

www.radzeit.de

RadZeit

1/2010

Nicht
ohne
mein
Fahrrad



ADFC Berlin e.V., Blumenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel.: (030) 444 847 24, Fax: (030) 44 34 05 20, Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr
1/2010, PVSz. Nr. A 12703 DP AG, Entgelt bezahlt



Ab 13. März kostenlos erhältlich!

Im ADFC Buch- und Infoladen,
in den S-Bahn-Kundenzentren,
beim ADFC Berlin und
in Deinem Fahrradladen.

600 geführte Radtouren
von März 2010 bis März 2011
auf 112 Seiten.



Mit am Rad drehen

Zusammen machen wir Berlin zur Fahrradstadt!

Der ADFC setzt sich für die Radfahrer in Berlin ein. Er hilft bei der Planung von Radtouren oder bei der Reparatur von Rädern. Er kennt den Rechtsanwalt, der sich auf Recht für Radfahrer spezialisiert hat und jeden Ansprechpartner für Radverkehrsfragen im Bezirk.

Alles, was man über den ADFC und die Mitgliedschaft im ADFC wissen muss, steht hier:

mitgliedschaft.adfc-berlin.de

Ich möchte Mitglied werden

Name, Vorname

Straße, Hausnr.

PLZ Ort

E-Mail

Datum, Unterschrift

☐ Einzelmitgliedschaft für 38 Euro/Jahr

☐ Familien-/Haushaltsmitgliedschaft für 48 Euro/Jahr

Weitere Familienmitglieder

Name, Vorname



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

Wenn Schnee fällt in Berlin ...

VON DAVID GREVE

Es liegt Schnee auf Deutschlands Straßen. In Vorpommern bleibt die Bahn im Schnee stecken, Dörfer auf Fehmarn sind von der Außenwelt abgeschnitten. Die Berliner Stadtreinigung meldet, sie hätte die Situation im Griff, die Hauptverkehrsstraßen wären geräumt.

Eine Woche nach Durchzug des Schneetiefs Daisy wage ich die Probe aufs Exempel. Vor der Haustür steige ich aufs Rad. Die Nebenstraße, in der ich wohne, ist eine bucklige Schnee- und Eispiste. Vorsichtig schlingere ich zur nächsten Hauptverkehrsstraße. Die ist wie vorhergesagt in der Tat schnee- und eisfrei: Hier wurde gesalzen. Der parallel verlaufende Radweg hingegen erfreut mein Auge mit einer jungfräulichen Schneedecke. Daneben türmen sich Schneeberge, die an den Straßenrand – also auf den Bürgersteig geschoben wurden. Als ich in eine Hauptverkehrsstraße für Radfahrer, die Bergmannstraße in Kreuzberg – eine Fahrradstraße, einbiege, kann ich gerade noch einem Schneehaufen ausweichen, der die Fahrbahn zur Hälfte blockiert. Bis hierher wurde geräumt – dahinter sieht es aus wie bei mir vor der Haustür. Auf der Schnee-Eis-Piste schlingern Radfahrer unsicher dahin. Am Marheinekeplatz ist der Radweg nicht geräumt. Stattdessen haben Radfahrer eine schmale Rinne in den Schnee gefahren, die nach dem ersten Tauwetter sicher bald zur Eisrinne gefriert. In der Kreuzbergstraße ist der beidseitige Radstreifen ungeräumt und, weil unter dem Schnee nicht als solcher zu erkennen, zugeparkt. Die Straße ist stark verengt. Rad-



Foto: Jean Cliclac/Fotolia.com

fahrer, Autos und BVG-Busse behindern sich gegenseitig. Trauriger Höhepunkt: der Sachsendamm in Schöneberg. Auch hier liegt jungfräulicher Schnee und dazwischen meterhohe Schneeberge auf dem Radweg – dorthin geschoben von Räumfahrzeugen und dank anhaltender Minusgrade dazu verdammt, noch weit bis ins Frühjahr den Radverkehr gefährlich zu behindern.

Auch wenn das Straßenreinigungsgesetz vorschreibt, dass Radwege geräumt werden müssen, interessiert das offenbar niemanden. Die Unsitte, Radwege als Stauraum für Schnee zu benutzen, grassiert seit Jahren in Berlin. So lange das passiert, sollte die Stadt sich überlegen, ob sie sich als Fahrradstadt bezeichnen darf. Die Schneeräumung zeigt ein ganz anderes Bild: Der motorisierte Verkehr fließt – Radfahrer und Fußgänger werden hinten an gestellt. Dann sollte Berlin wenigstens konsequent sein und die Radwegbenutzungspflicht endgültig abschaffen. Dann fahren Radfahrer nicht nur im Winter immer auf der Fahrbahn, wo sie als Fahrzeuge auch hingehören. Und ins Straßenreinigungsgesetz gehört, dass Rad- und Schutzstreifen sowie Fahrradstraßen genauso vom Schnee zu befreien sind wie Fahrbahnen.

Seite Drei

3 Wenn Schnee fällt in Berlin ...

Leserbriefe

6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

Titel

Fahrrad und Recht

8 Interview mit Polizeidirektor
Wolfgang Klang

10 Wenn der Unfall passiert ist:
Zeugen sind das A und O

Politik

12 Die Ökobilanz eines Fahrrades

Verkehr

14 Grüne Welle in Kopenhagen

Berlin

16 Interview mit Hans-Christian Ströbele

Technik

18 Fahrradbremsen

Meldungen

7 Start von StadtRAD Berlin – 7 500 Besucher
bei Berlins erster Fahrradmesse – Bundes-
hauptversammlung des ADFC

Touristik

21 Tschechien: Jenseits von
böhmischen Dörfern

Feuilleton

24 Neulich am Bordsteinrand
20 Literatur

Service und Termine

20 ADFC-Buch- und Infoladen
27 Diavorträge
28 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine
26 Kleinanzeigen
29 Impressum
29 ADFC-Fördermitglieder im Portrait
2 ADFC-Mitgliedschaft

Das Fahrrad im Film

30 Per Tandem in die Vergangenheit



In Kopenhagen. Foto: Mikael Colville-Andersen



Titel
RadZeit 1/2010

Nicht ohne mein Fahrrad.
Foto: Markus Kluger

BROOKS
STYLE ON THE MOVE

BARBICAN
SHOULDER
BAG

“A BAG
THAT
PERFORMS
AS WELL
AS IT LOOKS”

Gerald, London, England
photographed on his 1946 Hetchins
Read more riders' comments
on Brooks Cycle Bags at:
www.brooksengland.com/gerald



SINCE
1866
BROOKS
ENGLAND
SADDLES
BAGS
ETC.

Available online or at your nearest Brooks Dealer of Excellence

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 4/09: Pro und Contra zum Verleihsystem

Keine Generierung von neuem Radverkehr

Mit Interesse habe ich den Beitrag in der *RadZeit* zu diesem Thema gelesen. Ihre Haltung in dieser Frage teile ich nachdrücklich: Die massive Ausstattung von Verleihsystemen mit öffentlichen Mitteln sehe ich mit Sorge, weil ich keine nennenswerte Generierung von Neuverkehren auf dem Rad annehme. Vielmehr würde z. B. die Aufstellung vandalismussicherer Parkmöglichkeiten an Stationen von S-, U- und Fernbahn oder vielleicht auch Bushaltestellen weitaus höhere Effekte erzielen. Möglichkeiten geschützten Abstellens von Fahrrädern werden bereitwillig in Anspruch genommen und beseitigen für viele potenzielle Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel die Vorbehalte, überhaupt mit dem Fahrrad zur Haltestelle zu fahren. Sie könnten in vielen Fällen auch die Mitnahme des Fahrrades im öffentlichen Nah-

verkehr ersparen, die häufig eben wegen dieser Befürchtungen praktiziert wird. Sie kann aus vielerlei Gründen (Umweltschutz, Betriebsabläufe, Wirtschaftlichkeit) nur die zweitbeste Lösung sein.

ECKEHARD LÜDKE

RadZeit 6/09: Seite drei: Reformiert die StVZO!

Die DIN-Normung der Radtechnik

Die geforderte Normung der Radtechnik ist nicht nur Sache des Gesetzgebers, sondern auch eine Sache der „interessierten Kreise“, wie das bei den Normern so schön heißt. Das sind in dem Fall alle Radfahrer, der Gesetzgeber, die Hersteller und die Verreiber. Mal davon abgesehen darf jeder deutsche Staatsbürger beim Deutschen Institut für Normung (DIN) einen Vorschlag zu einem Normungsvorhaben einreichen. Ein Vorschlag zu einem Normungsverfahren wird zunächst geprüft auf Überschneidungen mit vorhandenen Normen, bzw. Normungsvorhaben (ISO/EN/DIN) und dann bekannt gemacht. Die entstandene oder aktualisierte Norm kann dann vom Gesetzgeber zitiert werden, so zum Beispiel „Eine Fahrradbeleuchtung nach DIN-XYZ erfüllt die Anforderungen bezüglich ...“. Der für uns Rad-interessierte zuständige Normungsausschuss (NA) ist der NA 112 - Sport- und Freizeitgerät (NA Sport). Dort gibt es einige Normen zur Sicherheit. Im Zweifel kann man eine Überarbeitung der Norm anregen und an dem Prozess auch teilnehmen. Das kostet ein wenig, hält sich aber in Grenzen und würde für den Verein sicherlich positiv sein.

ULRICH LANGENBACH

Start von StadtRAD Berlin

Im März und April dürfen 300 Kunden zur Probe ran: In Berlin-Mitte wird das neue Verleihsystem „StadtRAD Berlin“ an elf Stationen getestet. Neu ist, dass die Fahrräder in der Stadt an festen Stationen oder reservierten Flächen entliehen und abgegeben werden können. Somit entfällt der Rückgabeanruf, der bei „Call a Bike“ notwendig ist. Das Pilotprojekt wird durchgeführt von der DB Rent GmbH. Das Projekt wird gefördert vom Bundesministerium für Verkehr in Kooperation mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, der BVG und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Nach Ablauf der Testphase Ende April wird anhand der erhobenen Daten entschieden, ob das Verleihsystem in Berlin weiter ausgebaut wird. Mehr Informationen unter: www.stadtradberlin.com



Im März geht's los. Foto: DB Rent GmbH

Für eine konsequente Förderung des Fahrradverkehrs

Im November fand in Hameln die 30. Bundeshauptversammlung des ADFC statt. Die neue Bundesregierung wurde aufgefordert, den Fahrradverkehr konsequent zu fördern. Er müsse künftig eine zentrale Rolle in der Stadt- und Verkehrspolitik bekommen. „Das Fahrrad als einziges emissionsfreies Fahrzeug bietet schnelle und effektive Lösungen für viele Probleme. Es ist für alle erschwinglich, fördert die Gesundheit durch alltägliche Bewegung und ist bedeutender Wirtschaftsfaktor“, so Karsten Hübener, der Bundesvorsitzende des ADFC. In Städten mit hoher Fahrradnutzung wie Münster oder Kopenhagen trägt der hohe Radverkehrsanteil Umfragen zufolge mittlerweile zu einer Erhöhung der Lebensqualität der Bewohner bei. Der Nationale Radverkehrsplan müsse deshalb mit klaren Zielen fortgeschrieben werden, damit das Fahrrad langfristig zu dem meistgenutzten Verkehrsmittel in den Städten wird.

