

5/2010

www.radzeit.de

RadZit

Radverkehr in Berlin.

Axel Prahl
im Interview

ADFC Berlin e.V., Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 44442724 Fax (030) 44330520 Mo-Fr 17.22, Sa 10-16 Uhr
5/2010, P+S, Nr. A 1278 D-AG, Erschließungsbeitrag

adfc
Berlin



Rad kaputt?



Foto: David Greve

Wir kennen den nächsten Fahrradladen!

Unsere Fördermitglieder reparieren Ihnen gerne das Rad.

Wenn Sie Fragen zu Fahrradtechnik haben oder auf der Suche nach einem Fahrradsachverständigen sind – bei uns werden Sie bestimmt fündig.

Und wenn Sie Ihr Rad lieber selbst reparieren wollen – dann kommen Sie doch einfach zu uns in die Selbsthilfeworkstatt.

Alles, was Sie über den ADFC und die Mitgliedschaft im ADFC wissen müssen, finden Sie hier:

mitgliedschaft.adfc-berlin.de

Ja, 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

München – Deutschlands neue Radlhauptstadt?

VON DAVID GREVE

Es ist zum Mäuse melken! München ist die neue „Radlhauptstadt“ und liefert die passende Internetpräsenz www.radlhauptstadt.muenchen.de gleich mit dazu. Was ist mit Freiburg, Münster, Oldenburg? Sind das nicht Deutschlands wahre „Radlhauptstädte“? Und Berlin? Wir sind schließlich nicht nur die „heimliche“ sondern die wahre Hauptstadt. Fahrradstadt sind wir auch schon lange. Zumindest taucht ab und an das – zugegeben inzwischen etwas altbackene Signet – „Fahrradstadt Berlin“ zu offiziellen Anlässen auf.

Wie ist es um andere Hauptstädte Europas bestellt? Kopenhagen kann getrost als „Welthauptstadt des Radfahrens“ bezeichnet werden. Radverkehrsanteile jenseits der 30 Prozent-Marke, Grüne Welle für Radfahrer, eine eigene Fahrspur nur für Fahrräder, Fahrradbrücken, ... – es gibt nichts, was die Kopenhagener Radfahrer nicht haben. Andere Hauptstädte wie Paris und London rüsten wie wild auf, um ihren Radverkehrsanteil zu erhöhen. So hat London ein zig Millionen Pfund schweres Finanzpaket aufgelegt, um den Radverkehr zu fördern. Es gibt ein Fahrradverleihsystem in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, eigene Fahrspuren und eine deftige City-Maut, die den motorisierten Verkehr aus der Innenstadt drängt. Der Erfolg gibt den Londonern Recht, die Zuwachsrate beim Radverkehrsanteil sind beeindruckend – und mittlerweile fahren Banker wie Bürgermeister mit dem Rad. Paris wählt einen anderen Weg und schickt Tausende von Leihräder auf die Piste. Das macht zwar noch keine Fahrradstadt, aber die Pariser haben ihre Vélib's inzwischen lieb gewonnen und benutzen sie wie verrückt. Trotz allem, die Radverkehrsanteile in London und Paris bleiben zunächst gering – und Berlin sowie München haben hier die Nase vorn.

Was aber kann Berlin von der „Radlhauptstadt“ lernen? Wie man eine pfiffige Kampagne pro Rad startet! Die neue Homepage ist nur ein Teil einer Kampagne, die – frisch und ansprechend gestaltet – die Menschen zum Radfahren bewegen will. On-



Vananda Shiva, Trägerin des alternativen Nobelpreises und Wigand von Sassen vom Kreisvertragsreferat München auf der Velo-City Konferenz in Kopenhagen. Foto: Wigand von Sassen/LHM

line werden alle städtischen Angebote für Fahrradfahrer vereint. Es gibt nicht nur einen Routenplaner, sondern auch Broschüren zum Download, Fahrsicherheitstipps, eine aktuelle Terminkalender und natürlich soziales Networking in Gestalt von Twitter und Facebook. Für die wahre Hauptstadt des Radfahrens wird es Zeit Farbe zu bekennen und eine eigene Kampagne pro Rad zu starten – frisch und unbeschwert. Damit hier morgen noch mehr Menschen aufs Rad steigen!

seite drei

3 München – Deutschlands neue Radlhauptstadt?

titel

6 Berliner Radverkehrsstrategie:
Geld ist nicht alles
8 Axel Prahl im Interview

berlin

10 Räder aus Süßgras
12 Fahrradbranche als Jobmotor:
Lastenräder von Nihola
14 Sicherheit für Kinder: Was sich die Radfahrer von morgen wünschen
15 Gute und schlechte Nachrichten

meldungen

16 Rad-Aktionstag in Steglitz-Zehlendorf –
Kreisfahrt 2010 – Helfer auf zwei Rädern –
Testbefahrung erfolgreich – Tourenleiter für
2011 gesucht

touristik

19 Fürst-Pückler-Radweg:
Neuseeland in der Lausitz

feuilleton

23 Literatur
24 Jeder gegen Jeden

service und termine

2 ADFC-Mitgliedschaft
22 Diavorträge
26 Kleinanzeigen
27 ADFC-Stadtteilgruppen
28 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine
29 Impressum
29 ADFC-Fördermitglied im Portrait

das fahrrad im film

30 Zweimal entlang der Berliner Mauer

Sand in Sicht:



Unser Autor Stefan Jacobs war auf dem Fürst-Pückler-Weg in der Lausitz unterwegs.

Foto: Stefan Jacobs

Titel
RadZeit 5/2010

Axel Prahl im Interview. Foto: WDR

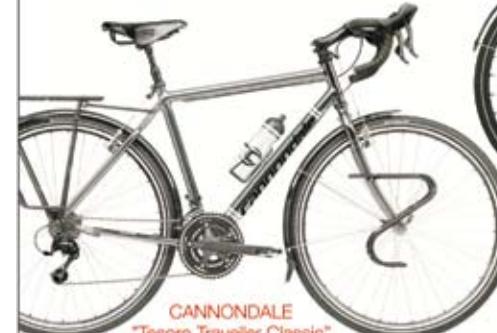


BikeMarket CITY

16 Jahre Fachhandel für den Fahrradsport

Räder von:

Cannondale - Centurion - Charge - Dahon - Felt - Gazelle
Ghoest - Kreidler - Merida - Nicolai - Rabeneick - Winora



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



Nr.1
cannondale
Star Dealer

- günstige Finanzierung ab 0.0%
- Individuelle Baukastensysteme
- Diebstahlversicherung
- Reparaturservice auch von Fremdrädern
- Inzahlungnahme von Gebrauchträdern
- Angebote & Auslaufmodelle

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



FroschRad
...einfach fahren

Vernünftige **Fahrräder**
für den täglichen
Gebrauch

zu günstigen Preisen

Wiener Straße 15 · 10999 Berlin - Kreuzberg

Ulis Fahrradladen

seit 1983

Alltagsräder · Ersatzteile · Service

Spezialist für Oldtimerräder
und „Brooks“ Ledersättel

13585 Berlin-Spandau

Jagowstraße 28

Tel.: (030) 336 69 87

Fax: (030) 336 92 15



DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL
AN BESONDEREN UND FALTBAREN
FAHRRÄDERN UND ROLLERN

NEU: „Trilite“ - Faltbares Sessel- / Liegedreirad
für Sport, Freizeit, Reha

„Duolite“ - Faltbares Tandem

„Speedite“ - Faltbares Liege- / Sesselrad

Und alles rund ums Fahrrad: Vermietung
(inkl. Wochende), Second Hand Bikes, u.v.a.m.

Goethestr. 79, 10623 Berlin-Charlottenburg

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

E-Mail: faltrad-direktor@web.de

www.faltrad-direktor.de

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°

5
RadZeit 5/2010

Geld ist nicht alles

VON MICHAELA MÜLLER UND SARAH STARK

Die aktive Zeit der Berliner Radverkehrsstrategie nähert sich dem Ende. Mit ihr sollte mehr Radverkehr und damit eine höhere Lebensqualität in die Stadt einziehen. Zeit für eine Zwischenbilanz.

Sicher und bequem soll der Radler künftig durch die Stadt geführt werden. Die Voraussetzung dafür ist eine gute Infrastruktur. Dazu zählen vor allem Fahrradspuren auf der Straße. Ihre Einrichtung auf allen Hauptverkehrsstraßen fordert der ADFC Berlin. Und das kostet Geld. Die Verteilung der bereitgestellten Mittel für den Bau und die Sanierung von Radverkehrsanlagen erfolgt in erster Linie über die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Dort werden sie von den Bezirken abgerufen. Die Gelder kommen aus unterschiedlichen Töpfen: Zur Verbesserung der Infrastruktur des Berliner Rad routennetzes stehen im Jahr drei Millionen Euro zur Verfügung. Seit 2008 gibt es den Haushaltstitel „Sanierung von Radwegen“, der sich auf zwei Millionen Euro pro Jahr beläuft. Außerdem stehen Fördermittel zum Ausbau des touristischen Radverkehrs innerhalb Berlins zur Verfügung. Sie wurden bislang für den Ausbau des Europa radweges R 1 sowie der Radfernwege Berlin – Usedom und Berlin – Kopenhagen verwendet. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2002 bis 2007 rund 8,3 Millionen Euro investiert. Für den Ausbau des Berliner Mauerwegs flossen zusätzlich 4,3 Millionen Euro. Als nächstes ist der Radfernweg Berlin – Leipzig an der Reihe.

