

RadZeit

5/2009



Sicher zur Schule

ADFC Herbst- Check

Sichtbar und sicher in der dunkleren Jahreszeit!

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads.

Wir reparieren Licht, Bremsen und Schaltung.

Fehlt etwas? Wir bauen es an!

Wir beraten Sie, wie Sie sich als Fahrradfahrer sichtbar machen und sicher durch den Verkehr kommen.

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

Informationen & Standorte unter adfc-berlin.de

8. - 10. Oktober
2009



Sicher durch Berlin

Foto: Igor Tarasov/Fotolia.com

VON DAVID GREVE

Die Zahlen sind ernüchternd: 2008 sind in Berlin 55 Menschen im Straßenverkehr gestorben, 1 828 wurden schwer, 15 950 leicht verletzt. Immerhin, die Zahl der Getöteten markiert einen historischen Tiefstand. Doch in der Summe stagniert die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten seit Jahren. Und das, obwohl im Jahr 2005 das Berliner Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin sicher mobil“ ins Leben gerufen wurde mit dem Ziel, bis 2010 die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten um 30 Prozent zu vermindern. Dieses Ziel ist nicht mehr zu erreichen, schlimmer noch, es ist kaum eine Trendwende abzusehen. Gerade einmal um ein Prozent ist die Zahl zurückgegangen – und diesem Prozent haftet noch der Makel des statistischen Zufalls an. Aber es gibt auch Erfolge zu vermelden: Die Zahl der getöteten und schwer verletzten Autofahrer geht deutlich zurück, wenn dies auch hauptsächlich auf die verbesserten Sicherheitstechnologien in Autos zurück zu führen ist. Steigend sind dagegen die Zahlen der verunglückten Fußgänger und Radfahrer, wenn auch im Vergleich zum

Autoverkehr von einem deutlich niedrigeren Ausgangswert. Ganz am Ende der Skala sind die motorisierten Zweiradfahrer zu finden. Obwohl ihr Anteil am Gesamtverkehr verschwindend gering ist, verunglücken und sterben von ihnen überproportional viele.

Müssen sich die Akteure von „Berlin sicher mobil“, allesamt Unterzeichner der Berliner Verkehrssicherheitscharta, zu denen der ADFC ebenso wie ADAC und VCD oder die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gehören, eingestehen, dass ihre Bemühungen umsonst sind?

Sicherlich nicht! Wäre die Tannenberg-Stiftung auf die Idee gekommen, in Fahrschulen für drogenfreies Fahren zu werben? Hätte sonst die Fuhrgewerbe-Innung ihre DVD „Achtung Toter Winkel“ produziert? Hätte die Verkehrslenkung Berlin eine Unfallkommission eingerichtet, um besonders unfallträchtige Kreuzungen umzubauen? Oder hätte der ADFC den Frühlings-Check durchgeführt, um Fahrräder verkehrssicher auszurüsten und die Radfahrer über die Verkehrsregeln aufzuklären? All das sind Bauwerke, die die Verkehrsteilnehmer hoffen lassen, in Zukunft unfallfrei und verletzungsfrei durch den Berliner Verkehr zu kommen.

Seite Drei

3 Sicher durch Berlin

Leserbriefe

6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

Titel

Sicherheit

- 8 Das Elterntaxi bleibt zu Hause
- 10 Interview mit Johannes Hampel
- 11 Verkehrssicherheitsbericht 2009
- 12 Das Fahrrad, die Statistik und das Risiko

Berlin

- 14 Einmal die Schwerkraft austricksen
- 16 Tourentipp: Mit Marlene ins Grüne
- 17 Easy Riders
- 18 Stadtteilgruppe Pankow

Politik

- 20 Umbau der Kastanienallee
- 22 Bessere Regeln für Radfahrer
- 23 Fahrradsteuer um 1900

Technik

- 24 Neues von der Eurobike

Meldungen

- 27 1. Berliner Radfilmkino – Tag der Regionen – Sichere Radwege in Charlottenburg-Wilmersdorf – Rad-Chaos in der Bergmannstraße – Bambusräder – Tourenleiter für 2010 gesucht – Unterwegs auf dem Mauerweg – Radverkehrsanteil in München – Verkehrsprognose 2025 – Wahlprüfsteine des ADFC Berlin

Touristik

- 30 Radtour in und um Posen

Feuilleton

- 34 Neulich am Bordsteinrand
- 36 Literatur

Service und Termine

- 26 RadZeit-Abo
- 37 ADFC-Buch- und Infoladen
- 38 Diavorträge und Kurse
- 40 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine



Und neu auf der letzten Seite: Das Fahrrad im Film.
Foto: Alameda Film



Titel
RadZeit 5/2009

Sicher zur Schule
Cover-Illustration: Jutta
Melsheimer/Bildbad GbR

Little John Bikes® Der Fahrradfachmarkt

Wir kümmern uns!



Jetzt 3x in Berlin:

www.littlejohnbikes.de

little John **BIKES**

Jedem das Richtige:
Ein **ZENTRALRAD**



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 3/09: Fahrradverleiher in Berlin,
Leserbrief:*

Wie kann ich beitragen?

Gemelese ich die *RadZeit*, um mich über Eure Erfolge zu freuen und auch Eure Probleme zu verfolgen. Geärgert hat mich der Leserbrief von Ingo Grossmann, weil ich solche Denkweise, wie sie sich in seinem Brief äußert, auch in Bonn immer wieder erlebe. „Macht doch mal“ ist die Devise. „Ich bin im Verein, aber unternehmt Ihr doch etwas, um uns auch in Zukunft das Mitreisen mit dem Rad in der Bahn zu ermöglichen.“ Wie gerne würde ich mal hören: „Ich fände es gut, wenn unser Verein etwas tun würde. Wie kann ich dazu beitragen?“ Leider gibt es zu oft ein „unser Verein“ aber „Tut Ihr doch etwas!“ Toll fand ich den Artikel über die Lehrräder. Vor allem ein Faltrad hätte es mir damals angetan.

GABRIELE HEIX, ADFC BONN

RadZeit 4/09: Pro und Contra zum neuen Verleihsystem

Radwege wären eine Hilfe für alle Radfahrer

Auch wenn etwas satirisch gemeint, so stimme ich der Meinung von David Greve voll zu. Ich brauche keine Lehrräder, besonders nicht, wenn noch viele Straßen in der Stadt für Rad-

HANS-JOACHIM FRICKE

3. DVWG Kommunalverkehrsforum

06. Oktober 2009 • Berlin



Information

Termin
06. Oktober 2009
Uhrzeit: 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr

Ort
Maritim proArte, Hotel Berlin
Friedrichstrasse 151
10117 Berlin

Leitung
Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
Technische Universität Berlin

Veranstalter
Deutsche Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft e.V.
Leipziger Straße 61
10117 Berlin
www.dvwg.de

Teilnahmebeitrag
€ 40,- DVWG-Mitglieder
€ 50,- Nichtmitglieder
€ 10,- Studierende DVWG-Mitglieder
€ 20,- Studierende einschließlich Tagungsmappe, Kaffeepausen, Mittagsimbiss und Tagungs-CD

Anmeldeschluss
01. Oktober 2009

Koordination
Markus Engemann
Tel. +49 (0)30 293 60 622
Email: markus.engemann@dvwg.de

Anmeldung
Tel: +49 (0)30 293 60 614
per Fax: +49 (0)30 293 60 629
E-Mail: seminar@dvwg.de

Gefördert durch das



Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.

Das Elterntaxi bleibt zu Hause

VON CLAUDIA LIPPERT

Was für Generationen von Schülern üblich war, ist heute eher der Ausnahmefall: dass die Jungen und Mädchen ihren Schulweg zu Fuß oder per Rad zurücklegen. Stattdessen werden die Knirpse vielfach mit dem Auto bis vor die Schule gebracht.



Zwei Alternativen zum Elterntaxi. Foto: Maria P./Fotolia.com

Eine Entwicklung, die der Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin – ein Zusammenschluss von BUND, FUSS e. V., per pedes, VCD Nordost und dem ADFC Berlin – mit Sorge betrachtet. Im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität ruft der Arbeitskreis daher am 22. September zum Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten – Mobil ohne Auto“ auf. „Kinder müssen lernen, eigenständig ihre Wege zurückzulegen“, meint Thorsten Haas, Projektleiter des Aktionstages. Das stärke ihr Selbstbewusstsein, ihre Gesundheit und ihr Sozialverhalten. Außerdem werde ihr Orientierungs-

sinn dabei geschult. „Die Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, bekommen nur schwer eine Vorstellung von den Stadträumen, in denen sie sich bewegen – oder eben gerade nicht bewegen. Sie können Entfernungen nur schwer einschätzen und haben ein



Nähere Infos zum Aktionstag und zur Arbeit des Arbeitskreises unter:
www.mobilitaetserziehung-berlin.de



Foto: ADV/Fotolia.com

schlechtes Zeitgefühl“, sagt Haas. „Kommen die Kinder zu Fuß oder per Rad, wird zudem die Lärm- und Abgasbelastung vor den Schulen deutlich reduziert“, bringt er ein weiteres Argument gegen das „Elterntaxi“.

Eine Vorstellung von den Stadträumen bekommen

Wichtig sei, das Kind daran zu gewöhnen, sich mit eigener Kraft fortzubewegen und es auf dem Schulweg auf gefährliche Stellen im Straßenverkehr hinzuweisen. „Das ist eine gute Vorbereitung, um später diese Wege auch mit dem Rad zu meistern“, sagt Haas. Nur folgerichtig, dass es beim Aktionstag – bei dessen Durchführung der Arbeitskreis mehr als 30 Berliner Schulen unterstützt – auch ums Radfahren gehen wird. Und zwar nicht nur in den Broschüren, den Info- und Lernmaterialien, die der Arbeitskreis den Schulen zur Verfügung stellt, sondern auch in der Praxis. So wollen die Neuntklässler der Fichtenberg-Oberschule in Steglitz für die Viert- und Fünftklässler der benachbarten Rothenburg-Grundschule einen Fahrrad-Parcours aufbauen. Zudem werden Mitarbeiter des Arbeitskreises zwischen 7:30 und 11 Uhr an beiden Schulen vor Ort sein, um Eltern, Lehrern, Anwohnern und den Kids selbst mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Dass ein Aktionstag allein nicht ausreicht, um das Problem „Elterntaxi“ in den Griff zu bekommen, schätzt man beim Arbeitskreis realistisch ein. Daher setzt man außerdem auf vertiefende Projekte. Wie die Fahrradwerkstatt an der Carl-Humann-Grundschule im Prenzlauer Berg. „Die Idee dazu ist auf einem Aktionstag entstanden“, berichtet VCD-Mitarbeiterin Franziska Kupsch. Als der Schulhof neu strukturiert

wurde, fiel der Blick auf die alten, teils kaputten Fahrradständer. Schüler haben selbst Fahrradständer gebaut und sie in bunten Farben bemalt. „Dadurch ist bei vielen das Radfahren erst ins Bewusstsein gekommen“, sagt Thorsten Haas. Vor der Fahrradständer-Aktion seien nur wenige Kinder mit dem Rad zur Schule gekommen, seitdem würden es immer mehr.

Selbstgemalte Knöllchen von den Parkwächtern

Damit die Räder der Knirpse auch verkehrssicher sind, gibt es seit Mai eine Fahrradwerkstatt an der Carl-Humann-Schule. Ehrenamtlich von Eltern geführt, die im Förderkreis der Schule aktiv sind, und von einer Praktikantin unterstützt, öffnet die Werkstatt jeden Freitag von 14 bis 16 Uhr ihre Türen. Da wird mal ein Reflektor ersetzt, mal ein Spiegel montiert oder nur ein Sattel höher geschrägt. Bei der Einrichtung der Werkstatt hat der Arbeitskreis die Schule unterstützt und für die Erstausstattung allerlei nützliche Dinge wie Luftpumpen oder Ölänchen spendiert. Die Einrichtung von Fahrradwerkstätten an Schulen sei derzeit ein echter Trend, sagt Haas: „Bundesweit gibt es einen richtigen Boom.“ An der Carl-Humann-Schule können sich andere Schulen ein Beispiel nehmen. „Hier kontrollieren Schüler inzwischen auch, ob die Fahrräder ihrer Mitschüler richtig geparkt sind – ansonsten hagelt's selbst gemalte Knöllchen“, erzählt Franziska Kupsch. Wird ein Mangel an einem Rad festgestellt, gibt's gleich noch den Hinweis dazu, doch mal in der Fahrradwerkstatt vorbeizuschauen.



„Das eigene Vorbild wird positiv aufgenommen“

INTERVIEW UND FOTO VON MICHAELA MÜLLER

Die Ampel ist rot und die Straße leer: anhalten, warten oder weiterfahren?
Johannes Hampel sagt: anhalten, warten – und Vorbild sein. Er ist Sprecher des ADFC-Bezirksrats und der Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg.



Johannes Hampel

RadZeit: Wie kann man die Verkehrsmoral unter den Teilnehmern erhöhen?

Hampel: Das eigene gute Vorbild halte ich für richtig und wichtig. Man sollte nur nicht anderen vorschreiben wollen, wie sie sich zu verhalten haben. Andererseits ist es eine Aufgabe der Gesellschaft: Der Appell an die Verantwortung eines jeden Menschen in jeder Situation. Sie gilt auch für alle Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr. Jeder ist mal der Schwächere, jeder ist mal der Stärkere. Vor allem die Kinder sollen erkennen, wie man sich verhalten muss. Und nicht zuletzt tut man es auch für die eigene Sicherheit.

RadZeit: Glauben Sie, dass Verbände wie der ADFC oder der ADAC das Verhalten im Verkehr beeinflussen können?

Hampel: Ich bin davon überzeugt! Der ADFC hat eine große Verantwortung, so auf die Rad-

fahrer einzuwirken, dass sie sich als in der Verantwortung stehend empfinden. Auch der ADAC tut durchaus einiges, um Raser und Drängler auf der Autobahn zur Räson zu bringen. Er könnte natürlich mehr tun, damit die Autofahrer auch mehr Rücksicht auf die Radfahrer nehmen, zum Beispiel beim Thema Sicherheitsabstand. Die Verbände stehen in der Pflicht, so auf ihre Mitglieder einzuwirken, dass der Straßenverkehr gedeihlich abläuft.

RadZeit: Wie befasst sich der ADFC Berlin mit dem Thema?

Hampel: Eine Gruppe Interessierter hat sich zur sogenannten Image-AG zusammengeschlossen. Dort gibt es inhaltlich einen Konsens. Dem Thema Verkehrsverhalten von Radfahrern muss mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Es geht jetzt darum, auf die Worte Taten folgen zu lassen. Einige Ideen gibt es bereits. Sei es mit einer Kampagne, sei es im Sinne eines leichten Umsteuerns in der Öffentlichkeitsarbeit. Die Umsetzung steht jedoch noch aus. Ich nehme als Beispiel die Großbeerenstraße in Kreuzberg. Es gibt dort einen Angebotsstreifen für Radfahrer. Jeder kann ihn nutzen, der Autoverkehr ist langsam. Dennoch gibt es viele junge und fitte Radfahrer, die nicht auf diesem Angebotsstreifen fahren, sondern weiterhin auf dem Gehweg radeln. Das kann nicht angehen. Warum setzen wir uns für Radverkehrsanlagen ein, wenn sie viele Radfahrer nicht annehmen? Radverkehrspolitik, die nur auf Infrastruktur setzt und meint, alles andere ergäbe sich von selbst, kann nicht gelingen. Gute Infrastruktur und richtiges Verhalten müssen Hand in Hand gehen. Und jeder kann morgen schon mal seinen eigenen Beitrag leisten und an einer roten Ampel stehen bleiben.