7 500 Besucher bei Berlins erster Fahrradmesse

Im November fand Berlins erste Fahrradmesse statt. Rund 7 500 Besucher informierten sich bei Händlern und Herstellern über neue Modelle am Markt sowie im Fahrrad-Forum über GPS, Pedelecs oder Ergonomie. „Wir freuen uns über eine gut besuchte Messe und ein interessiertes und fachkundiges Publikum“, betonte Ulrike Saade, die Geschäftsführerin von Velokonzept Saade GmbH. Nach dem erfolgreichen Start gehen die Veranstalter davon aus, dass die Messe in diesem Jahr wachsen wird.



Leichte Radtouren in Italien:

RUND UM VENEDIG,
 Bozen-Venedig, Toskana,
 Sizilien, Apulien, Piemont
RAD & SCHIFF IN ITALIEN

Zwischen Podelta und Adriaküste:
 von Mantua nach Venedig



ITALIA-RADREISEN: freecall 0800 7238687 www.italia-radreisen.it **girolibero**

Feine

Räder

BERLIN

Schneller, bequemer,
schont den Rücken
und bringt selbst nach
100 KM einfach

riesigen Spaß!

Neue
Adresse!

Schlangenbader Str. 14
 14197 Berlin - 030 83 22 00 46
www.feine-raeder-berlin.de

„Rotlicht-Missachtung ist kein Kavaliersdelikt“

Im Jahr 2009 traten die neue Straßenverkehrsordnung und ein neuer Bußgeldkatalog in Kraft. Dadurch haben sich auch für Radfahrer einige Änderungen ergeben. Wie die Berliner Polizei diese bewertet, darüber sprach die *RadZeit* mit Polizeidirektor Wolfgang Klang. Er ist Sachgebietsleiter Verkehr beim Polizeipräsidenten.

DAS GESPRÄCH FÜHRTEN KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT.

RadZeit: Im September 2009 ist die neue Straßenverkehrsordnung (StVO) samt Verwaltungsvorschrift in Kraft getreten. Radfahrer betreffend, ist darin eine wesentliche Neuerung enthalten: Kommunen müssen nicht mehr bevorzugt gesonderte Radwege anlegen. Wie bewerten Sie diese Änderung mit Blick auf den Berliner Straßenverkehr?

Wolfgang Klang: Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden haben jetzt deutlich mehr Entscheidungsspielraum, welcher Art von Radwegen bei Neuanlagen der Vorzug zu geben ist. Dabei wird auf Grundlage der konkreten Örtlichkeiten und Verkehrsverhältnisse entschieden, ob eine Markierung oder eine bauliche Alternative den größten Sicherheitsgewinn für Radfahrer bringt. Der wird voraussichtlich häufiger dadurch erreicht werden können, dass Radwegführungen auf die Fahrbahn in den unmittelbaren Sichtbereich der Kraftfahrzeugführer verlegt werden. Auch wenn dadurch der Kfz-Verkehr räumlich notgedrungen eingeschränkt wird, werden die Unfallgefahren deutlich minimiert, die sich bei der fehlenden Sichtbarkeit von Radfahrern auf baulich angelegten Radwegen oft zwangsläufig ergeben.

RadZeit: Bereits zum Jahresanfang 2009 ist ein neuer Bußgeldkatalog erlassen worden.



Polizeidirektor Wolfgang Klang. Foto: Michaela Müller

Welche Fehlverhalten von Radfahrern werden schärfer geahndet?

Wolfgang Klang: Mit der neuen Bußgeldkatalogverordnung wurde insbesondere das Bußgeld bei Rotlichtverstößen von bisher 25 Euro auf nunmehr 45 Euro angehoben – im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen auf bis zu 180 Euro. Die weiteren einschlägigen Tatbestände für Radfahrer bewegen sich wie bisher im Verwarungsgeldbereich und wurden nicht erhöht.

RadZeit: Welche Erwartungen verbinden Sie mit dem neuen Bußgeldkatalog? Versprechen Sie sich davon eine stärkere Disziplinierung der Verkehrsteilnehmer?

Wolfgang Klang: Die Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes und der Bußgeldkatalogverordnung bilden eine gesetzgeberische Einheit. Insbesondere die Anhebung der Bußgeldobergrenzen für besonders schwerwiegende Ordnungswidrigkeiten soll zur Wiedergewinnung eines besseren Regelbewusstseins der Verkehrsteilnehmer beitragen. Die Erfahrung lehrt, dass eine finanziell spürbare Pflichten-

mahnung bei den meisten Menschen ihre Wirkung nicht verfehlt.

RadZeit: Sind die Veränderungen im Bußgeldkatalog in Bezug auf Radfahrer aus Ihrer Sicht richtig?

Wolfgang Klang: Der Schwerpunkt der Erhöhung der Bußgeldsätze liegt bei den Hauptunfallursachen. Auf Radfahrer bezogen sind dies insbesondere Vorfahrtverletzungen und das Missachten von Rotlicht. Eine verschärfte Pflichtenmahnung zur Einhaltung der Verkehrsvorschriften ist im Hinblick auf die gestiegenen Gefahren durch zunehmend festgestellte Verstöße von Radfahrern notwendig.

RadZeit: Wie häufig führt die Berliner Polizei Schwerpunktkontrollen im Bereich des Radverkehrs durch? Und hat sie seit Inkrafttreten des neuen Bußgeldkatalogs und der neuen StVO ihre Kontrollen ausgeweitet?

Wolfgang Klang: Die Berliner Polizei führt regelmäßig zu Beginn und im Verlauf der Radfahrersaison mehrwöchige stadtweite Schwerpunktkontrollen zur Überwachung und zum Schutz des Radfahrverkehrs an den bekannten Deliktshäufungs- und Unfallbrennpunkten durch. Die Überwachungsmaßnahmen konzentrieren sich dabei ganz überwiegend auf die Hauptunfallursachen. Von besonderer Gefährlichkeit ist das häufig zu beobachtende Missachten roten Ampellichts. Unabhängig davon führen die Polizeidirektionen Kontrollen mit dem Schwerpunkt „Radfahrverkehr“ im jeweiligen Zuständigkeitsbereich durch. Die Überwachungsintensität wird hauptsächlich von der Entwicklung der Unfalllage und den festgestellten Gefahren bestimmt.

RadZeit: Wie sieht die Bilanz Ihrer Kontrollen aus? Halten sich die Radler an die StVO?

i

Mehr Informationen zum Bußgeldkatalog für Radfahrer unter www.adfc.de/5087_1

So werden z. B. das Telefonieren auf dem Fahrrad mit 25 Euro und eine nicht funktionsbereite Lichtanlage mit zehn Euro geahndet. Bei Bußgeldern ab 40 Euro gibt es einen Punkt im Flensburger Kraftfahrt-Zentralregister. Fahren in alkoholisiertem Zustand ist eine Straftat. Ab 1,6 Promille kann der Radfahrer vor Gericht angeklagt werden.

Und wenn nicht: In welchen Bereichen gibt es Probleme?

Wolfgang Klang: Wir stellen fest, dass trotz aller polizeilichen Bemühungen in der Verkehrsüberwachung nach wie vor ein erheblicher Teil der Rad- und Autofahrer Verkehrsvorschriften nicht beachtet. Die Überwachungsergebnisse sind auf unverändert hohem Niveau. Insbesondere durch verbotswidriges Befahren der Gehwege, Benutzen von Radwegen entgegen der Fahrtrichtung, Missachtung des Rotlichts und Fahren ohne Beleuchtung bei Dunkelheit verursachen Radfahrer immer wieder unfallträchtige Gefahrensituationen. Selbst Radfahrer, die wegen einer Verkehrswidrigkeit belangt wurden, setzen im unmittelbaren Anschluss daran nicht selten ihr Fehlverhalten wegen mangelnder Einsicht und fehlendem Unrechtsbewusstsein unbeirrt fort. Aber auch Kraftfahrer bringen durch fehlerhaftes Abbiegen und Vorfahrtsmissachtungen weiterhin regelmäßig Radfahrer in Gefahr. Vor diesem Hintergrund wird die Verkehrsüberwachung unvermindert fortgesetzt.

Unser Reisetipp:
Laos/Kambodscha – Mystik vergangener Zeiten
 16-tägige Rad-Rundreise inkl. Flug, U in Mittelklassehotels, Verpflegung, Inlandsflug, Radmiete, Wikinger-Reiseleitung ab € 2.880

Aufsatteln und abschalten. Gesichter und Geschichten der Welt erleben. In der Gruppe Freunde gewinnen. Radtouren durch einzigartige Landschaften. Wikinger-Reiseleiter begeistern.

Reisebüro Wikinger
 Markgrafenstr. 56
 10117 Berlin
 Tel: 030-21 47 70 40
wik_ber@t-online.de

WIKINGER REISEN
 Urlaub, der bewegt.

www.wikinger-reisebuero.de

Zeugen sind das A und O

VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

Nach langem Suchen hat der Autofahrer eine Parklücke gefunden. Genervt reißt er die Tür auf, ohne in den Spiegel zu schauen – und schon kracht's. Allzu oft sind Radfahrer die Leidtragenden, können sich dem plötzlich vor ihnen auftretenden Hindernis nicht mehr ausweichen und stürzen.