> CAMPING > BERGSPORT > FUNKTIONSBEKLEIDUNG U.V.M...

10 PROZENT
RABATT FÜR ALLE
ADFC-MITGLIEDER

HUSKY KREUZBERG
Dein OUTDOOR-Spezialist
Urbanstrasse 131
10967 Berlin
Mo - Fr 12:00 - 20:00 Uhr
Sa 11:00 - 18:00 Uhr
HUSKY-BERLIN.DE

OHUSKY®
KREUZBERG

Doch es geht nicht nur darum, Mittel bereitzustellen. Sie müssen schneller verbaut werden. Im Schnitt vergehen drei Jahre von der Planung bis zur Umsetzung einer neuen Markierung. Der Radfahrer, der in der Stadt unterwegs ist, steht als Berufstätiger oder Tourist deshalb noch zu oft vor abrupt an der Kreuzung endenden Spuren. Das ist besonders für unsichere Radfahrer abschreckend. Kurzum: Das Berliner Rad routennetz ist noch immer ein Netz mit vielen Lücken. Der Ansicht ist auch der Fahrradbeauftragte Arvid Krenz: „Vor allem auf Hauptverkehrsstraßen fehlt es an Radfahreinrichtungen.“ Dabei könnte die Verkehrsführung für die Radfahrer vielfach kostengünstig, schnell und ohne große Umbaumaßnahmen optimiert werden.

Fachkräftemangel bremst Fahrradstrategie aus

Für die Ausarbeitung der notwendigen Bauunterlagen sind in erster Linie die Tiefbauämter in den Bezirken zuständig. Doch die klagen seit Jahren über eine dünne Personaldecke. „Wir haben zu wenig Sachbearbeiter. Bei der Umsetzung des Radverkehrsprogramms sind wir am Ende unserer Personalkapazität“, sagt Peter Lexen, der Leiter des Tiefbauamts Pankow. Denn nur mit den erforderlichen Bauunterlagen können Gelder beantragt werden. An fachlich qualifizierten Mitarbeitern, die diese Unterlagen erstellen können, fehlt es. Eine Besserung ist nicht in Sicht. Der Ausbau der Routen könnte so ein Flickwerk bleiben, denn ein stetiges Abarbeiten ist ohne fest einplanbaren Etat im Bezirk schwer möglich. So kann es vorkommen, dass in einem Jahr eine sechsstellige Summe für einen Bezirk bewilligt wird, doch im anderen Jahr kein einziger Euro fließt. In Marzahn-Hellersdorf wurden 2009 rund 100 000 Euro in den Unterhalt von Radwegen investiert, im laufenden Jahr wird es kein einziger Euro sein.

Städtevergleich

	Einwohnerzahl	Radverkehrsanteil	Fahrradstadtplan	Jährliche Mittel für den Radverkehr	Pro Jahr/Einwohner
Berlin	3.442.194	13,1 %	Ja	8 Mio. €	2,33 €
Kopenhagen	528.208	36,0 %	Ja	11,7 Mio. €	22,16 €
München	1.330.440	14,0 %	Ja	4,5 Mio. €	3,38 €
Münster	275.543	37,0 %	Ja	2 Mio. €	7,26 €
Potsdam	154.606	20,1 %	Ja	980.000 €	6,34 €

Quellen: Einwohnerzahlen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Stadt Kopenhagen, Bayerisches Landesamt für Statistik, amtL. Bevölkerungszahlen NRW.

Radverkehrsanteil/Fahrradstadtplan/jährliche Mittel für den Radverkehr: Verwaltungen der genannten Städte, Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008, Studie „Mobilität in Deutschland“.

Es verwundert also nicht, dass die durchgängige Befahrbarkeit des Innenstadtnetzes, die bis Ende 2006 realisiert werden sollte sowie des Gesamt netzes bis Ende 2010 länger auf sich warten lassen wird. Auch der Radverkehrsanteil wird bis Ende 2010 nicht auf wie geplant 15 Prozent steigen.

Abstimmungsprozesse müssen verkürzt werden

Doch die immer häufigere Einrichtung von Fahrradstraßen, in denen Radfahrer Vorrang vor dem Kraftverkehr haben und auch nebeneinander fahren dürfen, werten den Radverkehr auf. „Sie gewährleisten mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Mit den Fahrradstraßen wollen wir noch mehr Ber-

linerinnen und Berliner zum Radfahren animieren“, sagt Maria Krautzberger, Staatssekretärin für Verkehr und Stadtentwicklung. Mittlerweile gibt es davon neun in Berlin. Gerade wird die Prinzregen tenstraße in Wilmersdorf fertig gestellt.

Bei der Zwischenbilanz zeigt sich ein gemischtes Bild. Es bleibt viel zu tun. Bei der anstehenden Fortschreibung der Radverkehrsstrategie müssen Lösungen für fehlendes Personal in den Bezirken und zu lange Abstimmungsprozesse innerhalb der Berliner Verwaltungen gefunden werden. Darüber hinaus muss man sich aber auch mit dem eigenen Erfolg auseinandersetzen: Den zu eng gewordenen Wegen für die vielen heute schon rollenden Fahrräder und für ein besseres Miteinander zwischen Auto- und Radfahrern.

Fahrräder die ankommen



seit 1994

www.radsportsuedwest.de Südwestkorso 69 A 12161 Berlin tel 030 859 22 99 fax 030 854 053 52

Sonderangebot nur solange der Vorrat reicht

Steppenwolf



Trekking Bikes Modell 2010
schwarz-matt, nur 13,8 Kg
Deore LX und Vollausstattung
Damen und Herrenräder, div. Rahmenhöhen

Tiago 505 S

jetzt nur 759,-
Sie sparen 140,-

Der radelnde Kommissar: Axel Prahl im Interview

DAS INTERVIEW FÜHRTE KERSTIN E. FINKELSTEIN

Bevor der nächste Tatort aus Münster am 10. Oktober läuft, gab der Wahlberliner Axel Prahl der RadZeit ein Interview. Egal ob in Berlin oder vor der Kamera in Münster: Rad fährt er gern.

RadZeit: Herr Prahl, wer hat Ihnen das Radfahren eigentlich beigebracht?

Axel Prahl: Meine Eltern. Ich hatte aber schon vorher geübt. Das 28er Damenrad meiner Großmutter lehnte bei uns immer am Zaun. Ich habe es mir genommen und mich reingestellt. Sitzen konnte ich nicht, weil der Sattel zu hoch war. Meine Eltern haben es gesehen und gedacht, dass mir das mal jemand zeigen sollte. Ich bin immer sehr gerne Rad gefahren, bis ich fünfzehn wurde und ab da nur noch mit meiner NSU Quickly durch die Gegend geknattert bin.

Ein Mann mit einem Motorrad gibt oft ein schönes Bild – aber konnten Sie auch mal mit einem Fahrrad ein Mädchen beeindrucken?

Meiner ersten langjährigen Freundin Gabi habe ich mal ein Rad zum Geburtstag geschenkt. Mir war erst einen Tag vorher eingefallen, dass sie Geburtstag hat, woraufhin ich mich sofort an die Arbeit machte. Ich habe ihr also ein Rad schön schwarz-lila angemalt, und habe das dann zum Geburtstag überreicht. Zunächst erntete ich große Freude, bis Gabi sich mit ihrer neuen Hose aufs Rad setzte und losfuhr. Vielleicht hätte ich doch vorher sagen müssen, dass der Lack noch nicht trocken war.

Immerhin hatte Gabi dann gleich die passende Hose zum Rad, das ist ja auch praktisch. Wie sähe denn Ihr Traumfahrrad heute aus?

Es wäre sehr leicht, damit ich es bequem überall rein heben und raus tragen kann. Und es könnte Bremsenergie zurückverwandeln in kinetische Energie. Wenn es den Hang wieder hoch geht, könnte ich die Kraft dazugeben.



Axel Prahl mit seinen Zwillingen. Foto: Georg Kranz/
Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V.

Das würde mir auch gefallen, besonders, wenn man noch mehr als sich selbst bewegen muss. Auf den Fotos sieht man Sie im Urlaub mit Ihren Zwillingssöhnen im Anhänger durch Mecklenburg radeln. Können die beiden inzwischen schon selbst fahren?

