger eine Maximallast von 30 Kilogramm haben. Ein spezieller Typ des Fernradlers ist natürlich der Weltradreisende. Er schleppt von allem noch ein wenig mehr herum und ist auf alle Eventualitäten vorbereitet. Dementsprechend ist sein beladenes Rad enorm schwer und wird von einer Taschen- und Tütenvielfalt schier erschlagen.



Die Fürst-Pückler-Pyramide im Branitzer Park. Foto: TMB-Fotoarchiv/Böttcher

Brandenburg radelt an

VON KATRIN STARKE

Brandenburg will sich dieses Jahr von seiner sportlichen Seite zeigen. Das Radfahren spielt dabei eine wichtige Rolle. Beim Anradeln am 25. April geht es zur Landesgartenschau. Im Mai wird der Havel-Radweg eröffnet. Geplant hat beide Veranstaltungen die Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB). Das ist noch nicht alles: In Zusammenarbeit mit dem ADFC wird in diesem Jahr mit einer Zertifizierung der Radwege Brandenburgs begonnen.



Zu Land und zu Wasser. Foto: TMB-Fotoarchiv/Schwarz

„Für Flachlandfahrer bietet Brandenburg mit seinem 5 000 Streckenkilometer umfassenden Radwegenetz ideale Bedingungen“, sagt TMB-Sprecherin Ulrike Bergmann. Die Probe aufs Exempel können Radler am 25. April machen, wenn es wieder heißt: „Brandenburg radelt an“. Der Start ist um 11 Uhr auf dem Marktplatz in Spandau. Von dort geht's ins 35 Kilometer entfernte Oranienburg. Das Ziel ist aus gutem Grund gewählt. Dort wird an diesem Tag die Landesgartenschau (LAGA) eröffnet. Wer kräftig in die Pedale tritt, muss für die LAGA nur fünf Euro Eintritt zahlen und bekommt ein Willkommenspaket inklusive Rad-Navigator. „Wir rechnen mit rund 1 000 Radlern“, schätzt Bergmann. Ist das Anradeln eher ein Spaß für die ganze

Familie, bietet der neue Havel-Radweg dem ambitionierten Radler schon größere sportliche Herausforderungen. Er ist 388 Kilometer lang. Vom 8. bis 10. Mai wird er nun mit einer Befahrung eröffnet. Ein Team startet an der Havelquelle in Mecklenburg, ein anderes an der Mündung in Havelberg. Auf der Glienicker Brücke treffen sich beide Teams. Dort findet dann die Eröffnungsveranstaltung statt.

Dem Mauerfall vor 20 Jahren kann man auf dem neuen Vierländer-Grenzradweg nachspüren. Anders als zu Vorwendezeiten kann der Radler am Fähranleger Lenzen von einem ehemaligen Grenzturm aus den Ausblick auf vier Bundesländer genießen: Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Der Vierländer-Grenzradweg ist rund 195 Kilometer lang und verläuft durch die Prignitz. Die Elbe war hier zwischen 1948 und 1989 Grenze zwischen Ost- und Westdeutschland. Früher patroullierten dort Grenzer, heute lassen sich die Radfahrer auf dem Deich den Wind um die Nase wehen. Im Schatten der Grenze entstand ein Refugium für Pflanzen und Tiere, die Basis für das heutige UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Eine „Grenzerfahrung“ teils auf Berliner, teils auf Brandenburger Seite können Radler 20 Jahre nach dem Fall der Mauer aber auch auf dem Berliner Mauerweg machen, mit seinen 160 Kilometern das „längste begehbbare Mahnmal der Welt“.

Sterne für Brandenburgs Radwege

„14 Radfernwege und mehr als 20 Routen von überregionaler Bedeutung stehen Radlern in Brandenburg zur Verfügung“, sagt die Verantwortliche des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“, Mandy Schwalbe. Dass diese in einzelnen Abschnitten von recht unterschiedlicher Qualität sind, weiß sie. Deswegen ist sie mit Blick auf die geplante Zertifizierung der Radwege realistisch: „Wir bewegen uns im Drei-Sterne-Bereich.“ Nach den vom ADFC entwickelten Kriterien sind 2008 neun überregionale Radwege in Brandenburg auf 2 900 Kilometern Länge unter die Lupe genommen worden. In diesem Jahr geht es an die Sterne-Vergabe. Den Radweg Berlin-Kopenhagen, den Spree-Radweg, den Oder-Neiße-Radweg und die Tour Brandenburg möchte Schwalbe auf jeden Fall noch 2009 zer-



Freuen sich schon aufs Anradeln: Ulrike Bergmann, Sprecherin der TMB (links) und Mandy Schwalbe vom Netzwerk „Aktiv in der Natur“ (rechts).

Foto: Katrin Starke

tifiziert sehen. Und der Fürst-Pückler-Weg in der Lausitz, der bei einer Modellzertifizierung im vergangenen Jahr vier Sterne bekommen hatte, soll noch einmal nachzertifiziert werden. „Diese Überprüfung bietet einen exakten Überblick über den Zustand der Wege und ermöglicht rasches Handeln, wenn qualitätserhaltende und -verbessernde Maßnahmen notwendig werden“, sagt Brandenburgs Wirtschaftsminister Ulrich Junghanns. Außerdem seien Radwege dann miteinander vergleichbar, weil die Kriterien bundesweit einheitlich gelten. Links und rechts dieser Wege lässt sich die touristische Betreuung aber noch ein ganzes Stück weiterentwickeln. Gastronomen und Hoteliers täten gut daran, sich auf Radfahrer einzustellen. „Radfahrer wollen ein gutes Zimmer, gutes Essen und an ihren Etappenorten etwas entdecken. Ihre Räder sollen nachts sicher abgestellt sein. Wir müssen Radfahrern beweisen, dass es nicht nur schön ist, durchs brandenburgische Land zu fahren, sondern dass ihnen hier etwas geboten wird“, sagt Junghanns. 321 märkische Betriebe tragen inzwischen das Bett & Bike-Zeichen. „Und es werden immer mehr“, freut sich Mandy Schwalbe.

i Nähere Infos unter

www.reiseland-brandenburg.de/pages/reisethemen_sport_rad.html

Auf der Seite www.erlebnisgruenesband.de wird der neue Vierländer-Grenzradweg bald vorgestellt.

Mit dem Rad ins Flugzeug

VON JOST MAURIN

Wer in ferne Gefilde fliegt, muss trotzdem nicht auf sein eigenes Fahrrad verzichten – die meisten Fluggesellschaften nehmen es gegen eine Gebühr mit. Die *RadZeit* zeigt, was dabei zu beachten ist.



Das Runde muss ins Eckige. Foto: David Greve

Das größte Problem bei „Bike and Fly“ zuerst: Das Rad passt nicht in den Koffer, muss aber trotzdem eingepackt werden, so dass es das Flughafen-Personal leicht transportieren kann. „Die günstigste Lösung ist, sich im Fahrradladen kostenlos einen alten Karton zu besorgen“, sagt David Greve, der bereits auf rund zehn Flugreisen das Rad mitgenommen hat. Damit das Fahrzeug in die Verpackung passt, ist ein bisschen Schrauberei nötig: Die Laufräder müssen aus der Gabel und dem Hinterbau genommen, der Lenker seitlich gedreht oder entfernt und die Pedale nach innen geschraubt oder abmontiert werden. Wenn das noch nicht reicht, muss der Sattel samt Stütze raus. Die losen Teile verschwinden dann auch in der Kiste. Das nötige Werkzeug zum Zusammenbauen am Ziel sollte man nicht vergessen, vor allem einen passenden Inbus-Schlüssel. Im Handgepäck ist Werkzeug aber nicht zulässig.

Nach diesen Handgriffen dürfte das Rad so klein sein, dass es nicht die Höchstmaße überschreitet, die manche Fluggesellschaften vorschreiben. Aber diese Vorbereitung reicht noch nicht. Wenn in der Gabel und im Hinterbau die

Laufräder fehlen und beim Transport zusammengedrückt werden, können sie leicht verbiegen. Dafür gibt es meist kostenlose Hilfe aus dem Fahrradladen: Die Händler bekommen ihre Räder oft mit Plastikstücken geliefert, die die Gabel und den Hinterbau bei der Lieferung auseinanderdrücken. Viele Geschäfte verschenken diese Teile gern. Wenn das Paket fertig ist, einfach alles mit Klebeband verschließen. Experten wickeln es sogar noch mit ein paar Rollen Frischhaltefolie ein, um es wasserdicht zu machen. Und sie basteln sich aus Rollen und Brettern ein Fahrgestell für die Kiste, so dass sie sich wie ein Rollkoffer ziehen lässt.

Ein bisschen Schrauberei ist nötig

Obwohl es aufwändig klingt, dauert das Schrauben zumindest für Erfahrene nur 10 bis 15 Minuten. So ein selbst präparierter Karton hält schon einige Reisen aus, ist aber dennoch bald abgenutzt. Wer dann nicht wieder einen neuen besorgen will, sollte sich einen extra Radkoffer aus Plastik kaufen. Der hat ebenfalls Rollen, kostet aber normalerweise mindestens 200 Euro. In jedem Fall raten einige Fluggesellschaften dazu, die Luft aus den Reifen zu lassen. Doch manche halten das für nicht notwendig. Auch in den Frachträumen, in denen die Räder reisen, gebe es fast immer einen Druckausgleich; selbst wenn nicht, halten gute Reifen das aus. Und wer die Luft drin lässt, spart sich das Aufpumpen am Zielort.

Apropos Ziel: Dort kann die Verpackung meist in der Unterkunft oder manchmal sogar am Flughafen aufbewahrt und vor dem Rückflug wieder abgeholt werden. Wer von woanders zurückfliegt, muss sich aber einen neuen Karton besorgen. Manche Flughäfen verkaufen oder verschenken sogar passende



Es kann eng werden! Foto: David Greve

Kisten. Aber das ist eher die Ausnahme. Sowohl vor dem Hin- als auch vor dem Rückflug sollte man genug Zeit einplanen, um das Einchecken zu erledigen. Es ist ratsam, zwei Stunden vorher da zu sein, weil der Sperrgepäck-Schalter manchmal am anderen Ende des Flughafens ist.

Häufig wollen die Fluggesellschaften, dass die Radmitnahme bei Kauf des Tickets beziehungsweise 48 Stunden vor Abflug angemeldet wird. Viele Airlines nehmen aber auch unangemeldet Räder mit, lassen sich das jedoch extra bezahlen. Wer all diese Regeln beachtet, hat kaum Probleme mit „Bike & Fly“. „Ich habe nur gute Erfahrungen gemacht“, berichtet David Greve. Und er war so schon zum Beispiel in Peru, Argentinien, Island und Kirgisistan. Allerdings hat er schon von Leuten gehört, dass die Räder beschädigt ankamen. „In Griechenland habe ich mal gesehen, wie Arbeiter eine Radkiste auf den Gepäckwagen und dann Hart-schalenkoffer oben drauf warfen.“

Das kostet die Fahrradmitnahme bei ausgewählten Airlines:		
Fluggesellschaft	Preis mit Anmeldung	Preis ohne Anmeldung
Air Berlin	25 €*	-
Air France	je nach Ziel 20-80 €	-
Easyjet	25 €	35 €
Iberia	75 €	-
Lufthansa	70 € Europa, 150 € andere Ziele	-
Ryanair	30 € (nur online)	40 € (auch Tel.-Anmeldg.)
TUIfly	25 €	35 €

Die Preise gelten immer pro Weg.
* eine Service Karte für jährlich 40 € ermöglicht die kostenlose Mitnahme eines Fahrrads.
Quellen: Internetseiten der Unternehmen
am 1.3.2009

Global geleitet

TEXT UND FOTO VON THOMAS FROITZHEIM

Braucht man eigentlich das Global Positioning System (GPS) am Rad? Eigentlich nicht – aber die Radtour wird entspannter.

Mit GPS gibt es unterwegs keinen Orientierungsstress mehr. Mit Hilfe einer digitalen Karte wird die Tour vorher metergenau am PC-Bildschirm eingezeichnet und per Kabel auf den handygroßen GPS-Empfänger übertragen. Dort erscheint die geplante Strecke als Linie auf dem Display, der man nur noch nachzufahren braucht. Das System ist inzwischen so genau, dass sämtliche Wege und auch einzelne Ziele wie Sehenswürdigkeiten und Übernachtungsmöglichkeiten auf wenige Meter präzise angefahren werden können.