Runter vom Gas an Unfallhäufungsstellen

VON MICHAELA MÜLLER

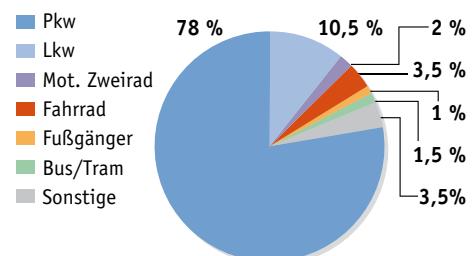
Im Juli hat das Berliner Forum Verkehrssicherheit den Verkehrssicherheitsbericht 2009 vorgelegt. Er gibt Auskunft über die Unfallstatistik auf den Berliner Straßen. Die Grundlage des Berichts sind die polizeilichen Verkehrsunfalldaten der Jahre 2000 bis 2008.

Radfahrer sind dem Bericht zufolge nur an 3,5 Prozent der Verkehrsunfälle beteiligt, obwohl sie einen Anteil am Gesamtverkehr von 10 Prozent haben. Wenn sie jedoch an Unfällen beteiligt sind, dann sind die Folgen meist gravierend, denn sie werden aufgrund fehlender Airbags und Knautschzonen oftmals schwerverletzt. Ursachen bei Unfällen mit Radfahrern sind in erster Linie Abbiege- und Kreuzungsunfälle, das Fahren in falscher Richtung auf dem Radweg und das Einfädeln in den Fließverkehr.

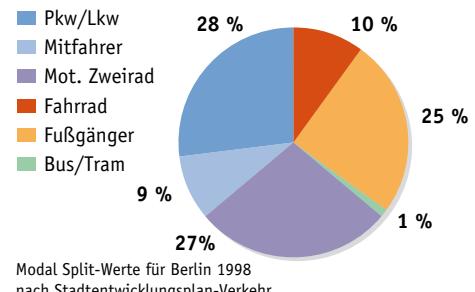
Das Berliner Forum für Verkehrssicherheit hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen von Ende 2004 bis im kommenden Jahr um 30 Prozent zu verringern. Es ist jedoch abzusehen, dass ohne eine deutliche Verstärkung und Konzentration der Aktivitäten das Ziel keinesfalls erreicht werden kann, obwohl es weiterhin als wichtig bewertet wird. Damit eine deutliche Reduzierung der schwer und tödlich Verletzten erreicht wird, muss sich demnach etwas ändern. Der Ansicht ist auch Sarah Stark, die Landesvorsitzende des Berliner ADFC: „Die Maßnahmen des Aktionsprogramms müssen intensiviert werden. Um Unfallhäufungsstellen kurzfristig zu entschärfen können beispielsweise Geschwindigkeitsreduzierungen eingeführt werden, so lange bis eine Umplanung abgeschlossen ist. Das ist eine schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahme.“

Aktuell werden in Berlin gut zwölf Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für das Jahr 2010 werden 15 Prozent angestrebt.

Anteile der Verkehrsunfallbeteiligten nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung



Anteile der Verkehrsarten am Gesamtverkehr – Modal Split



Das Berliner Forum für Verkehrssicherheit besteht aus 27 Institutionen, darunter der ADFC Berlin, die die Berliner Charta für Verkehrssicherheit unterzeichnet haben. Die Mitglieder wollen mit Maßnahmen und Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Mehr zu den Projekten unter: www.berlin-sicher-mobil.de

Der Bericht ist im Internet abrufbar:
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/verkehrssicherheit/bericht



Verunglückte Beifahrer in Pkw's und Lkw's sind „Mitfahrer“. Foto: Bilderbox/Fotolia.com

Das Fahrrad, die Statistik und das Risiko

VON MARIANNE PROMBERGER

Statistiken erwecken oft den Eindruck, objektive und politisch neutrale Zahlen zu sein, die Experten quasi „auf Knopfdruck“ aus dem Computer ziehen können. Der Vorteil statistischer Daten ist tatsächlich, dass sie objektiver und besser vergleichbar sind als verbale Schilderungen, die jeder anders auffasst und die oft wertend ausfallen. Aber Statistiken beginnen damit, dass Menschen die Realität in Zahlen übersetzen und sie enden damit, dass Menschen diese Zahlen für politische und persönliche Entscheidungen interpretieren.

Als Radfahrer gilt der erste Blick häufig der Frage, ob das Fahrrad besser oder schlechter abschneidet als andere Verkehrsmittel. Ein Blick auf die Zahlen verleitet zu dem schnellen Schluss, dass wesentlich mehr Fahrradfahrer als Pkw- und Lkw-Insassen im Straßenverkehr schwer verletzt werden. Doch leicht übersieht man im Verkehrssicherheitsbericht die Kategorie „Mitfahrer“ und die Fußnote der Autoren, dass diese in der polizeilichen Unfallstatistik nicht eindeutig zugewiesen werden könne. Es sei aber zu vermuten, dass sie „überwiegend in Pkw verunglückten.“ Zählt man die Kategorie „Mitfahrer“ zu den Schwerverletzten der Pkw- und Lkw-Insassen, liegt die Gesamtzahl ähnlich hoch wie bei den Radfahrern.

Um eine Aussage über das persönliche Risiko zu machen, muss außerdem die Gesamtzahl der Unfälle oder Verletzungen zu der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung in Beziehung gesetzt werden: Wenn weniger Menschen Auto fahren, werden auch weniger Menschen mit dem Auto in einen Verkehrsunfall verwickelt sein. Der Extremfall ist dieser: Alle Menschen würden plötzlich auf das Auto verzichten. Die Zahl der bei Unfällen verletzten Autoinsassen würde auf Null sinken, aber niemand würde deswegen behaupten, das Auto wäre jetzt das sicherste Verkehrsmittel.

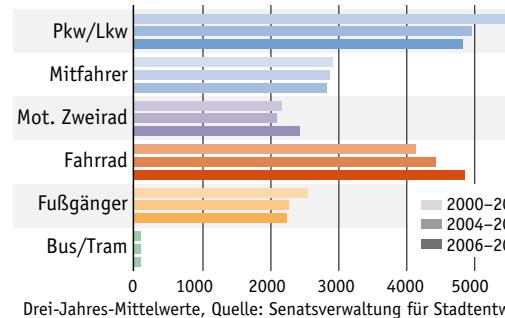
Im Verkehrssicherheitsbericht wird die Teilnahme am Verkehr im sogenannten Modal Split erfasst, der „Aufteilung der täglichen Wege“

auf die verschiedenen Verkehrsarten. Wie sinnvoll ist diese Definition? Hier ein Beispiel: Angenommen, man legt täglich sechs Wege zurück: Hin und zurück zur Arbeit, abends vielleicht noch hin und zurück zum Einkaufen oder in die Kneipe. Von diesen sechs Wegen legt man den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurück, den Rest zu Fuß. Damit würde der persönliche Modal Split bei einem Drittel Fahrrad und zwei Dritteln zu Fuß liegen. Der Haken bei der Sache: Der Weg zur Arbeit beträgt vielleicht zehn Kilometer, alle anderen sind höchstens zwei Kilometer lang. Der Strecke nach gemessen ist die Aufteilung also eher so, dass das Fahrrad stark überwiegt. Das ist keine Erbsenzählerei: Der Modal Split, der über alle Verkehrsteilnehmer hinweg aggregiert, wird ja gerade deshalb mit der Gesamtzahl der Unfälle in

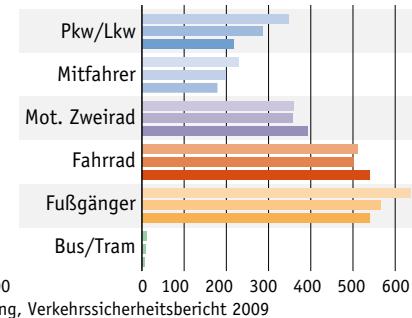
aber nur dann sinnvoll, wenn sich der Modal Split seither nicht maßgeblich verändert hätte. Berlin hat aber in den vergangenen zehn Jahren einiges unternommen, um das Radfahren attraktiver zu machen. Ohne eine aktuelle Bezugsgröße kann wenig über die Entwicklung des Risikos gesagt werden. Man könnte natürlich schätzen, wie sich der Modal Split entwickelt hat, und diese Schätzung zugrunde legen. Das wäre zwar ungenau, aber aller Wahrscheinlichkeit nach genauer, als von einem unveränderten Radverkehrsanteil auszugehen.

Der Verlauf des Risikos über verschiedene Jahre betont relative Veränderungen im Risiko. Dabei wird oft unter den Teppich gekehrt, wie groß oder klein das Risiko absolut ist und welche anderen Ziele wichtig sind. Fahrradfahren ist insgesamt eine sehr sichere Tätigkeit – und

Zahl der Verletzten



Zahl der Schwerverletzten



Verbindung gesetzt, damit diese überhaupt aussagekräftig werden. Je nach Definition würde das Radfahren oder das zu Fuß gehen viel „gefährlicher“ wirken.

Das Risiko in Relation gesetzt

Doch wie der Modal Split nun gemessen wird, seine Definition und Genauigkeit sind zentral für die Bedeutung der Unfallzahlen für den Einzelnen oder die Politik. Das gilt insbesondere dann, wenn die Statistiken Veränderungen über verschiedene Jahre hinweg verfolgen wie im Verkehrssicherheitsbericht: die Unfallzahlen aus den Jahren 2000 bis 2008 werden jeweils mit dem Modal Split aus einer Befragung im Jahr 1998 verglichen. Das ist

es hat Vorteile für die Gesundheit allgemein. Bevor Sie sich Gedanken machen, wie gefährlich das Radfahren ist, versuchen Sie besser, mit dem Rauchen aufzuhören. Doch als Leser des Artikels fahren Sie vermutlich sowieso mehr Rad als der Durchschnitt – genießen Sie es einfach und freuen Sie sich darüber, dass Sie dadurch Ihr Risiko für eine ganze Reihe von Krankheiten stark verringern, die in der Verkehrsunfallstatistik nicht auftauchen.

Dr. Marianne Promberger hat an der Universität Pennsylvania über Entscheidungsforschung promoviert und ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Fachbereich Gesundheitspsychologie am King's College London. Sie fährt täglich Fahrrad und ist Mitglied der London Cycling Campaign.

Einmal die Schwerkraft austricksen



Die Dirt-Biker aus dem Berliner Norden(v.l.n.r.): Kevin, Genes, Jessica und Dominik.

TEXT UND FOTOS VON KATRIN STARKE

Wenn sich Kevin, Dominik, Genes und Jessica auf den Fahrradsattel schwingen, wollen sie nicht etwa Kilometer auf dem Asphalt fressen. Den vier Jugendlichen aus Reinickendorf, Wedding und Pankow geht es vielmehr darum, die Schwerkraft auszutricksen – und das mit möglichst waghalsigen Sprüngen. Ihr Terrain: die Straßen der Stadt, Parks und Halden am Rande Berlins.



Mit BMX-Rad oder einem „richtigen“ Dirt-Bike zwischen den Beinen kann es schon mal drei Meter in die Höhe gehen, inklusive Salto oder Drehung in der Luft. Vor gut einem Jahr haben sich die Jugendlichen mit dem Dirt-Bike-Virus infiziert. Ihr größter Wunsch: ein eigenes Areal, auf dem sie ihrem „wilden“ Vergnügen nachgehen können – ohne andere zu stören oder gestört zu werden. Geschick und Risiko sind die Hauptkomponenten dieses ungebändigten Radsports – geradezu prädestiniert für eine junge Klientel. Vor neun Jahren hat sich der Trendsport aus der Downhill-Szene, dem rasanten „Abfahrtslauf“ per Rad, entwickelt. Street- und Dirt-Biking seien sich sehr ähnlich, sagt Kevin. Beim Fahren in der Stadt greife man auf die Gegebenheiten der Straße zurück, springe von Treppenabsätzen, hebele sich an Betonvorsprüngen und Geländern entlang oder die Halfpipe hoch und runter. Knieschützer und Helme seien aller-

dings unumgänglich, denn das Hobby ist nicht ohne Risiko. Prellungen, Aufschürfungen oder blaue Flecken von etlichen Stürzen gehören dazu. Ihr letzter Crash steckt Jessica noch in den Knochen. Seitdem lässt es die 15-jährige Pankowerin vorsichtiger angehen. Den Spaß an der Sache hat sie trotz allem nicht verloren. Vor einigen Monaten wurde Kevin im Bürgerpark Pankow auf die Tricks und Kniffe von Dirt-Bikern aufmerksam. Runter vom Skateboard, rauft aufs Dirt-Bike, hieß es für den heute 18-jährigen Reinickendorfer. Was den magischen Kick beim Dirt-Biking ausmacht? „Das Adrenalin, das einen aufputscht, wenn man trotz Angst in der Hose einen Salto dreht oder eine steile Abfahrt hinunter rast“, verrät Kevin.

Nur mit Geschick und Risiko möglich

Doch die Suche nach einem geeigneten Areal ist ein Problem. Dirt-Bike-Vereine existieren nicht, die Szene selbst legt Wert auf Verschwiegenheit, Treffpunkte von Mitstreitern werden nur selten „ausposaunt“, oft sind die Austragungsorte von Dirt-Bike-Touren unter Brücken oder im Wald. „Anfangs hatten wir Glück und stießen auf eine Brachfläche auf dem ehemaligen Mauerstreifen zwischen Wilhelmshöhe und Schönholz“, erzählt der 16-jährige Dominik. Mit Schippe und Spaten zogen sie los, klopften Sandhügel zurecht und bauten sich Sitzbänke. Vor wenigen Wochen gab es einen Schock für die jungen Leute: Die vor Ort deponierten Gartengeräte hatten Diebe mitgenommen. Das Areal war abgesperrt. „Später erfuhren wir, dass Leute mit Pocket-Bikes, also motorisierten Kleinerädern, dort aufgetaucht sind. Anwohner hatten sich beschwert und schließlich griffen Ordnungskräfte ein“, sagt der Weddinger verärgert. Die Dirt-Biker sind die Leidtragenden. Ohne einen Platz für ihren Sport suchen sie nach einer Alternative, von der auch andere Jugendliche

i Wer die Dirt-Biker aus dem Berliner Norden bei ihrer Suche nach einem Areal unterstützen möchte, wende sich an Streetworkerin Ines Grzyb, Tel. (0176) 228 98 609.

profitieren sollen. Unterstützt werden sie von Ines Grzyb, Streetworkerin beim Jugendhilfe-Träger Outreach in Reinickendorf. Professionell wollen sie die Suche gestalten. Der Aktionsname steht bereits fest: „Fly so high“, an der entsprechenden Homepage wird gebastelt. „Wichtig ist, dass die Jugendlichen lernen, Projekte selbst auf die Beine zu stellen“, sagt Grzyb. „Und natürlich auch, andere Jugendliche mit ins Boot zu holen.“ Sie schmieden bereits Pläne: „Auf einem eigenen Platz könnten wir Dirt-Bike-Kurse anbieten oder kleine Wettkämpfe veranstalten.“