Ja, wie die Wilden! Sie haben mit zweieinhalb schon ein Laufrad bekommen. Damit lernen sie ja ganz schnell, das Gleichgewicht zu halten, habe ich festgestellt. Zum vierten Geburtstag gab es dann Fahrräder, erst noch mit Stützrädern. Aber die konnten wir sofort wieder abbauen, weil sie überflüssig waren. Hier in Berlin fahren die beiden aber fast nur im Volkspark Friedrichshain, für den Straßenverkehr muss man Kinder sonst richtig trainieren, damit sie wirklich an jeder Ampel stehen bleiben. Bisher ist zum Glück noch nichts passiert!

Fahren Sie selbst in Berlin Rad?

Selten. Ich fahre zum Beispiel zum Nachsynchronisieren von Filmen. Die Studios sind weit draußen und Berlin hat ein sehr gutes und dichtes öffentliches Verkehrsnetz. Ich fahre aber auch nicht Auto, obwohl ich ein Wohnmobil habe, aber das ist für die Stadt ungeeignet.

Was müsste sich an Berlin verändern, damit Radfahren noch mehr Spaß macht?

Ich finde, es sollte leichter sein, in den öffentlichen Verkehrsmitteln sein Rad mitzunehmen. Die Verkehrsbehörde sollten immer einen Extrawagen anhängen, wo man mit Rädern, Kinderwagen und anderen sperrigen Sachen einsteigen könnte. Mehr Radwege und bessere Luft wären auch schön!

Sie drehen in der Fahrradhauptstadt Münster. Was sollte Berlin von Münster übernehmen?

In Münster begeistert mich der phantastische Ring um die Stadt, wo ausschließlich Radfahrer unterwegs sind! Von dort aus gehen nach rechts und links die anderen Wege ab, so dass man schnell und unbehelligt vorankommt. In Berlin ist der Verkehr schon manchmal heftig! Da bräuchte vermutlich jeder einzelne Bezirk seinen eigenen Rad-Ring.

In Ihrer Rolle als Kommissar Thiel mussten Sie schon mal schieben, weil der Reifen platt war. Kann Axel Prahl einen Reifen flicken?

Ja, klar! Reifen rausnehmen, den Schlauch aufpumpen, im Wasserbad nachschauen, wo das Loch ist, mit Schmirgelpapier anrauen, vulkanisierenden Kleber auftragen, gut trocknen lassen,

Axel Prahl

ist am 26. März 1960 in Eutin geboren und im holsteinischen Neustadt aufgewachsen. Es folgten engagierte Schulwechsel, von der Hauptschule bis zum Fachgymnasium, die im Abitur mündeten. Prahl wählte die Studienrichtungen Mathematik und Musik an der Pädagogischen Hochschule in Kiel und hörte – vom zweiten bis zum fünften Semester – kontinuierlich auf zu studieren. Nach einem anschließenden Schauspielstudium in Kiel wirkte er dort zunächst am Theater. Sein Fernsehdebut gab Prahl 1994 in der Krimireihe „Bella Block“. Diverse TV- und Kinofilme folgten, darunter „Halbe Treppe“ und „Die Wölfe“. Seit 2002 ermittelt der Wahlberliner als Radfahrender Kommissar Thiel im Tatort Münster.

dann den Flicken drauf tun, und wieder trocknen lassen, am besten fönen. Reifen wieder reinbauen, losfahren.

Das klingt sehr professionell, Sie könnten sich offenbar sogar auf eine längere Radtour wagen, ohne Sorge vor ungeplanten Fußmärschen. Welches war denn der schönste Moment, den Sie mit einem Fahrrad teilen durften?

Das war eine Tour von Flensburg aus Richtung Dänemark und dort an der Küste entlang. Ich war mit einem Kollegen vom Schleswig-Holsteinischen Landestheater unterwegs mit einem kleinen Zelt und Rucksack. Da habe ich festgestellt, dass 70 Kilometer am Tag sehr entspannt zu schaffen sind. Wir haben wild gecamppt, abends ein Feuer gemacht und selbst gefangene Fische gebrillt.

Wollten Sie eigentlich immer schon in den ADFC eintreten und hatten bislang nur noch keine Gelegenheit?

Mein WG-Kollege hier in Berlin hat immer sehr von Ihrem Verein geschwärmt – und mich mit angemeldet. Gibt es so was, dass man Mitglied ist, ohne sich selbst anzumelden?

Herr Prahl, Sie haben wirklich gute Freunde! Ihr Kollege hat Sie zum Haushaltsmitglied des ADFC Berlin gemacht! Wir danken Ihnen für das Gespräch.

Räder aus Süßgras

VON CLAUDIA LIPPERT

Dass das Fahrrad in Sachen Ökologie im Vergleich zum Auto oder gar zum Flugzeug das deutlich bessere Verkehrsmittel ist, steht für Thomas Finger außer Frage. Doch wenn der 38-Jährige vom Fahrrad spricht, dann meint er nicht den klassischen Drahtesel.



Thomas Finger mit dem Prototyp. Foto: Claudia Lippert

Thomas Finger meint ein Bio-Rad – mit einem Rahmen aus Bambus, die einzelnen Teile verklebt mit Bio-Epoxidharz und Hanffasern. Als er vor drei Jahren auf die Idee kam, ein Bambusfahrrad zu bauen, hat so mancher ungläubig den Kopf geschüttelt. Doch Finger ließ sich nicht beirren. „Bambus ist hart, trotzdem elastisch und unkompliziert zu verarbeiten.“ Ein idealer Werkstoff also für das Fahrrad der Zukunft. Und als einer der am schnellsten nachwachsenden Rohstoffe der Welt „total öko“.

Fingers Vision ist eine Rohstoffwende

Inzwischen hat Umweltaktivist Finger nicht nur hunderte von Kilometern auf seinem Bambusrad zurückgelegt sondern auch Anerkennung bekommen: Sein Projekt „Bamboo Bikes Berlin“ ist im bundesweiten Innovationswettbewerb „365 Orte im Land der Ideen“ ausgezeichnet worden. Seit Jahren beschäftigt sich Thomas Finger, der an der Technischen Universität Berlin Luft- und Raumfahrttechnik studiert, mit nachhaltiger Mobilität. „Egal, ob man auf einem Alu-, einem Carbonrad oder einem Fahrrad mit Stahlrohrrahmen unterwegs ist – ökologisch ist alles gleichermaßen katastrophal“, ist Finger der Ansicht. „In Australien werden ganze Berge abgetragen, um Eisenerz zur Me-

tall- und Stahlherstellung zu fördern. Und die Fördermaschinen laufen auf Erdölbasis. Eine riesige Sauerei.“ Fingers Vision ist eine Rohstoffwende: weg von fossilen, hin zu nachwachsenden Rohstoffen. Daher engagiert sich Finger in der „Grünen Uni“, einer unabhängigen Hochschulgruppe und will dort auch das Rad neu erfinden. So weit wie eben möglich: Kurbel, Felgen, Speichen, Pedale, Gepäckträger - Teile, die an seinem Bambusrad heute noch aus Metall sind – will er ebenfalls durch Bambus oder Holz ersetzen. Sein Ziel: Ein Fahrrad, das zu 90 Prozent aus nachwachsenden Rohstoffen besteht. Eine Projektwerkstatt an der Uni, in der das Öko-Rad weiterentwickelt werden soll, beginnt zum Wintersemester.

Bereits seit Jahresanfang kann sich jeder unter Fingers Anleitung sein eigenes Bambusrad bauen. Binnen drei Tagen, für 190 Euro. So viel kosten die Workshops, Material – Bambus und stählerne Bestandteile von gebrauchten Rädern – inklusive. Elf Bamboo Bikes sind inzwischen auf Berlins Straßen im täglichen Einsatz.

Nächere Infos unter:

www.Berlin-Bamboo-Bikes.org
www.gruene-Uni.org
www.land-der-ideen.de



Das neue Wochenendabo der taz mit sonntaz. Für 12,90 Euro im Monat.
 abo@taz.de | (030) 25 90 25 90 | www.taz.de/we

die tageszeitung

Von Colo Colo bis Nihola

TEXT UND FOTOS VON LUTZ STEINBRÜCK

Die Liebe zum Fahrrad zieht sich wie ein roter Faden durch das Leben von Carlos Labraña Alarcón. Sie begann in Santiago de Chile. Heute ist der 42-Jährige Deutschlands „Mister Nihola“.

Santiago de Chile 1972: Der 6-jährige Carlos ist stolz wie Oskar. Zum Geburtstag haben ihm seine Eltern ein Fahrrad geschenkt. Wo er aufwächst, ist das etwas ganz Besonderes. Am Geschenk prangt das Emblem von Carlos liebstem Fußballklub „Colo Colo“ in den Nationalfarben blau, weiß und rot. Abgebildet ist das Konterfei des gleichnamigen Indianer-Häuptlings, der im 16. Jahrhundert erfolgreich gegen die spanischen Eroberer kämpfte. In den Gassen von Santiago de Chile lernt Carlos Rad fahren.