Ein wenig Eingewöhnungszeit einplanen

Wer ein Kfz-Navi gewohnt ist, muss sich zunächst etwas umgewöhnen. Statt einer Stimme folgt man einer Linie oder einem Pfeil auf dem Outdoor-GPS-Gerät. Die neuen GPS-Empfänger haben selbst im Wald und bei schlechtem Wetter keine Orientierungsprobleme und führen dank beleuchteter Anzeige auch im Dunkeln sicher nach Hause. Bei den Outdoor-Navis wer-



GPS-Navigation in der Praxis: Wer von der vorgesehenen Strecke (dicke Linie) abweicht, erkennt dies durch seine „Brotkrumenspur“ (dünne Linie).

den in der Regel keine Adressen eingetippt, sondern gleich eine oder mehrere Tagestouren als wegegenaue Linie ins Gerät geladen. Erfreulich: diese hochpräzisen Geräte gibt es schon ab etwa 100 Euro. Für technikbegeisterte Nutzer steht eine wachsende Zahl von Geräten zur Verfügung: mit Farbdisplay, detaillierten Karten und zahlreichen Funktionen, die den herkömmlichen Fahrradcomputer komplett ersetzen. Vom Preis-Leistungsverhältnis bietet für etwa 220 Euro der Garmin eTrex Legend HCx alle Funktionen für eine mehrwöchige Radreise. Garmins Spitzenmodell, der Oregon, verfügt über ein benutzerfreundliches, aber leider etwas dunkles Touchscreen-Display, einen großen Speicherbereich und als Oregon 400 über eine Europakarte. Geräte anderer Hersteller wie Magellan mit seiner Triton-Serie haben ähnliche Funktionen und erscheinen jetzt wieder auf dem deutschen

i GPS im Internet

www.garmin.de
www.magellangps.com

Digitale Karten
www.kompass.at, www.magicmaps.de

GPS-Planungsprogramme
www.fugawi.de, www.ttvq.de

Internet-Tourenportale
www.gps-tour.info, www.gps-tracks.com
www.ADFC-Tourenportal.de

Markt. Auch Handys haben inzwischen zunehmend einen GPS-Chip, sind aber noch nicht für den Einsatz am Fahrradlenker geeignet.

Wer sich zum Gerät eine digitale Karte anschaffen möchte, ist dabei auf die Produkte der jeweiligen Hersteller angewiesen – für mehrere Länder ein teures Vergnügen. Viele Nutzer bevorzugen für die Planung am Computer zu Hause andere Karten, die sich zwar selbst nicht auf die GPS-Geräte übertragen lassen, aber zum Zeichnen der GPS-Daten bestens geeignet sind. Für Einsteiger bietet sich hierfür zum Beispiel die TOP50-CD des Landesvermessungsamtes Brandenburg an, oder die digitalen Karten von Magic Maps. Mit der digitalen Kompass-Karte „Berlin-Brandenburg 3D-digital“ lassen sich Rad- und Wandertouren schnell und sicher planen. Fortgeschrittene wählen GPS-Planungsprogramme wie Touratech QV, welches zum Beispiel auch eigene eingescannte Karten verarbeiten kann. Das Einzeichnen der Tour am PC-Bildschirm erfordert allerdings auch deutliche Einarbeitungszeit.

GPS ist ein Hobby für die ganze Familie

Zahlreiche Tourenvorschläge mit den zugehörigen Einzelzielen und ausführlicher Beschreibung stehen schon fix und fertig im Internet. Eine flächendeckende, automatische Berechnung von sämtlichen Radrouten wie beim Kfz-Gebrauch gibt es zwar noch nicht, doch auf www.ADFC-Tourenportal.de können etwa 130 000 Kilometer Radrouten im ganzen Bundesgebiet per Mausklick miteinander verbunden werden. Bestens, um sämtliche Radfernwege und auch einzelne Ausflüge in der Region komfortabel zu erhalten. Pro Kilometer werden zwei Cent berechnet, ADFC-Mitglieder erhalten jeden Monat Freikilometer. Der Rad-Navigator Brandenburg wird ab April neben Radfernwegen auch regionale GPS-Touren und Tagestouren zum freien Download aus dem Internet anbieten (www.radeln-in-brandenburg.de).

Portale wie www.gpsies.de oder www.bike-map.net bieten inzwischen ein großes Angebot an frei herunterladbaren Touren, die aber unbedingt vor der Tour geprüft werden sollten, zum Beispiel durch die Anzeige auf Google Earth. Mit diesen Portalen kann man auch ei-

gene Touren am Bildschirm erzeugen und sich dies auf verschiedenen Karten und Satellitenbildern anzeigen lassen. Mit www.openstreet-map.org entsteht gerade ein wikipedia-ähnliches Projekt. Diese freie Weltkarte kann nach etwas Einarbeitung auf GPS-Geräte geladen werden und enthält als „OSM-Cycle“-Version auch zunehmend Radrouten. Wer gerne auf topographischen Karten plant, sollte sich www.yabadu.de einmal anschauen. Eine Besonderheit ist der Stadtroutenplaner www.bbbike.de. Er ermöglicht die automatische Berechnung von Radstrecken in einigen Städten Deutschlands, vor allem aber in Berlin und Potsdam, wobei zum Beispiel Kopfsteinpflasterstrecken ausgespart werden können.

Kinder lieben Schatzsuche, und auch dieses „Geocaching“ lässt sich mit GPS prima realisieren. Familienradtouren erhalten eine vollkommen neue Motivation, wenn auf einmal Kinder ihre Eltern führen und nicht umgekehrt. Allerdings: Eine aktuelle Radwanderkarte sollte immer dabei sein. Erstens zur Planung und zweitens zur Orientierung unterwegs, denn der kleine GPS-Gerätemonitor ist doch recht begrenzt in seiner Übersichtlichkeit. Zudem können immer einmal die Batterien leer sein.

Fazit vieler Navigationsnutzer: GPS motiviert zu neuen Radtouren. Wer ein wenig Geld, viel Zeit und eine gute Portion Frustrationstoleranz mitbringt, kann ein tolles Hobby finden.


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

„Der Siegeszug des Fahrrades ist noch nicht zu Ende“

INTERVIEW UND FOTO VON MICHAELA MÜLLER

Es ist fast 30 Jahre her, dass die Forderungen der Umweltbewegung die Gesellschaft der Bundesrepublik veränderten. Das Fahrrad war von Anfang an mit dabei. Michael Schroeren gehörte zu den ersten Mitgliedern des ADFC. 1979 hat er in Berlin eine „Fahrradfiel“ herausgegeben, die den Berlinern das Radfahren näher brachte. Seit 1998 ist er Leiter des Pressereferats im Bundesumweltministerium.

RadZeit: „Fibel“ klingt nach einer gehörigen Portion Didaktik. Es wird Grundsätzliches abgehandelt, von der Gründung einer Bürgerinitiative bis zum Fahrradkauf. Was wollten Sie erreichen?

Schroeren: Sie müssen sich die Situation damals vor Augen halten: Das Fahrrad war nach der Auto-Euphorie der 50er und 60er Jahre als Verkehrsmittel aus dem Straßenbild fast ganz verschwunden. In den 70er Jahren begann sich das allmählich zu ändern. Ausgehend von der Anti-Atombewegung entwickelte sich ein neues Umweltbewusstsein. Es gab immer mehr Bürgerinitiativen, die sich nicht nur gegen Atomkraftwerke wehrten, sondern auch gegen neue Autobahnen und Ortsumgehungen. Hier in Berlin gab es zum Beispiel eine breite Bewegung gegen den Bau der Westtangente. Und in solchen Zusammenhängen wurde das Fahrrad wiederentdeckt. Überall gab es plötzlich Aktionsgruppen fürs Radfahren. Sie nannten sich „Grüne Radler“, hatten aber nichts mit der grünen Partei am Hut, die es damals noch gar nicht gab. Sie forderten mehr Platz und Planung für das Rad als Verkehrsmittel. Unsere Fahrradfiel war einer der ersten Beiträge zu dieser Debatte.

RadZeit: Die Berliner Morgenpost warnte vor der Fibel. Wieso?

Schroeren: Weil die Fahrradfiel dafür warb, offensiv und selbstbewusst Fahrrad zu fahren. Das hieß, sichtbar Rad fahren. Wir waren schon damals der Ansicht, dass es besser sei, auf der Fahrbahn zu fahren und Radstreifen auf die Fahrbahn zu verlegen. Damit eroberte der Radfahrer den Verkehrsraum ein Stück weit wieder zurück. Das war manchen Leuten

ein Dorn im Auge. Für sie waren Radfahrer Hindernisse, die nicht auf die Straße gehören. So etwas soll's ja heute auch noch geben.

RadZeit: Heute gibt es für die Radfahrer große Interessenverbände, unter anderem den ADFC. Damals existierte eine Szene mit vielen kleinen Initiativen. Wie haben Sie diese Subkultur erlebt?

Schroeren: Als unglaublich bunt, schwungvoll und ideenreich. Die Initiativen waren Ausdruck des Widerstandes und der Opposition gegen Umweltzerstörung. Gegen die herrschende Verkehrspolitik mit ihrem Vorrang für Autobahnen setzten wir alternative Verkehrskonzepte. Dabei stand der Verkehrsverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr im Mittelpunkt. Das Fahrrad wurde dabei quasi zu einem Demonstrationsfahrzeug.

RadZeit: Der amerikanische Kolumnist und Buchautor Thomas L. Friedman beschreibt die aktuelle Situation in den USA so, dass es viele Impulse von Umweltinitiativen gibt, die aber von der Regierung bislang nicht umgesetzt werden. Haben Sie sich auch ungehört gefühlt?

Schroeren: Klar! Aber gleichzeitig waren wir sicher, etwas bewirken zu können. Und die ganzen Proteste und Fahrraddemos blieben ja nicht ohne Folgen. Es gab Institutionen, die diesen Impuls aufgriffen. Vor allem das Umweltbundesamt (UBA), das 1974 in Berlin angesiedelt wurde. Dort hatte man die Bedeutung des Radverkehrs für die Umwelt früh erkannt und viel dazu beigetragen, den neuen Schwung fürs Fahrrad aufzugreifen, fachlich zu begleiten und in die Regierungsebene hineinzugetragen. Es fanden zum Beispiel Fahrrad-



Michael Schroeren mit der Fahrradfibel.

kongresse statt. Dort haben sich Menschen kennengelernt, die sich über die lokalen Interessen hinaus bundesweit engagieren wollten. Daraus ist letztendlich auch der ADFC hervorgegangen.

RadZeit: Wenn Sie die Situation der Radfahrer Berlins heute betrachten: Hat sich die Arbeit gelohnt?

Schroeren: Ohne Wenn und Aber ja. Damals hat der Siegeszug des Fahrrades begonnen, und der ist noch längst nicht zu Ende. Das Fahrrad ist heute als Verkehrsmittel etabliert und nicht mehr umstritten, auch wenn es in der Verkehrsplanung sicher noch viel zu tun und zu verbessern gibt.

RadZeit: Georg Leber, ein ehemaliger Verkehrsminister forderte in den 60er Jahren, dass kein Bürger weiter als 20 Kilometer von einer Autobahnauffahrt entfernt leben sollte. Wie präsent war das Auto in der bundesrepublikanischen Gesellschaft?

Schroeren: Lebers Aussage belegt die Rückständigkeit, gegen die wir damals antreten mussten. Verkehrspolitik bestand damals in

erster Linie darin, immer neue Straßen für den Autoverkehr zu bauen. Wir hielten dagegen: Jede Autobahn erzeugt den Autoverkehr, für den sie gebaut wird. Jeder neue Kilometer Autobahn produziert mehr Autoverkehr und rechtfertigt das nächste Stück Autobahn. Das gilt übrigens auch für den Radverkehr. Jede vernünftige Radspur oder Fahrradstraße sorgt dafür, dass mehr Leute aufs Rad umsteigen.

RadZeit: Das Verkehrsministerium ist seit seiner Gründung meistens ein „rotes Ministerium“ gewesen. Was passiert, wenn es einmal in grüne Hände gerät?

Schroeren: Das ist eine spannende Frage. Ob wir das in naher Zukunft erleben werden, ist nicht besonders wahrscheinlich. Den Grünen waren 1998, als sie in die Regierung kamen, andere Ressorts anscheinend wichtiger. Dabei ist das Bau- und Verkehrsministerium ein Schlüsselressort für den Klimaschutz. Der Ressortchef kann dort enorm viel für umweltfreundliche Mobilität bewirken – aber auch an der im Haus mächtigen Beton- und Asphaltlobby scheitern.



Die Unfallstelle, an der das letzte Geisterrad aufgestellt wurde: Köpenicker Straße, Ecke Bethaniendamm.

Foto: Katrin Starke

Jedes weiße Rad steht für ein Menschenleben

TEXT VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

Elf Radfahrer sind im Jahr 2008 im Berliner Straßenverkehr getötet worden. Mit der Aktion „Geisterräder“ erinnert der ADFC Berlin an die Opfer und ruft zu mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr auf – damit alle Verkehrsteilnehmer, auch die ohne Airbag und Knautschzone, sicher an ihr Ziel kommen.