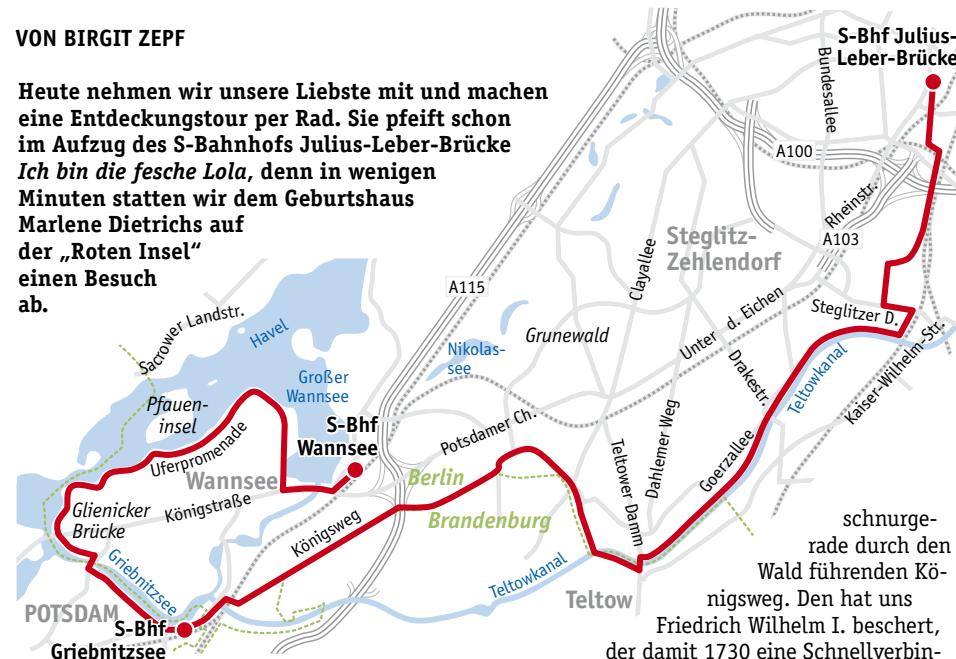
Wer mit dem Dirt-Biking beginnen möchte, braucht dazu übrigens nicht unbedingt ein Dirt-Bike. Zumindest nicht sofort. Für den Anfang tut's auch ein Mountainbike oder BMX-Rad. Wen das Dirt-Biking-Fieber allerdings einmal gepackt hat, der ist meist schnell bereit, aufs Original umzusetzen. Das Dirt-Bike, aus Aluminium oder Stahl, gleicht einem stabilen Mountainbike. Der Unterschied: Der Rahmen ist kleiner, zwischen 12 und 16 Zoll. Auch die Gabel ist mit einem Federweg zwischen 6 und 13 Zentimetern eine Besonderheit. Stöße auf das Rad werden somit auf ein Minimum reduziert. „Das ist auch notwendig, da gute Dirt-Biker bis zu acht Meter weit springen. Der Fahrer fliegt förmlich durch die Luft“, erzählt Kevin.



Mit Marlene ins Grüne

VON BIRGIT ZEPF

Heute nehmen wir unsere Liebste mit und machen eine Entdeckungstour per Rad. Sie pfeift schon im Aufzug des S-Bahnhofs Julius-Leber-Brücke. Ich bin die fesche Lola, denn in wenigen Minuten statten wir dem Geburtshaus Marlene Dietrichs auf der „Roten Insel“ einen Besuch ab.

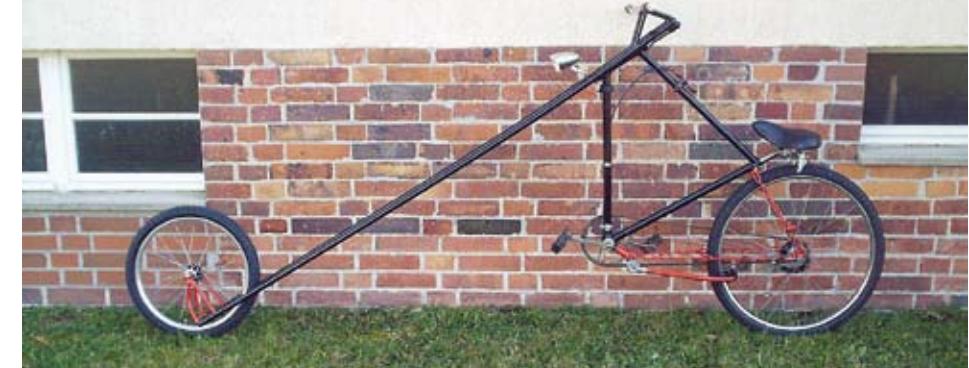


Schon bald vermischt sich das Pfeifen der Liebsten mit dem Vogelgesang im Hans-Baluschek-Park. Zur Rechten die Laubenpieper, zur Linken ein Kleinod der Park-Kultur: das Schöneberger Südgelände. Eine Symbiose aus ehemaligem Güterbahnhof, Kunst und der alles überwuchernden Natur, die seit zehn Jahren unter Naturschutz steht. Am Insulaner vorbei machen wir uns auf den Weg zum Teltowkanal. Der war mit seinen elektrisch betriebenen Loks, welche die Schiffe einst gezogen haben, ein kleines Vorbild für den großen Panamakanal. Auch heute noch finden sich Industrieanlagen am Ufer. Doch wir finden vor allem grüne Wege, Ausflügler, Jogger und können uns kaum vorstellen, mitten in der Stadt zu sein.

Aber nach einiger Zeit holt uns die Geschichtete der Stadt auch hier ein: Schilder bedeuten uns, dass wir auf dem Mauerweg sind. Tatsächlich sind wir schon am Strandrand, zu unserer Linken Brandenburg, rechts Berlin. Den Schildern folgen wir und stoßen bald auf den

schnurgerade durch den Wald führenden Königsweg. Den hat uns Friedrich Wilhelm I. beschert, der damit 1730 eine Schnellverbindung zwischen Berlin und Potsdam schuf.

Noch immer befinden wir uns auf dem ehemaligen Grenzstreifen und noch heute bewahrt die Natur die Spuren der Geschichte. Auch wenn es schon lange keine Grenze mehr gibt, die Stacheldrahtzäune haben ihre Abdrücke in den Bäumen hinterlassen. Noch offensichtlicher: der ehemalige Kontrollpunkt Dreilinden, auf den wir von der Autobahnbrücke eine gute Sicht haben. Ruft der Sonntagsbraten? Dann ab zum S-Bahnhof Griebnitzsee. Oder lieber noch ein wenig radeln? Dann munter aufgesattelt, denn auf zwölf Kilometern erwarten uns noch einige wunderschöne Blicke. Von der Glienicker Brücke auf das Schloss Babelsberg, vom Uferweg auf die Pfaueninsel, vom Biergarten bei wohlverdienter Stärkung auf das bunte Treiben auf dem Wannsee. Hunderte Segel blähen sich im Wind und im gegenüberliegenden Strandbad Wannsee herrscht ausgelassene Stimmung. Und was pfeift die Liebste auf dem Bahnsteig S-Bahnhof Wannsee? Na klar: *Pack die Badehose ein...* Wie könnten wir die bloß vergessen?



Fotos: Alexander Schubert

Easy Riders

VON KERSTIN FINKELSTEIN

Schon als Kind hat er davon geträumt: Der Potsdamer Alexander Schubert baut ausgefallene Fahrräder. Und so auffällig wie sie daherkommen, sind die Choppers sogar fast klausicher.

Für Leute, die mit Spaß am Radfahren nicht nur Bewegung und frische Luft sondern auch anregende Gespräche verbinden, bastelt Alexander Schubert Konstruktionen, die manchmal fast zu schade zum Fahren scheinen. Richtige Kunstwerke hat der 28-Jährige bereits aus seiner Werkstatt in Richtung Verkauf geschoben – und manchmal nutzt er die Gefährtte auch selbst, um zur S-Bahn zu fahren. „Ich wohne in Potsdam und arbeite in Pankow. Da jeden Tag den ganzen Weg zur Arbeit mit dem Rad zu machen, ist mir doch etwas zu aufwändig. Aber mit meinen Rädern kann ich auch zur S-Bahn fahren und sie dort abstellen“, sagt Schubert. Schließlich sind die Modelle einfach zu ausgefallen, um geklaut zu werden.



Wer selbst gerne in den Besitz eines solchen Choppers kommen möchte, kann sich auf Alexander Schuberts Homepage www.pas4.de umsehen.

Welche

DER BESTE

eitag

UM ES ZU TUN.

BEREIT ZUR VERÄNDERUNG. Lesen Sie die taz zur Probe. 5 Wochen, 10 Euro.
Das Abo endet automatisch. T (030) 25 90 25 90 | abo@taz.de | www.taz.de/neuetaz

 die tageszeitung



Benutzungspflichtig: der Radweg auf der Prenzlauer Allee. Fotos: Michaela Müller

Das Know-how der Pankower Radler

VON ANDREAS STENZEL

„Es ist erstaunlich, dass es in einem Bezirk mit so viel Fahrradverkehr noch keine Stadtteilgruppe gibt“, wunderten sich die Teilnehmer der Gründungsversammlung. Und so wurde die neue Stadtteilgruppe Pankow ins Leben gerufen. Inzwischen ist einiges geschehen. Noch recht grün hinter den Ohren – kaum einer von uns hatte bisher Erfahrung mit Verkehrspolitik – stürzten wir uns auf die unterschiedlichen Problembereiche, die der Bezirk für Radfahrer bereithält. Ob es das Verkehrschaos in Pankow-Henningsdorf ist oder die Umgestaltung der Kastanienallee, der desolate Radweg auf manchen Abschnitten des Mauerweges oder die Radwegbenutzungspflicht auf der Prenzlauer Allee – viele Probleme wurden aufgelistet, die dringend gelöst werden müssten. Aber ganz so leicht ist es natürlich nicht. Mit der Benennung eines Problems fängt es erst an. Zuständigkeiten müs-

sen geklärt werden: Welcher Bezirk, welche Verwaltung oder welcher Eigentümer ist zuständig? Kontakte mussten geschaffen, gepflegt und die Aufgaben auf viele Schultern verteilt werden.

Seit der Gründung der Stadtteilgruppe vor knapp einem Jahr ist tatsächlich eine Menge geschehen. Im November führten wir gemeinsam mit dem Pankower Ordnungsamt und dem Fahrradladen *Ostrad* eine erfolgreiche Lichtaktion im Bezirk durch (*RadZeit 1/09, Anm. der Redaktion*). Zur geplanten Umgestaltung der Kastanienallee gab es Treffen, bei denen die kontroversen Ansichten der Beteiligten zur Sprache kamen. Ein Termin mit dem Bezirksstadtrat für Öffentliche Ordnung wurde wahrgenommen.

Kaum jemand kennt diesen großen Bezirk ganz. Jede/r hat andere Ecken, die täglich durchfahren werden. Daher wird das Know-how der Pankower Radler gesucht. Wo gibt es Probleme? Wo können wir – mal schnell, mal mit viel Ausdauer – dazu beitragen, dass der Radverkehr in diesem Bezirk angenehmer, schneller und sicherer wird?

Wenn Du glaubst, dass es Probleme gibt, die uns noch nicht aufgefallen sind, freuen wir uns über Deine Info. Wenn Du glaubst, dass Du den Kontakt hast, der uns noch gefehlt hat, um „die“ Lösung eines Problems zu finden, warten wir auf Deinen Input. Egal ob Radpolitik-Anfänger oder passionierter Hobbyradler: wichtig ist, dass wir es anpacken.

Die Stadtteilgruppe Pankow trifft sich jeden ersten Dienstag im Monat.

Nächster Termin ist der 6. Oktober 2009 um 19:30 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle Brunnenstr. 28, 10119 Berlin-Mitte. Mehr Informationen unter: www.adfc-berlin.de/verein/stadtteilgruppen/pankow.html



Neuer Angebotsstreifen für die Kastanienallee

VON CORNELIUS BECHTLER

Zwischen den Straßenbahnen tummeln sich Fahrradfahrer. Lieferautos stehen in zweiter Reihe, dazwischen wird ein Kinderwagen durch die Parklücke geschoben – kaum eine Straße in Berlin ist so chaotisch und lebendig zugleich. Das Vorhaben scheint vermessen, in dieses Wirrwarr ein wenig Ordnung bekommen zu wollen. Genau das hat sich aber das Bezirksamt in Pankow vorgenommen.



Die Kastanienallee vor dem Umbau.

Foto: Michaela Müller

In der Kastanienallee wird im nächsten Jahr gebaut. Die Bürgersteige werden wieder eingeebnet, dank Denkmalschutz mit dem historischen Material. Die Fahrradhauptroute in die Innenstadt erhält einen durchgehenden Angebotsstreifen. Die Markierungen werden den Radfahrern ihr Terrain abstecken und sie künftig sicher durch das Getümmel leiten. Dafür

müssen aber die Autos in Parkbuchten zwischen den Bäumen untergebracht werden. Kaum ein Straßenbauvorhaben hat im Bezirk Pankow so viele Emotionen ausgelöst wie der geplante Umbau der Kastanienallee. Der Verlust von Parkplätzen und die Einschränkungen für den Autoverkehr stehen aber nicht im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen. Anwohner und Gewerbetreibende wehren sich gegen die Verlagerung der parkenden Autos in Teile des Gehwegbereiches – eine Folge des neuen Angebotsstreifens für die Fahrradfahrer.

Sich öffnende Autotüren sind bislang eine Gefahr für Radfahrer

Die Kastanienallee ist für den Prenzlauer Berg ein wichtiger Fahrradzubringer in die Mitte Berlins. In den letzten Jahren hat der Fahrradverkehr sichtbar zugenommen. Der hohe Anteil von Radfahrern an den Verkehrsunfällen hat die Berliner Unfallkommission zu einer Betrachtung der Ursachen veranlasst. Sie kommt zum Ergebnis, dass die vielen Unfälle mit Radfahrerbeteiligung dabei auf eine für den Fahrradverkehr ungünstige Aufteilung der Straße hindeuten. Besonders unachtsam geöffnete Autotüren sind ein Risiko für die Radfahrer, die sich zwischen den parkenden Autos und der Schiene vorbeiquetschen. Nur 1,30 Meter zwischen der Schiene und den Autos stehen hier zur Verfügung. Eine unachtsam geöffnete Autotür führt unweigerlich zum Sturz oder zu mindest zu einem riskanten Fahrmanöver über die Schienen. Zum Glück geriet bisher noch kein Fahrradfahrer auf diese Weise vor eine herannahende Straßenbahn.

Vor zwei Jahren wurden in der Kastanienallee zwischen den Schienen Fahrradpiktogramme markiert. Sie sollten die Radfahrer ermutigen, zwischen den Schienen zu fahren und damit ausreichend Abstand zu den parkenden Autos zu halten. Dieser ungewöhnliche Versuch hat die Radfahrer mehrheitlich nicht zur Nutzung der Fahrbahn zwischen den Schienen bewegt. Nach wie vor fahren die meisten im Gefahrenbereich der sich öffnenden Autotüren.

