

1/2012

radzeit

www.radzeit.de

Mein bester Feind Verkehrspsychose



Radeln „Sans souci“
im Ruppiner Land



ADFC Berlin e.V., Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 340 520, Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr
1/2012, PVSt. Nr. A 12703 DP AG, Entgelt bezahlt

Entdecken & erleben!



Entdecken Sie bei uns die Vorzüge hochwertiger Trekkingräder und freuen Sie sich dann über genussvolle Erlebnis-Touren mit einem guten Rad!

Z. B. BERGAMONT
Vitess Alfine 11



BERGAMONT "Vitess Alfine 11" Trekking-Rad 28"

Agiles, voll tourentaugliches und perfekt ausgestattetes Trekking-Rad für alle, die ihre Nase gern vorn im Fahrwind haben. Aluminium-6061 Superlight Rahmen mit Speed-Geometrie, Shimano Alfine 11-Gang Nabenschaltung, hydraulische Scheibenbremsen, Shimano Alfine Nabendynamo, B&M Lumotec Lyt-N Beleuchtung und Standrücklicht

1499.-

7x in Berlin & Brandenburg:

**NEU:
Potsdam**

Wetzlarer Str. 112,
am Nuthe-Schnellweg,
Tel. 0331 /
70 42 96 20

Reinickendorf

Auguste-Viktoria-Allee 99-100
Tel. 030 / 41 50 88 18

Spandau

Pawesiner Weg 19
Tel. 030 / 35 10 55 96

Rudow

Alt Rudow 73
Tel. 030 / 6 63 50 93

Lichterfelde

Hildburghauser Str. 248a
Tel. 030 / 76 80 77 07

Werder/Havel

Berliner Str. 6-8
Tel. 0 33 27 / 43 61 91

Pankow

Treskowstr. 5
Tel. 030 / 74 07 23 79

www.das-radhaus.de

Zukunft durch Rückblick

54 Menschen starben 2011 auf den Straßen Berlins, zehn mehr als im Jahr zuvor. 29 Fußgänger und elf Radfahrer sind unter den Getöteten. Verursacher dieser schweren Unfälle waren mehrheitlich Kraftfahrzeugführer. So wurden allein sechs Radfahrer von abbiegenden Kfz-Führern „übersehen“ und tödlich überrollt. Wie kommt es zu diesen verheerenden Zahlen? „Fachleute sind sich einig, dass das milde Wetter dazu beigetragen hat“ (Berliner Zeitung) – die „Saison“ für Radfahrer und Fußgänger habe sich so verlängert.

Ist es nicht langsam an der Zeit, die „Saison“ für Menschen mit Eigenantrieb auf 12 Monate auszudehnen? Ihnen die Möglichkeit zu geben, sich an 365 Tagen im Jahr sicher in ihrer Stadt zu bewegen?

Stattdessen möchte der Senat den steigenden Zahlen von Verkehrstoten mit einer Kampagne begegnen. Senator Müller weiß auch warum: „Manche Radfahrer sind der Auffassung, dass für sie keine Verkehrsregeln gelten. Das ärgert mich sehr. Darum beginnen wir mit dem Bund 2012 eine Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr.“ Toll! An 80 Prozent aller schweren Unfälle sind statistisch belegt Kraftfahrer schuld, und deshalb ermahnen wir jetzt die Radfahrer zu mehr Rücksicht. Was müssen die auch das ganze Jahr frei auf der Straße herumfahren, damit kann ja wirklich niemand rechnen! Also lasst uns dem Wasserrohrbruch mit einem neuen Anstrich des Badezimmers begegnen. Sieht doch schließlich nachher irgendwie besser aus, und alle können sehen, wie wir uns bemühen.

Wie wäre es stattdessen, sich mal mit dem Rohr selbst zu befassen. Also mit den Verursachern der vielen Toten, den Regel missachtenden Kraftfahrzeugführern? Zum Beispiel durch eine Kontrolle des Schulterblicks? Oder mit durchgängigem Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften? Bei Unfällen zwischen Fußgängern und Autofahrern verunglücken bei Tempo 50 etwa acht von zehn Fußgängern tödlich; bei Tempo 30 sinkt diese Zahl auf drei bis vier. Ja, Radfahrer, die gegen alle Regeln unterwegs sind, können nerven. Wer hat nicht schon mal eine Gummispur auf dem Asphalt hinterlassen, weil er wegen eines unverhofft falsch kreuzenden Kollegen vollbremsen musste? Ja sicher, regellose Radfahrer nerven – aber sie töten nicht. Diese Form der höchsten Aggressivität geht fast ausschließlich von Kraftfahrzeugführern aus. Wer wirklich ein Interesse an der Vermeidung vom Tod im Straßenverkehr hat, muss bei ihnen ansetzen – und zwar nicht nur mit ein paar schicken Plakaten, sondern auch mit konsequenter Ahndung gefährlichen Fehlverhaltens.