„Oh Gott, nicht schon wieder ein Unfall.“ Das ist Iris Wachsmuths erster Gedanke, als sie das weiß gestrichene Kinderfahrrad entdeckt, das an der Einmündung der Straße Alt-Tempelhof auf den Tempelhofer Damm an den Laternenpfahl gekettet steht. Dann schaut sie genauer hin, liest die am Gepäckträger angebrachte Traueranzeige: „Radfahrerin, 14 Jahre“ steht neben dem schwarzen Kreuz. Und das Datum: 11. März 2008. Das Mädchen war vom Anhänger eines Lastwagens erfasst worden. Ein Notarzt

hatte noch versucht, das Kind wiederzubeleben – erfolglos. Sie war die 13. Verkehrsunfalltote in Berlin im vergangenen Jahr und bereits das dritte Opfer von insgesamt elf Radfahrern, die 2008 auf Berliner Straßen ihr Leben ließen. „Ich kannte das Mädel“, berichtet Iris Wachsmuth. Sie war mit der Tochter einer Freundin schon zusammen in der Kita. „Was da passiert ist, ist ganz grausam“, sagt Wachsmuth. „Es ist eine gefährliche Ecke. Ich habe Angst, hier mit dem Rad lang zu fahren“, gibt sie zu. „Viele

Autofahrer brettern total rücksichtslos den Tempelhofer Damm runter.“ Dass das Geisterrad an deren Verhalten etwas ändern könnte, bezweifelt sie. „Wahrscheinlich müsste man zusätzlich ein Schild aufstellen – ein ziemlich großes.“ Unterdessen ist Manuela Patz, eine Passantin, vor dem weißen Fahrrad stehen geblieben. Die ADFC-Aktion findet sie gut und wichtig. Interessiert lässt sie sich erklären, dass die Idee, weiß gestrichene Fahrräder als Mahnmale für im Straßenverkehr tödlich verunglückte Radfahrer am Unfallort aufzustellen, ursprünglich aus den USA stammt. Sie sollen auch auf mögliche Gefahrenpunkte hinweisen.

Die Idee der Geisterräder kommt aus den USA

Erstmals wurde ein „Ghostbike“ 2003 in St. Louis (Missouri) aufgestellt. Es wurden immer mehr. Inzwischen erinnern in über 30 Städten auf der ganzen Welt – von Melbourne bis Budapest, von London bis Toronto – Geisterräder an getötete Radfahrer. Manuela Patz ist überzeugt, dass sie ihre Funktion als Gedenkstätte erfüllen. Sie selbst kommt aus der Gedenkstättenarbeit und zieht Parallelen zu den „Stolpersteinen“, die eingelassen ins Pflaster der Bürgersteige, an das Schicksal ermordeter Juden erinnern. „Wenn durch die Geisterräder-Aktion nur ein einziger Autofahrer umsichtiger fährt, wäre das schon ein Erfolg“, sagt ein anderer Passant.

Nicht nur hier war ein Lastwagen an einem tödlichen Radlerunfall beteiligt, sondern noch



„Wenn durch die Geisterräder-Aktion nur ein einziger Autofahrer umsichtiger fährt, wäre das schon ein Erfolg“, meint Murat Düz. Foto: Katrin Starke



Geisterrad an der Moll-, Ecke Otto-Braun-Straße.
Foto: David Greve

in fünf weiteren Fällen. Auch am 21. Mai 2008, als eine 65-jährige Radfahrerin ums Leben kam. Beim Rechtsabbiegen von der Köpenicker Straße in den Bethaniendamm übersah der Fahrer eines Lastzugs die Frau, die in der gleichen Richtung unterwegs war und überrollte sie. An dieser Stelle schließt die Berliner ADFC-Vorsitzende Sarah Stark am Vormittag des 13. Februar das letzte der elf Geisterräder an einem Mast an. Gerade eine Stunde zuvor hat Polizeipräsident Dieter Glietsch die Zahlen der im Jahr 2008 im Berliner Straßenverkehr Getöteten und Verletzten bekannt gegeben: „Alle 30 Minuten verunglückte ein Verkehrsteilnehmer, alle anderthalb Stunden ein Radfahrer.“ 30 Prozent der Verunglückten des vergangenen Jahres sind Radfahrer.

Im vergangenen Jahr stieg die Zahl der Fahrradunfälle in Berlin um 11,3 Prozent

7 672 Radfahrunfälle registrierte die Berliner Polizei im vergangenen Jahr insgesamt, 11,3 Prozent mehr als 2007. 4 756 Radler wurden dabei schwer, 538 leicht verletzt. Acht Unfallbrennpunkte mit Radfahrern gibt es, darunter die Kreuzungen Danziger Straße / Prenzlauer Allee, Frankfurter Allee / Niederbarnimstraße / Proskauer Straße und Frankfurter Tor mit jeweils 15 beteiligten Radfahrern. Sogar 21 Mal waren Radfahrer an der Kreuzung Otto-Braun- und Mollstraße im Bezirk Mitte in Unfälle verwickelt. Die bittere Bilanz allein dort: elf Leichtverletzte, ein

weiter auf Seite 20 ...



Gedenken an den tödlichen Unfall vor einem Jahr am Tempelhofer Damm. Foto: Martin Senzel

... Fortsetzung von Seite 19

Schwerverletzter, ein Toter. In 57,8 Prozent der Radfahrunfälle seien die Radler selbst Versacher oder Mitversacher gewesen. Häufigstes Fehlverhalten: falsche Fahrbahnbenutzung und fehlerhaftes Einfädeln in den Fließverkehr. „Aber auch bei Unfällen mit den Ursachen Alkohol und Rotlichtmissachtung sind Radfahrer zu je 14 Prozent vertreten“, sagt Glietsch. „Der Radfahrverkehr war 2008 ein Schwerpunkt unserer Verkehrssicherheitsarbeit. Er wird es auch in diesem Jahr sein“, fügt er hinzu. Denn verkehrsgerechtes und umsichtiges Verhalten sei gerade bei Radfahrern wichtig, weil sie wenig geschützt und dadurch erhöhten Gefahren ausgesetzt sind. Das sieht die Berliner ADFC-Vorsitzende Stark ähn-

lich. Aber sie übt auch Kritik an der Arbeit von Polizei und Senat.

Der Berliner ADFC fordert mehr Mittel für die Unfallanalyse

Es müsse mehr Energie in die Unfallanalyse gesteckt werden, ist Sarah Stark der Ansicht. „Situationen, in denen der Kraftverkehr nicht mit Radfahrern rechnet, sollten vermieden werden. Hier muss der Senat konsequenter handeln und die Mittel der Unfallkommission zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten aufstocken“, fordert sie. Geschwindigkeitsreduzierungen seien beispielsweise ohne große Kosten umsetzbar und gut zu überwachen. Unübersichtliche oder fehlende Führungen des Radverkehrs an Kreuzungen müssten vermieden werden. Bei der Geisterräder-Aktion komme es allerdings nicht darauf an, jemanden anzuklagen, betont Stark: „Wir wollen daran erinnern, dass an diesen Unfallorten Menschen aus dem Leben gerissen wurden, und wollen mehr gegenseitige Rücksichtnahme anmahnen. Dazu gehört, dass Rad- und Autofahrer manch-

i Informationen

Nähere Infos unter www.geisterraeder.de.
Die Aktion wird von Abus unterstützt:
www.abus.de

mal nicht unbedingt auf ihrer Vorfahrt beharren sollten.“ Im vergangenen Jahr hat es allein 689 Mal gekracht, weil motorisierte Verkehrsteilnehmer Radfahrern die Vorfahrt nicht gewährt haben. Sarah Stark kennt allerdings Gegenbeispiele – auch aus eigenem Erleben. Sie selbst hatte einmal beim Linksabbiegen die Vorfahrt eines Autofahrers missachtet: „Wenn er nicht gebremst und gehalten hätte, stünde ich heute nicht hier.“ Im Vergleich zu anderen Städten sei man als Radfahrer in Berlin eigentlich recht sicher unterwegs, bewertet sie die Lage. Eine Einschätzung, die Peter Grützke, ein Radfahrer, der an einem Geisterrad anhält, nicht teilen kann. Er ist der Ansicht, dass der motorisierte Straßenverkehr radikal entschleunigt werden müsse. „Im Grunde sollte man Autos aus den Innenstädten völlig verbannen. Aber so was lässt sich ja nicht durchsetzen – obwohl doch gerade in Berlin der öffentliche Personennahverkehr gut funktioniert“, sagt der gebürtige Münchener und blickt nachdenklich auf das Geisterrad vor ihm, mit dem einer 66-jährigen Frau gedacht wird. Bei Rot hatte sie am 30. August 2008 den Fußgängerüberweg der Straße des 17. Juni am Einsteinufer überqueren wollen und war von einem Pkw erfasst worden. Wenige Tage nach dem Unfall erlag sie ihren Verletzungen. „Auch wenn die Frau Schuld an dem Unfall war: Müssten die Autos langsamer fahren, würde sie vielleicht noch leben“, unterstreicht Grützke seine Forderung nach wirksamen Maßnahmen. Die Geisterräder-Aktion sei allein noch nicht wirkungsvoll genug. „Ob weiß gestrichen oder nicht – die Autofahrer nehmen die Räder doch gar nicht wahr.“ Eine Meinung, die auch Hussain Al-Abadi vertritt. Ihm als Fußgänger sei das Geisterrad an der Reichsstraße in der Nähe der Einmündung der Platanenallee zwar aufgefallen. Aber um Autofahrer zu erreichen, müsste man schon Schilder an Laternenmasten aufhängen und mehr Tempo-30-Bereiche einführen.

Eine besondere Risikogruppe sind Rad fahrende Senioren

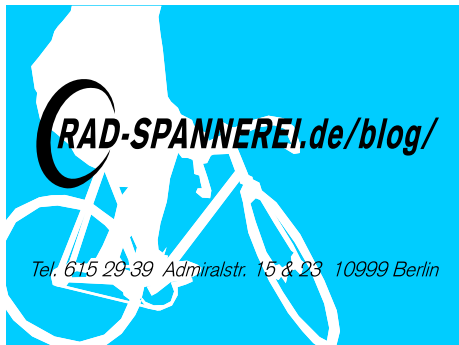
Es dürfe allerdings nicht immer nur mit dem Finger auf die bösen Autofahrer gezeigt werden, gibt André Wilhelm zu bedenken. „Manche Radfahrer benehmen sich im Straßenver-



Zwei Passantinnen betrachten das Geisterrad am Tempelhofer Damm. Foto: Katrin Starke

kehr ebenfalls ganz schön rabiat“, sagt Wilhelm, der nach einjährigem „Selbstversuch“ vom Rad wieder aufs Auto umgestiegen ist. Sein Vorschlag: Nummernschilder für Fahrräder, damit die Polizei bei Verstößen gegen die Verkehrsordnung eine Handhabe hat. An den tödlichen Radunfall auf der Reichsstraße erinnert er sich. „Ein Freund von mir war Zeuge. Er fuhr direkt hinter dem Laster, der den Radfahrer erfasst hat“, sagt Wilhelm. „32 Jahre war der Mann erst alt“, liest er am Geisterrad. Mehr als die Hälfte der im vergangenen Jahr tödlich verunglückten Radfahrer waren über 60 Jahre alt. Auf dem Rad und als Fußgänger seien Senioren überproportional häufig Unfallopfer, informiert die Polizei. Deshalb sind sie eine der Hauptrisikogruppen. Der Polizeipräsident setzt auf Sicherheitsberatungen. „2008 haben wir damit rund 23 000 Senioren erreicht“, so Glietsch.

Die Geisterrad-Aktion soll auch im nächsten Jahr fortgeführt werden.



Neue Städte, neue Perspektiven

DAS GESPRÄCH FÜHRTE SYBIL HENNING-WAGENER.

Andreas Knie ist Professor für Soziologie an der Technischen Universität Berlin. Er ist Leiter der Projektgruppe „Mobilität“ am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) und Geschäftsführer des Fuhrparks der Deutschen Bahn. In der *RadZeit* spricht er über Verkehrsutopien und das Fahrrad in der Großstadt.

RadZeit: Verkehrsplanung präsentiert sich als streng funktionale, auf Berechnungen und Hochrechnungen beruhende Organisationstechnik. Ist da überhaupt noch Raum für utopisches Denken?

Knie: Planung muss pragmatisch sein. Sie muss Kompromisse aushandeln und kurzfristig organisierbar sein. Das widerspricht vordergründig dem grenzüberschreitenden utopischen Denken. Doch die Verkehrsplaner haben im Verbund mit den Stadtplanern immer auch utopische Entwürfe umgesetzt. Le Corbusier zum Beispiel hatte 1943 in der „Charta von Athen“ für große Städte große Perspektiven entwickelt. Nach dem Krieg wurden sie teilweise verwirklicht. Sie griffen nachdrücklich in das Leben der Menschen ein. Die Verkehrsplaner trugen diesen Ideen in ihrem Bereich Rechnung. Heute kann man erkennen, dass damals an den Bedürfnissen der Menschen vorbei geplant worden ist.

RadZeit: Die Charta von Athen hat die moderne Stadt in Funktionszonen eingeteilt: Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Verkehr. Die Straßen dienten ausschließlich der raschen Beförderung der Bewohner von einer Zone in die andere. Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden bald vom eigenen Auto abgelöst und der Verkehr verdichtete sich. Der unbehinderte Verkehrsfluss wurde zur Utopie der Verkehrsplaner. Ist die „autogerechte Stadt“ heute noch ein verbindliches Leitbild?

Knie: Leistung ist nach wie vor eine wichtige Funktion des Verkehrs. Eine moderne Großstadt muss Verkehrsflüsse organisieren und Menschen möglichst schnell von A nach B befördern. Doch dazu muss sie möglichst viele Verkehrsmittel gleichzeitig in Dienst nehmen. Das hat man in den 1950er und 1960er Jahren verkannt und nur auf das Automobil gesetzt.