Mehr Platz für einen neuen Angebotsstreifen

Die Bedenken und die Kritik der aktiven Anwohner haben zu Verbesserungen der Planung geführt, auch wenn das Ergebnis noch immer nicht ihren Vorstellungen entspricht. Die Kritiker befürchteten, dass durch die Markierung des Radstreifens und das Verschieben der parkenden Autos in die Seitenbereiche der optische Eindruck einer breiteren Fahrbahn entstünde. Der gesamte Straßenraum wird nun von über elf Metern auf neun Meter durch das Verschieben der Bordsteine verengt. Somit bleibt ein größerer Teil des Unterstreifens zwischen dem Gehweg und dem Bordstein unberührt von den neuen Parktaschen. Bemerkenswert sind die geplanten Haltestellenkaps: Hiermit gelingt es der BVG nicht nur, den Fahrgästen der Tram einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen. Auch die Radfahrer bekommen eine sichere Wegführung, die nicht um Hindernisse herum oder über die Straßenbahnschiene führt. Der Fahrradfahrer wird dabei in gerader Linie, parallel zur Schiene durch eine Auf- und Abrampung über diese Haltestellenkaps geführt. Sogenannte Lane-Lights, bodenebene, farbig blinkende Lichterketten, die seitlich in die Fahrbahn eingelassen werden, weisen die Fahrradfahrer auf den erhöhten Bordstein zum Straßenraum hin. Bei Einfahren der Tram wird die Aufmerksamkeit des Radfahrers durch das Blinken roter Lane-Lights erreicht. Häufig vorkommende Fehler bei der Planung wurden hierbei vermieden: Die Überfahrt ist klar durch die Asphaltierung zu erkennen. Rillenplatten weisen Sehbehinderte auf den Radweg hin. Beim Einfahren der Straßenbahn haben dann die Fußgänger Vorrang und nutzen den erhöhten Radweg zum barrierefreien Einstieg. Das Kon-



Lane-Lights in Salzburg. Foto: Heidemarie Kollatz

zept hat alle Beteiligten soweit überzeugt, dass diese neuen Haltestellenkaps zukünftig in Berlin auf diese Weise errichtet werden.

Der ADFC hat sich in der Diskussion mit den Behörden und den Bürgern für eine sichere Lösung stark gemacht. Der Angebotsstreifen führt den Fahrradfahrer sichtbar für alle anderen Verkehrsteilnehmer durch die Straße. Ein Überfahren der Gleisanlage ist nicht mehr notwendig. Zu den parkenden Autos und zu den vorbeifahrenden Straßenbahnen besteht ein ausreichender Sicherheitsabstand. Durch die Verengung der Fahrbahn wird es für Lieferfahrzeuge auch nur noch schwer möglich sein, sich in zweiter Reihe auf den Angebotsstreifen zu stellen, ohne die Tram zu behindern. Großzügige Regelungen für den Lieferverkehr im Bereich der Parkplätze schaffen zudem eine bessere Alternative.

Cornelius Bechtler ist Fachreferent für Verkehr des Berliner ADFC.

feine räder

Johannes Groß

- Liegeräder
- Falträder
- und natürlich:
- normale Räder

Hindenburgtamm 90
12203 Berlin
Tel./Fax 030-83220046
berlin@feineraeder.de
www.berlin.feineraeder.de

Bessere Regeln für Radfahrer

VON JOST MAURIN

Ab 1. September gelten neue Verkehrsregeln auf Deutschlands Straßen. Dann tritt die neue Straßenverkehrsordnung (StVO) samt Verwaltungsvorschrift in Kraft. Für Radfahrer enthalten sie einige Verbesserungen.

Autofahrer werden sich in Zukunft auf mehr Radler auf der Fahrbahn einstellen müssen. Denn eine wesentliche Neuerung ist, dass die Kommunen nicht mehr bevorzugt gesonderte Radwege anlegen müssen. Der bereits 1997 eingeführte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist künftig dem Radweg gleichgestellt.

Ob der Radverkehr auf der Fahrbahn selbst, einem Radfahrstreifen oder Radweg geführt wird, können die Kommunen nun je nach örtlicher Situation frei entscheiden. „Bisher mussten die Behörden mühsam begründen, weshalb sie statt eines Radweges etwa Angebotsstreifen anlegen. Das fällt jetzt weg“, sagt der Rechtsexperte des ADFC, Roland Huhn.

Der Radfahrstreifen ist jetzt dem Radweg gleichgestellt

Für Huhn ist das ein Fortschritt, weil Radwege unsicherer seien. „Auf der Fahrbahn sind Radfahrer im Blickfeld der Autofahrer. Auf Rad-



Zur StVO-Novelle gibt es eine Gegenüberstellung der bisherigen und neuen Regelungen: www.adfc.de/5081_1

wegen dagegen sind Radfahrer oftmals schlecht zu sehen, was vor allem an Kreuzungen und Einfahrten gefährlich ist.“ Zwar fühlten sich viele Radfahrer auf separaten Radwegen sicherer. „Aber dieses subjektive Gefühl widerlegen die Verkehrsunfallzahlen“, erklärt der Jurist.

Huhn begrüßt auch, dass zukünftig die Fahrbahn-Ampeln auch für Radfahrer gelten. Nach Fußgängerampeln mit ihren kurzen Grünphasen müssen sie sich dann nicht mehr richten. „Radfahren wird so schneller, komfortabler und sicherer“, sagt Huhn. Sind Radfahrer auf Radwegen oder Radfahrstreifen unterwegs, sind dort vorhandene Fahrradampeln aber weiterhin zu beachten.

Die ebenfalls geänderten Verwaltungsvorschriften zur StVO werden Radfahrern dem ADFC zufolge Umwege ersparen. Denn ab 1. September können die Kommunen leichter als bisher Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen. Bislang erschwerte das ein Katalog mit sechs Bedingungen. „Der ist auf drei Auflagen zusammengestrichen worden“, berichtet Huhn. Gefallen sei zum Beispiel die Auflage, die Unfälle an der geöffneten Einbahnstraße genau zu dokumentieren. Denn anders als früher befürchtet, passierten dort nicht mehr Unfälle.

Der ADFC begrüßt die Regeln als einen Schritt in die richtige Richtung. „Aber zur Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist es noch ein weiter Weg“, meint Huhn. Zum Beispiel würden Radfahrer immer noch gezwungen, unsichere Radwege zu benutzen. Der ADFC fordert, die Radwegebenutzungspflicht abzuschaffen.

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

Zwei Räder sind kein Luxus

VON MICHAELA MÜLLER

Wenn Bund, Länder oder Gemeinden Geld brauchen, erheben sie Steuern. Um die öffentlichen Einnahmen zu erhöhen, finden sich kuriose Gründe für den Einzug von Abgaben. Als das Fahrrad noch neu war, wurde es auch besteuert.



Abbildungen: Steuermuseum Brühl



Als das neue Fortbewegungsmittel im Deutschen Reich Ende des 19. Jahrhunderts noch in den Kinderschuhen steckte, waren das Großherzogtum Hessen und die Hansestadt Bremen die Ersten, die eine Steuer auf den Besitz eines Fahrrads einführten. Etwa fünf Mark waren in Hessen für den Drahtesel jährlich zu berappen. Steuerbefreit waren Militärangehörige, Kururlauber und Arbeiter, die nachweislich mit dem Rad zur Arbeit fuhren. Mit dem Fahrrad hatte man eine so genannte Fahrkarte zu erwerben, auf der per Stempel jedes Jahr die Abgabe der Steuer von der Finanzbehörde bestätigt wurde.

Befreit von der Steuer waren Arbeiter und Kururlauber

Auch andere Städte und Gemeinden führten bald darauf die Steuer auf das Fahrrad ein. Im thüringischen Rudolstadt herrschte um 1900 wegen der Renovierung des Straßenpflasters Ebbe in der Stadtkasse. Eine so genannte Lu-

xussteuer sollte Abhilfe schaffen: Reitpferde, Klaviere, Papageien, Kanarienvögel und Fahrräder wurden deshalb kurzerhand mit einer Abgabe belastet. Die neue Steuer sorgte in der Kleinstadt für Widerspruch. Wenn man jetzt die Fahrräder besteuern wolle, dann könne man ja gleich eine Abgabe für Schmerbäuche und Wespentailen erheben, schlug der Metzgermeister Max Fischer in einem Brief an die Stadtverwaltung vor. „Auf diese Weise dürften die Rudolstädter auch zu recht schlanken und gesunden Menschen erzogen werden.“ Aber das Gesetz wurde zum 13. Dezember 1897 mit einer Zweidrittelmehrheit im Stadtrat beschlossen. Etwa 500 der 12 500 Rudolstädter Bürger waren von der Steuer betroffen. Einige Jahre später sammelten die Rudolstädter Radbesitzer Unterschriften gegen die Steuer. 204 Bürger waren der Ansicht, ein Fahrrad sei alles andere als ein Luxusgut. Am 1. Januar 1903 wurde die Steuer wieder abgeschafft.

In Europa gab es die Fahrradsteuer in den Niederlanden, Frankreich und Österreich. In Deutschland ist die Fahrradsteuer ein Vorläufer der Kraftfahrzeugsteuer. Am 10. April 1933, kurz nach der Verabschiedung des Ermächtigungsgesetzes wurde sie aufgehoben und erst nach dem Zweiten Weltkrieg wieder eingeführt.

Singlespeed, Pedelec und das Baukastensystem

TEXT UND FOTOS VON DAVID GREVE

Jahr für Jahr treffen sich tausende Radhändler, Hersteller und das Fachpublikum auf der größten Fahrradmesse der Welt in Friedrichshafen. Das Messegelände platzt aus allen Nähten. Wer spät dran ist, findet eine Unterkunft nur noch im Zelt. In der Friedrichshafener Innenstadt übernehmen Radfahrer den Verkehr. Fahrradfahren boomt, das ist nicht zu übersehen.



Gezeigt wird auf der Eurobike alles, was neu ist: die Radmodelle für die nächste Saison und Neuentwicklungen bei den Komponenten von der (Carbon-)Achse bis zum Zahnriemen. Topthema in diesem Jahr ist das Singlespeed-Rad, mal mit Freilauf, mal mit Fixed Gear, mal mit Bremse(n), mal ohne. Kaum ein Radhersteller, der nicht mindestens ein Modell im Angebot hat.



Trendthema Nr. 2 ist das Pedelec, das elektrisch unterstützte Fahrrad. Auch hier ist die Flut der Modelle kaum noch zu überblicken und neben den etablierten Radherstellern drängen neue Firmen auf den Markt. Und das Pedelec verlässt die Zielgruppe der „Best Ager“ und wendet sich mit sportlich orientierten Modellen an ein jüngeres Publikum. So überließen die Organisatoren der Eurobike den Pedelecs in diesem Jahr ein extra Freigelände, auf dem sich rund um einen weitläufigen Testparcours die Stände der Hersteller dicht an dicht drängten.

Das individuelle Rad ist angesagt

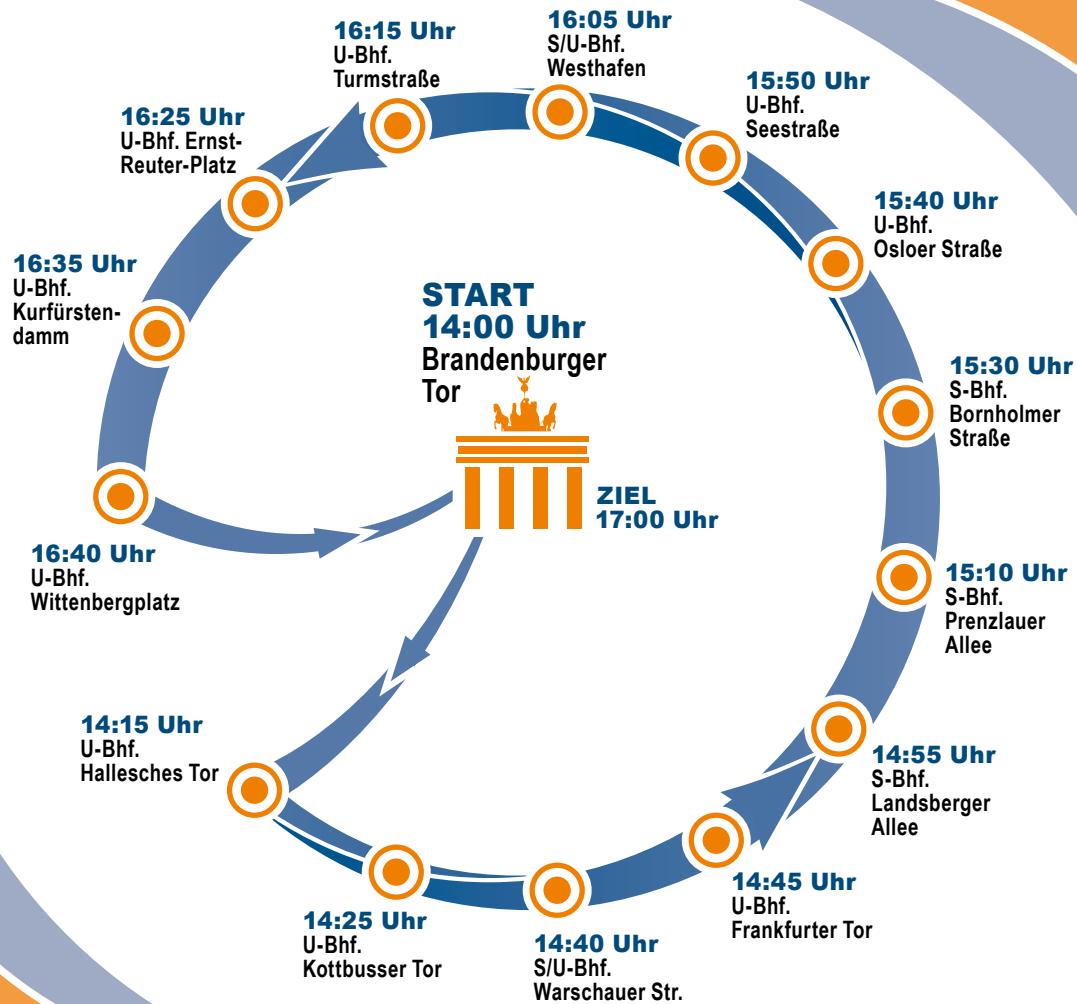
Thema Nr. 3 – und das schon seit einigen Jahren – ist das „individuelle“ Rad. Während das Baukastensystem oder der maßgefertigte Rahmen schon fast ein alter Hut sind, gibt es nun Carbonrahmen mit speziell auf den Nutzer abgestimmten Carbonfasern, dazu eine Lackierung, die auch jenseits der RAL-Farben jegli-



chen Designwunsch erfüllt. Komplettiert werden die Räder mit ergonomischem Zubehör, so dass jeder trotz Halswirbelsäulenproblemen oder Knick-Spreizfuß auf seinem Rad glücklich werden kann. Das i-Tüpfelchen sind die zahllosen farbig eloxierten Tuningteile. So können Nabendynamos – das nötige Kleingeld vorausgesetzt – jetzt in grün, rot oder blau geordert werden und der Scheinwerfer einen goldenen Spoiler erhalten.

Kreisfahrt 2009

Die Stadt mit dem Fahrrad neu erfahren!



Infos: www.adfc-berlin.de

Samstag, 26. September

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 47), dann ist der Bezugspreis im Jahresbeitrag enthalten.

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

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

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!



Ulis Fahrradladen
seit 1983

Alltagsräder · Ersatzteile · Service
Spezialist für Oldtimerräder

**Ersatzteilcenter
für Brooks Ledersättel**

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



FroschRad
...einfach fahren

Vernünftige **Fahrräder**
für den täglichen
Gebrauch
zu günstigen Preisen

Wiener Straße 15 · 10999 Berlin - Kreuzberg

www.froschrad.de 030 - 611 43 68

Fahrrad.Frank

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

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



285 99 750 Öffnungszeiten (Sommer):
285 99 751 Mo-Fr 10-20**
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 10-18**

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL
AN BESONDEREN UND FALTBAREN
FAHRRÄDERN UND ROLLERN

NEU: „Trilite“ - Faltbares Sessel-/Liegendreirad

für Sport, Freizeit, Reha

„Duolite“ - Faltbares Tandem

„Speedlite“ - Faltbares Liege- / Sesselrad

Und alles rund ums Fahrrad: **Vermietung**

(inkl. Wochenende), **Second Hand Bikes**, u.v.a.m.