Aber es gibt auch Grund zur Fahrradfreude: Der Preußenkönig hat eine 1a Radelroute hinterlassen (Seite 18 und 19), der Trend geht in Richtung Zweirad (Seiten 10 und 11) und die Psychologie empfiehlt shared space (Seiten 8 und 9).

Viel Vergnügen,

Kerstin Emma Finkelstein
Chefredakteurin



Kerstin Emma Finkelstein.
Foto: Max Finkelstein

seite drei

3 Zukunft durch Rückblick

leserbriefe

6 Schreiben Sie uns Ihre Meinung

psychologie

8 Mein bester Feind

berlin

10 Das Zweitrad

12 Erlebnisse eines Tourenleiters

technik

13 Richtig rollen

wirtschaft

14 Einkaufen mit dem Rad

meldungen

16 Fahrrad-Monitor Deutschland 2011 – ADFC-Stadtteilgruppe Schöneberg – Besuch aus Weißrussland – Fahrradtour Marzahn

tourismus

18 „Sans souci“ im Ruppiner Land

internationales

21 Ungeregelt radeln

feuilleton

24 Die Entdeckung der Schnelligkeit

service und termine

26 Diavorträge

27 Karten & Bücher

28 Stadtteilgruppen/ Kleinanzeigen

29 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine

4 Impressum

literatur

30 Road to somewhere



Titel
radzeit 1/2012

Foto: Holger Hertling



radzeit

ZEITSCHRIFT FÜR ALLTAGS- UND FREIZEITRADFAHRER

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

ADFC-Mitglieder: Bezug in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt kostenfrei. Kostenlose Verteilung: über Fahrradläden, Bibliotheken, Unis, Kinos usw., kein Rechtsanspruch auf Belieferung

ISSN 1439-8702

REDAKTION

Dr. Kerstin E. Finkelstein, Wolfgang Augustin, Birgit Zepf (Lektorat), Infotext GbR – Stefanie Weber, Pascal Sobotta (Layout, Infografik), Bernd Zanke (Vi.S.d.P.)

ANZEIGEN

Philipp Poll, Tel. (030) 44 34 05 19,
anzeigen@adfc-berlin.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 21.

HERAUSGEBER/VERLEGER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V.,
Brunnenstr. 28, 10119 Berlin,
Tel. (030) 448 47 24, 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 2/12: RS 30.01.2012/ET 02.03.2012,
AS 10.02.2011/DU 18.02.2012



Karl-Marx-Allee 46
10178 Berlin
Tel.: 030-2425729
DEIN CUBE STORE
DIREKT AM ALEX
WWW.FAHRRADFLOECKNER.DE
FINDEN SIE BEI UNS DIE PASSENDE
RAHMENGROSSE DANK BODY-SCANNING

CUBE.EU



Buch- und Infoladen

Hier geht's lang!

Landkarten, Reiseführer
und Beratung für Stadt-,
Land- und Flussradler



Brunnenstraße 28 | 10119 Berlin-Mitte | Tel. 030 44 84 724 | buchladen@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de | Öffnungszeiten: Mo-Fr 12-20 Uhr, Sa 10-16 Uhr

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.



Zum Artikel über die Elektrifizierung von Fahrrädern:

Ich vermisste den Hinweis, dass sich durch den Einsatz von Spezialmotoren und Li-Ionen-Akkus als Verbrauchsmaterial der ökologische Fußabdruck eines Fahrrades deutlich verschlechtert. Und dass die Förderung der Rohstoffe für den Motor, insbesondere auch der knapp werdenden Seltener Erden, unter großer Umweltzerstörung und Missachtung von Gesundheit und Leben von Menschen geschieht.