Ein Szenario, wie es sich nahezu täglich auf Berliner Straßen abspielt, nicht selten mit weit reichenden gesundheitlichen Folgen für die Radfahrer und daraus resultierenden Ansprüchen, die sie oft nur mit Hilfe eines Anwaltes durchsetzen können. Die Autotür sei geradezu ein Unfallklassiker, weiß Rechtsanwalt Axel Schierholz aus Moabit. Aber anders als in den USA, wo ein versehentlich aufs Hemd gekippter Kaffee bereits mehrere tausend Dollar bringen könne, seien Schmerzensgelder in der deutschen Rechtsprechung arg gedeckelt. „Wenn's dumm läuft, bekommt ein Radfahrer für seine gebrochene Schulter nur 2 000 Euro“, berichtet Schierholz. Dennoch rät er jedem Radler, seine Ansprüche geltend zu machen. Das Problem sei aber vielfach, dass der Radfahrer keine Zeugen habe. „Während der Radler üblicherweise allein unterwegs ist, haben Autofahrer oft Beifahrer.“ Deswegen empfiehlt der Anwalt allen Radlern: „Schauen Sie sich sofort nach Zeugen um. Sprechen Sie Passanten an, die den Unfall beobachtet haben, notieren Sie sich Name, Anschrift und Telefonnummer.“

Sonst kann es schwierig werden, sein Recht vor Gericht durchzusetzen. Und das, obwohl nach Einschätzung von Schierholz rund 95 Prozent der Forderungen der Radler, die in seine Kanzlei kämen, berechtigt seien. Andererseits seien



Wer Recht hat, soll es bekommen.
Foto: GaToR/Fotolia.com

sie seit einigen Jahren nicht mehr nur Opfer, stellt Rechtsanwalt Jürgen Schulz-Jahnel aus Friedenau fest.

Radfahrer sind Opfer – und Täter

Das Überfahren einer roten Ampel sei nicht selten die Ursache, warum sich Radfahrer Hilfe suchend an ihn wenden würden. Sein Eindruck: Radfahrer seien neuerdings eher bereit, größere Risiken einzugehen mit dem Ergebnis, dass die Zahl der von Radlern mit verschuldeten Unfälle steigt. Zudem würden die Unfälle schwerer und der Beratungsbedarf

bei den Radfahrern dadurch größer – wobei oft auf beiden Seiten ein Fehlverhalten vorliege, so Schulz-Jahnel. Radfahrer würden vermehrt auf Bürgersteigen fahren, um schneller ans Ziel zu kommen, hat der Anwalt beobachtet. Und die Aggression im Straßenverkehr habe zugenommen. „Da kommt es vor, dass Radfahrer einen Autofahrer anpöbeln, weil er ihnen gerade die Vorfahrt genommen hat, und der Autofahrer daraufhin aussteigt und den Radler beschimpft. Das geht bis hin zu körperlichen Auseinandersetzungen.“ Schulz-Jahnel appelliert an alle Verkehrsteilnehmer: „sich ein Stück weit zurückzunehmen, unabhängig davon, wer im Recht ist“. Vielfach sei Verkehrsteilnehmern gar nicht bewusst, dass sie sich falsch verhal-

ten hätten. Über die aktuell geltenden Verkehrsregeln müsse besser informiert werden, regt er an. Gemeinsam mit drei Kollegen, mit denen er derzeit die kostenlose Rechtsberatung für Berliner ADFC-Mitglieder anbietet, berät er auch darüber. „Aber wir suchen noch nach einem geeigneten Veranstaltungsformat, mit dem wir diejenigen erreichen können, die in Unkenntnis der Sachlage möglicherweise Unfälle provozieren – Autofahrer ebenso wie Radfahrer.“ Die Auseinandersetzung zwischen Auto- und Radfahrern eskaliere aus seiner Sicht immer stärker. „Neben den Rechtsabbiegerunfällen sind nun Auffahrunfälle von Autos auf Fahrräder zu einem heiklen Thema geworden“, sagt er. Auf der anderen Seite seien aber zunehmend Regelverstöße bei Radfahrern zu beklagen – bis hin zu Verstößen gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen. „Die Räder werden immer schneller. Das führt auch dazu, dass Radfahrer häufiger in Beschuldigungssituationen geraten – und das geht leider auch bis zur Unfallflucht.“

Haftpflichtversicherung notwendig

Gerade weil es immer wieder zu brenzlichen Situationen kommt, rät Schierholz grundsätzlich allen, die sich im Straßenverkehr bewegen, zu einer Haftpflichtversicherung. „Es kann so viel passieren mit unglaublichen Folgen – da werden Sie Ihres Lebens nicht mehr

i Für Mitglieder bietet der ADFC Berlin eine kostenlose Rechtsberatung an. Sie findet jeden Dienstag von 19 bis 20 Uhr in der Geschäftsstelle statt.

froh.“ Grundsätzlich sinnvoll sei auch eine Rechtsschutzversicherung. Unbedingt anzuraten sei eine Diebstahlversicherung fürs Fahrrad. War diese in der Hausratversicherung früher üblicherweise enthalten, sei das Fahrrad heute vielfach ausgenommen. Gegen eine oftmals geringfügige Erhöhung der Prämie könne es in die bestehende Versicherung integriert werden. Wichtig sei jedoch, im Falle eines Diebstahls oder bei Vandalismus Strafanzeige bei der Polizei zu erstatten, den Schaden möglichst mit Fotos zu dokumentieren und Zeugen benennen zu können. Auch wenn die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen gering sei: „Die Versicherer erwarten eine Schadensmeldung mit entsprechendem Aktenzeichen. Wenn dann noch ein Zeuge erklären kann, dass der Keller am Vortag verschlossen war und er das Fahrrad darin gesehen hat, ist das ebenfalls hilfreich.“ Wichtig seien weiter Kaufquittungen. Nur sie können belegen, wann und zu welchem Preis das verschwundene Rad gekauft wurde. Neben dem Kaufpreis sollten Marke und Rahmennummer auf der Rechnung vermerkt sein.

BikeMarket CITY

15 Jahre Fachhandel für den Fahrradsport

- günstige Finanzierung ab 0,0%
- Inzahlungnahme von Gebrauchträdern
- 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
- Rabeneick

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

Star-Dealer HeadShok Service
 Vertragshändler Service-Center AVID Disc-Service



An der TU Berlin wird an einem Fahrrad mit Bambusrahmen getüftelt. Foto: Grüne Uni/Thomas Finger

Die Ökobilanz eines Fahrrades

VON MICHAELA MÜLLER

Fahrradfahren an sich ist schon eine gute Sache. Man tut etwas für die Umwelt und für sich selbst. Während bei den Autoherstellern in der Kategorie „Umweltfreundlichkeit“ neben dem Spritverbrauch in den letzten Jahren auch der CO₂-Ausstoß zum Maßstab geworden ist, können sich die Radfahrer im Sattel zurücklehnen. Zumindest erstmal.

Abgesehen davon, dass der Radler CO₂-haltige Atemluft in die Atmosphäre pustet – und hier von wahrscheinlich mehr als der Autofahrer – ist die CO₂-Bilanz seines Fahrzeuges im „Betriebszustand“ neutral. Aber wie steht es um die Ökobilanz eines Fahrrades bei seiner Herstellung? Zwei deutsche Umweltinstitute beschäftigen sich mittlerweile auch mit der Klimawirkung und der Ökobilanz des Fahrrades. Michael Ritthoff vom Wuppertal Institut verg-

lich die Materialien, aus denen die meisten Fahrradrahmen hergestellt werden: die Werkstoffe Stahl, Aluminium und kohlenstoffverstärkter Kunststoff (CFK). Aus ökologischer Sicht ist der Stahlrahmen dem Rahmen aus Aluminium und CFK überlegen. „Das Ergebnis war wenig überraschend und eindeutig: Stahl gewinnt, nur nicht beim Gewicht“, sagt Ritthoff. Doch wie bei jeder wissenschaftlichen Studie gibt es daran auch gleich wieder Zweifel: Bei den Herstellungsverfahren wird der Stahl mit einem großen Energieaufwand ein- bis zweimal nachgeschmolzen, bis man das Endprodukt erhält. Das sei ein energieaufwändiger Prozess, meint ein Berliner Fahrradhändler.

Auch an anderer Stelle wird Zweckforschung betrieben. Das Öko-Institut in Berlin ist dabei, die Klimawirkung verschiedener Produkte zu ermitteln. Das liest sich dann so: Einen Monat im Internet surfen erzeugt 7,5 Kilogramm CO₂, eine Sporttasche von Tchibo hat 32,8 Kilogramm CO₂ auf dem Buckel. Und bald ist auch das Fahrrad dran. Doch die Frage nach der CO₂-

Bilanz eines Fahrrades bei der Produktion scheint die Hersteller bislang wenig umzutreiben. „Es gibt Anfragen, wo die Fahrräder hergestellt wurden, aber nicht nach ihrer Klimawirkung“, sagt eine Mitarbeiterin des Fahrradherstellers Gudergit in Bielefeld, die die Kundenanfragen beantwortet. Doch es besteht Interesse daran, wie Fahrräder hergestellt und welche Stoffe verarbeitet werden. Rainer Gerdes, der Marketingleiter der Fahrradmanufaktur in Oldenburg, erklärt: „Wir haben ein großes Interesse daran, die Komponenten umweltverträglich herzustellen, auch wenn es keine gesetzlichen Regelungen gibt.“ Bei der Produktion verzichtet der Hersteller auf Gummiweichmacher und verwendet Pulverlack, der ohne Lösungsmittel verarbeitet werden kann.

Das CO₂-Äquivalent ist zur neuen Währung geworden

Untersuchungen wie die der beiden Umweltinstitute schärfen den Verbraucherverstand und das CO₂-Äquivalent ist unterdessen zu einer neuen Währung geworden. So wurde im vergangenen Jahr im europäischen Parlament über eine Richtlinie, die den CO₂-Ausstoß von Neuwagen regeln wird, hart gestritten. Der Grenzwert soll ab 2012 bei 130 Gramm pro Kilometer liegen, doch deutsche Autohersteller wie Daimler oder Audi liegen noch immer deutlich über den Werten: Bei der Pkw-Flotte von Daimler, die vergangenes Jahr verkauft wurde, lag der Ausstoß bei durchschnittlich 189 Gramm pro Kilometer, bei Audi waren es 176 Gramm. Aber man kann damit auch Werbung machen. Die CO₂-Bilanz eines

i Die Untersuchung des Wuppertal Instituts für Klima Umwelt und Energie: Ritthoff, Michael, u.a.: Stahl im Vergleich – Verfahren, Ressourceneffizienz, Recycling, Umwelt, in: Stahl und Eisen 124 (2004), S. 61-66



Produkts ist ein Verkaufsargument, vorausgesetzt, es gibt vergleichbare Ergebnisse: Wer den niedrigeren CO₂-Wert hat, ist klimafreundlicher.

Das gilt auch für die Ware Fahrrad. Ein Berliner Fahrradhändler weiß, dass Fragen nach einer umweltfreundlichen Herstellung vor allem von Kunden kommen, die sich für höherwertige interessieren. „Sie wissen, dass sie sich mit dem Fahrrad schon für ein umweltfreundliches Verkehrsmittel entschieden haben. Die Frage nach der Art und Weise der Herstellung ist quasi eine Selbstbestätigung“, sagt er. Doch der Verbraucher muss für sich eine ökologisch sinnvolle Variante finden. Wer sich beim Neukauf für ein Singlespeed entscheidet, weil nicht viel „dran“ ist, dann aber im Monat nur zwei Kilometer fährt, weil ihm das Fahrgefühl nicht gefällt, hat die falsche Entscheidung getroffen.

i Ökobilanz:

Die Ökobilanz ist eine systematische Analyse der Umweltwirkung von Produkten von der Herstellung über die Nutzung bis zur Entsorgung. Einbezogen werden die Entnahme von Ressourcen aus der Umwelt (beim Fahrrad z.B. Erze) und die Emissionen in die Umwelt (z.B. die Altrefenentsorgung oder der CO₂-Ausstoß).