Goethestr. 79, 10623 Berlin-Charlottenburg

Phon/Fax (030) 31 80 60-10-20

E-Mail: faltrad-direktor@web.de

www.faltrad-direktor.de

1. Berliner Fahrradkino

Am 26. September gibt es im RAW-Tempel an der Warschauer Straße eine besondere Vorführung: das 1. Berliner Fahrradkino. Der Strom für den Film wird von den Zuschauern auf zwölf Fahrrädern produziert. Wenn ordentlich gestrampelt wird, läuft der Film. Wenn nicht, bleibt die Leinwand dunkel. „Wir wollen eine kostenlose, kulturelle Veranstaltung anbieten, in der eine Alternative zum konventionellen Stromverbrauch aufgezeigt wird. Die Zuschauer sollen durch ihre eigene Leistung und mit Spaß am Fahrradfahren das Projekt mitgestalten und sich außerdem über Umweltfragen informieren und bewusst werden“, sagt Stefan Baldauf, der Organisator des Fahrradkinos. Es werden zwei Filme gezeigt: Um 18 Uhr läuft „Uranium: Is it a country?“, ein Dokumentarfilm zu Uranabbau und Kernkraft. Um 20 Uhr gibt es einen Überraschungsfilm. Der Eintritt ist frei.
www.fahrradkino.de

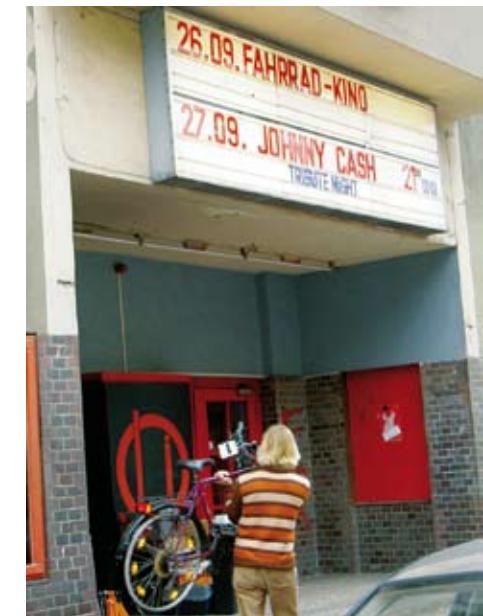


Foto: Sabine Tesche

Tag der Regionen

Am 4. Oktober findet in diesem Jahr bundesweit der Tag der Regionen statt. In Berlin und Brandenburg sollen die Möglichkeiten und Chancen regionaler Wirtschaftskreisläufe dieses Mal auch per Rad erkundet werden. So geht es zum Beispiel in den Naturpark Barnim und zu einem Biobauern in der Region. Mehr Informationen unter: www.tag-der-regionen.de und www.mark-metropole.de



...wurzeln in einer globalisierten Welt.

Mieterrat beklagt Rad-Chaos in der Bergmannstraße

Nach Ansicht des Mieterrats am Chamissoplatz herrschen an der Ecke Bergmann- und Friesenstraße für Fußgänger und Radfahrer „unhaltbare Zustände“. Am Marheinekeplatz kreuzt ein zweispuriger Radweg den Bürgersteig. Die Radfahrer würden keine Rücksicht auf die Passanten nehmen und sich nicht an Ampelzeichen halten. Die Kritik des Mieterrats am Bezirksamt weist Baustadträtin Jutta Kalepy (Bündnis 90/Grüne) zurück: „Für uns entscheidend ist ein Konzept für den gesamten Bereich.“ Die ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg beteiligt sich an der Diskussion: „Zusammen mit dem Bezirksamt, der Verkehrslenkung und dem Mieterrat wollen wir die Beschwerden zusammentragen. Die verschiedenen Anliegen sollen abgewogen werden. In der Zwischenzeit sollten alle Beteiligten Vorsicht walten lassen und Rücksicht üben“, fordert Johannes Hampel, der Sprecher der Stadtteilgruppe.

Sichere Radwege in Charlottenburg-Wilmersdorf

Das Tiefbauamt Charlottenburg-Wilmersdorf hat auf seinen Internetseiten ein neues Angebot eingerichtet. Online können Gefahrenstellen auf Radwegen gemeldet werden. Außerdem kann auch ein Foto zur Dokumentation der Gefahrenstelle hochgeladen werden:
www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/org/gruenflaechen/aktion_sichere_radwege.php



Radzeit ist immer!

**Reiseräder bei velophil. –
Ihrem Rohloff-Nabenspezialisten**

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

**Tout Terrain, Patria, Velotraum,
Riese & Müller, Bike Friday –
anschauen und ausprobieren
bei velophil.**

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



Foto: Craig Calfee

Es muss nicht immer Alu sein

Fahrradrahmen aus Alu, Carbon oder Stahl sind der Regelfall. Aber auch aus einem ungewöhnlichen Werkstoff lässt sich ein Rahmen bauen: Bambus. Schon im 19. Jahrhundert wurden in den USA Fahrradrahmen aus Bambus gebaut – und gefahren. Der Engländer Craig Calfee hat den Bambusrahmen mit modernen Komponenten in den vergangenen Jahren zur Serienreife gebracht. Die Grüne Uni an der TU Berlin startet zum Wintersemester eine Projektwerkstatt zum Bau von Fahrrädern aus nachwachsenden Rohstoffen. Teilnehmer, aber auch neue Partner und Sponsoren sind willkommen.

Mehr Informationen unter
www.gruene-uni.org und
www.calfeedesign.com.



Foto: Wikipedia

Tourenleiter für 2010 gesucht

Der ADFC Berlin ist für seine Radtouren bekannt, wenn nicht sogar berühmt. Und richtig erfolgreich machen sie vor allem unsere ADFC-Tourenleiter, die mit Herz und Seele den Mitfahrern ihre schönsten Routen zeigen: Sei es im Umland oder in der Innenstadt Berlins, in schnellem oder gemäßigtem Tempo, mit Einkehr oder Badepause. Für das nächste Jahr suchen wir Nachwuchs! Der muss nicht unbedingt jung, sollte aber auf jeden Fall engagiert und begeistert sein. Ein Treffen für alle Interessierten, die sich vorstellen können, im kommenden Jahr die eine oder andere Tour anzubieten, findet am Mittwoch, den 7. Oktober um 19:30 Uhr in den Räumen des ADFC Berlin in der Brunnenstraße 28 statt. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Die Ansprechpartnerin ist Martina Schneider:

martina.schneider@adfc-berlin.de.

Das Tourenleitertreffen findet am 20.-22. November statt.

Unterwegs auf dem Mauerweg

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat einen dreiteiligen Flyer zum Mauerweg veröffentlicht. Der erste Teil führt von Hermsdorf über Mitte zum Flughafen Schönefeld (50 Kilometer). Die Südroute verläuft vom Flughafen Schönefeld zum Griebnitzsee (45 Kilometer) und der dritte Teil, die Westroute, führt vom Griebnitzsee zurück nach Hermsdorf (65 Kilometer). Die Flyer sind u.a. im Internet abrufbar unter:
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobile/fahrrad/radrouten

Radverkehrsanteil in München liegt bei 14 Prozent

Im Rahmen der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ hat die Stadt München neue Zahlen zum Radehrsanteil vorgelegt. 3 500 Bewohner aus den 25 Stadtbezirken wurden zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Der Radverkehrsanteil liegt demnach bei derzeit 14 Prozent. Die Untersuchung wurde im vergangenen Jahr vom infas Institut im Auftrag des Verkehrsministeriums durchgeführt. 50 000 bundesdeutsche Haushalte nahmen an der Untersuchung teil.



Foto: Martin Senzel

Verkehrsprognose 2025 für Berlin-Brandenburg

Die erste gemeinsame Verkehrsprognose für Berlin und Brandenburg wurde im Juni von Ingeborg Junge-Reyer, der Senatorin für Stadtentwicklung, und Reinhold Dellmann, dem Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, vorgestellt. Daraus geht hervor, dass die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs entgegen dem Bundestrend in Berlin zunehmen wird. Das Verkehrsaufkommen selbst soll um vier Prozent zurückgehen. „Dafür nehmen die Weglänger im Radverkehr zu, wohl weil sich die Technik verbessert und die Kosten für den Autoverkehr ansteigen werden“, sagt der zuständige Mitarbeiter in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Horst Wohlfahrth von Alm. Die Planung neuer Projekte werde sich an der Prognose orientieren, so Junge-Reyer.

Wahlprüfsteine des ADFC Berlin

Der ADFC Berlin führt zur Bundestagswahl eine Befragung unter den Kandidaten der zwölf Berliner Wahlkreise durch. Die rund 60 Kandidaten sind aufgefordert darzustellen, wie sie sich in ihrem Wahlkreis für den Radverkehr einsetzen werden. Die Ergebnisse werden unter www.adfc-berlin.de und in der nächsten Ausgabe der RadZeit veröffentlicht.



Der Rathausplatz in Posen.

Wo die Kartoffeln radeln



TEXT VON TILL HEIN, FOTOS VON WIELKOPOLSKA TOURISMUS UND UWE SCHIEFERDECKER

Duftende Akazienblüten, Flüsse, auf denen einst Papst Johannes Paul II. paddelte, und Teiche, an denen Rotbauchunken quaken: Die Gegend von Posen (poln. Poznań) ist ein Paradies für Fahrradfahrer.

Baumriesen mit runzeliger Rinde recken sich in den Himmel. Es riecht nach Harz und feuchter Erde. Mücken summen, Vögel trillern, zwitschern, jubiliieren. Wir sind tief in die Wälder der Wielkopolska eingetaucht und haben den Lärm und Stress der Stadt Lichtjahre hinter uns gelassen. Von diesem Zustand hatten wir geträumt, Uwe, Maike, Thomas und ich. Vier junge Leute aus Berlin, die Großspullen, die Region Wielkopolska, mit dem Fahrrad erkunden wollen. Losgeradelt sind wir in der mittelalterlichen Stadt Posen, nur drei Bahnstunden von Berlin

entfernt, genau auf halber Distanz nach Warschau. „Der ideale Einstieg, um Polen lieben zu lernen“, steht im Reiseführer. Was uns endgültig überzeugt hat: Rund um Posen ist nichts als Wiesen und Wälder. Und die liebliche, hügelige Landschaft scheint sich besonders für gemütlich veranlagte Radfreunde wie uns zu eignen. Auch ohne Gebirge wissen wir unsere Miet-Mountainbikes mit den breiten, traktorartigen Reifen bald zu schätzen. Denn der Waldweg wird immer sandiger. Mit gewöhnlichen Rädern wären wir längst stecken geblieben. Alle paar Meter weisen königsblaue Quadrate an Baumstämmen den Weg. Doch als der Pfad sich gabelt, führen sie in alle drei Richtungen. Ratlos blicken wir einander an. Wo geht es bloß nach Zielonka? Diese Kleinstadt nordöstlich von Posen hatten wir als Ziel unserer Tour gewählt. Denn das Hotelrestaurant „Mon Repos“ aus dem Jahr 1836 ist nicht nur für seine Küche bekannt. Jedes Zimmer ist bunt ausgemalt, inspiriert von den zwölf Monaten des Jahres: im Dezember etwa eine Waldlandschaft im Schneesturm und im August Kornfelder in der Mittagssonne. Ob wir stattdessen in der Natur nächtigen müssen? Gosia, eine junge Polin, ebenfalls mit dem Mountainbike unterwegs, ist unsere Rettung hier in der Einsamkeit. Die zierliche Frau mit dem Pferdeschwanz und den fröhlichen Augen ist gebürtige Posenerin, kennt die Wälder der Wielkopolska wie ihr Wohnzimmer und will ebenfalls nach Zielonka.

Wo geht es bloß nach Zielonka?

„Sonst radle ich meist in Malta“, erzählt sie, als wir gemeinsam durch einen Birkenwald fahren. Auf Malta? Gosia lächelt. Malta sei der



Der Alte Markt.



Die Kathedrale auf der Dominsel.

Name eines beliebten Naherholungsgebiets am Stadtrand von Posen, erzählt sie. Da gibt es Stauseen, Ruderboote und einen Hügel, auf dem man Rasenski fahren kann. Hin und wieder ziehe es sie aber dennoch hierher hinaus, in die Wälder, einige Dutzend Kilometer vor den Toren der Stadt. Gosia hat auf der Kunsthochschule in Posen Malerei und Bildhauerei studiert. Vielleicht sind es die blauen Wegmarkierungen, die uns über abstrakte Malerei plaudern lassen. Sie liebt das „schwarze Quadrat“, das der Russe Kasimir Malewitsch im Jahr 1913 geschaffen hat. Ein Meisterwerk der klassischen Moderne. Nur, was sagt es eigentlich aus? Es sei ein „Versuch die Kunst vom Gewicht der Dinge zu befreien“, habe Malewitsch selbst über das „schwarze Quadrat“ gesagt, erzählt Gosia. Es stelle „die Empfindung der Gegenstandslosigkeit“ dar. Nachdenklich treten wir in die Pedale, sinken immer öfter ein. Unser Radweg ist inzwischen nämlich ebenfalls gegenstandslos geworden. Hat sich im Sand aufgelöst. Wir müssen absteigen und die Räder schieben. Vorbei an Akazien mit schneeweissen, nach Honig duftenden Blüten. Hinter den



Wo geht's lang? Foto: Uwe Schieferdecker

Bäumen verbirgt sich ein Hügel. „Die Jungfrau“, sagt Gosia. Einer der gewaltigsten Berggipfel Großpolens. 149 Meter hoch. Die Jungfrau in den Schweizer Alpen ist zwar um gut 4 000 Meter höher. „Aber unsere riecht nach Akazienhonig“, sagt Gosia und grinst triumphierend. Auf ihre Heimat lässt die Posenerin nichts kommen. Obwohl sich manch Anderer über diese Stadt und seine Bewohner lustig mache. „Wir sind die Püry“, erzählt Gosia später beim Picknick auf einer Wiese, „die Kartoffeln“. Leute aus Posen würden im restlichen Polen nur „Kartoffeln“ genannt. „Wir sind ruhiger und zuverlässiger als viele unserer Landsleute“, sagt sie. Zuverlässig wie Erdäpfel? Gosia lacht.