Andreas Knie. Foto: Christian Kielmann

So entstanden Probleme, die sich allerdings in Berlin weniger zugespitzt haben als in anderen europäischen Großstädten, in London oder Paris zum Beispiel. Nur auf ein einziges Verkehrsmittel zu setzen, „monomodal“, wie man heute sagt, hat sich als ein Fehler erwiesen. Inzwischen wurde nicht nur die Straßenbahn, sondern auch das Fahrrad wieder entdeckt.

RadZeit: Heute benutzen Stadtplaner das Schlagwort von einer neuen Urbanität. Es ist die Vorstellung von der Stadt als Raum, der allen Verkehrsteilnehmern, auch den Radfahrern und Fußgängern, gleichermaßen gehören soll, so wie auf einer italie-

weiter auf Seite 24 ...

3,00 €

ISBN: 978-3-00-018330-2

weitere Informationen: www.vcd-tourenplaner.de

Der VCD- Tourenplaner 2009



EXTRA: Tourentipps von Krimiautor Frank Goyke

- Das Standardwerk für Ausflüge mit Bus und Bahn
- Alle Infos für die Kombination von Bahn und Rad, Radwege, Service und natürlich die besten Tipps für Radausflüge
- Über 200 Tagesausflugs-tipps ab Berlin einzigartig kombiniert mit passenden Fahrplänen und schlaun Tariftipps.
- Für nur 3 Euro ab 28.03. in DB-Reisezentren, RegioPunkt am Alexanderplatz, Zeitschriften- und Buchhandel und in der Geschäftsstelle des ADFC Berlin erhältlich.

... Fortsetzung von Seite 22

nischen Piazza. Ist das Konzept vom Shared Space, das Hans Monderman immerhin schon vor 30 Jahren in die Welt gesetzt hat, die Verkehrsutopie, die diese neue Urbanität befördern könnte?

Knie: Shared Space ist unter anderem ein Versuch, die alte funktionale Trennung ein Stück weit aufzuheben. Doch darf man nicht vergessen: Die praktizierten Formen der „Verkehrsfloss“-Idee sind bis heute auch sehr leistungsfähig. Mit Shared Space würde man diese Codierung des Straßenraumes, diese rechtlich verbindliche Regelungsform, wieder zurückschrauben. Shared Space bedeutet, alles, was festgelegt ist und ohne Nachdenken befolgt wird, wieder verhandelbar zu machen. Man fährt natürlich dann ganz anders. Der Autofahrer oder die Autofahrerin müssen alle Sinne anstrengen, um sich fortzubewegen. Andererseits besteht Konsens darüber, dass die Vorgänge im Verkehr zu 95 Prozent und mehr Routine sind. In modernen hochdifferenzierten Großstädten denken Sie über Ihreverkehrliche Aktivität nicht nach. Shared Space ist sicher ein Beitrag zu mehr Sicherheit, ein Beitrag zu einer vollkommen neuen Verkehrskultur und einer Entschleunigung der Städte, ich halte ihn aber, gemessen an der eigentlichen Aufgabe der Städte, schnelle Teilhabe zu organisieren, für keinen funktionstauglichen Entwurf. Demokratie heißt immer Teilhabe, das heißt auch immer: schnelle Ortsveränderung, Beweglichkeit.

RadZeit: Wie sollten zukünftige Prinzipien des Verkehrs Ihrer Meinung nach aussehen?

Knie: Als Sozialwissenschaftler sollte man natürlich immer den Menschen in den Mittelpunkt stellen. Der ist heutzutage eigensinnig unterwegs. Er möchte sich unabhängig bewe-

gen können, allerdings unter der Voraussetzung der Routine. Das heißt, man muss in städtischen Verkehrslandschaften seinem intermodalen Bedarf entgegenkommen.

RadZeit: Was bedeutet das?

Knie: Er muss seine Fortbewegung, ob langsam oder schnell, selbst bestimmen können. Er muss die freie Wahl der Transportmittel haben und in der Vielfalt seiner Bedürfnisse ernst genommen werden. Berlin ist in dieser Hinsicht so etwas wie eine gelebte Utopie. Wir haben keine Verkehrsprobleme im engeren Sinn außer der gesundheitlichen Belastung, dem Feinstaub, dem Lärm und der Sicherheit. Die grobe Richtung stimmt, das Ganze muss nur noch besser vernetzt werden. Es muss ein Ticket für alles geben, es kann nicht sein, dass ich für die Straßenbahn einen Schein löse und dann fürs Taxi extra bezahle, dann noch ein eigenes Auto habe, das ich selbst kaufen muss. Das muss alles zusammengefügt, alles in einer einzigen Dienstleistung verpackt sein.

RadZeit: Welche Rolle spielt in Ihrer Vision das Fahrrad?

Knie: Es spielt eine zentrale Rolle. Es hat enorm gewonnen, nicht nur durch die Entwicklung der letzten 25 Jahre, sondern ganz akut natürlich, durch die Erhöhung der Rohstoffpreise. So ist den Menschen bewusst geworden, dass das Fahren mit Autos, aber auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, teuer ist, das Rad hingegen unglaublich preisgünstig und leistungsfähig. Auch in Städten mit großer Ausdehnung wie Berlin kann man mit dem Rad ganz schnell den Raum überwinden. Man ist gleichzeitig körperlich aktiv. Das sind Vorteile, die neuerdings auch von der Verkehrspolitik wiederentdeckt werden. In den großen Metropolen wird das Rad zunehmend als Mittel des öffentlichen Verkehrs eingesetzt. Sei es, dass man sein eigenes Rad mitnimmt oder dass man, wenn man es nicht dabei hat, an jeder Ecke ein Rad findet und es an der nächsten Ecke auch wieder los wird. Das Radfahren hat Paris völlig verändert. *(In Paris wurde 2007 das Verleihsystem „Vélib“ eingeführt, RadZeit 2/2008, Anm. der Redaktion).* Keiner hätte das gedacht, das ist wirklich eine gelebte Utopie. Auch in Barcelona und London gibt es Ansätze. Das Fahrrad wird jedenfalls in Zukunft eine ganz große Rolle im öffentlichen Personenverkehr der Städte spielen.

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



ADFC *Frühlings- Check*

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads.
Wir reparieren und justieren Licht, Bremsen und Schaltung.
Fehlt etwas? Wir bauen es an!

Wir beraten Sie, wie Sie als Fahrradfahrer sicher
durch den Verkehr kommen.

Weil es uns wichtig ist, dass Sie sicher ankommen,
ist das Angebot kostenlos.

Informationen & Standorte unter fruehlingscheck.de



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband
Berlin e.V.



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung

„Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut“

DAS INTERVIEW FÜHRTE WOLFGANG AUGUSTIN.

Die Stadtteilgruppe Mitte hat sich neu gegründet. Die Sprecherin Kerstin Finkelstein stellt die Arbeit vor.



Mitten in Mitte bei der Sternfahrt.

Foto: Christian Kielmann

RadZeit: Erst im Oktober 2008, fast acht Jahre nach der Bezirksreform, hat sich in Berlin-Mitte eine Stadtteilgruppe des ADFC gegründet. Ist der „Leidensdruck“ für Radfahrer jetzt unerträglich geworden?

Finkelstein: Nein, aber inzwischen müssen die meisten Radfahrer am Hauptbahnhof nicht mehr rechts ran fahren, um auf der Karte zu studieren, wie es jetzt – auf der anderen Seite der Stadt – weitergeht! Sie wollen auch vernünftige Wege und Routen, auf denen man gefahrlos und flott durch unsere Mitte rollen kann. Zudem ist Berlins Zentrum ja auch gewachsen. Wir haben jetzt jede Menge Neuberliner, die entdecken, dass man im Zentrum gar kein Auto braucht. Und nicht zuletzt auch die Touristen, von denen sich viele nicht nur per Rikscha durch die Stadt gondeln lassen, sondern die auch selbst gerne in die Pedalen treten und an geführten Touren teilnehmen.

RadZeit: Kann die neue Stadtteilgruppe auf Erfahrungen zurückgreifen?

Finkelstein: Wir haben ein paar „alte Hasen“ in unserer Gruppe, die schon früher in Tiergarten oder Wedding aktiv waren. Den Reiz unserer Gruppe macht aber vielleicht auch aus, dass wir uns in viele Gebiete eben erst gemeinsam einarbeiten. Neue Ideen sind willkommen, ohne vorher irgendwelche Instanzen durchschreiten zu müssen, oder einem „Wir haben das aber immer so und so gemacht“ gegenüber zu stehen.

RadZeit: Der Bezirk Mitte hat 329 000 Einwohner, dazu konzentrieren sich dort Behörden, die Bundesregierung und der Berliner Senat. Gibt es da nicht tausende von unlösbaren Verkehrsproblemen?

Finkelstein: Der Bezirk ist groß, keine Frage, aber Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut. Wir haben deshalb eine Liste mit Problemen aufgestellt, die wir gerne lösen würden und pirschen uns nun langsam an deren Umsetzung an. Ich denke, wir werden einfach an unseren Aufgaben wachsen – vielleicht ja auch in der Mitgliederzahl. Neue Menschen, die sich engagieren wollen, sind bei unseren Treffen jedenfalls immer sehr willkommen!

RadZeit: Welche Probleme behindern den Radverkehr in Mitte am stärksten?

Finkelstein: Die beiden typischen deutschen

Aspekte: Autos und schlechtes Wetter! Der Autoverkehr steht eben derzeit noch im Mittelpunkt der Verkehrsplanung. Das mussten wir jetzt wieder bei der Umstrukturierung der Invalidenstraße bemerken, die Fahrradwege statt Angebotsstreifen vorsieht und diese zudem auch noch ungünstig führt. Langfristig wollen wir uns also in den Köpfen der Planer einen festen Platz sichern, so dass Radfahrer und ihre Bedürfnisse als Verkehrsteilnehmer überhaupt wahrgenommen werden. An die Verbesserung des Wetters haben wir uns noch nicht getraut, wohl aber an die Forderung nach einer Verlagerung des Radverkehrs auf die Straßen mit neuen Radstreifen, da diese im Winter zumindest gestreut werden.

RadZeit: Hat Verkehrspolitik auf bezirklicher Ebene überhaupt Sinn?

Finkelstein: Unbedingt! Schließlich werden hier die meisten im Alltag relevanten Entscheidungen getroffen, zum Beispiel in Bezug auf den Bau von Radstreifen oder Abstellanlagen. Deshalb haben wir auch schon Kontakt

zur BVV hergestellt, sprechen mit den politischen Parteien und wollen eine Radtour für Mitarbeiter des Bezirksamtes anbieten.

RadZeit: Sie sind Sprecherin der Stadtteilgruppe Mitte. Bleibt für die anderen Mitglieder überhaupt noch etwas zu tun?

Finkelstein: Natürlich, irgendwer muss doch auch umsetzen, was ich sage! Im Ernst gesprochen: Wir haben derzeit 14 Menschen, die in unserer Gruppe mitarbeiten und hätten gerne noch mehr Aktive. Ich sehe meine Rolle eher als Koordinatorin. Das heißt, ich informiere, wer gerade was macht und suche Leute, die Spaß daran haben, in ihrem Rad-Umfeld etwas zu verbessern. Und das muss nicht immer ein neuer Abstellplatz sein, vielleicht ist es auch ein Auftritt auf einem Straßenfest, die Gründung einer Migrantinnen- oder Jugendgruppe zur Öffnung unserer aktiven Arbeit oder die Ausrichtung eines Pimp-my-bike Workshops, wo man sein Rad aufmotzen kann. Wer immer Ideen hat, wie wir Radfahren attraktiver, sicherer und schöner gestalten können, ist in unserer Gruppe herzlich willkommen!

STEGLITZ
FahrradHOF

VSP, Mitglied im Verbund selbstverwalteter Fahrradbetriebe e.V.

aktiv Radfahren 4/2008

Testsieger Trekkingräder,
Testurteil: Überragend!
Fazit: "Das Simplon SCAN ist nicht nur optisch top, auch die inneren Qualitäten überzeugen."

Auf über 300 qm: Räder von Stevens, Riese und Müller, Fahrradmanufaktur, Simphon, Steppenwolf, Brompton



SIMPHON

Feuerbachstraße 26, 12163 Berlin-Steglitz
Fon 793 58 32, Mo – Fr 10 – 20, Sa 10 – 18
www.fahrradhofsteglitz.de

U Walter-Schreiber-Platz
S Schöneberg, Str.
Feuerbachstr.
U Schloßstr.

Rohloff Nabenschaltungen
riesen + müller **Premiumhändler**
chariot Stützpunkthändler

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

RadZeit im Abo!

Fahrrad.Frank

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

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



☎ **285 99 750** Öffnungszeiten (Sommer):
 ☎ **285 99 751** Mo-Fr 10-20⁰⁰
 📧 **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
 Phone/Fax (030) 31 80 60-10/-20
 E-Mail: faltrad-direktor@web.de
 www.faltrad-direktor.de

Ulis Fahrradladen
 seit 1983

Alltagsräder · Ersatzteile · Service
 Spezialist für Oldtimerräder
**Ersatzteilcenter
 für Brooks Ledersättel**

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

Krakau ist mit Air Berlin wieder günstig erreichbar!
 Nutzen Sie diese Gelegenheit und buchen Sie unser Rad- oder Wanderpaket!