Berlin 2010: Die Augen von Carlos Labraña Alarcón leuchten. Der Grund ist wieder ein besonderes Fahrrad, das Transportrad vom Typ Nihola. Er erzählt von seiner Arbeit im Geschäft und der Werkstatt am Kreuzberger Spreeufer. „Hier bauen wir jedes Jahr etwa 1 000 Räder auf Bestellung“, erklärt Carlos stolz. Die Einzelteile stammen fast alle von regionalen Zulieferern, drei Mechaniker sorgen für die Endmontage. Als geschäftsführender Gesellschafter ist Carlos, der als Neunjähriger mit seiner Familie nach Deutschland emigrierte, für Vertrieb, Verkauf, Entwicklung und Marketing zuständig.

Zwischen den Vorderreifen der dreirädrigen Niholas befindet sich eine Transporttrommel, in der bis zu drei Kinder Platz nehmen können. „Unsere Zielgruppe sind junge Familien, die sich auch ohne Auto im Stadtverkehr bewegen wollen“, sagt Carlos. Die einfachste Variante des Lastenrades kostet 1 500 Euro. Ein familientaugliches Exemplar mit Sitzbänken, Gurten, Regenschutz und Lichtanlage ist für 2 300 Euro zu haben. Ein stolzer Preis für ein spezielles Gefährt.

Nihola in Deutschland, das ist vor allem Carlos Baby. 1999 ist der Fahrradfan und Ingenieur in seiner Wahlheimat Berlin erfolgreich in der IT-Branche tätig. „Meine Frau hatte gerade unser zweites Kind zur Welt gebracht“, erinnert er sich.



Carlos Labraña Alarcón.

Steckbrief der Räder:

Länge: 2,09 Meter
Breite: 89 Zentimeter
Gewicht: 33 kg
Ladege wicht der Transporttrommel: 100 kg
Rahmen: Stahl
Gangschaltung: 7-Gang-Nabenschaltung
Bremssystem: Trommelm bremse mit selbst justierendem Kabelsystem (vorne); V-Brake-Bremse (hinten)



Werkstatt am Ufer der Spree.

„Ich wollte ihr einen Fahrradanhänger für Familienausflüge kaufen.“ Aber sie fand einen Anhänger zu schwer zu lenken. Also suchte Carlos nach Alternativen, hörte von Lastenrädern wie Christiana Bikes oder Long John – und stieß auf einen Artikel in der dänischen Zeitung „Politiken“. „Die hatte einen Preis ausgelobt für ein Lastenfahrrad, mit dem man mühelos zwei Kinder und eine Kiste Bier transportieren kann“, so Carlos weiter. „So etwas gab es vor elf Jahren noch nicht.“ Der Prototyp des dänischen Maschinenbau-Ingenieurs Niels-Holger Larsen („Ni-Ho-La“) gewann den Wettbewerb. Die Entwürfe im Internet überzeugten Carlos. Er fuhr nach Dänemark und kaufte Larsen das dritte je gefertigte Exemplar ab.

Carlos war so begeistert von dem Rad, dass er auf die Idee kam, es auf dem deutschen Markt einzuführen. Neben dem nötigen Grundkapital brachte er als Freiberufler genug Zeit mit, um den Plan in die Tat umzusetzen und wurde Larsens Geschäftspartner. Mit der Nihola Germany GmbH gründete Carlos 1999 eine eigene Vertriebsfirma

Fahrradbranche als Jobmotor

Bei Nihola Germany sind vier Angestellte beschäftigt. Auch in anderen Bereichen ist die Fahrradbranche ein Jobmotor. In Deutschland arbeiten 220 665 Menschen in Vollzeit in einem Beruf, der mit dem Fahrrad zu tun hat. Die meisten davon im Tourismus (186 000), dem Einzelhandel (22 100), dem Ausbau der Infrastruktur (7 000) und der Industrie (2 800). Zusammenstellung und Quelle: VSF e.V./Alfred Herresthal.

für die Räder. Am Anfang standen ganze drei Modelle in seinem Laden im Prenzlauer Berg. Mit dem eigenen Nihola war Familie Labraña Alarcón zunächst selbst der beste Werbeträger. „Wir fielen natürlich auf, weil niemand so ein Fahrrad kannte. Manchmal wurden wir bestaunt wie Marsmenschen.“ Nach und nach sprach sich die Existenz der umweltfreundlichen Familienkutsche herum.

Inzwischen fahren etwa 500 Niholas durch Berlin. Auf Kopenhagens Straßen sind es 7 000, was laut Carlos an den enorm hohen Autosteuern in Dänemark liegt. Dort werden jährlich um die 2 000 Stück gefertigt. Aber auch in Deutschland handelt es sich um eine Erfolgsgeschichte: „Die Absatzzahlen steigen seither jedes Jahr um ein Drittel“, sagt Carlos. 3 000 Exemplare kurven vor allem durch Großstädte wie Berlin, Hamburg oder München.

Feine Räder BERLIN

Schneller, bequemer, schont den Rücken, ist faltbar und garantiert auch auf langen Touren riesigen Spaß!

Liegeräder, Trikes & mehr
Schlangenbader Str. 14 - 030 83 22 00 46
www.feine-raeder-berlin.de

RAD-SPANNEREI.de/blog/

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

Was sich die Radfahrer von morgen wünschen

VON IVAN UND JOHANNES HAMPEL

Der Kreuzberger Ivan Hampel (8) fährt täglich mit seinem Mountainbike zur Lomonossow-Grundschule in Tiergarten. Ivan und Johannes Hampel haben Kinder im Schulalter interviewt: „Was würdest Du für die Radfahrer ändern, wenn Du Kinderbürgermeister in Berlin wärst?“



Magida, Wanja, Fariuz (v. l.) Foto: Johannes Hampel

„Ich würde drei Radwege nebeneinander machen: einen für die kleinen Kinder, einen für die größeren Kinder und einen für die Erwachsenen“, sagt Fariuz (6), die täglich mit dem Rad zur Schule fährt. Die Forderungen der Kinder wurden gleich ganz konkret: „Außerdem brauchen wir einen

Sicherheit für Kinder

Sicherheit für Kinder ist wichtig. Als Querschnitt aller Interviews mit den Kindern von sechs bis 13 Jahren ergibt sich: Kinder fahren in Berlin gerne Rad. Sie nutzen es vor allem im Alltag auf dem Weg zur Schule. Die Kinder wollen mehr eigenen Raum für Radfahrer, und zwar als möglichst breite und ebene Schutzstreifen. Sie empfinden andere Radfahrer und Autos oft als zu schnell. Die Vorstellung, einen Tag lang Bürgermeister Berlins zu sein, bringt Kinder zum Träumen – von der kindergerechten Fahrradstadt Berlin.

Johannes Hampel ist Sprecher der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg und Sprecher des ADFC-Bezirksrates.

Gute und schlechte Nachrichten

VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Die schlechte Nachricht des Sommers war natürlich die komplette Sperrung des Tiergartens während der Fanmeile bei der Fußball-Weltmeisterschaft. Angeblich musste gesperrt werden, weil der Lieferverkehr für die Radler zu gefährlich gewesen wäre. Da sind wir aber froh, dass wir im Rest der Stadt noch aus dem Haus dürfen – Lkw sind dort augenscheinlich auch unterwegs! Beim nächsten Fest ist die Verkehrsplanung hoffentlich ein wenig durchdachter.

Gute Nachricht



Allee der Kosmonauten in Marzahn:

Die Allee der Kosmonauten, hier zwischen der Rhinstraße und der Beilsteiner Straße, hat jetzt einen Schutzstreifen.

Foto: Kerstin E. Finkelstein

Schlechte Nachricht



Varziner Straße in Schöneberg:

Eine Baustelle mit ausgesuchter „fahrradfreundlicher“ Lösung: Als Radler am besten in Luft auflösen oder absteigen, das Rad über dem Kopf tragen und zu Fuß den Weg fortsetzen.

Foto: Wolfram Däumel



Soviel Auto wie ich will

In Prenzlauer Berg, Kreuzberg und Schöneberg

Telefon 9120 67 91

www.cambio-CarSharing.de/berlin

cambio
CarSharing

Wer versichert Fahrräder? „Rund um die Uhr“

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

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

Der Versicherungsumfang:

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

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

Ein Preisbeispiel:

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

Keine Selbstbeteiligung!

Versicherbarer Radwert: maximal fünf Prozent der jeweils versicherten Haustratsumme.
Individuelle Beratung und Berechnung eines persönlichen Angebotes bei Anruf!

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

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

* Beiträge inklusive Steuern und Gebühren, Stand 01/2007



Nichts ist unmöglich: Fahrradmitnahme im ICE.