„Wir sind die Püry – die Kartoffeln“

Der Spitzname spielt auf die zurückhaltende Mentalität an, erklärt sie. „Wir tragen unsere Emotionen nicht auf der Zunge.“ Der wahre Charakter der Posener liege vielmehr wie eine Kartoffel unter der Erde verborgen. „Und wenn er ans Licht kommt, sagen alle: „Wow – toll!“ Auch Posen selbst wird häufig unterschätzt. Vielen Deutschen zum Beispiel ist als polnisches Urlaubsziel ausschließlich die glamouröse Stadt Krakau ein Begriff. Dabei hat auch die „Heimat der Kartoffeln“ zweifelsohne ihren Reiz. Heute Vormittag haben wir den Alten Markt besichtigt mit den bunten Krämerhäuschen, das elegante Renaissance-Rathaus, bei dem immer pünktlich mittags um 12 Uhr weiße Ziegen aus Metall aus einer Luke treten um miteinander zu spielen. Danach haben wir uns in der Altstadt mit Martinshörnchen für unsere Tour gestärkt, einer lokalen Spezialität

aus Eiern, Mohn, Zucker, Mehl, Nüssen und kandierten Früchten – das vielleicht üppigste und schwerste Gebäck der Welt. Großpolen, die Wielkopolska, ist eigentlich ziemlich klein, erzählt Gosia. Mit 30 000 Quadratkilometern macht dieses Gebiet nur knapp ein Zehntel der Landesfläche Polens aus. Und auch in Posen selbst gebe es viele Überraschungen. „Die Neustadt ist bei uns zum Beispiel eigentlich die Altstadt“, sagt Gosia. In jenem Teil der Stadt, der heute von Plattenbauten umgeben ist, wurde vor rund tausend Jahren der Dom errichtet. Der Legende nach trafen sich dort einst drei Brüder: Lech der Pole, Czech, der Böhme und ein Russe namens Rus. Czech wandte sich nach Westen, Rus nach Osten. Lech aber beschloss, hier auf einer Lichtung sein Herzogtum zu gründen. Genau an der Stelle, wo ein Adler mit weißen Schwingen seinen Horst gebaut hatte. Daher trägt Polen bis heute einen weißen Adler im Staatswappen, erklärt Gosia. Nach der Siesta erreichen wir einen besser befestigten Wegabschnitt. Wir treten kräftig in die Pedale, lassen die Wälder



Regen mit Fassung tragen. Foto: Uwe Schieferdecker

hinter uns. Der Weg nach Zielonka führt jetzt an saftig grünen Wiesen und an Kornfeldern vorbei. Nun ist der Weg geteert, doch es kommt uns kein einziges Auto entgegen. Wir radeln vorbei an Mohnblumen, honiggelben Rapsfeldern, einem Fußballplatz. Später geht es durch eine Siedlung aus roten Backsteinhäusern. An der Wand einer Veranda lehnt ein altes Wagenrad. Auf einer Wiese grasen Reitpferde. In einem großen Teich werden Karpfen und Forellen gezüchtet. Ein stämmiger, braun gebrannter Kerl mit Schnurrbart nimmt gerade Forellen aus. Thomas schält sich aus seiner Radlermontur und springt in den Karpfenteich. Der Fischzüchter blickt streng zu uns herüber, bewahrt aber Haltung und sagt kein Wort. „Sympathisch“, denken wir, „typisch Kartoffel.“ Im nächsten Dorf besichtigen wir eine Kapelle aus dem 16. Jahrhundert mit tiefschwarzer Holzfassade. Innen ist sie bunt und üppig mit Heiligenbildern und Statuen geschmückt: Bauernbarock. Ein Teil ist noch Original aus dem 16. Jahrhundert. Neun von zehn Polen sind katholisch, erzählt Gosia, Papst Johannes Paul II. ist bis heute ein Star.

Der Papst paddelte auf der Drawa

Und er liebte die Wielkopolska. Nicht dass hier dauernd der Bär tanzen oder der Papst boxen würde, sagt sie. Aber: „Papst Johannes Paul II. ist hier auch einst gepaddelt!“ Und in der Tat: Mehrere Gedenksteine und Altäre am Ufer der Drawa erinnern an diese Ehre. Die Uferregion des Flusses Drawa ist dicht bewaldet. Hier kann man Biber beobachten, Fischotter, Eisvögel, Seeadler, Milane, Hirsche, Rehe, Wildschweine und dann und wann einen Wolf. Im Hochsommer sind auf der Drawa jeweils rund 30 000 Menschen am Paddeln, erzählt Gosia. In einer Baumkrone entdecken wir einen kleinen Vogel, der gierig nach Futter schreit, ein Babyspecht. Auf einer Wiese beobachten wir Grasfrösche, Teichfrösche und Laubfrösche. Ob wir es heute noch bis Zielonka schaffen werden, ist uns mittlerweile egal. Wir sind wieder tiefer in die Wälder der Wielkopolska eingetaucht, ins Paradies, in dem die Kartoffeln radeln – vom Alltag Lichtjahre entfernt. In der Abenddämmerung stehen wir mit unseren Mountainbikes irgendwo auf einer Lichtung



Paddelbereit.

und lauschen staunend einem geheimnisvollen Wimmern, wie aus einer anderen Welt. „Rotbauchunken!“, schwärmt Gosia. Und kein Tier quake schöner.



Anreise/Radverleih:

Mit der Bahn drei Mal täglich direkt ab Berlin Hbf nach Posen Hbf.
Reisezeit: rund drei Stunden.
Hin- und Rückfahrt: 72 Euro (in der 2. Klasse).
Fahrradmitnahme: 10 Euro pro Strecke, reservierungspflichtig.

Radverleih: Am Malta-See in Posen für sieben Euro pro Tag: Malta Bike: ul. Jana Pawla II 14, Tel. +48 (698) 436373.

Weitere Infos: www.maltabike.pl

Übernachten:

Hotel Stare Miasto: ul. Rybaki 36, Posen. Solides Hotel, zentrale Lage: nur 400 Meter vom Alten Markt entfernt, DZ ab ca. 75 Euro. Tel. +48 (61) 659 00 43.

Weitere Infos: www.hotelstaremasto.pl

Hotel Olympic: ul. Lesna 15a, Wronki. Idealer Ausgangspunkt für Fahrradtouren; etwa 300 Kilometer Fahrradwege im näheren Umkreis. Das Hotel ist architektonisch etwas überambitioniert, dafür mit hauseigenem Mountainbike-Verleih (ab ca. 10 Euro pro Tag), DZ ab ca. 60 Euro. Tel. +48 (67) 254 55 00.

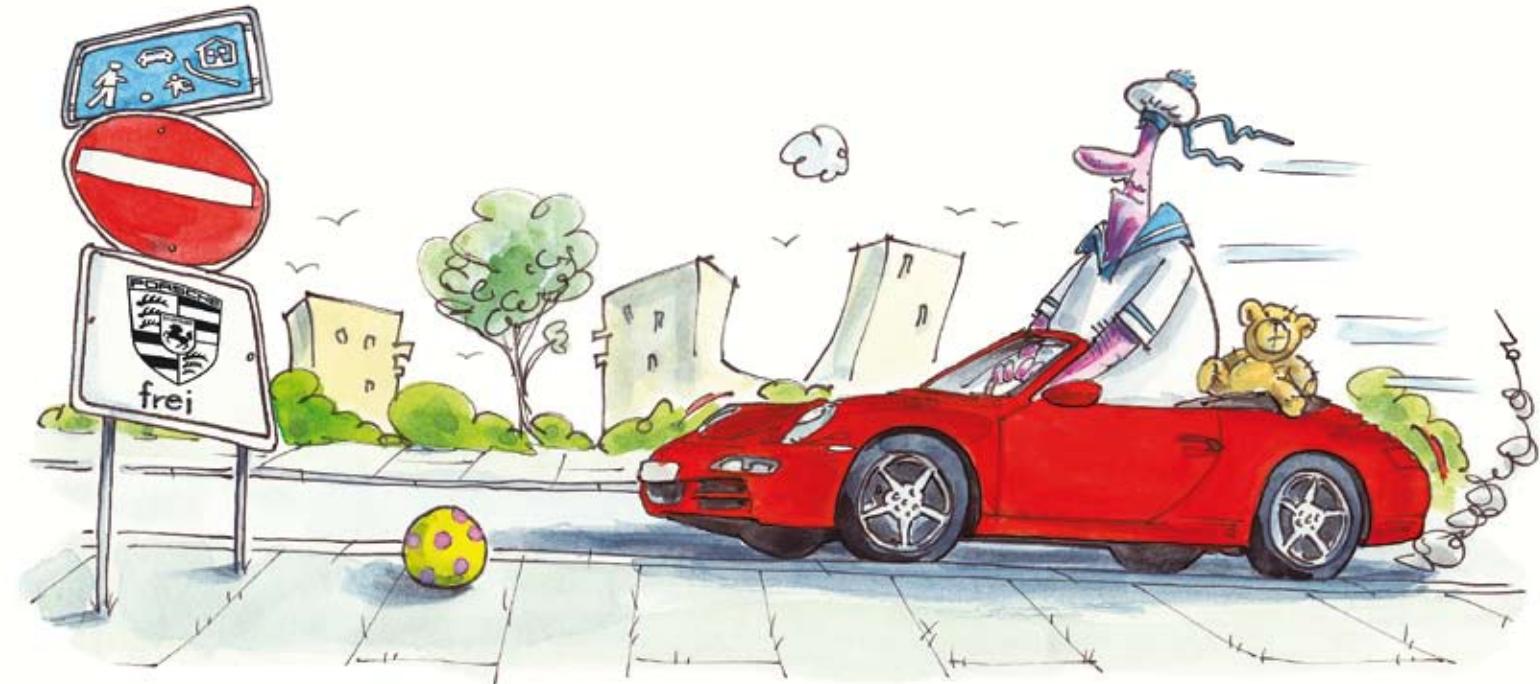
Weitere Infos: www.hotel-olympic.pl

Transrationale Verspieltheit

VON ULI HANNEMANN

Schlechte Nachrichten: der Hamburger Verlag Tigerpress, der „Fix und Foxi“ herausgibt, ist pleite. Damit ist dem Leser anspruchsvoller Wochenschriften eine weitere Quelle versiegt, während sich die einschlägige Hauptkonkurrenz „Zeit-Magazin“ einmal mehr als unbefriedigende Alternative erweist.

So bekriegt sich in der Ausgabe Nr. 25 vom 10. Juni 2009 der Redakteur Wolfgang Büscher unter dem Titel „Provokation Porsche“ mit einem Radfahrer. Der passionierte Alpha-Mann – und dass es sich um den Prototyp eines solchen handelt, bleibt die gesamten 42 Zeilen über von zentraler Bedeutung – fährt auf einer Probefahrt, die sechsjährige Tochter neben sich, mit einem roten Porsche Boxter S durch eine Berliner Spielstraße. *Ich fuhr offen*, beginnt er das letzte und einzige relevante Sechstel seiner komplett ironiefreien Kolumne, nachdem er bis dahin mittels hanebüchener Rechtfertigungsarien für Öltanker und Superautos Druckerschwärze schindet. Zu Recht nämlich spürt er *wachsenden Missmut gegen die Unvernunft solcher Autos, hinter der man die alte, trotzige, transrationale Verspieltheit des Mannes wittert*. Welcher (kleingeistige Missmut) ihn wiederum an die aufkommende populäre Wut auf die Tanker in den achtziger Jahren erinnert – alles nur Mode, die verschwulteten Ökospinner werden schon eines Tages wieder richtige Männer, so wie er und hoffentlich rechtzeitig zum nächsten Krieg. Wer dermaßen stolz auf die (auch dem Autor dieser Zeilen leider keineswegs fremden) fragwürdigsten Sollbruchstellen einer über Jahrtausende manipulierten männlichen Psyche ist, ist wahrscheinlich auch „stolz auf Deutschland“. Der einzige echte Gewinn dieses Prologs ist der in seiner Frechheit geradezu geniale Euphemismus „transrational“ für „bescheuert“. Heute geht es mir transopti-



mal, da ich transgesund bin; ich hoffe, ich bleibe transportfähig; wenn ich transvital bin, begräbt mich, aber bitte nicht in Transsylvania.

Ich fuhr offen, beginnt also kurz vor Ende endlich die Geschichte, die er *das Plädoyer eines Fußgängers pro Porsche* nennt, aus unvernünftigen wie aus vernünftigen Gründen. Ein vernünftiger Grund ist für ihn die Bewahrung des hoch spezialisierten Ingenieursgedächtnisses, das sogar zur Ökovernunft zu rufen vermag. Nur leider tut es das nicht, also in die Tonne damit. Und die nun zu erzählende Begebenheit bezeichnet er als einen anderen trotzig-verspielten Grund. Ihre trotzige Verspieltheit, der meterweit herauhängende Larry und das Um-keinen-Preis-Verlieren-Dürfen macht aus Testosteronfundamentalisten wie Seeleuten, Cowboys und Zeit-Redakteuren (Schaum-)Schläger, Stalker und Porschefahrer.

Die haben natürlich Feinde: *Ein Radfahrer hab an, mich zu beschimpfen. Ansatzlos. Einfach so. Dies sei eine Spielstraße. Ich weiß, sagte ich, ich fahre 30.* Er beschreibt den Radler, der mir womöglich selber kaum sympathisch gewesen

wäre. *Er sah aus wie ein saurer, spießiger Freak, und das war er auch. Die Spielstraße war ihm eine sozial befreite Zone, Anstandsregeln galten hier nicht.* Allerdings hat der verhärmte Straßenwart recht: auf der Straße gelten keine Anstandsregeln (zum Segen für den Autor im Übrigen), sondern die Verkehrsordnung. Und die sieht nun einmal vor, dass man in einer Spielstraße Schrittgeschwindigkeit fährt und nicht mit dem sechsfachen Tempo hindurchkackelt.

Eine leise Ahnung scheint Büscher immerhin zu beschleichen, denn er erinnert sich: *Neben mir saß meine sechsjährige Tochter.* Die rudimentäre Restumsicht des verspielten Vaters ist ihr Glück, denn sie hat in dieser Spielstraße noch den vergleichsweise sichersten Platz. Doch zur Empathie für die Altersgenossinnen des Kindes reicht es beim Dandy-Daddy leider nicht mehr – die bleiben der trotzigen, transrationalen Verspieltheit des Superautos und des Supermannes an dessen Lenkrad schutzlos ausgeliefert.

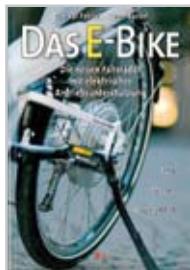
Die linke Fahrratte lässt die Situation nun mehr eskalieren, indem sie die Tochter anquatscht: „*Dein Papa hat dich nicht lieb.*“ Das

kann sich ein Mann natürlich nicht gefallen lassen. Überdies will er dem Mädchen ein Vorbild sein. *Da stieg ich aus. Er schob auf mich zu, in der irriegen Annahme, ich wolle darüber diskutieren. Ich bot an, diesen Eindruck zu korrigieren. Jetzt gleich. Da radelte er schnell weg.*

In diesem Moment verstehet ich endlich auch den Untertitel zu „Provokation Porsche“: Wolfgang Büscher, Redakteur des Zeit-Magazins, fährt im Boxter S durch Berlin. Und vermeidet knapp eine Schlägerei. Er vermeidet also eine Schlägerei, die er selbst provoziert hat. Um sich anschließend zu wundern: Was war nur los? Nun, ich fuhr diesen roten Boxter S, das war alles.

Welch flammender 42-zeiliger Appell für den unbedingten Erhalt von „Fix und Foxi“! Und apropos flammend: Warum nur werden immer wieder olle Golfs, Passats und Lieferwagen für Essen auf Rädern Opfer von Brandanschlägen nachtaktiver junger Menschen? Trotzige Verspieltheit kennt nun wirklich lohnendere Ziele, ob rational, ob transnational, ob international. Der Feind ist rot.

<http://www.zeit.de/2009/25/Auto-25>



Der Wind kommt immer von vorn?