Fahrradstraße 82, 10119 Berlin - Mitte
anfrage@zweitrad.de T +49-30-50 57 69 37

Grüne Welle in Kopenhagen

TEXT VON ARVID KRENZ UND JÖRG LEBEN,
FOTOS VON MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN

Feierabend in Kopenhagen. Wir stehen an einer Kreuzung und wollen geradeaus fahren. Aber wir haben uns falsch eingeordnet, stehen rechts von einem Rechtsabbiegerstreifen. Wegen des starken Verkehrs trauen wir uns nicht auf unsere Spur. Dann sind alle vorbei und wir können uns den geradeaus Fahrenen anschließen. Und nein, wir sind nicht im Auto unterwegs, sondern mit dem Fahrrad.

Kopenhagen hat einen hohen Radverkehrsanteil. Zurzeit fahren 37 Prozent der Pendler mit dem Fahrrad zur Arbeit. Doch das soll erst der Anfang sein. Bis zum Jahr 2015 sollen es, so der Wille der Stadtverwaltung, sogar 50 Prozent sein. Und nicht nur das, auch die Anzahl der verletzten Radfahrer soll um die Hälfte sinken. So soll die dänische Hauptstadt mit etwa 520 000 Einwohnern die „World's Best City for Cycling“ werden. Um das zu erreichen, werden jährlich umgerechnet bis zu 13 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Das Geld wird in neue Radwege, Radfahrstreifen, grüne Radwege ab-



... macht das Fahren auch im Winter Spaß.

seits der Straße, Fuß- und Radfahrerbrücken und die Grüne Welle für Radfahrer investiert.

Fahrradfahren in Kopenhagen ist nicht nur Fortbewegung, sondern Teil einer Lebenskultur. Die Dänen beweisen, dass man auch mit Stöckelschuhen oder Anzug auf dem Rad eine gute Figur abgeben kann. Aber nicht nur auf dem Weg zur Arbeit spielt das Rad eine wichtige Rolle. Kinder und größere Einkäufe werden ebenso selbstverständlich auf dem Rad mitgenommen. Jeder vierte Haushalt mit zwei Kindern hat ein Lastenrad. Auch beim Verhalten im Straßenverkehr gibt es deutliche Unterschiede zu Berlin. Der Kopenhagener verhält sich diszipliniert. Bei Rot wird gehalten. Selbst Fußgänger beachten die Signale fast immer. Beim Abbiegen geben Radfahrer oft Handzeichen. Manche zeigen sogar an, wenn sie anhalten wollen. Das Linksabbiegen erfolgt in der Regel indirekt und wirkt wegen der vielen Radfahrer, die auf Grün warten, meist eher chaotisch. Wenn ein Radweg da ist, wird auf ihm gefahren. Fahren auf der Straße würden Autofahrer an diesen Stellen nicht dulden.

Die Radwege fallen auf! Radverkehr in Ko-

penhagen findet hauptsächlich auf Radwegen statt. Kopenhagen hat ein mehr als 300 Kilometer langes, fast lückenloses Radwegenetz an den Hauptverkehrsstraßen. Ergänzt werden die straßenbegleitenden Radwege durch knapp 20 Kilometer Radfahrstreifen, die meist über Nebenstraßen führen. Abseits der Straßen gibt es gut 40 Kilometer grüne Radwege, die Radfahrer als Alternative ohne störenden Autoverkehr nutzen können. Auch die Gestaltung der Radwege ist auffällig. Häufig verlaufen sie direkt entlang der Straße, lediglich getrennt von einem Bordstein. Die meisten Wege sind etwa zwei Meter breit, haben einen Asphaltbelag und verfügen über eine eigene Entwässerung. Vom Gehweg sind die Wege durch einen Bordstein mit einem Höhenunterschied von fünf bis neun Zentimetern ebenfalls deutlich getrennt. Konflikte mit Fußgängern sind deshalb selten. An Kreuzungen werden die Wege in der Regel auf dem Straßenniveau im Sichtfeld der Autofahrer geführt.

Warum sind in Kopenhagen so viele Radfahrer unterwegs?

An vier Straßen (Nørrebrogade, Amagerbrogade, Østerbrogade, Farimagsgade) stehen die Ampeln für Radfahrer, die mit 20 km/h unterwegs sind, auf grün. Die Grüne Welle (Grøn bølge) ist zu ausgewählten Zeiten an den Werktagen geschaltet. Sie hat den Effekt, dass sich die Geschwindigkeiten der einzelnen Radler angleichen. Langsame werden animiert, etwas an Tempo zuzulegen und schnelle Radler werden leicht ausgebremst. Gleiche Geschwindigkeiten

i

Eine Auswahl seiner Fotos und Filme über das Radfahren in Kopenhagen veröffentlicht Mikael Colville-Andersen auf zwei Blogs: www.copenhagencyclechic.com

erhöhen die Sicherheit, helfen die Radwege besser auszulasten und zur Hauptverkehrszeit gibt es weniger Stau. Insgesamt sind die Radfahrer auf diesen Straßen schneller unterwegs. Die 20 km/h liegen leicht über der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Kopenhagener Radler. Die vielen kleinen Unterschiede wirken sich positiv auf Sicherheit und Komfort der Radfahrer aus. Durch die gleiche Gestaltung und Qualität der Radwege fällt auch Fremden die Orientierung leicht. Die breiten Wege ermöglichen das Überholen anderer Radfahrer. Auf den vom Autoverkehr und Fußverkehr getrennten Wegen kommt es zu weniger Konflikten. Durch den Höhenunterschied zwischen Radweg und Gehweg werden Fußgänger auf die Radfahrer aufmerksam. Und Radfahrer kommen gar nicht erst auf die Idee, auf den Gehweg auszuweichen. Durch die Führung entlang des Straßenrandes sind Radfahrer immer im Blickfeld der Autofahrer. Die gezielte Orientierung an den Radfahrern, z. B. mit Einrichtung der Grünen Welle und die Bevorzugung der Radler beim Winterdienst, tragen sicherlich zu einem guten Radverkehrsklima bei. Mit diesen Maßnahmen werden die Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkannt. Die Masse der Radfahrer tut das Übrige.



Bei geräumten Radwegen ...

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

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

Fahrrad.Frank

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

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

☎ 285 99 750 ☎ 285 99 751
Öffnungszeiten (Sommer):
Mo-Fr 10-20^u
Sa 10-18^u

✉ fahrrad.frank@vsf-mail.de



„Ich mache gern Reklame für das Fahrrad“

Wenn er ohne Fahrrad unterwegs ist, wird er schon Mal auf den Verbleib angesprochen. Hans-Christian Ströbele (70) ist Rechtsanwalt und Politiker der Partei Bündnis 90/Die Grünen. Sein Wahlkreis als Abgeordneter des Bundestages liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.

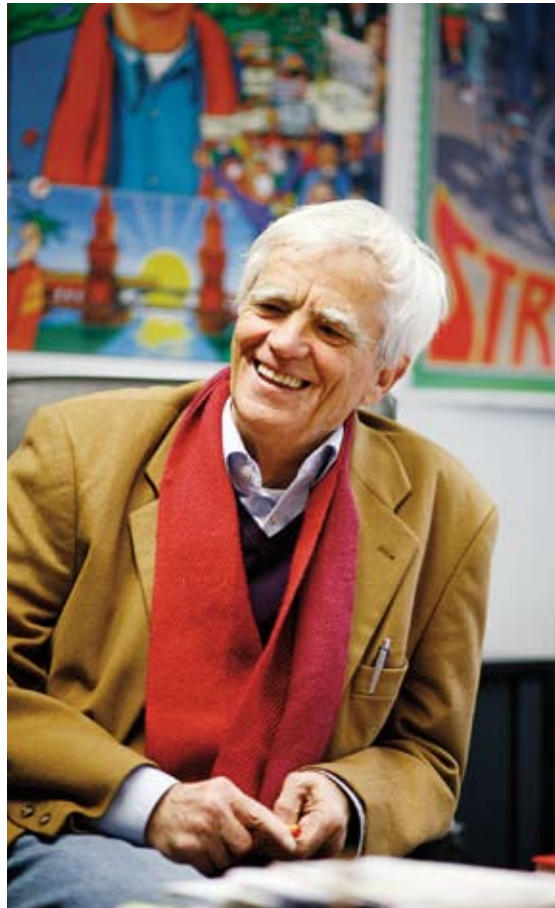
DAS GESPRÄCH FÜHRTE MICHAELA MÜLLER.

RadZeit: Ihr lila Fahrrad ist 15 Jahre alt. Es ist nicht neu und hat keine aufwändigen Komponenten. Ist es so etwas wie Ihr Talisman, Ihr Markenzeichen?

Hans-Christian Ströbele: Ich habe mich einfach an das Fahrrad gewöhnt, an die Höhe des Sattels, an seine breiten Reifen. Es ist mir lieb und teuer geworden und es ist fast ein Teil von mir. Ich fühle mich auf diesem Fahrrad sicherer als zu Fuß. Manche Leute sagen, wie kannst Du nur, in diesem Alter und bei dem Verkehr. Aber solange das Fahrrad fährt, werde ich es benutzen. Sehr zum Leidwesen der Fahrradhändler.

RadZeit: Sie haben 300 Euro Finderlohn geboten, als es gestohlen wurde ...