Dunajec Radweg ♦ Tatra -Tokaj ♦ Ostgalizien ♦ Sudeten und mehr,

5-12 tägige Touren, individuell oder geführt.
 Preise ab € 290!

Details siehe: **www.cycling.pl**
 Katalog kostenlos auf Anfrage.

BIRD SERVICE, Kraków, Polen: 19 Jahre Erfahrung.
 Tel +48 604 446233 Fax +48 12 2921153 e-mail: bird@bird.pl





Der neue ADFC Buch- und Infoladen. Foto: Michaela Müller

In neuem Glanz

Der Buch- und Infoladen des ADFC Berlin startet mit seinen Mitarbeiterinnen in die neue Saison. Wie immer gibt es eine umfassende Beratung rund um das Fahrrad. Reiseführer, Radtourenkarten aus der Region, Europa und anderswo sind vorrätig oder können innerhalb von 48 Stunden bestellt werden. Das Sortiment des Fahrradzubehörs wurde erweitert. Und vor allem: Der Laden ist frisch renoviert. Seit Anfang März erstrahlt er in neuem Glanz. Schauen Sie vorbei! **ADFC Buch- und Infoladen**, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin. Tel. (030) 448 47 24, Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 12 – 20 Uhr, Samstag 10 – 16 Uhr

Deutschlands 4 800 fahrradfreundliche Unterkünfte

Radreisende haben an ihre Unterkünfte ganz besondere Ansprüche. Sie bleiben meist nur für eine Nacht und brauchen einen sicheren Unterstellplatz für ihr Rad. Hier hilft der ADFC mit seinem Verzeichnis fahrradfreundlicher Unterkünfte. Bett & Bike, das im März 2009 in neuer Auflage erschienen ist, listet rund 4 800 Hotels, Pensionen, Jugendherbergen und Campingplätze in ganz Deutschland auf. Das Bett & Bike-Zeichen dürfen nur vom ADFC geprüfte Betriebe führen. Das Verzeichnis gibt es beim ADFC Buch- und Infoladen sowie unter www.bettundbike.de.

Neues Radtourenportal des ADFC Berlin

Die geführten Radtouren des Berliner ADFC gibt es jetzt online auf einem neuen Portal. Unter www.radtourenprogramm.com können rund 600 Ein- und Mehrtagestouren bis März 2010 abgerufen werden. Das gedruckte Heft „Rad&Touren 2009“ bekommen Sie beim ADFC Berlin und bei den S-Bahn Kundenzentren.

BISS gegen den Ausbau der Stadtautobahn A100



„3,2 Kilometer Autobahn sollen für 440 Millionen Euro gebaut werden. Das wäre die teuerste Autobahnstrecke Europas“, sagt Birte Rodenberg, von der Bürgerinitiative Stadtring Süd Berlin (BISS). Die Initiative setzt sich gegen den Ausbau des Teilstücks der Stadtautobahn A100 vom Dreieck Berlin-Neukölln zum Treptower Park ein. Betroffen vom Ausbau wären der Rudolphkiez, Alt-Stralau und Alt-Treptow. Das Planfeststellungsverfahren beginnt am 9. März und endet am 9. April. Die Unterlagen liegen im Rathaus Neukölln und Treptow zur Einsicht aus. Bis zu sechs Wochen nach Beginn des Verfahrens können Bürger ihre Einwände vorbringen. Einwendungsberechtigt sind alle Berliner Bürger. Mehr Informationen unter www.stop-a100.de.



**Frühlingsrabatte
bei velophil.**

Mit velophil. in den Frühling starten!

**Aktionswoche vom
20. bis 25. April**

Sichern Sie sich in der Aktionswoche
10% Sonderrabatt auf alle Vorjahres-
modelle der Fahrradmarken VSF
Fahrradmanufaktur, Patria, Stevens,
riese und müller, etc.

**Starten Sie mit uns in den Fahrrad-
Frühling am Samstag, den 25. April,
von 10 – 16 Uhr bei Kaffee und
Kuchen.**

velophil.  Sonne in den Speichen

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

Berlin erfahren

Wer Berlin als fahrradfreundliche Stadt kennen lernen will, kann das im Rahmen der Neuberliner-Touren tun. Das Fahrrad ist in Berlin oft die bessere Alternative zum Auto. Radfahren macht außerdem Spaß, fördert die Gesundheit und ist ein Beitrag zur Reduzierung der Klimaerwärmung. Und natürlich gibt es in der Hauptstadt jede Menge zu entdecken. Die Touren werden von den Stadtteilgruppen des Berliner ADFC organisiert und finden am 25. April, 20. Juni und 22. August statt. Unterstützt werden die Touren von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz. Die Treffpunkte und weitere Informationen zu den Stadtteilgruppen können einem Flyer des ADFC Berlin entnommen oder unter www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen abgerufen werden.

Radfahren in der Spandauer Altstadt erlaubt

Das Radfahren in der Spandauer Altstadt ist am Sonntag und außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten wieder möglich: Von 22 Uhr bis 8 Uhr darf mit dem Rad durch die Fußgängerzone gefahren werden. Besonders Kinder, die die Fußgängerzone als Schulweg nutzen können, profitieren von der Lockerung des Radfahrverbotes. Sie können nun in dem verkehrsberuhigten Bereich fahren. Der Antrag ging auf eine Initiative der CDU-Fraktion der Spandauer Bezirksverordnetenversammlung zurück. Auch die SPD-Fraktion hatte schon Anträge gestellt, das Radfahrverbot in der Altstadt zu lockern. Angelegt wurde der Antrag durch die neugegründete ADFC-Stadtteilgruppe Spandau.

Altmühltal-Radweg feiert 30. Geburtstag

Für Radtouristen ist er ein Klassiker: der Altmühltal-Radweg. Er ist rund 170 Kilometer lang und führt von Gunzenhausen bis Kelheim durch den Naturpark des Altmühltals. In diesem Jahr feiert er einen runden Geburtstag. Er wird 30 Jahre alt. Natour, ein Veranstalter im Altmühltal bietet verschiedene Touren von fünf bis acht Tage an. www.natour.de.



Die Rennradgruppe unterwegs.

Foto: Manuela Mühlhausen

Rennradgruppe sucht Zuwachs

Wer gern schneller unterwegs sein mag, ist bei der Berliner Rennradgruppe richtig. Einen Dresscode gibt es nicht, auch Mountainbikes sind willkommen, doch im Vordergrund steht das sportliche Fahren in Berlin und Brandenburg. Abgeradelt werden bei einer Tour schon mal 100 Kilometer und mehr – neue Mitfahrer sind willkommen. Wer sich über Single-Speed-Fahren oder eine optimale Trainingsvorbereitung austauschen will, ist hier ebenfalls richtig: www.rennradgruppe.de.



Foto: Husky

Neuer Outdoor-Laden im Graefe-Kiez

In Berlin gibt es einen neuen Outdoor-Spezialisten. Für unterwegs bietet die Marke „Husky“ Rucksäcke, Zelte und Schlafsäcke. Aber auch Mode für den Outdoor-Alltag in der Stadt findet sich dort. ADFC-Mitglieder erhalten bei der Vorlage ihres Mitgliedsausweises zehn Prozent Rabatt. Der Husky-Laden liegt im Graefe-Kiez in der Urbanstr. 131, 10967 Berlin. www.husky-berlin.de.

Wer versichert Fahrräder? „Rund um die Uhr“

Im Rahmen einer Hausratversicherung bieten wir folgenden Versicherungsschutz für Fahrräder an:

Versichert ist der gesamte Hausrat inkl. Fahrrad zum Neuwert. Die Höhe der Fahrradversicherung bemisst sich prozentual zum Gesamtwert des Hausrats. Die Gesamtsumme wird einmal jährlich an die Inflationsrate angepasst.

Der Versicherungsumfang:

Das Fahrrad ist europaweit versichert gegen:

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

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

Ein Preisbeispiel:

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

Keine Selbstbeteiligung!

Versicherbarer Radwert: maximal fünf Prozent der jeweils versicherten Hausratsumme.

Individuelle Beratung und Berechnung eines persönlichen Angebotes bei Anruf!

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

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

* Beiträge inklusive Steuern und Gebühren, Stand 01/2007



die
zwei

Versicherungen &
Vermögensberatung
B. Schulz & B. Hanisch GbR

e-mail: diezwei-versicherungen@t-online.de

Telefon: 030/362 84 364 Fax: 030/362 84 366

Flankenschanze 1, 13585 Berlin-Spandau

Ein Fluss aus tausend Seen

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

Oberhavel, Oder-Havel, Havelzander. Was noch? Hm. Gegen dieses Halbwissen hilft nur Hinfahren. Also haben wir den Radreiseführer zum Havel-Radweg in die Lenkertasche gesteckt und den Zug nach Waren/Müritz bestiegen, um der Havel auf den Grund zu gehen. Bereits die Lage ihrer Quelle in Mecklenburg macht sie besonders: Welcher andere Fluss in Norddeutschland fließt schon von Nord nach Süd?

In Waren zu starten, bedeutet: Erst das Vergnügen, dann die Arbeit. Denn hier beginnt der Müritz-Nationalpark, in dem die Fischadler inzwischen zahlreich brüten. „Für mehr ist kaum noch Platz“, sagt ein Ranger im Nationalparkamt. 17 Fisch- und 13 Seeadler-Brutpaare seien es, berichtet der weißbärtige Wildhüter. Auf dem Monitor hinter ihm räkeln sich eine Adlermutter und drei satte Junge im Horst auf einem Hochspannungsmast. Das Bild wird von einer Kamera live übertragen. Fünf Radelminuten sind es auf einer alten Allee bis zum Originalschauplatz. Von unten sind zwar die Jungen nicht zu sehen – dafür aber Vater Adler, der hinter der Kamera sitzt und deshalb nicht im Bild war.

So kommen wir zum Wesentlichen: zur Havel. Reizend schlängelt sich die Landstraße zwischen Feldern mit Mohn- und Kornblumen entlang. Rechts zweigt ein Sandweg ab, wir



Der Havel-Radweg.

rollen in den Wald, vor uns ein See. Der Mühlensee. Auf einem toten Baum am Ufer sitzt der Vogel des Jahres 2009: ein Eisvogel, leuchtend orange und türkis. Eine Rarität, die nicht gestört werden will.

Nur 39 Meter Gefälle auf 340 Flusskilometern

Vor Jahrhunderten haben die Leute am Mühlensee einen Damm für die Mühle angelegt. Aber der Damm ist nicht ganz dicht. Auf seiner anderen Seite drückt das Wasser wieder



Havelberg, die letzte Stadt vor der Havelmündung.



An der Müritz.



Pause im Havelhafen.

hervor und glitzert silbern im Gras. Seit 2007 ist dieser verschwiegene Fleck mit einem Obelisk als Quelle der Havel markiert. Eine Infotafel zählt die Fakten auf: 39 Meter Gefälle auf 340 Flusskilometern. Also elf Zentimeter bergab pro Kilometer. Hier beginnt unsere eigentliche Reise, die schon so schön angefangen hat. Auf einsamen Alleen fahren wir durch den Wechsel aus Wäldern, Feldern, Wiesen, Seen und Sümpfen. Das einstige Jagdgebiet der DDR-Oberen ist nach der Wende so schnell unter Schutz gestellt worden, dass die Baulöwen keine Chance hatten. Vor einem Waldrand stolzieren vier Kraniche. Am Abend kreuzen sich auf einer Wiese die Wege von Fuchs und Hase; die beiden beachten sich nicht.

Gute Fahrt auf dem Radweg Berlin-Kopenhagen

Am nächsten Morgen geht es durch die Hügel der Endmoränen auf teils sandigen Wegen nach Wesenberg. Weit reicht der Blick vom Burgturm übers Städtchen und die Seen ringsum, die wie Perlen aufs Havelband gefädelt sind. Nach weiteren sieben Seen sind wir in Brandenburg – Landkreis Oberhavel – und

nach zwei weiteren erreichen wir Fürstenberg. Das sitzt auf einer Havelinsel und wird von einer Bundesstraße geplagt. Doch wir sind den Lärm schnell wieder los und rollen auf einer Radelbahn vom Feinsten weiter. Sie gehört zum Radweg Berlin-Kopenhagen, aber noch ist die Heimat zwei Radeltage entfernt. In Himmelpfort ranken Efeu und Rosen an der backsteinernen Klosterruine. Dahinter duftende Linden. Ein See sowieso. An der Dorfstraße dürfen wir im Klosterkräutergarten an Blättchen reiben und schnuppen. Geduldig erklärt uns die Gärtnerin, was sich für den Balkon eignet und was man vor dem Kochen trocknen sollte. Berühmt ist Himmelpfort auch für sein Weihnachtspostamt. Wer einen Brief „An den Weihnachtsmann“ adressiert, bekommt von den engagierten Helfern aus Himmelpfort eine Antwort. Mehr als eine Viertelmillion Briefe waren es im vergangenen Jahr. Jetzt streicht ein warmer Wind durchs verwaiste Weihnachtsmannbüro.

Nach langer Fahrt durch Wald erreichen wir die Mildenerberger Teichlandschaft, die 100 Jahre Tonabbau hinterlassen haben. Hinter Zehdenick führt der Radweg unter Kasta-

weiter auf Seite 34 ...