Foto: Susanne Grittner

Testbefahrung erfolgreich

Da staunten die Radfahrenden: Wegen eines defekten IC hielt ein passierender ICE an, um nicht nur die etwa 150 wartenden Fahrgäste, sondern auch ihre zwölf Fahrräder mitzunehmen. Sie durften die Abteile und den Gang der 1. Klasse nutzen und so lange im Zug bleiben, wie für ihre Reise im IC geplant war. Auch in anderen Fällen hatten ICE-Zugführer die Mitnahme von Fahrrädern gestattet – insbesondere dann, wenn spätabendliche Verbindungen mit Radmitnahme aufgrund eines Verschuldens der Deutschen Bahn verpasst wurden, so dass das Ziel nur mit einer zusätzlichen Übernachtung erst am nächsten Tag erreicht worden wäre.

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

die zwei | Versicherungen & Vermögensberatung
B. Schulz & B. Hanisch GbR

e-mail: diezwei-versicherungen@t-online.de
Telefon: 030/362 84 364 Fax: 030/362 84 366
Flankenschanze 1, 13585 Berlin-Spandau

Perfekte Technik
für anspruchsvolle
RadfahrerInnen!

Es ist Reisezeit!

Reiseräder bei velophil. – Ihrem Rohloff-Nabenspezialisten

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

Tout Terrain, Patria, Velotraum,
Riese & Müller, NORWID –
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

Rad-Aktionstag in Steglitz-Zehlendorf

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wesentliches Ziel im Rahmen des Programms „Steglitz-Zehlendorf 2100 – Nachhaltigkeitsziele für den Bezirk“. Unter dem Motto „Mit dem Rad – aber sicher“ fand in diesem Rahmen am 25. Juni der erste bezirkliche Rad-Aktionstag unter der Schirmherrschaft des Bezirksbürgermeisters Norbert Kopp statt. Mit dabei waren unter anderem der ADFC Berlin, BUND und VCD, die Polizei, das Umweltamt sowie die Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg (VSBB). Die VSBB demonstrierte mit ihrem Lkw die Gefahren des Toten Winkels. Fahrradläden im Bezirk stifteten Preise für die Tombola. Der ADFC sammelte Anregungen zum Radverkehr. Diese Wünsche werden dem Bezirksamt übergeben.



Auf dem Rad-Aktionstag. Foto: Boris Buchholz

Im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Berlin e.V.  ist folgende Stelle zu besetzen:

Geschäftsführer/in

Die Stelle ist auf den Zeitraum vom 15.12.2010 bis zum 31.8.2011 befristet.
Es handelt sich um eine Elternzeitvertretung.

Nähere Informationen über das Stellenprofil finden Sie unter www.adfc-berlin.de/verein.

Ihre aussagekräftige und vollständige Bewerbung richten Sie bitte unter dem Betreff „ADFC-Geschäftsführung“ bis zum 15. Oktober 2010 an den ADFC Berlin e.V., Herrn Boris Kluge, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte.

Tourenleiter für 2011 gesucht

Bei den Radtouren des ADFC Berlin ist für jeden etwas dabei: Es gibt Touren für geübte Radler oder Gelegenheitsradfahrer, mit oder ohne Badepause, die Ziele liegen in der Region und anderswo in Deutschland. Rund 650 Radtouren finden allein dieses Jahr statt. Damit es noch mehr werden, sucht der ADFC Berlin neue Tourenleiter. Haben auch Sie eine Tour, die sie den Teilnehmern gern zeigen würden? Ein Treffen für alle Interessierten, die sich vorstellen könnten, eine Tour anzubieten, findet am 21. Oktober 2010 um 18 Uhr in der Geschäftsstelle des ADFC Berlin, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin statt. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Die Ansprechpartnerin ist Mandy Schwalbe: mandy.schwalbe@adfc-berlin.de. Das alljährige Tourenleiter treffen findet vom 12. - 14. November 2010 statt.



Foto: David Greve

Helper auf zwei Rädern

Auf dem Fahrrad im Einsatz sind eigentlich nur Kuriere – und manchmal die Polizei. Doch auch das Deutsche Rote Kreuz (DRK) sucht Mitarbeiter, die ehrenamtlich als Sanitäter auf zwei Rädern unterwegs sein wollen. „Etwa 40 Fahrradsanitäter sind bei uns bislang im Einsatz. Sie werden in erster Linie bei Sportveranstaltungen wie dem Berli-

ner Halbmarathon oder bei Demonstrationen wie der Fahrradsternfahrt eingesetzt. Sie sind speziell ausgebildet, um auch bei Sportverletzungen sofort Hilfe leisten zu können“, sagt Christoph Skorka vom DRK Berlin. Die Ausbildung zum Sanitäter dauert mindestens 60 Stunden. Weitere Informationen unter Tel. (030) 850 053 33.



Kurz vor dem Start. Foto: Michaela Müller

Arbeitstage zwischen dem 1. Juni und 31. August 2010 mit dem Rad zur Arbeit gefahren ist, nimmt jetzt an der Verlosung zahlreicher Preise teil.

Neuseeland in der Lausitz

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

Der Süden Brandenburgs wandelt sich vom Kohlerevier zur Seenplatte – und macht sein Erbe zur Attraktion. Der 500 Kilometer lange, vom ADFC mit vier von fünf Sternen ausgezeichnete Fürst-Pückler-Radweg verbindet alle Highlights.



Wo Dornröschen noch schläft: Schlosspark Altdöbern.

Fluch und Segen liegen dicht beieinander: Bei unserer Ankunft in Cottbus waren am Horizont schon die Kühltürme des Kraftwerks Jänschwalde zu sehen. Es gehört zu den klimaschädlichsten in Europa und verbrennt die Braunkohle, für die seit Jahrzehnten die Landschaft im südlichen Brandenburg abgebaggert wird – mehr als 100 Dörfer inklusive. Doch dann fuhren wir durch die renovierte Innenstadt und folgten der in Grün gebetteten Spree nach Branitz. Der Cottbuser Stadtteil geht direkt in den Park des Fürsten Pückler über. Fürst Hermann von Pückler-Muskau hat zwar nicht das Pückler-Eis erfunden, aber er hat der Welt mehrere berühmte Landschaftsparks hinterlassen. Wir blicken in eine Weite mit sanft geschwungenen Wegen und Fließen. Auf den Wiesen stehen würdevoll gealterte Bäume. Um das Schloss herum leuchten Blumen. Selbst die mit Gras bewachsene Pyramide im Teich, unter der der Fürst begraben ist, passt in die Landschaft. Die Pyramide werden wir noch öfter sehen: Als Symbol auf den Wegweisern des Fürst-Pückler-Radweges, der uns auf 500 Kilometern durch die Niederlausitz leitet. Die Route führt an drei Flüssen entlang, an den Hängen gewaltiger Tage-

bäume und durch die größte künstliche Seenlandschaft Europas. Zugleich verbindet sie die teils spektakulären Orte und Objekte, welche die Internationale Bauausstellung (IBA) in den vergangenen zehn Jahren hier entwickelt, bewahrt oder aufgepeppt hat.

Der Park von Bad Muskau: Lebenswerk und Ruin

Von Pücklers Schloss führt ein Radweg durch alte Alleen und Kiefernwald ostwärts. Kurz vor der Grenze zu Polen öffnet sich der Blick – und fällt in einen Canyon, der eher nach Wildem Westen als nach deutschem Osten aussieht: der Tagebau Jänschwalde. Regengüsse haben die kahlen Hänge zerfurzt. Am Horizont dampfen die Kraftwerkstürme. Und direkt neben uns am Hang steht das 500 Jahre alte steinerne Tor, das einst zum Gutshaus des Dorfes Klinge führte. Der Ort war 1981 der erste von bisher fünf, die allein diesem Tagebau weichen mussten. Ein paar Flussbiegungen entfernt erreichen wir Sachsen und rollen in den Park von Bad Muskau. Der war Pücklers Lebenswerk – und sein Ruin. Viele Kilometer zieht





Ausleger der Museumsförderbrücke F60.