Ströbele: Nein, keinen Finderlohn, aber es stimmt, es wurde sogar zweimal geklaut. Ich würde behaupten, es ist das einzige Fahrrad in Berlin, das zweimal gestohlen wurde und wieder zurückgekommen ist. Einmal ist es auf der Turmstraße geklaut worden, als ich beim Optiker war. Ich habe es vier oder fünf Tage später wiederbekommen. Da hat mich die Polizei angerufen und gesagt, sie hätten ein Fahrrad, das aussieht wie meines. Und es war tatsächlich mein Fahrrad. Ein Polizist hat einen Mann mit dem Fahrrad auf dem Bürgersteig angehalten, weil er sich dachte, dass das Fahrrad nicht zu ihm passen würde. Er fragte ihn, woher er das Fahrrad habe. Dann hat er geantwortet, er habe es von seinem Cousin. Doch der wusste nichts von dem Fahrrad. Sie haben ihm das Fahrrad abgenommen, aber er hat keine Anzeige be-



Hans-Christian Ströbele. Foto: Markus Kluger

kommen. Und es war das einzige Mal in meinem Leben, dass ich auf eine Polizeistation einen großen Blumenstrauß gebracht habe. Ein paar Jahre später wurde es vor dem Reichstag am Haupteingang geklaut. Da hatte ich es einfach hingestellt und nicht abgesperrt. Ich hatte es eilig, kam zu spät zu einer Sitzung, wo gleich abgestimmt werden sollte. Als ich wieder herauskam, war das Fahrrad weg. Ich habe das nicht für möglich gehalten, weil um den Reichstag ein abgesperrtes Gebiet mit viel Polizei ist. Als es durch die Presse ging, kamen einige Fahrradkuriere auf die Idee, beim Suchen zu helfen. Ein paar Tage später klingelte mein Handy. Sie hatten das Fahrrad tatsächlich gefunden. Es

wurde am Flohmarkt am Moritzplatz angeboten. Wir wollten dem Händler keinen Schaden zufügen und haben es für 15 Euro gekauft.

RadZeit: Sie sind meist mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs. Man erfährt die Stadt so anders. Haben Sie in Berlin einen Ort, wo Sie kurz anhalten oder eine Strecke, die Sie besonders gern mögen?

Ströbele: Nein, die habe ich eigentlich nicht, obwohl es stimmt, dass ich meine täglichen Touren meist mit dem Fahrrad mache. Man kommt in der Innenstadt schneller voran. Am Morgen fahre ich zuweilen an langen Schlangen der Limousinen meiner Kollegen im Stau vorbei. Auch die Leute registrieren das. Wenn ich mal ohne das Fahrrad unterwegs bin, werde ich angesprochen, wo das Fahrrad sei. Ich mache Reklame für das Fahrradfahren und fahre gerne bei der Sternfahrt über die AVUS.

RadZeit: Der Verkehrsminister Peter Ramsauer hat festgestellt, dass die Infrastruktur des westdeutschen Straßennetzes einen „Aufbau West“ braucht. In einem Interview in der *Süddeutschen Zeitung* wurde ihm entgegengehalten, dass man lieber „in die Köpfe der Bürger als in Beton investieren sollte“. Wie wollen Sie als Opposition gegensteuern, damit sich das Fahrrad weiter als Verkehrsmittel im Alltag etabliert?

Ströbele: Ich bin dafür, dass man in Verkehr – auch im Westen – investiert, aber nicht in Landstraßen und schon gar nicht in Autobahnen, sondern in den Fahrradverkehr und in den ÖPNV. Diese Kombination ist ein Konzept mit Zukunft, im Nah- und im Fernverkehr. In Berlin ist das Projekt „StadtRAD“, wo sich Fahrrad und ÖPNV ergänzen, ein guter Anfang.

RadZeit: Nur wenige Parlamentarier kommen mit dem Fahrrad regelmäßig zum Bundestag. Wie kann das Fahrrad Teil der parlamentarischen Kultur in Berlin werden?

Ströbele: Ganz am Anfang war ich ja fast alleine. Inzwischen sind es aber viel mehr Kollegen als man vermutet. Man erkennt sie in den Fluren an den mitgeführten Fahrradhelmen. Im Sommer ist es mittlerweile so, dass man oft nicht mehr weiß, wo man sein Fahrrad abstellen soll. Aber die Infrastruktur an und im Bundestag ist noch nicht auf die Fahrradfahrer ausgerichtet. Wenn es die gäbe, wären es sicherlich sogar noch mehr.

RAD.SPANNEREI.de/blog/

Fahrradladen: Kottbusser Str. 8 Tel. 615 2939
Werkstatt: Admiralstr. 23 Tel. 615 07218

FroschRad
...einfach fahren

Vernünftige Fahrräder für den täglichen Gebrauch zu günstigen Preisen

Wiener Straße 15 · 10999 Berlin - Kreuzberg

www.froschrade.de 030 - 611 43 66

Feine Räder BERLIN

Schneller, bequemer, kinderleicht zu fahren, schont den Rücken und manch Rennradfahrer wird Sie abjetzt hassen!

Neue Adresse! Schlangenhader Str. 14
14197 Berlin - 030 83 22 00 46
www.feine-raeder-berlin.de

Ullis Fahrradladen
seit 1983

Alltagsräder · Ersatzteile · Service

Spezialist für Oldtimerräder und „Brooks“ Ledersattel

13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15



Hydraulik-Felgenbremse.

Stopp, Stopp!

TEXT UND FOTOS VON DAVID GREVE

Im Verlauf der Evolution des Fahrrades hat sich eine Vielzahl verschiedener Bremsarten entwickelt. In der natürlichen Selektion der Arten sind einige inzwischen fast ausgestorben, andere dagegen entwickeln sich immer weiter und verdrängen ihre Artgenossen vom Fahrradmarkt.

Fast ausgestorben ist die Stempelbremse: Von oben wird mittels eines Gestängesystems der Bremsbelag wie ein Stempel auf die Reifenlauffläche gedrückt. Diese Bremsart vereint den Nachteil der geringen Bremswirkung mit dem des hohen Reifenverschleißes auf der Lauffläche.

Die Felgenbremse gibt es in mannigfaltiger Ausführung. Vom Prinzip her funktionieren aber alle Modelle gleich: Durch einen Seilzug oder Öldruck werden zwei Bremsbeläge von links und rechts gegen die Felge gedrückt. Nachteil ist der hohe Verschleiß von Bremsbelägen und Felge sowie ein schlechtes Nassbremsverhalten.

Die Seitenzugbremse ist die einfachste Form

der Felgenbremse. Zwei Bremsschenkel werden durch Seilzug um einen zentralen Drehpunkt geschwenkt und die Bremsbeläge dadurch an die Felge gepresst. Die Seitenzugbremse ist zugleich die uneffizienteste aller Felgenbremsen.

Die Dual-Pivot-Bremse funktioniert grundsätzlich so wie die einfache Seitenzugbremse. Allerdings wird durch den Einsatz zweier Drehpunkte die Bremsleistung und die Dosierbarkeit stark verbessert. Diese Bremse kommt in erster Linie bei Rennrädern zum Einsatz.

Die Mittelzugbremse ist auch fast ausgestorben. Der Seilzug wird mittig an die Bremse herangeführt und über ein Hebelsystem auf die beiden Bremsschenkel verteilt. Die Bremswirkung ist gegenüber der Seitenzugbremse stark verbessert, die Mechanik aber deutlich komplizierter. Außerdem ist ein zusätzliches Anbauteil, ein Zuggegenhalter, erforderlich, um diese Bremse überhaupt nutzen zu können.

Die Cantileverbremse ist eine verbesserte Form der Mittelzugbremse. Statt einer zentralen Bremsbefestigungsschraube ist an jeder Gabelscheide auf einem speziellen Sockel ein Bremsarm befestigt. Beide Arme sind über einen kurzen Seilzug miteinander verbunden, der wiederum mittig durch den eigentlichen Bremszug angesteuert wird. Diese Bremse ermöglicht die Montage breiter Reifen und war anfangs das Lieblingskind der Mountainbike-Gemeinde.

Die V-Brake ist die Königin der Felgenbremsen: Zwei lange, einzeln an den Gabelscheiden montierte Bremsarme werden über einen seitlich herangeführten Seilzug angesteuert. Es ist kein zusätzlicher Zuggegenhalter erforderlich. Die langen Arme und die direkte Ansteuerung sorgen für eine gute Bremsleistung.

Ein Exot trotz königlicher Bremsleistung ist die hydraulische Felgenbremse. Sie übertrifft die Leistung der V-Brake, weil ein Bremskraftverlust durch Reibung praktisch ausgeschaltet wird. Die Bremsbeläge werden durch Öldruck in den Bremsleitungen an die Felge gepresst.

Felgenbremse oder Rücktritt?

Neben den Felgenbremsen, die am weitesten verbreitet sind, gibt es mehrere verschiedene Bremstypen, deren Bremswirkung, grob gesagt, an oder in der Nabe wirkt. Ein altbekannter Vertreter dieser Bremsen ist die Rücktrittbremse, die sich schon durch die Art der Einleitung des Bremsens von allen anderen Bremsen unterscheidet: Es wird kein Bremshebel am Lenker betätigt, sondern durch Zurücktreten blockiert das Hinterrad. Der „Rücktritt“ bewirkt, dass in der Nabe ein „Bremsmantel“ von innen gegen den Nabenkörper gepresst wird. Vorteile dieser Bremse sind ihre Witterungsunempfindlichkeit und die gute Bremswirkung. Letztere kommt insbesondere bei Kindern oder weniger fitten Zeitgenossen nur dann voll zur Entfaltung, wenn deren Beine sich in optimaler Bremsposition befinden, da ihre Beinkraft sonst nicht ausreicht. Nachteilig sind außerdem der etwas erschwerte Ausbau des Hinterrades – es muss eine zusätzliche Schraube gelöst werden, weil das bei der Bremsung entstehende Drehmoment über einen Bremsausleger in den Rahmen abgeleitet werden muss – und die Gefahr, dass bei Dauerbremsung (z. B. auf einer langen Abfahrt) die Bremsleistung durch Hitzeentwicklung abnimmt.

Funktional verwandt ist die Rollenbremse. Sie funktioniert wie die Rücktrittbremse, nur dass die Bremsung hier durch den Zug am Bremshebel eingeleitet wird.

Rücktritt- und Rollenbremse sind verschleißresistent und halten ein Fahrradleben lang.

Jüngste Entwicklung auf dem Fahrradbremsenmarkt ist die Scheibenbremse: Eine kleine



V-Bremse.

Bremszange umfasst eine große Bremsscheibe aus Metall. In der Regel gibt es drei verschiedene Scheibendurchmesser: 160, 180 und 210 Millimeter. Die Scheibe wird linksseitig an der Nabe montiert. Via Bremszug oder Öldruck werden zwei kleine Bremsbeläge auf die Scheibe gepresst. Diese Bremsform ist effizient und witterungsunabhängig. Allerdings hat die Scheibenbremse auch Nachteile, die vor allem die Montage betreffen. Auch die Scheibenbremse verliert bei großer Hitzeentwicklung durch Dauerbremsen an Bremsleistung („Fading“). Dem versuchen die Hersteller durch speziell geformte, „kühlende“ Bremsscheiben entgegen zu wirken. Abgesehen davon hat gerade die hydraulische Variante mit großer Bremsscheibe eine enorme Bremsleistung.