... Fortsetzung von Seite 33

nien am Vosskanal entlang, der als Expressverbindung für die Schifffahrt parallel zur Havel gegraben wurde. Hausboote tuckern zu unserer Linken. Durch die Wiesen rechts von uns windet sich die Original-Havel, die hier nur von Schwänen befahren wird. Eine Fähre im Badenwanneformat bringt uns über den Oder-Havel-Kanal. Auf dem fahren polnische Kohleschiffe zu den Berliner Kraftwerken. Der Speckgürtel brummt, aber wir kommen stressfrei bis nach Birkenwerder, wo die Havel eher ein Kanal als ein Fluss ist und die S-Bahn uns nach Hause bringen soll. Auf dieses lange Radelwochenende muss und wird ein zweites folgen. Denn in Berlin mündet die Havel in die Spree – und nimmt sie mit zur Elbe. Dorthin folgen wir ihr beim nächsten Mal.

Entlang der Havel an zwei Wochenenden

Als es soweit ist, sind wir gespannt, ob der zweite Teil mit dem Auftakt mithalten kann. Spandau ist der passende Startpunkt, denn hier hat die Havel die Hälfte ihres Weges hinter sich, und hier schluckt sie die Spree. Die von Industrie umrahmte Mündung ist kein Ort zum Verweilen, aber die hübsche Altstadt befindet sich gleich nebenan. Und bald steht die schönste Zwangspause der Tour an: die halbe Stunde mit der BVG-Fähre über den Wannensee, der ja auch nur eine Havelbucht ist. Über Potsdam haben andere genug geschwärmt. Die Komposition aus Schlössern, Parks und Wasser ist wohl einmalig. Dass weder den kö-



Klosterruine von Himmelfort.

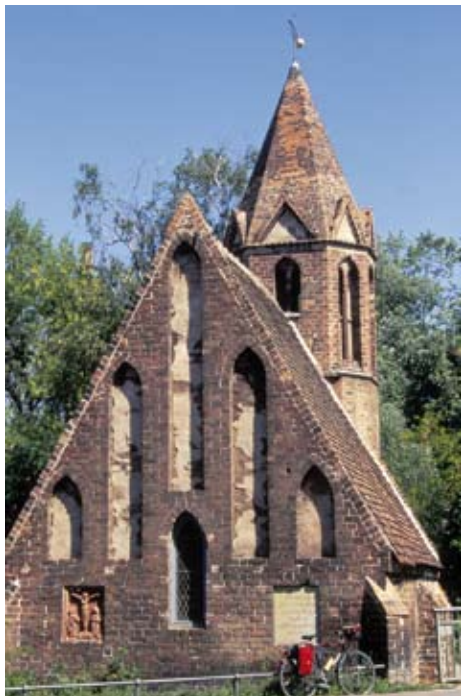
niglich-preußischen noch den nachwendischen Verkehrsplanern der Fahrradverkehr besonders am Herzen lag – nun ja. Potsdam ist einfach zu schön zum Meckern.

„Calais 1 600 Kilometer“, teilt ein R1-Fahrradwegweiser am Templiner See mit. Interessant, aber nicht für uns. Wir steuern zunächst Werder an. Ein hübsches Ensemble auf einer Havelinsel, das sich als Einstimmung aufs Westhavelland eignet. Ab hier wird die Gegend völlig platt. Der Höhenunterschied bis zur Mündung – zwei Radeltage von hier – beträgt etwa zehn Meter, was ein Gefälle von 0,0008 Prozent ergibt. Auch deshalb ist die Gegend im Frühjahr ein einziger nasser Schwamm. Gräben und Schöpfwerke halten die Äcker trocken. Wobei die Behörden das Wasser zuletzt etwas höher stehen ließen – zum Verdross der Bauern und zur Freude von Reiher, Wildgänsen und Kranichen. Vom Radweg aus ist oft kaum zu erkennen, wo genau das schilfbestandene Festland in die Havel übergeht.

i Literatur

Bikeline Havel-Radweg, 1:75 000,
120 Seiten, spiralgebunden,
Verlag Esterbauer, 11,90 Euro.
ADFC Regional- und Radkarten.
Potsdam, Havelland, 1:75 000,
Bielefelder Verlagsanstalt, 6,80 Euro.

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



Ein Halt zwischendurch ...

Plötzlich endet unser Premium-Radweg, auf dem wir seit mehr als einer Stunde dahingegschnurrt sind. Links zweigt eine Schotterpiste ab, geradeaus führt ein Pfad über den Deich, rechts ist Wasser. Wir fragen einen Spaziergänger nach dem Weg. Ja, sagt er, es sei ein Elend: Die Gemeinde Gollwitz habe unbedingt den Havel-Radweg ins Dorf holen wollen, obwohl es nicht einmal einen Gasthof gebe und überhaupt keine Chance, an reisenden Radlern zu verdienen. Jedenfalls sei so lange gestritten worden, bis die Planer und das Fördergeld über alle Berge waren. Nun klaffe hier die Lücke. Entschuldigung, sagt der Mann, er habe das mal loswerden müssen. Und: Der Weg geradeaus sei noch der beste.

Landstraßen – mit wenig Verkehr

Gut ist er trotzdem nicht, merken wir, als wir Richtung Brandenburg rumpeln. Die Stadt gilt mit mehr als 1 000 Jahren als die älteste

des Bundeslandes. Auch sie liegt auf einer Havelinsel. Dicke Kirchen erzählen von langer Geschichte. Weiter westlich macht sich die Havel richtig breit und bildet große Seen. In denen kann gebadet werden, bevor es mit weitem Blick auf dem leicht erhöhten Radweg am Ufer weitergeht. Der Stadtteil Kirchmöser ist vor allem für Freunde von Eisenbahn und Industriearchitektur ein Highlight. Danach geht's wieder ins Grüne. Durchs dünn besiedelte Westhavelland rollen wir nach Sachsen-Anhalt. Die Landesgrenze ist daran erkennbar, dass der Radweg endet. Während Brandenburg den Radlern besten Asphalt serviert, müssen in Sachsen-Anhalt ein paar vollmundige Info tafeln und Radroutenschilder entlang der Landstraßen reichen. Zum Glück herrscht zwischen den Straßendörfern kaum Verkehr; bis auf ein paar Hofhunde hält die ganze Gegend Siesta. So kommen wir unbehelligt nach Havelberg, der letzten Stadt vor dem Ziel. Hier steht der Dom auf einer Anhöhe überm Fluss. Drinnen gibt es uralte Mauern und Gewölbe sowie am Eingang fair Gehandeltes. Und wenn man Glück hat wie wir, übt gerade der Organist.

Für die letzten Kilometer macht sich die Landschaft noch mal richtig schön. Auf lang gezogenen Inseln, die gerade breit genug für einen Deich mit Radweg und ein paar Viehweiden sind, rollen wir zwischen Havel und Elbe entlang. Fast 20 Kilometer fließen beide parallel, bis schließlich die Havel spitzwinklig in die Elbe taucht. Auf Sandbänken stehen Gänse und Reiher, die Landschaft ist unberührt und weit. Ein schönes Ende für einen Fluss.



... lohnt sich oft.



Es ist wirklich wahr

VON ULI HANNEMANN

Heute möchte ich ein schreckliches Geheimnis lüften, von dessen Existenz wir alle längst geahnt haben, auch wenn die Vernunft es uns stets für Einbildung halten ließ. Doch kann ein Hirnspinster, das jeden Radfahrer der Welt befällt, überhaupt noch eines sein? So etwas klingt eher nach epidemischer Paranoia, und die gibt es nicht. Alles deutet also darauf hin, dass es sich um nichts als die nackte Wahrheit handelt: Jeder Fahrradfahrer hat immer und überall Gegenwind.

Denn wer von uns kennt das nicht? Man steigt vor der Haustür bei kompletter Windstille frohgemut aufs Rad, strampelt los und bereits nach wenigen Metern pfeift einem ein Orkan von gefühlter Windstärke Dreizehn entgegen. Äste fliegen einem ins Gesicht, Pappschilder, kleine Hunde, Zeitungen, ja selbst ganze Zeitungskioske, sofern sie nicht befestigt

sind wie die Hütte der Drei Kleinen Schweinchen. Wir schalten fluchend in den kleinsten Gang und kommen dennoch keinen Zentimeter voran, eher noch scheint uns der Sturm rückwärts zu blasen. Groß ist nun die Versuchung, einfach abzusteigen, um den Fluch zu lösen, denn zu Fuß gäbe es keine Probleme: Sofort würde sich der Sturm legen und wir friedlich unseren Drahtesel durch die Flaute schieben.

Wie oft habe ich vergeblich versucht, dem Schicksal ein Schnippchen zu schlagen. Manchmal tat ich so, als hätte ich aufgegeben und würde das Rad die ganze Strecke schieben. Ich blickte wie müßig nach links und nach rechts, pfiff ein Liedlein und sprang dann unversehens in den Sattel. Keine Chance, denn sofort hub ein Gegenwind an, gegen den ein Tornado wirkt wie der Furz eines altersschwachen Meeresschweinchens.

Ein anderes Mal riss ich mitten in der Fahrt mit Hilfe einer Vollbremsung das Rad um 180 Grad herum und raste sofort in die Richtung, aus der ich soeben gekommen war. Doch ach, was heißt schon „raste“, denn sofort drehte auch der Wind und kam erneut frontal von vorne. Gegen unser Schicksal gibt es nun mal kein Entkommen.



Bei so einer Strafe biblischen Ausmaßes nimmt es kaum Wunder, dass man auch bei der Ursachenforschung bis in die Schöpfungsgeschichte zurückgehen muss. Und zwar die ursprüngliche Version für Radfahrer – nur wenige wissen nämlich, dass das Alte Testament, so wie es uns heute überliefert ist, erst nachträglich auf Fußgängerbedingungen umgeschrieben wurde.

Der erste Mensch hieß dementsprechend nicht Adam sondern Lance, und zur Gesellschaft gab ihm Gott keine Frau sondern ein Rennrad. Mit dem schoss er den ganzen Tag durchs Paradies, vom Baum der Erkenntnis über die Alpe d'Huez bis zu den Pyrenäen und zurück. Doch egal ob Berg- oder Flachetappe, hin oder retour, es ging immer bergab und stets hatte er Rückenwind, allenfalls war es mal windstill, wenn es ihm gefiel, sich ein wenig zu trimmen und Gott der Herr sah es mit Wohlgefallen.

Er machte Lance alle Tiere des Waldes, alle Früchte der Wiese und alle Rennställe des Landes untertan. Sämtliche Dopingmittel, die Stall Paradies-Nesquik-Telekom zu bieten hatte, durfte unser Lance nach Herzenslust kosten, spritzen und verspeisen. Nur von einem Baum, so schärfte ihm der Herr ein, dürfe er auf kei-

nen Fall dopen, das war der Baum des EPO, denn wessen Blut einmal dieses Zaubermittel aufgefrischt hätte, der wäre für immer davon besessen wie vom Teufel leibhaftig.

„Ja, ja“, dachte sich der faule Lance, „du mich auch!“ Nach außen hin versprach er seinem Schöpfer alles und trachtete doch tief in seinem Inneren längst danach, vom EPO mal zu kosten. Wie süß das gewiss schmeckte, und wie befreiend es sich anfühlen würde. So strich er lauernd um den Baum herum und wählte den Herrn in der Zwischenzeit schlafend.

Im Geist, zwischen all den großen roten EPO-Beuteln, hing aber eine Schlange vom Fernsehen. Die Schlange lockte: „Komm, Lance, hau rein, der Herr pennt und ist sowieso völlig senil. Welchen Grund sollte es geben, nur von diesem einen Baum nicht zu versuchen? Du wirst sehen: danach bekommst du weitaus bessere Fernsehverträge!“

Gesagt, getan. Lance griff zu, nahm das EPO und fühlte sich gleich viel besser. Doch sofort kam die Stimme des Herrn: „Lance, wo bist du?“

Und Lance erkannte auf einmal, dass er gedopt war, und versteckte sich mit seinem Rennrad hinter einem Busch. Doch der Herr fand ihn trotzdem. „Lance, hast du etwa von dem verbotenen Baum gekostet?“

Lance zitterte: „Ja, Herr – aber nur ein ganz kleines bisschen!“

Daraufhin donnerte der Schöpfer aller Dinge: „Warum tust du, was ich dir verboten habe?“

„Die Schlange hat es mir geraten“, petzte Lance und ritt damit auch noch die Schlange vom Fernsehen mit hinein.

„Hiermit verstoße ich dich aus meinem Rennstall Paradiesundsowweiter“, verkündete der Herr, „des Weiteren sollst du von Stund an stets Gegenwind haben und so im Schweiß deines Angesichts Rad fahren, du und alle nachfolgenden Generationen bis hin ins letzte Glied – Amenaleikum!“ Danach wandte er sich an die Schlange: „Und auch du, Schlange vom Fernsehen, sollst fürderhin verflucht sein für alle Zeiten. In einem lächerlich kurzen Mini-rock wirst du durchs Rampenlicht kriechen und Sushi fressen, bis zum jüngsten Tag.“

So geschah es, und deswegen haben wir heute beim Fahrradfahren immer Gegenwind. Die Schlange hat es etwas besser getroffen – die fährt meist U-Bahn oder Taxi.