Manche Radler stört's nicht: Fahrräder mit elektrischem Antrieb werden technisch immer ausgereifter und kommen mehr und mehr aus der Nische Reha-Bike heraus. Ob im Stadtverkehr mit schwerem Einkauf oder mit Kindershänger, im Urlaub in den Bergen oder beim Radausflug am Wochenende – die E-Bikes überzeugen immer mehr Fahrradfahrer. Und immer mehr Modelle kommen auf den Markt. Welchem Antrieb sollte man den Vorzug geben? Worauf muss ich bei den Akkus achten? Welches Rad ist das richtige für mich? Welche Hersteller gibt es? Diese Fragen werden im neu erschienenen Ratgeber „Das E-Bike“ beantwortet.

Gunnar Fehlau/Peter Barzel: Das E-Bike. Die neuen Fahrräder mit elektrischer Antriebsunterstützung. Typen, Modelle, Komponenten. 136 Seiten, Delius Klasing, 14,90 Euro.

ter lange Route ums IJsselmeer und 15 Tages-touren beschrieben werden; wie immer mit Unterkunftsverzeichnis, detaillierten Karten, Wegbeschreibungen und einigen Hinweisen auf Sehenswürdigkeiten.

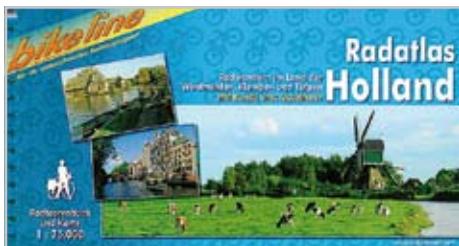
Bikeline: Radatlas Holland. Radwandern im Land der Windmühlen, Klompen und Tulpen. Mit Runde ums IJsselmeer. 180 Seiten, spiralgebunden, 1:75 000, Verlag Esterbauer, 12,90 Euro.

Flüsse, Fahren und grüne Wälder

Zwölf Touren zwischen 40 und 110 Kilometer Länge stellt der Autor in einer Mischung aus Reiseführer, Reisebericht und Wegbeschreibung vor. Dabei leiten ihn die Flüsse und Kanäle im Norden Brandenburgs an Elbe, Havel und Oder entlang, aber auch die weniger bekannte Bischofs- und Gänsetour der Prignitz wird beschrieben. Tipps zu Gaststätten sind ebenso enthalten wie Karten und Anfahrtmöglichkeiten zu jeder Tour.



Sebastian Kühl: Flüsse, Fahren und grüne Wälder – die 12 schönsten Radtouren plus Bonustour im Norden Brandenburgs. 144 Seiten, Magazin Seenland, 12,90 Euro.



Tulpen und Poffertjes

Die Niederlande sind wahrscheinlich das einzige Land auf der Welt, in dem es mehr Fahrräder als Einwohner gibt und zu Recht gilt unser westlicher Nachbar als die Fahrradnation. Es gibt ein landesweites Netz gut ausgebauter Radwege, das Land ist flach und allenfalls der Gegenwind kann zu einer echten Herausforderung werden. Für Holland und Zeeland hat der Verlag Esterbauer jetzt den „Radatlas Holland“ herausgegeben, in dem eine etwa 400 Kilome-



Badefreuden

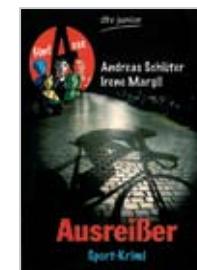
Die Badeseen rund um Berlin sind vielfältig. Um alle selbst zu testen, fehlt den meisten wohl die Zeit. Umso besser, dass es diesen Reiseführer gibt, denn er stellt uns die besten Badestellen, Strandbäder, Badestrände, Flussbäder und Liegewiesen vor. Eine Übersichtskarte und kleine Detailkarten erleichtern die Lokalisie-

rung des kühlen Nass', der Weg dorthin (mit Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln) wird ebenfalls beschrieben. Symbole zeigen auf den ersten Blick die Ausstattung der Badestellen und viele farbige Abbildungen geben einen ersten Eindruck. Also: Picknicktasche packen und los geht's – die letzten warmen Tage am Wasser genießen!

Kristine Jaath: Baden in und um Berlin. Die schönsten Badestellen, 184 Seiten, Trescher Verlag, 12,95 Euro.

Fünf Freunde auf der Sportschule

Die fünf Asse sind beste Freunde, die auf ihrer internationalen Sportschule allerlei Abenteuer erleben. In diesem Fall geht es um das Rennradfahren, Teamgeist, ein rosa Rennrad, Freundschaft und Verrat, und um die Verlockungen, die eigenen Leistungen mit Hilfe eines Sportarztes ein wenig aufzupolieren. Das Thema „Doping“, das für Kinder uninteressant oder zu abstrakt erscheint, wird hier in einem spannenden Kriminalfall thematisiert, der den



ganzen Mut der fünf Freunde braucht, um zu einem guten Ende gebracht zu werden. Empfohlen für Kinder ab neun Jahren.

Andreas Schlüter und Irene Margil: Ausreißer. Sportkrimi. 171 Seiten, dtv junior, 6,95 Euro.

BikeMarket CITY

15 Jahre Fachhandel für den Fahrradsport

- günstige Finanzierung ab 0,0%
- Inzahlungnahme von Gebrauchträdem
- Baukastensysteme
- individuelle Fertigung
- Angebote & Auslaufmodelle
- Zubehör
- Diebstahlversicherung
- Reparaturservice auch von Fremdrädern



Nr.1 cannondale
Star Dealer

Räder von Cannondale
Centurion
Dahon
Felt
Gazelle
Ghost
Kreidler
Merida
Nicolai
Rabeneck

CANNONDALE
Trekking
Prestige Rohloff

Uhlandstr. 63, 10719 Berlin-Wilmersdorf
Tel. 030 - 861 00 07, Mo-Fr 10-19:00, Sa 10-18:00
www.bikemarketcity.de
www.bausatzrad.de - Der Fahrradkonfigurator



cannondale
Rohloff
SRAM
Star-Dealer HeadShok Service
Vertragshändler
Service-Center AVID Disc-Service

Diavorträge und Kurse

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

Um Platzreservierung wird gebeten:
telefonisch unter 448 47 24 oder per E-Mail an buchladen@adfc-berlin.de. Änderungen vorbehalten. Mehr Informationen und Ergänzungen des Programms unter www.adfc-berlin.de/aktionenprojekte/diavortraege



GPS-Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene

Der ADFC Berlin bietet im Oktober GPS-Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene an. Anfänger werden in einem Praxiskurs in die Outdoor-Navigation eingewiesen, lernen die Möglichkeiten und Grenzen aktueller GPS-Geräte, digitaler Karten Internet-Anwendungen kennen. Der Fortgeschrittenenkurs wendet sich an Nutzer, die bereits ein GPS-Gerät besitzen und ihre Erfahrungen vertiefen möchten. Sie erhalten spezielle Tipps und Tricks und können verschiedene Software-Lösungen ausprobieren. Beim Fortgeschrittenenkurs hat jeder Teilnehmer ein Notebook mit verschiedener GPS-Software zur Verfügung, beim Anfängerkurs ein GPS-Gerät zum Ausprobieren.

Der Referent Thomas Froitzheim ist Autor des ersten GPS-Buches für Radfahrer.
Anfängerkurs:
Samstag, den 10. Oktober 2009,
10:30 bis 14:30 Uhr,
50 Euro/40 Euro (ADFC-Mitglieder)
Fortgeschrittenenkurs:
Sonntag, den 11. Oktober 2009, 10 bis 18 Uhr,
110 Euro/90 Euro (ADFC-Mitglieder)
Anmeldung erforderlich!

Green Hills

In der Stadt der Liebe geht es los: Das Tandem reist im Nachtzug nach Paris und dann abwechslungsreiche 1 500 Kilometer bis in die Stadt der Beatles: Liverpool. Das prachtvolle Versailles liegt ebenso am Weg wie die Reißbrettstadt Le Havre, südenglische Badeorte, die Isle of Whight, viele Hügel, ebenso viele Fish & Chips-Buden, die Felsschlucht Cheddar Gorge, Burgen, walisische Küstenorte und der Nationalpark Snowdonia.

Freitag, den 30. Oktober 2009
Nadine Dittmann und Birgit Zepf



Foto: Robert Pelz

Rund um die Ostsee

Von Berlin nach Berlin und dazwischen 7 328 Radkilometer entlang der Ostseeküste: Städte wie Sankt Petersburg und Kopenhagen lagen ebenso auf Robert Pelz' Weg wie die weite Natur Finnlands und Schwedens. Die geschichtsträchtigen baltischen Staaten sowie Polen, das Fahrradtraumland Dänemark und natürlich viele kleine Geschichten und Begegnungen einer dreimonatigen Radreise.

Freitag, den 7. November 2009
Robert Pelz

Mit Fahrrad, Zelt und Zeichenblock – eine Weltumrundung

Jens Hübner hat auf einer zweijährigen Reise 42 Länder auf fünf Kontinenten durchquert und von dieser ungewöhnlichen Reise nicht nur Fotografien, sondern auch Scherenschnitte, Aquarelle und Zeichnungen mitge-

bracht. Um Menschen und Landschaft so authentisch wie möglich zu erleben, hat Jens Hübner die einfachsten Mittel der Fortbewegung (Fahrrad), Unterkunft (Zelt) und Dokumentation (z. B. Zeichnungen auf Ziegenhaut) gewählt.

Freitag, den 20. November 2009
Jens Hübner



Zeichnung: Jens Hübner

Mit dem Kajak durch Grönland

Mit diesem Vortrag machen wir mal eine Ausnahme, denn Tour und Bilder haben uns so fasziniert, dass die Nähe von „paddeln“ und „pedalieren“ uns wichtiger erschien als die Unterschiede. Vier Wochen war Alexander Jung mit einem Paddelfreund in der Discobucht an der westgrönländischen Küste unterwegs. Er hat Geschichten von einer einzigartigen Märchenlandschaft, 150 Meter hohen Gletscherabbrüchen und schwimmenden Eisplästen mitgebracht.

Freitag, den 27. November 2009
Alexander Jung



Foto: Alexander Jung



Publikumsmesse rund um Fahrrad, Fitness und Tourismus

28. – 29. Nov. 09

10 – 19 Uhr
Messe Berlin
Halle 18



im Rahmen der

www.fahrrad-markt-zukunft.de

- **Schwerpunkte:**
 - Elektrofahrräder
 - Unterwegs in der Stadt
 - Mit Kindern sicher unterwegs
 - **Große Indoor-Teststrecken**
 - **Radreisen in Deutschland und weltweit**
 - **Vorträge und Infostände:**
 - Ergonomie, Fahrradtechnik, GPS fürs Rad
- www.fahrrad-forum.info



Veranstalter: Messewelten GmbH, Organisation: Velokonzept Saale GmbH



Eintritts-Gutschein

Gegen Vorlage dieses Gutscheins erhält eine Person den ermäßigten Eintrittspreis von 7 Euro für die Tageskarte. Nur gültig vom 28.–29.11.09.

Radzeit 5/09

ADFC-Geschäftsstelle

Fahrrad-Reparaturkurse

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

Basiskurs

mit Gerald Strahl

Dienstag, 13. Oktober 2009, 18 bis 21 Uhr

Fortgeschrittenenkurse

mit Gerald Strahl

Dienstag, 29. September 2009, 18 bis 21 Uhr

Dienstag, 20. Oktober 2009, 18 bis 21 Uhr

Maximal 12 Teilnehmer

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

Tel. (030) 448 47 24

Email: buchladen@adfc-berlin.de

Laufraadbau

mit Gerald Strahl

Sonnabend, 14. November 2009, 10:30 Uhr

Teilnahmegebühr 15 Euro/7,50 Euro (ADFC-Mitglieder)

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

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

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 12-20 Uhr

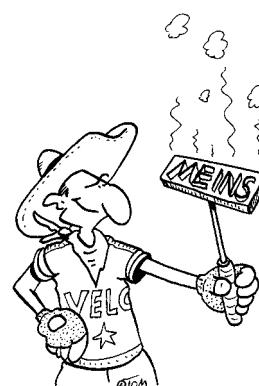
Samstag 10-16 Uhr

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

Anmeldung zu den Kursen und zur Fahrrad-Codierung 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-Selbsthilfeworkstatt

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

Kostenlose Rechtsberatung

Für Mitglieder bietet der ADFC Berlin eine kostenlose Rechtsberatung in allen Fragen des Verkehrsrechts an. Eine Verkehrs- und Rechtsschutzversicherung ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
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 STG 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 STG Friedrichshain-Kreuzberg trifft sich am zweiten Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im AWO-Begegnungszentrum, Adalbertstr. 23 A, 10997 Berlin.

Sprecher: Johannes Hampel

Tel. (030) 411 85 70

www.adfc-berlin.de/friedrichshain-kreuzberg

Die STG Lichtenberg trifft sich am vierten Donnerstag im Monat 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 STG Mitte trifft sich am zweiten Montag 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 STG Neukölln trifft sich jeden dritten Dienstag im Monat um 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 STG 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 STG Reinickendorf trifft sich jeden zweiten Dienstag im Monat um 19 Uhr im „Hexenhaus“, Alt-Tegel 2, 13507 Berlin.

Sprecherin: Johanna Ulrich

Email: johanna.ulrich@gmx.de

www.adfc-berlin.de/reinickendorf

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

Sprecherin: Annette Schlippak

Tel. (030) 516 55 955

www.adfc-berlin.de/steglitz-zehlendorf

Die STG 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

Bitte Termin und Ort des nächsten Treffens der **STG Treptow-Köpenick** telefonisch bei Jan Schaller erfragen.

Sprecher: Jan Schaller

Tel. (0160) 807 00 55

www.adfc-berlin.de/treptow-koepenick

Die STG Wuhletal trifft sich am vierten Dienstag im Monat um 19 Uhr im Stadtteilzentrum Hellersdorf-Süd „Kompass“, Kummerower Ring 42, 12619 Berlin.