Weitere Infos: http://www.smolik-velotech.de/glossar/b_BREMSEN.htm

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



Komplett überarbeitet

Die ADFC-Radtourenkarten decken ganz Deutschland in 27 Blättern ab – die meisten davon sind schon in Neuauflage erschienen, einige Karten ließen jedoch lange auf sich warten. Nun sind zum neuen Jahr die überarbeiteten Blätter 9 (Brandenburg/Spreewald) und 14 (Lausitz/östliches Erzgebirge) erschienen. Damit lassen sich jetzt die Radfern- und regionalen Wege zwischen Fürstenberg und Zittau, zwischen Oderbruch und Erzgebirge erkunden. In einem Beiheft finden sich die fahrradfreundlichen „Bett&Bike“-Unterkünfte und Informationen zu den Radfernwegen.

Radtourenkarte Blatt 9: Brandenburg/Spreewald. 1:150 000, BVA, 6,80 Euro.
Radtourenkarte Blatt 14: Lausitz/östliches Erzgebirge. 1:150 000, BVA, 6,80 Euro.

ADFC-Buch- und Infoladen

Angebot

- die Produkte auf der Seite 20
- ADFC-Radtouren- und Regionalkarten
- Landkarten und Literatur über radtouristisch interessante Regionen in Deutschland, Europa und darüber hinaus
- nicht vorrätige, aber bestellbare Literatur, innerhalb von 48 Stunden lieferbar
- Fahrradersatzteile und -zubehör, z. B. Ortlieb-Fahrradtaschen und -rucksäcke

Adresse

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

Öffnungszeiten

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

Verkehrsverbindung

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

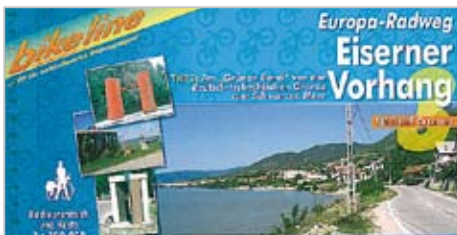


Smarte Lösung für den Gepäcktransport

Mit dem Smarti Highrider kann man gut reisen. Er lässt sich an allen Gabeln montieren, die auf der Mitte keine Befestigungsbohrungen haben und wird direkt an den Bremssockeln angebaut.

Die Gepäcktaschen hängen höher als beim Lowrider, doch das macht sich beim Fahren nicht bemerkbar.

Der „Smarti“ wiegt 576 Gramm, lässt eine maximale Zuladung von 15 Kilogramm zu, passt an 26“ und 28“-Räder und kostet 70 Euro.



Eiserner Vorhang

Fast 9 000 Kilometer umfassen die drei Radtourenbücher aus der bekannten „Bikeline“-Reihe. 9 000 Kilometer auf den Spuren der Vergangenheit, die der „Eiserne Vorhang“ in Ost und West teilte. Der erste Band beginnt im norwegischen Kirkenes. Entlang der finnisch-russischen Grenze führt der Weg zur Ostseeküste, durch das Baltikum und Polen bis zur deutsch-polnischen Grenze. Weiter geht es im zweiten Band mit der mecklenburgischen Ostseeküste und der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze. Der dritte Teil schließt dort an und führt bis zum Schwarzen Meer. Eine abwechslungsreiche und abenteuerliche Radreise, auf der es viel zu entdecken gibt!

Michael Cramer: Europa-Radweg Eiserner Vorhang. Teil 1, 227 Seiten, 15,90 Euro. Teil 2, 280 Seiten, 13,90 Euro. Teil 3, 192 Seiten, 15,90 Euro. Alle mit Spiralbindung.



Jenseits von böhmischen Dörfern

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

In Prag waren schon viele. Wer noch weiter fährt bis nach Mähren, findet überraschende Kulturschätze, grüne Hügel und gutes Essen.

Was für ein Minarett! Seit einer Stunde schon rollen wir durch diesen Park. Weggabelungen geben immer neue Blicke frei: Hier



steht eine künstliche Ruine zwischen uralten Baumriesen, dort steht ein Schloss in den Wiesen, da gleiten zwei Schwäne über einen Teich. Und jetzt diese schlanke Säule, von Halbmonden gekrönt. Es ist nicht unbedingt das, was wir erwartet hatten, aber Überraschungen im Urlaub sind ja willkommen. In Prag leerte sich der Zug. Wir sind noch drei Stunden im Abteil sitzen geblieben – und wollen nun erkunden, was Tschechien jenseits der „Goldenen Stadt an der Moldau“ noch an Glanz zu bieten hat. Ganz im Südosten also liegt Lednice. Zu Kaisers Zeiten hieß es Eisgrub und die Wiener verbrachten dort gern ihre Sommerfrische. Hier haben Liechtensteinische Fürsten ihre Spuren hinterlassen. Das 60 Meter hohe Minarett, das zu keiner Moschee gehört und nie von Muslimen genutzt wurde, hat Alois I. vor etwa 200 Jahren aus Protest errichten lassen, wohl nachdem ihn die Gemeinde am Bau einer Kirche gehindert hatte.

Statt Kirchturm ein Minarett

Donaumonarchie und Wärme haben Südmähren geprägt, durch das wir auf hübsch gewundenen Nebenstraßen weiterrollen. Auf den nur leicht gewölbten Hügeln gedeiht Wein. Und was für welcher! Beim Abendessen im



Auf und Ab: Ganz Tschechien ist hügelig.

Dorfkrug schaffen wir eine Flasche Grauburgunder zu zweit binnen einer Stunde. Tags darauf sind wir wieder fit genug, um uns an Brno (Brünn) zu erfreuen: Ein geschickt verbundenes und beschildertes Gewirr aus Park- und Wiesenwegen bringt uns in die größte mährische Stadt. Nach einer kurzen Berg- etappe ist der Stadtkern erobert. Jugendstil- häuser, Kirchen, Burg und gut besuchte Stra- ßencafés buhlen um unsere Aufmerksamkeit. Abends campen wir am nahen Stausee. Am Strandkiosk fragen uns vier einheimische Rad- ler nach dem Woher und Wohin. Als wir unser nächstes Ziel nennen, den Mährischen Karst, sagen sie: „Fahrt unbedingt nach Sloup!“ Ein guter Rat, wie sich am Tag darauf erweist: Vom Dörfchen Sloup führt ein asphaltierter Weg di- rekt in eine Schlucht. Was als Mischwald be- ginnt, wird zum Hohlweg, der zwischen Kalkwänden im Halbdunkel liegt. Es riecht nach Pilzen und Moos. Dank des stetigen leich- ten Gefälles geht es fast schneller voran, als es die Gegend verdient hat. Ein Spaziergang zur mit 140 Metern tiefsten Schlucht der Karst- region verschafft uns eine Stunde Verlängerung. Dafür verpassen wir die Chance auf eine Höhl- entour per Boot: Letzter Einlass war um 16 Uhr. In Tschechien ticken die Uhren anders; der Tag verläuft nach dem Motto: Wer früher aufsteht, hat eher Feierabend. Nachmittags wird auf dem Mountainbike oder auf Roller- skates gefahren, bevor der Tag beim Bier in der Abendsonne ausklingt. Ach ja, das Bier: An- ders als der im österreichischen Grenzland üb- liche Wein ist Bier in ganz Tschechien Grund- nahrungsmittel. Abends können es auch zwei

werden oder drei. Aber nicht zu viele, und an- ders als in Berlin wird auch nicht im Gehen aus der Flasche geschlürft. Wer hier „Pivo“ sagt, meint wörtlich „Getränk“. Und wer nach Alster oder Radler fragt, kommt im besten Fall mit einem schiefen Blick davon. Wenn die mährische Küche (Grundprinzip: bodenständig plus eine originelle Idee) nicht so hervor- ragend wäre, die Restaurants so einladend und die Preise so günstig – wir könnten uns auch von den Früchten der Obstbaumalleen ernäh- ren. Orange leuchten die Knupperkirschen, rot die noch sauren Äpfel, gelbgrün die Birnen.

Obst oder mährische Küche?

Wir durchqueren Dörfer, die noch nie dem Verfall preisgegeben waren und deshalb auch jetzt keine sterile Aufschwung-Ost-Atmo- sphäre verbreiten. Gärten, in denen Kinder- schaukel, Kartoffelacker und Blumenbeet ein buntes Landleben ergeben. Schlösser und Kir- chen, die von alter Kultur und Reichtum kün- den. Und Gebirgswiesen, die vormittags vom Tau glitzern und nachmittags nach Sommer- garten duften. Die zunächst flache Gegend kräuselt sich mit jedem Radeltag in Richtung Norden mehr. Es sind eher Hügel als Berge, aber es sind viele. Bei klarem Abendlicht rollen



wir nach Velehrad, dessen Kloster samt Barock- kirche schon von weitem zwischen den grünen Hügeln zu erkennen ist. 1990 war der Papst hier und hinterließ ein Denkmal. Wir interes- sieren uns für eine eher profane Hinterlassen- schaft: Auf dem idyllisch in einem weiten Tal gelegenen Campingplatz gelingt es uns, ein fast verloschenes Lagerfeuer wiederzubeleben. So verbringen wir den kalten Abend mit glü- henden Gesichtern unterm Sternenhimmel. Am nächsten Tag erreichen wir die Walachei. Die Mährische Walachei. Wie es vor 400 Jahren aussah, als Hirten aus der „echten“, heute ru- mänischen Walachei hier siedelten, erleben wir im Freilichtmuseum von Rožnov. Wir schlüpfen durch die niedrigen Türen, bekommen im k.u.k.-Postamt einen echten Stempel vom un- echten Beamten, klettern auf Heuböden und in Vorratskeller. Der Rest des Tages ist noch lang genug für eine Wanderung auf den 1 129 Meter hohen Radhošť (Radegast). Am nächsten Morgen gönnen wir uns Kultur für große Jungs: Das Tatra-Museum in Kopřivnice, dem einstigen Nesselsdorf. Bis 1951 wurden hier nicht nur Autos und Lastwagen gebaut, sondern sogar Waggons für den Orient-Express. In den Jahren darauf ging die Firmengeschichte an anderen Orten der Tschechoslowakei weiter – und brachte Staatskarossen ebenso hervor wie propellergetriebene Schneemobile. Auf unserem Weg nach Westen verändert sich das Land. Die Straßen werden schmaler, die Dörfer blasser. Nach langer Fahrt durch Fichtenwald zweigt ein Fahrweg von der Straße ab.