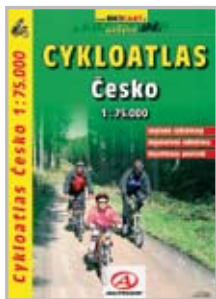
Binnen un Buten

Zwei „Binnen-Touren“ und zahlreiche „Buten-Touren“ zwischen Hitzacker, Schneverdingen, Glückstadt und Ratzeburg sind in diesem Radatlas zu über tausend Radkilometern vereint. Die Touren durch die Stadt sind in einem detaillierten Maßstab (1:20 000) dargestellt; die Umgebungstouren mit einem Maßstab von 1:75 000. Wie fast immer bei Esterbauer finden sich Wegbeschreibungen, Ausflugsziele, ein Unterkunftsverzeichnis und aussagekräftige Karten. Na, denn man tau!

Bikeline: Radatlas Rund um Hamburg, 200 Seiten, spiralgebunden, 1:20 000 und 1:75 000, Esterbauer Verlag, 12,90 Euro.

Radatlas Tschechien

Der „Cykloatlas Česko“ beinhaltet die gesamte Tschechische Republik im Maßstab 1:75 000. Dass der Radatlas von einem tschechischen Verlag herausgegeben wurde, ist auch für den sprachunkundigen Nutzer nicht von Nachteil: Die Kartenlegende ist in neun Sprachen übersetzt, der Registerteil mit einer deutlichen Grafik erläutert. Und ansonsten besteht der Atlas eben aus Karten. Diese weisen alle Eigenschaften auf, die eine gute Radkarte ausmachen: Radwege sind mit ihrer Beschilderung – in Tschechien ein nummeriertes Wegenetz – und einer Oberflächenklassifizierung



eingezeichnet. Es wird unterschieden in Radroute und Mountainbikeroute. Die Kilometrierung der Wege erleichtert die Planung, ebenso die Höhenlinien, die mit einer Äquidistanz von 20 Metern sehr genau das Terrain beschreiben. Einziger Nachteil mag das große Format sein – das gesamte Buch möchte niemand mit auf die Radreise nehmen. Es lohnt sich aber sicher für alle, die öfter in Tschechien unterwegs sind.

Cykloatlas Česko: 1:75 000, 328 Seiten, spiralgebunden, Shocart, 29,80 Euro.

Eine italienische Erfolgsgeschichte

Zu Beginn des letzten Jahrhunderts konnten Radrennfahrer nur schalten, indem sie ihr Hinterrad umdrehen – das bescherte ihnen immerhin zwei verschiedene Übersetzungen. Eine zeit- und nervenraubende Angelegenheit, wie Tullio Campagnolo bei einem Radrennen im Jahre 1927 wieder einmal feststellen musste. Er suchte nach Lösungen und Verbesserungen, erfand den Schnellspanner und die erste Gestänge-Kettenschaltung. Campagnolo gab seine Karriere als Rennfahrer auf und gründete einen Ein-Mann-Betrieb in Vicenza. Heute ist Campagnolo immer noch in Vicenza zu Hause, mittlerweile aber mit fast 700 Angestellten. Neben Shimano und Sram ist er einer der großen Hersteller von Fahrradkomponenten. Diese Erfolgsgeschichte wird in dem neu erschienen Bildband dokumentiert und dürfte für Technik- und Radsportfans ein wahrer Leckerbissen sein!



Paolo Facchinetti / Guido P. Rubino: Campagnolo. Ein Unternehmen schreibt Fahrradgeschichte, 160 Seiten, 114 farbige und 95 S/W-Abbildungen, Delius Klasing, 34,90 Euro.

Schick und praktisch



Bisher haben uns vor allem die Fahrradschlösser der Firma ABUS überzeugt. Jetzt haben sie Fahrradtaschen auf den Markt gebracht. Ihr Design ist erfrischend anders: Das freundliche Blumenmuster auf weißem Grund wird alle Radfahrerinnen erfreuen, denen Radtaschen sonst zu funktional aussehen. Die Aufhängung für den Gepäckträger lässt sich hinter einer Klappe mit Reißverschluss verstecken und so wird die Tasche zur „normalen“ schicken Umhängetasche. Für die große Reise sind sie nicht gedacht, für den kleinen Ausflug und vor allem für den Alltagsgebrauch in der Stadt sind die Taschen eine wirkliche Alternative. Passend zur Gepäckträgertasche gibt es auch eine Lenkertasche mit separater Kartenhalterung und einem cleveren Fach mit Sichtfenster für GPS, Mobiltelefon oder iPod.

Seitentasche: Volumen 12 Liter, extra Reißverschlussfach, wasserabweisend, mit Regenüberzug, Klickfix-Halterung und Reflektorstreifen, 44,95 Euro.

Lenkertasche: Volumen 5,5 Liter, wasserabweisend, mit Regenüberzug, Klickfix-Lenkeradapter, Kartentasche und Reflektorstreifen, 64,95 Euro.

Adelssitz, Kinderheim und Tempel für den Weltfrieden

Die Burgen, Schlösser und Herrenhäuser Brandenburgs, die in diesem schön gemachten Nachschlagewerk vorgestellt werden, zeugen von einer wechselvollen Geschichte. Nach Landkreisen geordnet, werden die Bauwerke einzeln vorgestellt und ihre Geschichte stich-



ADFC-Buch- und Infoladen

Angebot

- die Produkte auf den Seiten 38 bis 39
- 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

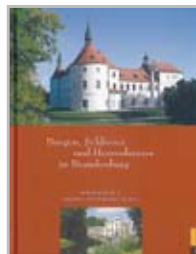
Öffnungszeiten

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

Verkehrsverbindung

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

wortartig nachgezeichnet. Vom klassischen Landsitz des städtischen Adels wechselten viele Häuser schon bald in bürgerlichen Besitz. Gebäude, die die Kriege überstanden haben, wurden nach der Enteignung meist für kommunale Zwecke genutzt: als Schulen oder Kinder- und Ferienheime. Nach der Wende begann wieder eine neue Zeit für die kleinen Schlösser. Viele sind wieder in Privatbesitz und nun meist Hotels, Restaurants, Museen oder eben auch ein Tempel für den Weltfrieden. Hier gibt es viel zu entdecken.



Freundeskreis Schlösser und Gärten der Mark in der Deutschen Gesellschaft e. V. (Hg.): Burgen, Schlösser und Herrenhäuser in Brandenburg. Entdeckungsreisen zu bekannten und unbekannten Objekten, L&H Verlag, 24,80 Euro.

ADFC-Geschäftsstelle

Fahrrad-Reparaturkurse

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

Basiskurse

mit Gerald Strahl

Dienstag, 31. März 2009, 18 bis 21 Uhr

Dienstag, 28. April 2009, 18 bis 21 Uhr

Dienstag, 26. Mai 2009, 18 bis 21 Uhr

Fortgeschrittenenkurse

mit Gerald Strahl

Dienstag, 21. April 2009, 18 bis 21 Uhr

Dienstag, 12. Mai 2009, 18 bis 21 Uhr

Maximal 12 Teilnehmer

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

i ADFC-Geschäftsstelle,

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

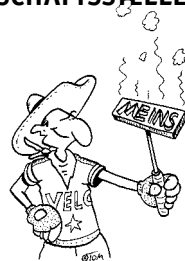
Anmeldung zu den Kursen und zur
Fahrrad-Codierung auch unter
buchladen@adfc-berlin.de

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.

Sprecher: Sven Lorenzen

Tel. (030) 312 95 37

www.adfc-berlin.de/city-west

Die Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg trifft sich am zweiten Dienstag im Monat um 19:30 Uhr. Den aktuellen Ort bitte im Internet nachlesen.

Sprecher: Johannes Hampel

Tel. (030) 411 85 70

www.adfc-berlin.de/friedrichshain-kreuzberg

Die Stadtteilgruppe Lichtenberg trifft sich am 23. April um 19:30 Uhr im Nachbarschaftstreff am Weißenseer Weg 5, 10367 Berlin.

Sprecherin: Anita Andres

Email: anita.andres@adfc-berlin.de

www.adfc-berlin.de/lichtenberg

Die Stadtteilgruppe Mitte trifft sich am zweiten Montag (im April der dritte!) im Monat um 19 Uhr im „Don Giovanni“, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin.

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.

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.

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.

Sprecherin: Johanna Ulbrich

Email: johanna.ulbrich@gmx.de

www.adfc-berlin.de/reinickendorf

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

Sprecher: Reimund Nadolski

Tel. (030) 304 00 00

www.adfc-berlin.de/spandau

Die Stadtteilgruppe Steglitz-Zehlendorf

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

Sprecherin: Annette Schlipphack

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.

Sprecher: Martin Senzel

Tel. (030) 745 23 85

www.adfc-berlin.de/tempelhof-schoeneberg

Die Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick

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

Sprecher: Jan Schaller

Tel. (0160) 807 00 55

www.adfc-berlin.de/treptow-koepenick

ADFC-Stammtisch:

Offen für alle, die sich nicht sofort einer Stadtteilgruppe anschließen möchten! Treffen immer am letzten Donnerstag des Monats ab 19 Uhr in der Gaststätte Walhalla, Krefelder Str. 6, 10555 Berlin-Moabit.

Kontakt: stammtisch@adfc-berlin.de

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

Die Neugründung der **Stadtteilgruppe Marzahn-Hellersdorf** wird am 31. März um 19 Uhr im Stadtteilzentrum Hellersdorf-Süd, Kummerow Ring 42, 12619 Berlin stattfinden.

Trek-Tandem T 100 zu verkaufen,
600 €, Neupreis 2 000 €.
Tel. (030) 391 86 51 (AB).

PLZ, Ort





Brigitte Bernard. Foto: Michaela Müller

Die Botschafterin

Brigitte Bernard stammt aus dem Loire-Tal. Ihre Heimat Frankreich hat sie in Berlin zum Beruf gemacht. Sie ist Inhaberin eines Reisebüros, das Rad- und Wanderreisen nach Frankreich anbietet. Meistens nicht pauschal, sondern individuell nach den Wünschen der Kunden. „Viele meiner Kunden haben keine Zeit, die Reise selbst zu organisieren“, sagt Bernard. Bei der Ausarbeitung der Touren ist ihre Muttersprache ein Vorteil und natürlich hat Bernard Informationen aus erster Hand.

Der Tourismus ist in Frankreich ein wichtiger Wirtschaftszweig. Der Radtourismus wird immer beliebter, auch unter den Franzosen. Für Bernard ist die Region Aquitanien ein Geheimtipp: Das Radroutennetz sei gut ausgebaut, die Beschilderung, für die die fünf Départements der Region zuständig sind, sei zuverlässig. Südfrankreich, das Loire-Tal, das Burgund und das Elsass zählen zu den beliebtesten Zielen der deutschen Radtouristen.

Das Verhältnis der Franzosen zum Fahrrad hat sich geändert, obwohl sie das Fahrrad selten im Alltag benutzen. „Die Franzosen fahren Fahrrad wie in Deutschland Golf gespielt wird. Am Sonntag werden die Fahrräder auf das Autodach gestellt, man fährt ins Grüne und dort Fahrrad. Aber nachdem immer mehr Radwandertouristen kommen, fragen sie sich bestimmt, was sie verpassen“, meint Bernard.

Reisebüro „Frankreich à la carte“

Yorckstr. 76, 10965 Berlin, Tel. (030) 788 985 12
www.frankreichalacarte.de

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 2/2009)

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 Anzeigenpreislise 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/2008)

REDAKTIONS- UND ANZEIGENSCHLUSS

RadZeit 3/09, RS: 20.4.2009/ET 15.5.2009
AS, DU: 5.5.2009



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Die folgenden Unternehmen und Personen fördern den ADFC:

Berlin

Fahrrad- und Zubehörhandel

Axels Fahrradladen

Ladustr. 29
14165 Berlin
Tel. (030) 847 23 813

Christoph Beck

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

bike-mailorder.de

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

Bike Markt

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

Clever ums Rad

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

Edelweiß Bikes

Wilhelmsruh
Edelweißstr. 5
13158 Berlin
Tel./Fax (030) 498 51 369

FahrradBox Berlin

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

Fahrradiso GbRmbH

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

fahrradkoppel

Hufelandstr. 7
10407 Berlin-Prenzlauer Berg
Tel. (030) 607 89 89

Fahrradladen Mehrlinghof

Gnellsenaustr. 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) 857 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

Helmuts Fahrrad Center

Großbeerenstr. 169-171

12277 Berlin-Mariendorf

Tel. (030) 741 92 41

Little John Bikes

Hauptstr. 163
10827 Berlin-Schöneberg
Tel. (030) 788 941 23

OSTRAD Fahrräder GmbH

Winsstr. 48
10405 Berlin-Prenzlauer Berg
Tel. (030) 443 413 93

Malpasso 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

www.radderstadt.de

Räderwerk

Einzelhandels GmbH
Körtestr. 14
10967 Berlin-Kreuzberg
Tel. (030) 691 85 90

RTS Rad-T-Haus Steglitz

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

Radwerkstatt

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

Ullis Fahrradladen

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

Velophil

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

Zentralrad GmbH

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

Ausrüster

Globetrotter

Ausrüstung GmbH

Schlossstr. 78-82
12165 Berlin
Tel. (030) 850 89 20

Fax (030) 851 11 69

Bagdealer GbR

Obernaustr. 62
10963 Berlin
Tel. (030) 235 50 083

Fax (030) 235 50 071

Rechtsanwälte und Steuerberater

RA Gaßner, Groth,

Siederer & Coll.