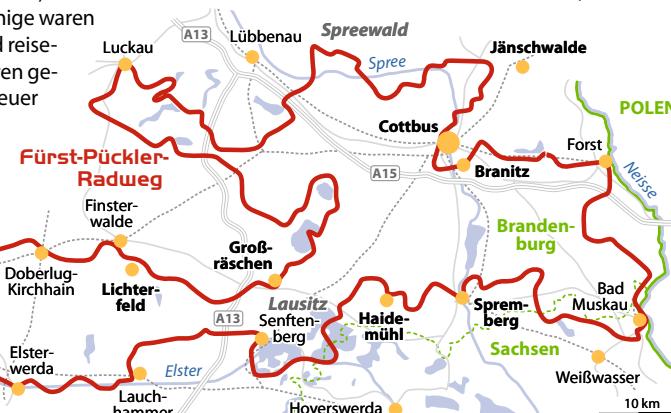
sich die von Hügeln gerahmte Parklandschaft auf beiden Seiten der Neiße entlang. Manche Bäume sind zu Sonnenschirmen gestutzt, andere vom Zahn der Zeit kahl genagt. Einige waren schon groß, als der natur- und reisebegeisterte Fürst vor 225 Jahren geboren wurde. Entsprechend teuer waren Transport und Pflanzung. Das nach 1945 verfallene Schloss ist größtenteils restauriert. Dank einer neuen Brücke können wir auch den polnischen Teil des Parks erkunden. Am Hang hinter der Neiße liegt uns Pücklers aus Wälchen, Wiesen und Sichtachsen komponiertes Werk zu Füßen. Weiter nach Osten hin verzweigt der Park und geht in Streuobstwiesen über. Die Dörfer und Straßen auf unserem Weg entlang der brandenburgisch-sächsischen Grenze sind zweisprachig ausgeschildert. Etwa die Hälfte der hier lebenden 60 000 Sorben beherrscht noch die Sprache der slawischen Vorfahren. Knapp 1 000 Kinder lernen zurzeit Sorbisch in einem Kita-Projekt namens „Witaj“, auf Deutsch: „Willkommen“.

Protestschilder sind rar

Die Orte wirken intakt – mit einer Ausnahme: Haidebüll. Dort blühen Obstbäume vor schwarzen Fensterhöhlen. Der Ort ist dem Baggertod geweiht, der Vattenfall-Konzern hat den Menschen ein neues Dorf gebaut. Während wir auf der ein-

zigen Asphaltstraße durch den toten Ort rollen, lädt ein Rentner die Verbundsteine des Gehweges auf seinen Anhänger. Das Letzte, was hier vor der Kohle noch zu holen ist. Während wir beinahe froh sind, im nächsten Dorf endlich ein Protestschild zu entdecken, sagen die Einheimischen: „Die Kohle gibt, die Kohle nimmt.“ Die kleine DDR kam nur dank des großen Kraftaktes in der Lausitz über die Runden. An Tourismus war nach der Wende nicht zu denken, so dass der Kohleabbau samt Kraftwerksbetrieb und Landschaftsreparatur unersetzt blieb. Aber nicht für immer: Auf dem Weg nach Senftenberg sehen wir, wie die langfristige Alternative aussehen kann. Ein Radweg vom Feinsten schlängelt sich zwischen drei Seen entlang und überquert Brücken, unter denen das Schotterbett noch leerer Kanäle liegt.

Bei einer Pause treffen wir Kerstin, die an der



Anreise

Da die Bahnstrecke Berlin - Cottbus bis April 2011 unterbrochen ist, empfiehlt sich die Anreise mit dem RE3 nach Luckau oder Doberlug-Kirchhain. Wegen der IBA lohnt es, die Tour noch 2010 zu fahren. Infos und Programm unter www.iba-see.de.

Literatur

Bikeline Radtourenbuch Fürst-Pückler-Weg, 120 Seiten, Verlag Esterbauer, 12,90 Euro
Die Lausitz: Unterwegs zwischen Spreewald und Zittauer Gebirge, 381 Seiten, Trescher Verlag, 15,95 Euro

Fachhochschule in Senftenberg Wirtschaftsingenieurwesen studiert und sagt: „Besser als hier kann man kaum wohnen. Berlin ist nicht weit, Dresden auch, die Uni im Ort und vor der Tür liegt der See.“ Kerstin empfiehlt uns noch eine skurrile Senftenberger Attraktion. Es ist eine Halle mit Nobelautos vor der Tür, in deren Kofferräumen Tüten mit rosa und weißen Koi-Karpfen verstaut werden. Die teuren japanischen Zuchtkarpfen wurden gerade bei „Interfish“ gekauft. So heißt die Firma des Senftenbergers Dany Plotzke. Der 32-Jährige hat nach dem Studium mit ein paar Gurkengläsern voller Fische angefangen. Jetzt versorgt er halb Deutschland mit den Kois. Die Preisschilder an den blauen Bottichen könnten ebenso gut an Fahrrädern hängen. Und im Ort Kostebrau führt die von Linden gesäumte Dorfstraße einen Hügel hinauf, auf dessen Kuppe sie plötzlich abbricht: Tagebau. Weit hinten im Dunst erkennen wir die Silhouette eines Abraumbaggers.

Als wir das Ungetüm zwei Radeltage später aus der Nähe wiedersehen, überragt es das ganze Dorf Lichtenfeld in seinem Vordergrund. Bei einer Führung durch das „Besucherbergwerk F60“ wird klar, dass dieser Koloss ein Kapitel im Guinness-Buch der Rekorde verdient: 502 Meter lang, 780 Räder, 160 Tonnen Farbe, 27 Millionen Watt Stromverbrauch in Betrieb. Die F60-Förderbrücke war sozusagen selbst ihr bester Kunde. Aber nur ein Jahr lang, denn sie war zwar noch zu DDR-Zeiten gebaut worden, aber mit ihrem Land verschwand auch ihr Zweck: Die geförderte Kohle sollte im nahen Lauchhammer zu Koks veredelt werden. Zu Braunkohlenkoks, den nun niemand mehr brauchte. Also dient die Förderbrücke jetzt Industriekletterern, Feuerwehrleuten und motiva-



Verbindung vom Geierswalder zum Sedlitzer See.

tionsbedürftigen Managern als Trainingsobjekt sowie etwa einem Dutzend Turmfalkenpaaren als Brutstätte.

Kräftiger Westwind schiebt uns nach Großräschen. Hier treffen wir IBA-Chef Rolf Kuhn. Der Professor aus dem Westen kam nach der Wende in die Lausitz. Jetzt steht er auf der Terrasse hoch über dem künftigen Ilse-See und sagt im Rückblick auf zehn Jahre Bauausstellung: „Wir haben die Balance zwischen Alt und Neu geschafft und dabei das Wesentliche erreicht.“ Das Wesentliche, das ist die Aufbruchstimmung. Die Erkenntnis der Einheimischen, dass ihre Heimat nicht einfach kaputt, sondern einzigartig ist. Mehr als 60 000 Besucher erkunden Jahr für Jahr die F60-Förderbrücke. Leute kommen von weiterher für die „Reise zum Mars“ genannten Spaziergänge am Tagebaugrund, der in spätestens fünf Jahren unter einem Wassersportparadies verschwunden sein wird. Die Ausstellung im IBA-Pavillon heißt: „Die Neuerobierung einer Landschaft“. Der Fürst-Pückler-Weg ist für die Eroberer angelegt worden. Bevor wir seine letzte Etappe unter die Räder nehmen, erklären wir die Lausitz zu unserer Eroberung des Jahres.



GIROLIBERO TOUR OPERATOR

www.unionboat.it · www.italia-radreisen.it - tel. +39 0444 330724 - 0800 7238687 (Freecall aus Deutschland)

RAD & SCHIFF REISEN

ITALIEN

zwischen Venedig und Mantua den Po Entlang

FRANKREICH

zwischen Provence und Camargue

› Geführt oder individuell

› Chartersmöglichkeiten

Diavorträge

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

**Um Platzreservierung wird gebeten:
telefonisch unter Tel. (030) 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

Die Rad-Paar-Therapie

Kabarettistischer Multimedia-Vortrag
Freitag, den 5. November 2010
Harald-Alexander Korp

Asien hin und her

Freitag, den 12. November 2010
Robert Raschke



Unterwegs in Asien. Foto: Robert Raschke

Der Norden Argentiniens und Chiles

Freitag, den 19. November 2010
Alexander Jung und Sabine Spieß

Jedem das Richtige:
Ein **ZENTRALRAD**



**Gute Räder.
Special Bikes.**

Zentralrad GmbH
Oranienstraße 20
10999 Berlin
Fon 615 23 88

www.ZENTRALRAD.de

Von Berlin nach Leipzig



Der Autor Axel von Blomberg hat als erfahrener ADFC-Guide und Tourenscout nicht einfach den ausgeschilderten Weg beschrieben sondern mit viel Mühe und Liebe die 230 Kilometer lange Tour mit Alternativen für unterschiedliche Radwanderer dargestellt. So ist beispielsweise zu Sandstrecken in Sachsen-Anhalt eine asphaltierte Straße oder zu den Radwegen entlang der B 96 eine Wanderwegalternative angegeben. Diese Varianten sind in den Karten schnell und gut auch in ihrer Oberflächenbeschaffenheit zu erkennen – so findet jeder den passenden Weg von Berlin nach Leipzig.

Radweg Berlin-Leipzig, 1:50 000, spiralgebunden, 90 Seiten, Verlag Grünes Herz, 8,95 Euro.

In und cool

Rad fahren als Lifestyle: Dieses Buch beleuchtet die schönen Seiten des Radfahrens und erzählt in vielen Bildern von der Leidenschaft Radfahren. Rahmenbauer, Künstler, Designer und vor allem natürlich Radfahrer, werden in diesem Buch porträtiert. Die Begleittexte auf Englisch sind relativ kurz gehalten und lassen den Bildern ausreichend Raum, ihre Geschichte zu erzählen.