634 Meter über dem Meeresspiegel entspringt die Oder

Dann ein Trampelpfad zu einer Schutzhütte. Ringsherum wächst Moos im Sumpf. Es ist die Oder, die hier entspringt. Jener Fluss, der vor ein paar Jahren beinahe das ganze Oderbruch verschluckt hätte. Wenn die Oder bei Usedom die Ostsee erreicht, bringt sie das Wasser aus 118 000 Quadratkilometer Landschaft mit. Hier also kommt sie auf die Welt: In diesem würzig duftenden Wald 634 Meter über dem Meeres- spiegel, wo die Mücken summen und sonst kein Laut zu hören ist. Ein erhabener Ort. Am Abend darauf passieren wir die Grenze zwi- schen Mähren und Böhmen. Ein bewaldeter



Die Dörfer sind gepflegt und die Radelstrecken gut.

Höhenzug trennt Ost- und Westteil Tsche- chiens. Umso schöner, als wir nach langer Fahrt im kühlen Schatten der Buchen auf sei- ner Westseite abwärts surren – durch böhmische Dörfer, der Abendsonne entgegen. An unserem letzten Urlaubstag zeigt uns das Land noch einmal seine Reize: Svitavy glänzt mit dem längsten Laubengang im ganzen Land. Beim Bäcker gibt's mährischen Honigkuchen und im Wirtshaus böhmische Knoblauchsuppe und Knödel. Berühmt ist der Ort als Heimat Oskar Schindlers, der mehr als 1 000 Juden vor den Nazis rettete. Auch Litomyšl, unsere letzte Station, hat einen berühmten Sohn: Bedřich Smetana. Zu Ehren des Komponisten der „Mol- dau“ werden regelmäßig Konzerte veranstaltet im Hof des gewaltigen Renaissance-Schlusses, dessen Fassade Tausende Motive zieren – von Szenen aus dem Alten Testament bis zum ein- fachen Obst. Wieder so ein Glimmerlicht, fern der „Goldenen Stadt an der Moldau“. Wir müssen weiter, zum Bahnhof. Sechs Stunden später sind wir wieder in Berlin. Es hat sich gelohnt, ein Stück weiter zu fahren.

i Anreise:

Ab Berlin fährt fünf Mal täglich ein Eurocity durch Tschechien (und weiter nach Wien oder Budapest). Fahrzeit bis zum Startpunkt Břeclav: Achteinhalb Stunden, Rückfahrt z. B. ab Česká Třebová. Fahrradplätze reser- vierungspflichtig, einfache Fahrt etwa 95 Euro plus zehn Euro für die Fahrradkarte.



Im Dialog mit der Staatsmacht

VON ULI HANNEMANN

Am Mittwochmorgen radle ich breit wie ein platt gefahrener Igel nach Hause. Es reicht immerhin noch dazu, zweifelsfrei festzustellen, dass die Ampel an der Kreuzung Rosenthaler Platz Rot zeigt, was zum Glück nichts macht, da ich ohnehin nur rechts abbiegen will. Sogar den neben mir stehenden Streifenwagen registriere ich soeben noch am unteren Rand meiner mentalen Bereifung, ohne daraus jedoch geeignete Schlüsse für mein weiteres Vorgehen abzuleiten. Dazu reicht es nicht mehr – meine Synapsen haben längst ihren wohlverdienten Feierabend angetreten.

Das Polizeiauto biegt ebenfalls ab und fährt mir hinterher. Das ist ja lustig, dass die auch in meine Richtung müssen. Sie fahren extrem langsam und wie ein idiotisches Fahrschulauto halb neben mir her. Die könnten mich ruhig mal überholen. Um einen Zusammenstoß zu vermeiden, bin ich nämlich gezwungen, den Radius meiner Schlangenlinien zu verkleinern. Das ist unbequem und nervt.

Auch muss ich ihnen nun eine gewisse Beachtung schenken, obwohl ich mich sonst für Autos nicht besonders interessiere. So sehe ich, dass der Beifahrer sein Fenster heruntergekurbelt hat. Eigentlich ist es viel zu kalt. Aber vielleicht ist ihm ja ebenfalls schlecht.

Außerdem spricht er: „Wissen Sie, dass Sie gerade über eine rote Ampel gefahren sind?“

Mit einem Mal bequemen sich die sieben treuesten meiner geschätzt eine Billiarde Synapsen wenigstens dazu, so eine Art Notdienst aufzunehmen. Sie geben mir diffuse Rauchzeichen, dass ich eventuell in Schwierigkeiten bin und reagieren muss. Ich entscheide mich für die Methode „Bad Cop“.

Das Prinzip „Good Cop, Bad Cop“ kennen wir aus jedem Kriminalfilm. Doch auch in Wirklichkeit gibt es den guten und den bösen Bullen. Allerdings handelt es sich dabei nicht um Rollen, sondern um Charaktere. Der böse Bulle räumt Häuser, bricht Türen auf, schlägt uns grundlos zusammen, ohne hinterher seinen Namen zu nennen, verleiht uns Flensburger Punkte für Ordnungswidrigkeiten mit dem

Fahrrad und kann einfach nicht anders.

Der gute Bulle hingegen regelt den Verkehr, rettet betrunkene Kleinkinder, die sich in Bäumen oder Fabrikschornsteinen versteigen haben, geleitet Omis über die Straße und gibt ihnen nur manchmal aus reiner Gewohnheit einen Klitzekleinen mit dem Schlagstock hinterher. Er tappt er Radfahrer bei Fehlverhalten, kann er durchaus anders und sagt das auch: „Ich kann auch anders!“

Da man aber nie weiß, mit welcher Sorte man es jeweils zu tun hat, fällt die Wahl der richtigen Taktik naturgemäß nicht leicht. „Bad Cop“ erscheint mir im Moment am einfachsten. Da beim Bad Cop ohnehin nichts hilft, kann man auch nichts falsch machen und als Freund der Ironie habe ich so wenigstens meinen Spaß.

„Echt“, frage ich, „das wollte ich nicht. Das tut mir total Leid. Und was muss ich jetzt machen?“

„Immer zustimmen“ heißt der Grundsatz – Kreide fressen, Staub fressen, Scheiße fressen – alles, was nach Untertan schmeckt. Und damit man sich nicht wirklich demütigt, dermaßen dick auftragen, dass es auf jeden halbwegs denkenden Menschen lächerlich wirkt, außer auf den bösen Bullen. Denn der böse Bulle ist meist nicht bloß böse, sondern obendrein auch

dumm. Dumm- und Bosheit wirken de facto wie wechselseitige Katalysatoren.

„Ich wollte Ihnen nur mitteilen, dass das jetzt nicht mehr einundsechzig Euro kostet, sondern hundert, plus einen Punkt in Flensburg“, teilt mir der Beamte nur mit und Reflektoren hätte ich auch keine.

„Ah ja. Vielen Dank für die Information“, freue ich mich. „Das ist nett. Ich verspreche auch hoch und heilig, dass ich so etwas niemals wieder in meinem ganzen Leben machen werde.“ Leider muss ich bei meinen eigenen Worten lachen. Ach was, ich lache schon die ganze Zeit.

Das glaube er mir nicht, zwinkert er mich doch tatsächlich gutgelaunt an. „Warten wir doch erstmal die nächste Ampel ab.“

Offenbar gibt es in der Polizeischule inzwischen Ironieseminare für die Nachwuchskräfte: „Passense uff, meene Damunherrn, janz tückisch jetze: et jibt seit neustem Bürjer und Straffteter, die wollense bloß va’aschn. Mee-stens ham se sone Brille uff und sa’en denn janz andre Dinge als dit wat se meenen. Da jib-tit dann nur eene Möchlichkeit, ooch wennit schwea fällt: Loofn lassn.“

„Ja“, sage ich, „das ist nett.“

„Ich kann auch anders“, kurbelt er das Fenster hoch. Ein Good Cop.

Puh, er ist weg. Das wird aber nicht jedes Mal so klappen. In Gedanken spiele ich deshalb weitere Alternativmethoden durch, von denen ich allerdings nicht jede eigenhändig ausprobiert habe.

Die Methode „Attacke“ zum Beispiel. Sobald er das Fenster runterkurbelt, ihn mit feuchter Aussprache anbrüllen: „Sie können sich ihre rote Ampel da reinschieben, wo selbst am FKK-Strand niemals die Sonne hin scheint.“

Oder die „Bärentaktik“ wie ich sie in Kanada im Rahmen der Verhaltensmaßregeln für die Begegnung mit gefährlichen Raubtieren gelernt habe. Bereits wenn sich der Streifenwagen nähert, werfe ich mich vom Rad herunter direkt in eine Pfütze und markiere solange tot bis der Angreifer wieder weg ist.

Aber vielleicht stelle ich mich beim nächsten Mal auch einfach vollkommen betrunken und orientierungslos. Das müssen die doch verstehen und da hätte gerade eh nicht viel gefehlt.

Marzahner, fit, frisch und fröhlich
sucht schlanke, flotte Radlerin im
Ruhestand.
Näheres unter (030) 547 01 415

Lebensfrohe Sie (56 J., 1,68 m,
schlank u. fit) sucht Ihn (bis 60 J.)
nicht nur zum Radeln.
Kontakt: radeln2@web.de, oder
Tel. (030) 669 21 961

Suche RADELBÄR für das gemeinsame
durch's Leben radeln (F, 54, Dipl.-
Biologin).
Kontakt: 101.91254@germany.net.de



Die *RadZeit* sucht Mitarbeiter für die regelmäßige Lieferung der Zeitschrift in Fahrradläden und Infostellen in Oranienburg, Teltow/Kleinmachnow, Bernau. Mehr Infos unter Tel. (030) 44 84 724 oder kontakt@radzeit.de



Coupon für private Kleinanzeigen

Kleinanzeigenschluss RadZeit 2/10: **25. März 2010**
RadZeit, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin
Fax (030) 44 34 05 20, kontakt@radzeit.de

☐ Chiffreanzeige (zzgl. 5 Euro) falls zutreffend bitte ankreuzen

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

bis 100 Zeichen 5 Euro (2,50 Euro für ADFC-Mitglieder)
max. 200 Zeichen 10 Euro (5 Euro für ADFC-Mitglieder)
Gewerbliche Anzeigen bis max. 200 Zeichen: 25 Euro

Name, Vorname
Straße
PLZ, Ort



hfc.