Sprecher: Klaus-Dieter Mackrodt

Tel. (0175) 523 89 21

www.adfc-berlin.de/wuhletal

Die folgenden Unternehmen und Personen fördern den ADFC:

Berlin/ Brandenburg/ Sachsen-Anhalt

Fahrrad- und Zubehörhandel

Axels Fahrradladen
www.axels-fahrradladen.de
 Berlin-Zehlendorf
 Tel. (030) 847 23 813

Bike Market
www.bikemarket.de
 Berlin-Tegel & Wilmersdorf
 Tel. (030) 430 94 520

bike-mailorder.de
 Berlin-Pankow
 Tel. (0180) 501 04 39

Christoph Beck
www.faltrad-direktor.de
 Berlin-Charlottenburg
 Tel. (030) 318 06 010

Colibri Fahrradladen
www.colibri-fahrradladen.de
 Potsdam
 Tel. (0331) 280 38 16

Clever um Rad
ruediger_owlrowski@web.de
 Berlin-Kreuzberg
 Tel. (030) 498 02 102

Edelweiß Bikes
www.edelweiss-bikes-wilhelmsruh.de
 Berlin-Wilhelmsruh
 Tel. (030) 498 51 369

eldorado
www.eldorado-bike.de
 Magdeburg
 Tel. (0391) 244 54 60

FahrradBox Berlin
www.fahrradbox.de
 Berlin-Wilmersdorf
 Tel. (030) 889 12 655

FahrradSteglitz
www.fahrradofsteglitz.de
 Berlin-Steglitz
 Tel. (030) 793 58 32

Fahradiso
www.fahradiso.de
 Berlin-Hermisdorf
 Tel. (030) 405 02 844

Fahrradladen Mehringhof
www.fahrradladen-mehringhof.de
 Berlin-Kreuzberg,
 Tel. (030) 691 60 27

Fahrradschmiede
www.fahrradschmiede-berlin.de
 Berlin-Schöneberg
 Tel. (030) 782 78 98

Fahradstation
www.fahradstation.de
 Berlin-Mitte, Kreuzberg,
 Charlottenburg
 Tel. (0180) 510 80 00

FroschRad
www.froschrad.de
 Berlin-Kreuzberg
 Tel. (030) 61143 68

Glücks Rad
 Badensche Str. 12
 Berlin-Wilmersdorf
 Tel. (030) 857 31 177

Guidos Fahrradwelt
www.guidos-fahrradwelt.de
 Berlin-Neukölln & Steglitz
 Tel. (030) 666 45 969

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

Hermann Hartje
 Hoyla
www.hartje.de

Little John Bikes
www.littlejohnbikes.de
 Berlin-Schöneberg,
 Kreuzberg, Mitte
 Tel. (030) 788 94 123

Malpaso Bikes
www.malpaso-bikes.de
 Berlin-Kaulsdorf
 Tel. (030) 547 07 906

OSTRAD Fahrräder
www.ostrad.de
 Berlin-Prenzlauer Berg

Rain Theka Giencke
www.anwaeltinnen-berlin.de
 Berlin-Friedenau

Rain Petrus Hannemann
www.rechtsanwaeltn.hannemann.de
 Berlin-Friedenau

Rain Theka Giencke
 Magdeburg, Tel. (0391) 549 98 66

Pedalkraft-Fahrradladen
www.pedalkraftberlin.de
 Berlin-Kreuzberg

Raderwerk
www.raederwerk.de
 Berlin-Kreuzberg

OutBike Fahrradfachhandel
www.outbike.de
 Magdeburg, Tel. (0391) 549 98 66

RA Martin Karmetzki
 Fouquéstr. 8, 14770 Brandenburg

RA Arne Loof
www.loof.org

Rad der Stadt
www.raddertadt.de
 Berlin-Prenzlauer Berg

RA Stefan Markscläger
 Fehrbelliner Straße 42a

RA Carsten Meinecke
www.ra-meinecke.de

RA Axel F. Schierholz
www.rechtsanwalt-schierholz.de
 Berlin-Moabit, Tel. (030) 397 432-30

RA Schulz-Jahnel
 Rheinstr. 17, Berlin-Friedenau

RA Volker Wiedersberg
www.wiedersberg.de

Steuerberater
 Wolfgang Harwart
www.stb-harwart.de

Andreas Krüger
www.and-krueger.de

Velophil Fahrradhandel
www.velophil.de

Jürgen Lange
 Im Wolfsgarten 1, Falkensee

Zentralrad
www.zentralrad.de
 Berlin-Kreuzberg

Tourismus
 Traditionsschiffverein Archimedes

Ausrüster
 Globetrotter

Globetrotter
www.globetrotter.de
 Berlin-Steglitz

Bagdealer GbR
www.chrome-europe.de
 Berlin-Kreuzberg

Rechtsanwälte
 RA Gaßner, Groth,
 Siederer & Coll.

RAin Theda Giencke
 Hoyla

RAin Theda Giencke
 Little John Bikes

RAin Theda Giencke
 Malpaso Bikes

RAin Theda Giencke
 OutBike Fahrradfachhandel

RAin Theda Giencke
 Pedalkraft-Fahrradladen

RAin Theda Giencke
 Rad der Stadt

RAin Theda Giencke
 RA Stefan Markscläger

RAin Theda Giencke
 RA Axel F. Schierholz

RAin Theda Giencke
 RA Schulz-Jahnel

RAin Theda Giencke
 RA Volker Wiedersberg

RAin Theda Giencke
 Steuerberater

RAin Theda Giencke
 Andreas Krüger

RAin Theda Giencke
 Velophil Fahrradhandel

RAin Theda Giencke
 Jürgen Lange

RAin Theda Giencke
 Zentralrad

RAin Theda Giencke
 Traditionsschiffverein Archimedes

RAin Theda Giencke
 Ausrüster

Chagga Tours
www.chagga-tours.com
 Lindendorf/OT Dolgelin
 Tel. (03346) 852 785

City Hotel Cottbus
www.cityhotelcottbus.de
 Cottbus, Tel. (0355) 380 04 90

Die Radlerscheune
www.radler-scheune.de
 Burg/Spreewald

Ferienland Luhme
www.ferienland-luhme.de
 Rheinsberg/OT Luhme

Havelberger Insel Touristik
www.campinginsel-havelberg.de
 Havelberg, Tel. (039 387) 206 55

Hercus Monte Fahrradreisen
www.hercusmonte.de
 Berlin-Kreuzberg,

Hotel Stadt Spremberg
 Bundesallee 76, Berlin-Friedenau

Karhu Aktivreisen
www.reise-karhu.de
 Gera, Tel. (0365) 552 96 70

Müritz Hotel
www.mueritz-hotel.de
 Klink, Tel. (03991) 14 18 55

Naturparkverein Flämung e.V.
www.flaeming.net

RAin Theda Giencke
 Rabenstein/Flämung

Pension Sperlingshof
www.pension-sperlingshof.de
 Dallgow-Döberitz

Pino Touren und Verleih
www.pino-verleih.de
 Berlin, Tel. (030) 862 01 313

Potsdam per Pedales
www.potsdam-per-pedales.de
 Potsdam, Tel. (0331) 748 00 57

Radkultour
www.berlin-radtouren.de
 Berlin, Tel. (030) 791 42 98

Radurlaub Zeitreisen
www.inselhuepfen.de

Reisebüro „Frankreich à la carte“
www.frankreichalacarte.de
 Berlin, Tel. (030) 78 89 51 2

sleep and go Hotel Magdeburg
www.hotel-sleep-and-go.de
 Magdeburg, Tel. (0391) 53 77 91

Sport- und Erholungspark
 Strausberg

Stadt Oranienburg
www.oranienburg.de
 Oranienburg, Tel. (03301) 60 07 69

Stadt Potsdam
www.potsdam.de
 Potsdam, Tel. (0331) 289 25 45

Stadt Storkow Touristinfo
www.storkow-stadt.de
 Storkow, Tel. (033 678) 73 108

Titanic Reisen
www.titanic.de
 Berlin-Kreuzberg

Usedom Truhe
www.usedom-truhe.de
 Strandstr. 30, Karlshagen

Tel. (039 863) 459

Versicherungen/

Sachverständige

Sachverständigen für Zweirad-Technik

www.hjs-zweirad-technik.de

Berlin-Charlottenburg

Tel. (030) 303 07 648

DIE ZWEI – Versicherungen & Vermögensberatung

www.diezwei-versicherungen.de

Berlin-Spandau

Tel. (030) 362 84 365

Tel. (038371) 210 70

Dr. Uschi Eid (MdB)

www.uschi-eid.de

Berlin-Mitte, Tel. (030) 227 71 575

Stefan Liebich (MdA)

www.stefan-liebich.de

Berlin-Mitte, Tel. (030) 232 52 500

Martina Schmidhofer

Berzirkstagspräsidentin für Soziales, Ge-

sundheit, Umwelt und Verkehr

Berlin-Charlottenburg-Wilmersdorf

Tel. (030) 902 912 7000

Stadt- und Verkehrsplanung

Büro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

www.hunger-suvi-dresden.de

Dresden, Tel. (0351) 422 11 96

Büro für Stadtbau und

Stadtforschung

Spath und Nagel

www.spathnagel.de

Berlin-Charlottenburg

Tel. (030) 393 14 60

IBL – Ingenieurtechnische

Beratung

Rudower Chaussee 3, Haus 2

12489 Berlin/Treptow-Köpenick

Tel. (030) 670 50 150

Landplan

www.landplan.de

Erkner, Tel. (03362) 58 44 0

Fahrradkurier

GO! General Express & City

www.general-overnight.com

Berlin-Spandau

Tel. (030) 850 088

Sonstige

Augenoptik Trothe

www.trothe.de

Halle, Tel. (0345) 202 92 41

Cambio Carsharing

www.cambio-carsharing.com

Berlin-Kreuzberg,

Prenzlauer Berg, Schöneberg

Tel. (030) 912 06 791

Felix Martin Knop

Kommunikationstechnik

Attilastraße 31, Berlin-Tempelhof

Tel. (030) 753 28 08

Pietruski Verlag & Geodatenbanken

www.pietruska.de

Rüdzheim, Tel. (07272) 927 60

Qualifizierungs- und

Strukturförderungs-GmbH

www.qsg-genthin.de

Genthin, Tel. (03933) 8790

StadtAuto Halle e. V.

www.teilauto.de

Halle, Tel. (0345) 299 770

Velokonzept Saade GmbH

www.velokonzept.de

Berlin-Moabit

Tel. (030) 311 65 140

Ab 100 Euro pro Jahr können auch Sie

die Arbeit des ADFC Berlin e.V. unterstützen

und gleichzeitig für sich werben.

kontakt@adfc-berlin.de

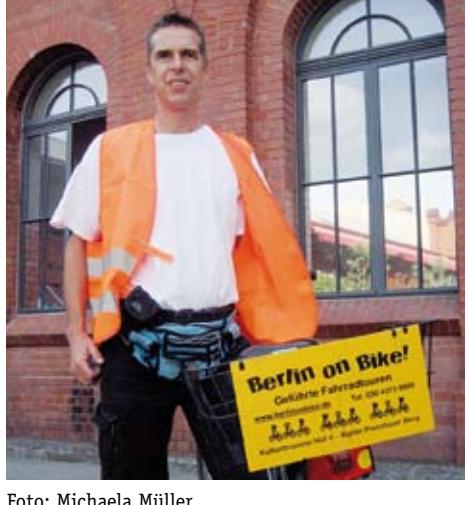


Foto: Michaela Müller

Raus aus den Reisebussen

Martin Wollenberg hat schon eine Menge im Leben gemacht: ein paar Semester Studium der Betriebswirtschaft, Taxifahrer, Journalist bei der taz. Vor sechs Jahren hatte er eine neue Geschäftsidee: geführte Radtouren durch die Stadt anzubieten. Sein Fuhrpark umfasst mittlerweile knapp 400 Räder. „Wir haben in der ersten Saison die Räder in einem Keller an der Danziger Straße verliehen“, sagt Wollenberg. Heute ist „Berlin on Bike“ in der Kulturbrauerei untergebracht. Rund 40 Guides führen die Touren durch Berlin – in vielen Sprachen: Niederländisch, Englisch, Spanisch, Französisch und Italienisch. Es gibt eine allgemeine Tour, aber auch Routen, die die Hauptstadt von einer besonderen Seite zeigen, wie zum Beispiel „Osten ungeschminkt“. „Man kommt sich auf einer Radtour durch die Stadt näher als bei einer Bustour“, meint Wollenberg. Er ist auch der Ansicht, dass die Besucher mittlerweile mit der Erwartung kommen, dass Berlin eine Stadt für Radfahrer sei. Und deshalb ist „Berlin on Bike“ Fördermitglied beim ADFC. „Berlin soll noch fahrradfreundlicher werden. Der ADFC setzt sich dafür ein.“

Das Fahrrad und seine Diebe



Fotos: Alameda Film



VON BRUNO ANGELI

„Fahrraddiebe“ – im Original „Ladri di biciclette“ – ist der wohl berühmteste Vertreter der so genannten neorealisticischen Filme, die zwischen 1943 und 1952 in Italien gedreht wurden. Und er ist noch heute sehenswert.

Italien kurz nach dem zweiten Weltkrieg: Antonio Ricci (Lamberto Maggiorani) hat es schwer, seine Familie durchzubringen. Er bekommt aber eine Chance und kann eine Stelle als Plakatkleber antreten. Allerdings benötigt er dazu ein Fahrrad. Er und seine Frau tauschen in einem Pfandleihhaus ihre Bettwäsche gegen ein Fahrrad ein. Das Glück ist allerdings von kurzer Dauer, denn am ersten Arbeitstag wird es gestohlen. Mit seinem Sohn Bruno (Enzo Staiola) macht er sich auf die aussichtslos scheinende Suche nach dem Fahrraddieb. Als sie ihn schließlich aufspüren, können sie ihm die Tat nicht nachweisen. Ricci sieht keinen Ausweg und wird selber zum Fahrraddieb. Vor den Augen seines Sohnes wird er erwischt und von einer entfesselten Menschenmenge verfolgt.

Eine unspektakuläre Geschichte. Und trotzdem wurde dieser Streifen zum Meisterwerk. Bemerkenswert für einen Film aus dieser Zeit ist die Tatsache, dass eine explizite politische Botschaft fehlt – es wird keinerlei Propaganda verbreitet. Und de Sica schafft es ganz neben-

bei, Existenzialismus und Kommunismus italienischer Prägung zusammenzubringen. Der Filmkritiker André Bazin schreibt 1953 über den Film: „Er genügt auf zweifache Weise der Gerechtigkeit: einmal durch eine glaubwürdige Beschreibung des Elends des Proletariats, aber auch durch die implizite und beharrliche Berufung auf einen menschlichen Anspruch, den jede Gesellschaft die Pflicht hat zu respektieren. Er verurteilt diese Welt, in der die Armen sich gegenseitig bestehlen müssen, um zu überleben.“

Den Begriff Neorealismus brachte der italienische Drehbuchautor Cesare Zavattini auf. Er definierte damit eine Gattung des Unterhaltungsfilms, wie er von Rossellini, Visconti oder de Sica fast zehn Jahre erfolgreich produziert wurde. Diese Filme sind eine künstlerische Annäherung an die Wirklichkeit. Sie verzichten auf Pathos oder darauf, beschönigend zu sein. Der Regisseur Vittorio de Sica ging dabei sehr weit. Er arbeitete bei seinem Meisterwerk „Fahrraddiebe“ mit Laiendarstellern. Für die Besetzung der Hauptdarsteller gab der Regisseur dabei besonderen Talenten den Vorzug: Da die Hauptfiguren weite Fußmärsche zu absolvieren hatten, wählte der Regisseur die zu besetzenden Akteure aufgrund ihrer Gangart aus. Gedreht wurde ohne künstliche Lichtquellen, und man verzichtete auf jegliche Bauten oder auf ein Filmstudio.

Fahrraddiebe auf DVD (24,95 Euro) erhältlich in der Geschäftsstelle des ADFC-Berlin.

fahr Rad mit mir

adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Mit Dir machen wir Berlin zur Fahrradstadt!

Wir setzen uns für die Radfahrer in Berlin ein und helfen Dir, wenn Du eine Radtour machen willst, einen Rechtsanwalt suchst oder Dein Rad reparieren willst.
Was Du über uns und eine Mitgliedschaft wissen musst, erfährst Du hier: www.adfc-berlin.de

Ich möchte Mitglied werden

Name, Vorname

Strasse, Hausnr.

PLZ

Ort

Weitere Familienmitglieder

Name, Vorname

Email

Datum, Unterschrift

Einzelmitgliedschaft für 38 Euro/Jahr

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft für 48 Euro/Jahr

ADFC Berlin e.V. | Brunnenstrasse 28
10119 Berlin

Tel. 030 44 84 724 | Fax 030 44 34 05 20
Mo-Fr 12-20 Uhr, Sa 10-16 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 4.600 qm.

Träume leben.

Globetrotter.de
Ausrüstung

MEINE GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG FILIALE IN BERLIN:

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

Hamburg | Berlin | Dresden | Frankfurt | Bonn | Köln