Robert Klanten und Sven Ehmann: Velo. Bicycle culture and design. 240 Seiten, Die Gestalten Verlag, 35 Euro.



Radfahren zwischen Seen und Weinbergen

Der Verlag Grünes Herz hat in enger Zusammenarbeit mit dem ADFC Halle und den Tourismusvereinen der Region die Fahrradkarte „Halle an der Saale“ herausgegeben. Sie zeigt in einem neuen Kartenaußchnitt die Stadt Halle und ihr Umland Lutherstadt Eisleben, Zörbig, Weißenfels und Naumburg. Neben der neu entstandenen Seenlandschaft des Geiseltals, die das Zentrum der Tourismusregion bildet, umfasst die Karte die entspre-

ADFC-Buch- und Infoladen

Angebot

- die Produkte auf dieser Seite
- ADFC-Radtouren- und Regionalkarten
- Landkarten und Literatur über radtouristisch interessante Regionen in Deutschland, Europa und darüber hinaus
- nicht vorrätige, aber bestellbare Literatur, innerhalb von 48 Stunden lieferbar
- Fahrradsatzteile und -zubehör

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

chenden Abschnitte von Saale-, Elster- und Unstrut-Radweg, sowie vom Himmelscheiben- und Saale-Harz-Radweg. Die Karte im Maßstab 1:75 000 mit UTM-Gitter für GPS ist aus wasser- und reißfestem Material. Wegequalität und Verkehrsaufkommen sind farblich unterschieden.

Fahrradkarte Halle, 1:75 000, Verlag Grünes Herz, 5,95 Euro.



Im Allgemeinen Deutschen
Fahrrad-Club Berlin e.V. 
ist folgende Stelle zu besetzen:

Ladenmitarbeiter/in

Die Stelle ist auf den Zeitraum vom **1.11.2010 bis zum 31.12.2011** befristet.
Es handelt sich um eine Schwangerschafts-/Elternzeitvertretung.

Nähere Informationen über das Stellenprofil finden Sie unter www.adfc-berlin.de/verein.

Ihre aussagekräftige und vollständige Bewerbung richten Sie bitte unter dem Betreff „**ADFC-Ladenmitarbeiter/in**“ bis zum 15. Oktober 2010 an den ADFC Berlin e.V., Herrn David Greve, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte oder per Mail an david.greve@adfc-berlin.de.

Jeder gegen Jeden

von ANSELM NEFT

Als Fußgänger sind Rad- und Autofahrer meine natürlichen Feinde. Als Radfahrer Fußgänger und Autofahrer. Und als Autofahrer natürlich Fußgänger und Radfahrer. Und um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Mit Fußgängerinnen, sowie Rad oder Auto fahrenden Mädchen, Frauen und Damen habe ich auch Probleme. Eigentlich ist es noch komplizierter, denn natürlich drangsalieren mich als Fußgänger andere Gehende, als Radfahrer andere Radelnde und beim Autofahren scheint sich ohnehin Mensch, Tier und Pflanze gegen den wackeren Wagenlenker zu verschwören.

Im Nachtleben von Mitte

Nehmen wir einmal die Schönhauser Allee etwas oberhalb des Rosa-Luxemburg-Platzes. Bierseelig lotse ich gerade eine Gruppe Spanier aus dem „White Trash“ auf zu neuen Abenteuern im Nachtleben von Mitte. Ich habe die fünf Granaten aus Granada am Potsdamer Platz vorgefunden, wo sie mich mit ihren Frisuren und ihrem zerknitterten Stadtplan so gerührt haben, dass ich mich dem kopflosen Haufen sofort als Führer aufdrängen musste. Das ist das Schöne an den Spaniern: Auch ihnen ist das Konzept eines Führers nicht unvertraut. Noch schöner ist natürlich ihre Freigiebigkeit in Bezug auf Speisen und Getränke. Nun stehen wir also auf dem Bürgersteig und diskutieren das weitere Vorgehen. Plötzlich saust wie ein Kugelblitz ein metallenes Geschoss auf uns zu und produziert kurz vor dem Aufprall ein Geräusch, in dem sich heiseres Rufen und schrilles Klingeln zu einer grässlichen Kakophonie vermengen. Lediglich das Wort „Radweg“ schält sich seltsam klar aus dem Klangbrei. Wie Kegel beim Einschlag der Kugel spritzen die Geführten und ihr Führer links und rechts auseinander, stürzen in die Arme anderer oder kullern auf die Fahrbahn. Ich brülle dem Radfahrer hinterher. So ein rücksichtsloser Typ. Ein widerlicher „Das-ist-ein-Radweg“-Beharrer. Da will man mal nett interkulturell beisammen stehen, schon zerschießt so eine Sportskanone mit ihrer Fit-for-fun-Ideologie das zart keimende Pflänzchen der Völkerverständigung. Und das mit ver-

heerenden Auswirkungen: Anna hat sich eine Hand gebrochen, Eduardo einen Schock erlitten. Mir ist mein Bier runtergefallen. Irgendwie fehlt dem Abend plötzlich das Unbeschwertheit und ich verabschiede mich schnell.

Das Zeitproblem verschärft sich

Zwei Wochen später. Ich radle auf dem Radweg die Schönhauser hinunter. Wie wild trete ich in die Pedale, schließlich hat der Film oder zumindest die Werbung schon angefangen und die Hackeschen Höfe sind noch nicht erreicht. Ab dem Senefelder Platz wird mein Zeitproblem durch rücksichtslose Menschen verschärft: In ganzen Traubben schlendern sie über oder gar auf dem Radweg. Belanglosigkeiten schnatterndes Jungvolk, das 10-Liter-Sangria-Eimer mit sich herumschleppt und durch die riesigen Sonnenbrillen

seine Umwelt ohnehin nur schemenhaft erkennt. Vertrottete Touristen, die mein zackig gebelltes „Das ist ein Radweg, ihr Hippies!“ nicht verstehen, weil sie die entsprechende Lektion im Sprachkurs verpennt haben. Das ist mein Radweg! Und diese Linksradikalen mit ihrem „Eigentum-ist-Diebstahl“-Geschwafel sollen sich sofort verpis- sen. Freie Fahrt für freie Bürger! Gerade habe ich ein paar verstrahlt dreinblickende Japaner mit Fußtritten zur Seite befördert, als ein noch größeres Problem auftaucht: Eine deutsche Kleinfamilie aus der Provinz hat sich im Großstadtdschungel verirrt. Das erkenne ich sofort: Vater trägt Trekkingssandalen, einen Reiseführer und einen Tropenhelm, Mutter hat einen Gürtel aus Tupperdo- sen und Wasserflaschen um die Hüften geschnallt, die Tochter ist schon zu alt für diese Scheiße und schaut entsprechend motzig mit ihren kajalumrandeten Augen in die Welt, der jüngere Junge hat sich, von der Schwester völlig irritiert, in einem unerträglichen Zustand zwischen kindlicher Unwissenheit und sexuellem Erwachen verklemmt, was sich meinem geschulten Blick sofort anhand der völlig verkrampten Körperhaltung des Buben enthüllt. Natürlich könnte ich bremsen und der

zankenden Dorfneurose auf acht Beinen freundlich den Weg zum Admiralspalast oder den Hackeschen Höfen erklären. Aber bin ich Mutter Teresa oder ein Mann, der auf keinen Fall den Anfang von „Die Beschissenheit der Dinge“ verpassen will?

Der junge Mann sieht mir ähnlich

„Platz da, Bremsfleisch!“ bretttere ich auf die vier Menschen zu, die ich nur noch als Hindernisse wahrnehme. Mein Blick hat sich dabei vor Hass und Eigensucht derart verengt, dass ich den torkelnden Typen von rechts völlig ausblende. Wie ein nasser Sack fällt der junge Mann, der mir entfernt ähnlich sieht, aus dem Eingang des „White Trash“ in meine Fahrbahn, ich bremse abrupt und fliege in hohem Bogen aus dem Sattel. Mit einem lauten Knall lande ich auf der Kühlerhaube eines parkenden Riesenjeeps, der aussieht wie ein schwarzes Mondfahrzeug und der pro Jahr vermutlich soviel Sprit vergeudet, wie eine BP-Plattform im Golf von Mexiko, während ich als umwelt- und verantwortungsbewusster Mensch eine Frau enstimme „...Scheiß Radfahrer!“ rufen höre. Dann schwinden mir die Sinne.





ADFC-Geschäftsstelle

Brunnenstr. 28, 10119 Berlin-Mitte,
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 443 405 20,
kontakt@adfc-berlin.de,
www.adfc-berlin.de

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag: 12 – 20 Uhr,
Samstag: 10 – 16 Uhr

So erreichen Sie uns

www.bbbike.de
U8 Bernauer Straße
M8 Brunnenstraße/Ecke Invalidenstraße

ADFC Buch- und Infoladen

Bücher, Landkarten und Reiseführer für Stadt-, Land- und Flussradler. Ersatzteile fürs Rad, Fahrradtaschen, Beratung, Infos, uvm.