Helmuts Fahrrad Center





Angebote - Zubehör - Werkstatt - Ersatzteile

<u>Berlin:</u> Großbeerenstr. 169 - 171 12277 Berlin- Marienfelde Tel.: 030- 7419241 <u>Internet:</u> www.hfc-bikes.de	<u>Potsdam:</u> Breite Str. 2D 14467 Potsdam Tel.: 0331 - 5058464 <u>Email:</u> hfc@hfc-bikes.de	<u>Öffnungszeiten:</u> Mo - Fr 10.00 - 19.00 Uhr Sa 10.00 - 15.00 Uhr
---	---	---



PANTHER









Diavorträge

**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 vorbe-
halten. Mehr Informationen und Ergänzungen
des Programms unter [www.adfc-berlin.de/
aktionenprojekte/diavortraege](http://www.adfc-berlin.de/aktionenprojekte/diavortraege)

Berlin-Teheran

Freitag, den 5. Februar 2010
Wiederholung vom 4. Dezember 2009
Torsten Sodemann

Polen von Nord nach Süd

Freitag, den 12. Februar 2010
Michael Dressel

Slowakei. Zwischen Donau und der Hohen Tatra

Freitag, den 19. Februar 2010
Jan Schaller



Im Isergebirge. Foto: Jan Eggars

Fahrradfreaks im Isergebirge

Freitag, den 12. März 2010
Film von und mit Jan Eggers und Dirk Franke

An advertisement for Zentralrad. The top half has a dark background with the text 'Jedem das Richtige: Ein ZENTRALRAD' in white. A thick white line starts from the left, goes down, then right, then down again, ending in an arrow pointing towards the bottom right. On the left side, there is a black and white photograph of a cyclist in a racing position. The bottom right section has a light background with the text 'Gute Räder. Special Bikes.' in bold. Below this, the company name 'Zentralrad GmbH' and address 'Oranienstraße 20, 10999 Berlin' are listed, along with the phone number 'Fon 615 23 88'. At the very bottom, a dark bar contains the website 'www.ZENTRALRAD.de' in white.

ADFC-Geschäftsstelle

Fahrrad-Reparaturkurse

Themen und Inhalte der ADFC-Kurse auf www.adfc-berlin.de.
Anmeldung erforderlich.
Tel. (030) 448 47 24
E-Mail: buchladen@adfc-berlin.de

Basiskurs

Dienstag, 23. Februar 2010, 18 bis 21 Uhr
Montag, 12. April 2010, 18 bis 21 Uhr

Fortgeschrittenenkurse

Dienstag, 30. März 2010, 18 bis 21 Uhr
Montag, 26. April 2010, 18 bis 21 Uhr

Maximal 12 Teilnehmer
Teilnahmegebühr 10 Euro,
(ADFC-Mitglieder 5 Euro)

GPS-Kurse

GPS-Kurs für Anfänger
mit Thomas Froitzheim
Samstag 13. März 2010, 15 bis 19 Uhr
(60 Euro, Mitglieder 50 Euro)

GPS-Kurs für Fortgeschrittene
mit Thomas Froitzheim
Sonntag 14. März 2010, 10 bis 18 Uhr
(119 Euro, Mitglieder 99 Euro)

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

Mo - Fr 12-20 Uhr, Sa 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-Selbsthilfewerkstatt

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

Kostenlose Rechtsberatung

Für Mitglieder bietet der ADFC Berlin eine kostenlose Rechtsberatung in allen Fragen des Verkehrsrechts an. Eine Verkehrs-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 Sachsen-Anhalt

Breiter Weg 11a, 39104 Magdeburg
kontakt@adfc-lsa.de, www.adfc-lsa.de
Tel. (0391) 731 66 45, Fax: 400 98 94



Matthias Eigenbrodt. Foto: Michaela Müller

Der Jemen in Kreuzberg

Vor dem Wohnhaus am Viktoriapark sind zwei Kreuzberger Bügel in den Boden eingelassen. Sie gehören zu einer Zahnarztpraxis im Hochparterre. In der Praxis treffen Geschichten aufeinander, die man vielleicht noch nie zusammengedacht hat. Matthias Eigenbrodt ist Fördermitglied des ADFC Berlin und stammt aus einer Radfahrerfamilie: „Alle Wege und Besorgungen wurden bei meinen Eltern mit dem Rad erledigt. Bis zu ihrer silbernen Hochzeit gab es kein Auto in der Familie.“ Nach dem Studium der Zahnmedizin ging er mit seiner Familie in den Jemen. Vier Jahre arbeitete er dort als Entwicklungshelfer. An das Radfahren war da nicht zu denken, zu heiß das Klima, zu schlecht die Straßenverhältnisse. Zurück in Berlin, wurde das Fahrrad wieder zu dem Verkehrsmittel, das er täglich nutzt: „Die Stadt ist flach und ideal für das Radfahren. Ich finde es wichtig, dass mehr für den Fahrradverkehr getan wird.“ Und der Jemen? Der liegt näher als man denkt. Sein Behandlungszimmer nannte Eigenbrodt nach dem Staat im Nahen Osten, ein anderes heißt „Senegal“, wo seine Kollegin als Entwicklungshelferin tätig ist. Und blickt man aus dem Fenster seines Behandlungszimmers, sieht man die Kreuzberger Bügel aus dem Hochparterre.

Praxis am Viktoriapark

Katzbachstr. 21, 10965 Berlin
Tel. (030) 789 52 810
www.praxis-am-viktoriapark.de

Unsere Fördermitglieder finden Sie unter foerdermitglieder.adfc-berlin.de

RadZeit

ZEITSCHRIFT FÜR ALLTAGS- UND FREIZEITRADFAHRER

ADRESSE

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

ERSCHEINUNGSWEISE

6 Ausgaben pro Jahr (zweimonatlich)

VERTRIEB

RadZeit-Abo: 10 Euro pro Jahr, ISSN 1439-8702
ADFC-Mitglieder: Bezugspreis in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Kostenlose Verteilung: über Fahrradläden, Bibliotheken, Unis, Kinos, Szenekneipen usw., kein Rechtsanspruch auf Belieferung

REDAKTION (AUSGABE 1/2010)

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

ANZEIGEN-VERKAUF

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

HERAUSGEBER/VERLEGER

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

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH
gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage:

42 500 Exemplare (IVW IV/2009)

REDAKTIONS- UND ANZEIGENSCHLUSS

RadZeit 2/10, RS: 12.3.2010/ET 9.4.2010
AS,DU: 20.3.2010





Fotos: Arsenal Filmverleih



Leben und Sterben auf den Straßen von Saigon

VON HENNING HOLSTEN UND URSULA KLEINÖDER

Tran Anh Hungs „Cyclo“ schildert in magischen Bildern den Überlebenskampf in den Slums von Ho-Chi-Minh-Stadt. Für dieses Meisterwerk erhielt der französisch-vietnamesische Regisseur 1995 den Goldenen Löwen von Venedig. In Vietnam ist der Film hingegen bis heute verboten.

Die dreirädrigen Fahrraddrikschas, Cyclos genannt, stammen noch aus der Kolonialzeit und gehören bis heute zum typischen Erscheinungsbild vietnamesischer Städte. Aus der Perspektive eines Rikschas-Kulis schildert Hung in hoch stilisierten und doch ungeschminkten Bildern das Alltagsleben in den Slums, das dem westlichen Blick gewöhnlich verborgen bleibt.

Cyclo ist Vollwaise und trägt nach dem Tod des Vaters bei einem Verkehrsunfall die Hauptlast für den Unterhalt der Familie. Auch seine beiden Schwestern müssen mit Schuhputzen und Wassertragen hinzuverdienen, der Großvater flickt Fahrradreifen. Aus nächster Nähe folgt die Kamera den Akteuren bei der Verrichtung ihrer täglichen Arbeit durch die Straßen, Küchen und Cafés der Stadt. Dabei wird nur wenig geredet. Im Hintergrund bleibt der Lärm des hektischen Straßenverkehrs stets präsent.

Der monotone Kreislauf des täglichen Überlebenskampfes wird jäh unterbrochen, als Gangster das Fahrrad stehlen. Cyclo wird zusammen-

geschlagen. Er beschließt, sich nun selbst einer Bande anzuschließen. Während er sich zum Killer ausbilden lässt, verliebt sich seine große Schwester in den Anführer der Bande und wird von ihm zur Prostitution gezwungen. Die Situation eskaliert und mündet schließlich in einen selbst zerstörerischen Gewaltausbruch, der auch stilistisch an Martin Scorseses „Taxi Driver“ erinnert.

Es ist die sinnliche Intensität der Bilder, die „Cyclo“ zu einem so eindringlichen Seherlebnis macht. Die expressionistischen Farbexplosionen des Finales hingegen visualisieren den tranceartigen Zustand, in dem Cyclo und seine Schwester in alpträumhafte Exzesse brutaler Gewalt und sexueller Erniedrigung getrieben werden. Ihre Sprachlosigkeit spiegelt die Überwältigung durch äußere Zwänge, denen sie hilflos ausgeliefert sind.

Weit entfernt von jeder Kolonialromantik steht dabei die Fahrraddrikscha als Symbol für mühsame, ehrliche Arbeit, die auch keine Hoffnung auf ein besseres Leben bietet. Die Opulenz der Bilder kontrastiert deshalb scharf mit der Hoffnungslosigkeit der Lebensbedingungen auf den Straßen Saigons – auf denen Verkehrsunfälle heute die häufigste Todesursache unter jungen Männern sind.

Die DVD von Tran Anh Hungs „Cyclo“ ist ab 16 Jahren freigegeben.

Little John Bikes® Der Fahrradfachmarkt

Wir kümmern uns!



Jetzt 3x in Berlin:

Schöneberg

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

Kreuzberg

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

Mitte

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



www.littlejohnbikes.de

Little John BIKES



Falträder – Mobilität in der dritten Dimension

Das neue **frog** und das bewährte **birdy**, die vollgefederten Universalgenies von **riese & müller**, die robusten Langstreckler von **BIKE-FRIDAY** und das minimalistische Packwunder von **BROMPTON** garantieren Ihnen einen kompakten Fahrspaß.

Überall, im Bus, in der Bahn, im Flugzeug, auf dem Schiff oder im Kofferraum Ihres Autos – das Rad ist immer dabei! **Anschauen, Probe fahren, ausleihen bei velophil.**

Wir suchen Fahrradbegeisterte(n) zur Verstärkung unseres Verkaufsteams!

velophil. Sonne in den Speichen

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

www.velophil.de

Alt-Moabit 72
10555 Berlin

Tel 030 399 02 116
team@velophil.de



„So wird Ihr Urlaub zum bewegenden Abenteuer!“

Unsere Ausrüstungsexperten nutzen ihr Fahrrad nicht nur jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit, sondern besonders gern auch im Urlaub – entsprechend hoch ist ihre Erfahrung mit jeder Art von Fahrradzubehör und -Kleidung.

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



Neu in Berlin:

Globetrotter
Ausrüstung

KINDERLAND

Outdoor- und Reiseideen
speziell für Kinder auf 350 qm!

25.000 Ausrüstungsideen für Outdoor und Reise auf 4.600 qm.

Träume leben.

MEINE GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG FILIALE IN BERLIN:

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

Globetrotter.de
Ausrüstung

Hamburg | Berlin | Dresden | Frankfurt | Bonn | Köln