Straußauer Platz 34
10243 Berlin
Tel. (030) 726 10 26-0

www.ggscc.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

RAin Petra Hannemann

Hähnelerstr. 9
12159 Berlin
Tel. (030) 854 05 282

www.rechtsanwaeltin-hannemann.de

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 Karnetzi

Fouquestr. 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 Markschlager

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

c/o Kulturbrauerei
Knaackstr. 97
10435 Berlin

Tel. (030) 440 48 300
Fax (030) 440 57 961

Camping am

Oberuckersee

Krüpin&Volk GbR
Lindenallee 2
01791 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

Mürtitz Hotel GmbH

Am Seeblick 1

17192 Klink

Tel. (03991) 14 18 55

Fax (03991) 14 18 54

Naturparkverein

Fläming e.V.

Brenneriweg 45

14823 Raben

Tel. (033848) 60 004

Fax (033848) 60 360

www.radtour.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“

Yorkstr. 76

10965 Berlin

Tel. (030) 788 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. (030) 30 76-48

Fax (030) 30 76-49

DIE ZWEI – Versicherungen & Vermögensberatung

Flankenschanze 1
13585 Berlin-Spandau
Tel. (030) 362 84 364

Ärzte**Arztpraxis für Allgemeinmedizin**

Dr. 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 Allgemeinmedizin

Dr. med. Kloppe
Adele-Sandrock-Str. 3
12627 Berlin
Tel. (030) 991 79 11

Urologische Gemeinschaftspraxis

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

Praxis für Psychotherapie und Psychoanalyse

Dipl.-Psych. Wolfgang Lawatsch
Breisgauer Str. 21
14129 Berlin-Schlachtensee
Tel. (030) 886 29 360

Hautarztpraxis

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

Praxis für Innere Medizin

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

Dipl.-Psych. Ekkehard Weisheit

Psychologischer Psychotherapeut, Verhaltenstherapie
Stresemannstr. 21
10963 Berlin
Tel. (030) 627 27 414

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**GO!****General Express & City Logistics GmbH**

Wernerwerkdamm 16
13629 Berlin
Tel. (030) 850 085
Fax (030) 850 081 31

Verlage**Pietruska Verlag & Geodatenbanken GmbH**

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

Sonstige**Cambio**

Carsharing GmbH
Gneisenaust. 97
10961 Berlin
Tel. (030) 912 06 791
Fax: (030) 912 06 796
www.cambio-car.com

Felix Martin Knop

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

Velo:Konzept

Saade GmbH
Claudiusstr. 7
10557 Berlin
Tel. (030) 311 65 14-0
Fax (030) 311 65 14-69
www.velokonzept.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**Hotelgesellschaft mbH**

Am Markt 5
03130 Spremberg
Tel. (03563) 39 63-0
Fax (03563) 39 63-99

Hotel/Pension**Sperlingshof**

Sperlingshof 28
14624 Dallgow
Tel. (03322) 25 60
Fax (03322) 25 614

Havelberger Insel**Touristik GmbH & Co. KG**

Spülinse 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

Qualifizierungs- und Strukturförderungs GmbH

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

Die Radlerscheune

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

sleep and go Hotel

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

Sport- und Erholungspark**Strausberg**

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

Fahrradhandel**Colibri****Fahrradladen**

Gutenbergstraße 52
14467 Potsdam
Tel. (0331) 280 38 16
eldorado
Heinrichstr. 11
39124 Magdeburg
Tel. (0391) 244 54 6
Email: shop@eldorado-bike.de
www.eldorado-bike.de

OutBike Fahrradfachhandel

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

Roßlauer Radhaus

Porsestr. 36
06882 Roßlau
Tel./Fax (034901) 83 217
Email: rosslaueradhaus@t-online.de
www.rosslaueradhaus.de

Sweet Bike

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

Zweirad Schulz

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

Sonstige**Landplan GmbH**

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

Pedal Power Wien

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

teilAuto

Halle e. V.
Scharrenstr. 10
06124 Halle
Tel. (0345) 299 770
Email: 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

Werden Sie Fördermitglied

Ab 100 Euro pro Jahr können auch Sie die Arbeit des ADFC Berlin e.V. unterstützen und gleichzeitig für sich werben.

Info: ADFC Berlin e.V.

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

Ich will dann mal weg!

VON SILKE SEELHOFF

Liebes Tagebuch, in meinem Sporturlaub wollte ich dem Alltagsstress davonradeln. Doch dann kam alles anders.

Flughafen-Abflughalle: Der adrette junge Mann am Check-in-Schalter blickt auf meinen Koffer und meine vollgestopfte Radkiste: „Dass man zwei Gepäckstücke kostenfrei mitnehmen konnte, ist lange her. Fast jede Fluggesellschaft erhebt mittlerweile für das Mitführen eines Fahrrades eine extra Gebühr.“ Letztere ist saftig, denn es geht weit weg. Ich zahle. Der Zollbeamte ist freundlich. Ob ich bitte meine Kiste öffnen könne – reine Routine. Als ich das Klebeband vom Karton, das Styropor vom Carbonrahmen, das vierlagige Klopapier vom Lenker und meine zu Pufferzonen drapierte Unterwäsche entferne, denke ich an die vierstündige Einpackzeit. Mir wird übel. Dabei sitze ich noch gar nicht im Flugzeug. 12 Stunden später, Zielflughafen: Neben dem verlassenen Kofferband schaue ich aus dem Fenster. Ist das unser Flugzeug da unten? Aus der Luke kommt meine Radkiste geflogen und knallt drei Meter tiefer auf den Gepäckwagen. Vorsicht! Ich klopfe gegen die Scheibe. Ist das meine? Ach, nee, sieht nur ähnlich aus. Glück gehabt. Eine Stunde später sitze ich im Shuttlebus zum Hotel, ohne meine Radkiste. Sie wurde in einen falschen Flieger verfrachtet. Aber spätestens in ein paar Tagen sei sie da. Wie in ein paar Tagen?

Tag 1 bis Tag 4: Mein Leihfahrrad hat unge-



wohnte Maße. Bereits auf der ersten Trainingsfahrt kriege ich Blasen am Po und mein Knie fängt an wehzutun.

Tag 5: Völlig durchgeweicht trifft meine Radkiste ein. Mein Velo hat Dellen und eine lange Schmarre am Oberrohr. Ich erfahre, dass die Fluggesellschaft für solche Schäden bloß noch eine Pauschale zahlt. Für angeknackste Nerven gibt es noch nicht mal die.

Tag 7: Mein Knie schmerzt so sehr, dass sportliche Bewegung lediglich aquajoggend im Pool möglich ist. Ich hasse Aquajoggen! Wegen der entzündeten Blasen am Po esse ich am Büffet nur noch im Stehen.

Tag 13: Ein drahtiger älterer Herr kauft mir mein Rad ab. Die Form der Schmarre erinnere ihn an seine Narbe. „Schwerer Sturz 1953. Meine erste Alpe-d’Huez-Etappe.“

Abreise, Flughafen: Die Check-in-Frau versteht nicht, wieso ich eine Radkiste mit Utensilien ohne Rad befördere. Vielleicht liegt es an meinem Englisch, vielleicht hat die Lady auch einfach schlecht geschlafen. „Was wollen Sie mit einer Luftpumpe, wenn sie kein Rad haben?“ Sie hat ja Recht. Wer braucht schon Radurlaube? Und was ist eigentlich der Sinn des Lebens?

In den nächsten Ferien pilgere ich zu Fuß auf dem Jakobsweg.

Jetzt kostenlos abholen!

Rad&Touren RadZeit Spezial

2009
bis März 2010



ADFC Berlin e.V., Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20
Spezial: 1/2008: PPSZ, Nr. 1, 10/08: PPSZ, Nr. 1, 10/08: PPSZ, Nr. 1, 10/08: PPSZ, Nr. 1



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

In Kooperation mit



BAHN



S-Bahn Berlin

600 geführte
Radtouren von
März 2009
bis März 2010
auf 128 Seiten.



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

ADFC Berlin e.V.
Buch- und Infoladen

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte

Öffnungszeiten:

Mo - Fr 12.00 - 20.00 Uhr, Sa 10.00 - 16.00 Uhr

Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20

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

und überall in Berlin, zum
Beispiel in deinem Fahrradladen

sowie in allen S-Bahn-Kundenzentren:

Kundenzentrum Bhf. Alexanderplatz

Mo - Fr 6.30 - 21.00 Uhr, Sa - So 8.00 - 21.00 Uhr

Kundenzentrum Bhf. Friedrichstraße

Mo - Fr 6.00 - 22.00 Uhr, Sa - So 7.00 - 22.00 Uhr

Kundenzentrum Hauptbahnhof

Mo - Fr 6.00 - 22.00 Uhr, Sa - So 7.00 - 22.00 Uhr

Kundenzentrum Bhf. Lichtenberg

Mo - Fr 6.00 - 21.00 Uhr, Sa - So 8.00 - 17.00 Uhr

Kundenzentrum Bhf. Ostbahnhof

Mo - Fr 6.00 - 21.00 Uhr, Sa - So 7.00 - 21.00 Uhr

Kundenzentrum Potsdam Hauptbahnhof

Mo - Fr 6.00 - 20.30 Uhr, Sa - So 7.00 - 20.00 Uhr

Kundenzentrum Bhf. Spandau

Mo - Fr 6.00 - 21.00 Uhr, Sa - So 8.00 - 21.00 Uhr

Kundenzentrum Bhf. Zoologischer Garten

Mo - Fr 6.00 - 21.00 Uhr, Sa - So 7.00 - 21.00 Uhr

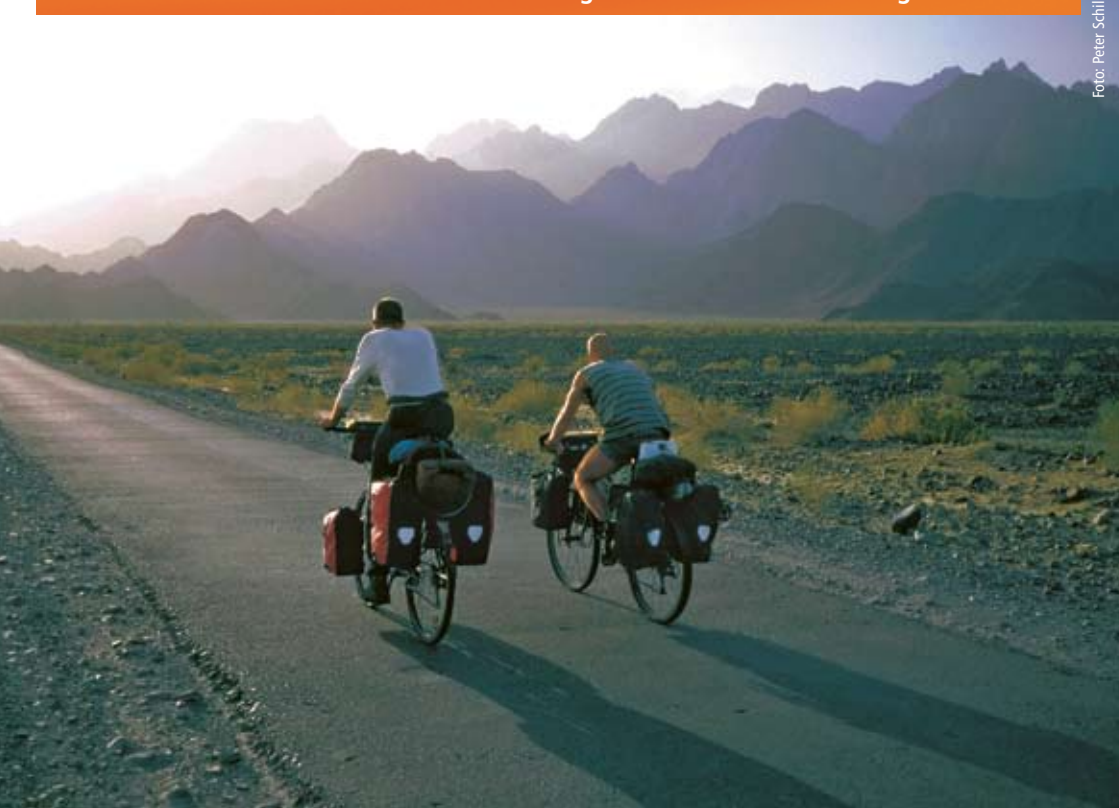


„So wird Ihr Urlaub zum bewegenden Abenteuer!“

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.

Foto: Peter Schilling MAM



25.000 Ausrüstungsideen für Outdoor und Reise auf 4.300 qm.

Träume leben.

Globetrotter.de
Ausrüstung

MEINE GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG 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