Newsletter

Über Neuerscheinungen, Termine und Veranstaltungen informieren wir monatlich. Abo unter:
buchladen@adfc-berlin.de

Veranstaltungen und Kurse

Fahrrad-Reparaturkurse für Anfänger und Fortgeschrittene, GPS-Kurse, Lichtbildvorträge.
Termine unter:
www.adfc-berlin.de/kursangebot
www.adfc-berlin.de/diavortraege

Aus dem aktuellen Kursangebot:

Basiskurse

Dienstag, 5. Oktober 2010, 18 - 21 Uhr
(Gerald Strahl)
Dienstag, 2. November 2010, 18 - 21 Uhr
(Christian Cholewa)

Fortgeschrittenenkurse

Dienstag, 19. Oktober 2010, 18 - 21 Uhr
(Gerald Strahl)
Dienstag, 9. November 2010, 18 - 21 Uhr
(Christian Cholewa)

Rechtsberatung

Dienstags von 19 - 20 Uhr können sich ADFC-Mitglieder von Anwälten, die auf Verkehrsrecht spezialisiert sind kostenlos beraten lassen.

ADFC-Selbsthilfeworkstatt

ADFC-Mitglieder können die Selbsthilfeworkstatt montags bis freitags von 12 - 20 Uhr nutzen. Für alle anderen ist die Werkstatt mittwochs und freitags von 17 - 20 Uhr geöffnet.

Codierung

Mittwochs und freitags codieren wir Fahrräder nach telefonischer Anmeldung. Ein Kaufbeleg ist erforderlich!

Weitere Adressen

ADFC Bundesverband, Postfach 107 747, 28077 Bremen, Tel. (0421) 346 29-0, Fax -50, kontakt@adfc.de, www.adfc.de

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

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



Eckbert Schauer. Foto: Claudia Lippert

Im Kiez geblieben

So genannte Kreuzberger Bügel sind vor seinem Geschäft im Prenzlauer Berg installiert, Radwege durchziehen den gesamten Kiez. „1993 gab es noch keine Infrastruktur für Radfahrer“, erinnert sich der Geschäftsführer von Ostrad, Eckbert Schauer. Damals eröffnete der Wahlberliner sein Radfachgeschäft in der Winsstraße. „Mittlerweile entdecke ich Menschen auf dem Sattel, die vor zehn Jahren niemals per Rad zur Arbeit oder zu Freunden gefahren wären“, sagt Schauer. Der Hartnäckigkeit des ADFC, der sich immer wieder in der Bezirks- ebenso wie in der Landespolitik Gehör zu verschaffen weiß, schreibt der Unternehmer diese Entwicklung zu, wenn Berlin auch von einer Fahrrad-Modellstadt noch weit entfernt sei. Da hat Schauer eher London vor Augen. „Eine Innenstadt, die für den Autoverkehr gesperrt ist, in der nur Taxen, öffentliche Verkehrsmittel und Radfahrer verkehren, das kann ich mir auch für Berlin vorstellen.“ Seit gut 17 Jahren ist der gebürtige Hallenser, den es 1987 nach Berlin zog, Fördermitglied des ADFC. „Meine Kollegen und ich sind begeisterte Radfahrer. Die Arbeit des ADFC ist ja in unserem Interesse.“

Ostrad

Winsstr. 48, 10405 Berlin
Tel. (030) 443 413 93
www.ostrad.de

Alle ADFC-Fördermitglieder finden Sie unter www.adfc-berlin.de/foerdermitglieder.

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 5/2010)

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

ANZEIGEN-VERKAUF

Dr. 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 II/2010)

REDAKTIONS- UND ANZEIGENSCHLUSS

RadZeit 6/10: Dezember 2010





Zweimal entlang der Berliner Mauer

VON BRUNO ANGELI

1988 drehte die Filmemacherin Cynthia Beatt mit der Schauspielerin Tilda Swinton den Kurzfilm „Cycling the Frame“. Swinton radelte dabei an der Berliner Mauer entlang. 20 Jahre später folgte mit „The Invisible Frame“ die Fortsetzung, diesmal ohne trennende Mauer.



Fotos: Robert Brecko, Sandro Kopp/Filmgalerie 451

Schon bevor die in Berlin lebende britische Filmemacherin Cynthia Beatt daran ging, den Film „Cycling the Frame“ zu realisieren, entstand in ihr der Wunsch, mit dem Rad an der Berliner Mauer entlang zu fahren. Als sie im Sommer 1988 für das „Kleine Fernsehspiel“ des ZDF einen Film drehte, hatte sie das Vorhaben bereits selbst in die Tat umgesetzt und war die 160 Kilometer Beton abgefahrene. Für ihren Film benötigte sie aber noch eine Schauspielerin. Ihre Wunschkandidatin war Tilda Swinton. Durch einen gemeinsamen Bekannten kam der Kontakt zustande. Im Film „Cycling the Frame“ führt Swinton, während sie pedaliert, Selbstgespräche oder singt „The wall, the wall – the wall must fall“.

Nach der Wende

21 Jahre später: Die Mauer ist gefallen und „Cycling the Frame“ längst zu einem historischen Filmdokument geworden. Beatt und Swinton, nunmehr Oscar-Preisträgerin, kamen 2009 erneut zusammen und drehten den Essayfilm „The Invisible Frame“. Und wieder ist Swinton auf dem Fahrrad unterwegs. Die Texte im Film stammen hauptsächlich von Swinton. „Teilweise sind sie auch aus der Diskussion zwischen Tilda, dem Musiker Simon Fisher-Turner und mir entstanden. Dieser po-

etische Freilauf der Gedanken war uns sehr wichtig. Tilda hat auch zwei Gedichte vorgeschlagen – eines von der russischen Dichterin Anna Achmatowa und eines von William Butler Yeats – sowie ein Zitat von Robert Louis Stevenson“, sagt Beatt. Aber warum ist Swinton in beiden Filmen mit dem Fahrrad unterwegs? Für Beatt sind diese Touren entlang der Mauerlinie wie eine Pilgerfahrt. „Man sitzt und bewegt sich irgendwohin, der Kopf ist frei, man kann fahren, wohin man will, und die Gedanken fließen“, sagt Beatt. „The Invisible Frame“ wurde in nur 18 Tagen gedreht. Einige Strecken befuhrt Swinton mehrmals. Dazu Beatt: „Wenn Tilda einige Strecken gefahren ist, habe ich sie gebeten, erst zu gucken, zu riechen und irgendwann auch die Augen beim Fahren zu schließen.“ Das Resultat ist dank der besonderen Herangehensweise ein feinfühliger, poetischer Film. „The Invisible Frame“ (2009) und „Cycling the Frame“ (1988) sind auf DVD erschienen.

JAHRESRAD.DE
09. September '10 - 01. März '11
Getestet und bewährt inkl. Sicherheitscheck
und 1x zusätzlichem Bremsklotzwechsel für
ADFC Mitglieder

z.B.:
Diamant Saphir ab 349,-
Diamant Ubri ab 339,-
Trek 3700 ab 244,-
fahrradstation XT Trekking ab 444,-
fahrradstation XT Speed ab 650,-
Gary Fisher Advance ab 299,-

Achtung: Ab 10.10.2010 Start der
Lichtaktion: Nabendynamolichtanlage
für 100,- anstatt 149,-

Diamant

TREK

fahrradstation

Ein Little John Bikes MOMENT

www.littlejohnbikes.de

KOSTENLOS E-BIKE PROBEFAHREN!

Vereinbaren Sie jetzt unter 030 78894123 einen Termin für Ihre unverbindliche und kostenlose Probefahrt! Je nach Verfügbarkeit gerne auch am Wochenende.

4 x in Berlin:
Mitte • Spandauer Straße 2
Kreuzberg • Hasenheide 61
Schöneberg • Hauptstr. 163
Wilmersdorf • Uhlandstr. 95

Little John Bikes
Begeisterung erfahren



„Alles für den CO₂-freien Traumurlaub!“

Bei Globetrotter finden Sie alle Ausrüstung für Ihre Fahrradtour unter einem Dach: von Packtaschen über Bekleidung, GPS-Geräte und Tourenvorschläge und viele Ausrüstungsexperten, die Ihnen manchen Geheimtipp für Ihre nächste Tour geben können.

In Berlin Steglitz: die größte Auswahl an Zubehör für Ihre Radtour!



Das Highlight
in Berlin:

Globetrotter.de
Ausrüstung
KINDERLAND

Outdoor- und Reiseideen
speziell für Kinder auf 350 qm!

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

Träume leben.

Globetrotter.de
Ausrüstung

HAMBURG | BERLIN | DRESDEN | FRANKFURT | BONN | KÖLN