Herr Fehlau sagt, dass er sich mit einem Motor „bewusst entscheiden kann, wie schnell ich fahren will – ohne mich auszupowern.“ Das kann ich genauso mit einem gewöhnlichen Fahrrad und auch zu Fuß, allerdings jeweils ein paar km/h langsamer. Daraus wird klar, dass Herr Fehlau sich gerade *nicht* bewusst entscheiden kann, weil er offenbar den Fetisch der hohen Geschwindigkeit als

notwendig voraussetzt. Und das führt mich zu dem Grundproblem, dass Fahrräder zur Zeit aufgerüstet werden, um dem Auto immer ähnlicher zu werden, anstatt das Auto oder das Bewusstsein der Menschen abzurüsten.

Die Aufrüstung der Lichtanlagen führt dazu, dass man nicht nur von Autos geblendet wird, sondern zunehmend auch von Fahrrädern. In der Physiologie des Auges führt jede Blendung dazu, dass es einige Zeit braucht, um sich wieder an die Dunkelheit zu gewöhnen – und während dieser Zeit ist die Sicherheit nicht erhöht, sondern erniedrigt. Und es werden nur Verkehrsteilnehmer wahrgenommen, die noch stärkere Leuchtkörper haben. Entspannter wäre es so: Reduzierung des Autoverkehrs um die ohne weiteres überflüssigen 95%. Räder auf die Straße, Bäume auf die Parkplätze, Ampeln weitgehend überflüssig. Autos fahren innerorts mit Standlicht und 30 km/h. Automatisch wird das Radfahren schneller und entspannter, die

Lebensqualität steigt, das Fahren macht wieder Spaß und man muss nicht schnell sein. Wir sind seltener krank und die ganze Elektrifizierung ist weitgehend überflüssig.

DR. JÖRG-MICHAEL KRAH

Viele sehr unterschiedliche Reaktionen gab es auf unser Editorial zum Thema Helmpflicht (wo bei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen sei, dass es lediglich um die Verpflichtung ging. Selbstverständlich sollte jeder freiwillig einen Helm tragen können, der dieses wünscht – ebenso wie jeder darauf verzichten können sollte, der lieber ohne unterwegs ist). Die radzeit drückt exemplarisch zwei Zuschriften ab.

Gerade habe ich Ihren bemerkenswerten Leitartikel „Helmpflicht für Raumpflegerinnen“ gelesen. Ihre Argumentation macht mich fassungslos:
1. Auch Sie beziehen sich auf die ominöse Studie aus Australien. Bisher wurden nur die angeblichen Ergebnisse dieser Studie zitiert, ohne Quellenangaben, aus wissenschaftlicher Sicht ist dies nicht zu akzeptieren.

2. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass das Tragen eines Helms vor Verletzungen am Kopf schützen kann. Meine Frau, Beruf Kinderkrankenschwester, hat mehrfach von schwer verletzten Kindern berichtet, die bei Unfällen mit dem Fahrrad keinen Helm trugen.

Entgegen Ihren forsch vorgetragenen Schlussfolgerungen ist das Tragen eines Helms sehr wohl sinnvoll. Es verhindert keine Unfälle, schützt aber vor schweren Kopfverletzungen.

SIGI BUSCH

Danke für Ihren Artikel zur Helmpflicht. Sie haben mir aus dem Herzen geschrieben.

Ich nutze täglich das Rad für die Kurzstrecke zur U-Bahn. Das heißt auch, wenn ich ins Konzert oder in ein Theater gehe. Also gut angezogen und mit Hut. Nun stelle ich mir vor, wie ich mit dem Täschchen und fein gemacht ins Theater komme und in der U-Bahn meinen Helm am Arm hatte und ihn an der Garderobe abgabe. Ich würde dann nicht mehr mit dem Rad zur Bahn fahren.

Die Bevormundung unseres Gesetzgebers nimmt unmögliche Formen an. Schön wäre es, wenn die gleiche Bevormundung tätig würde, um Autofahrern die Geschwindigkeitsüberschreitungen, das Überfahren roter Ampeln und das Parken auf Radwegen unmöglich zu machen.

RENATE BREMMERT

räderwerk

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL
AN BESONDEREN UND FALTABAREN
FAHRRÄDERN UND ROLLERN
NEU: „Trilite“ – Faltbares Sessel-/Liegendreirad
für Sport, Freizeit, Reha
„Duolite“ – Faltbares Tandem
„Speedlite“ – Faltbares Liege- / Sesselrad
Und alles rund ums Fahrrad: Vermietung
(inkl. Wocheneinde), Second Hand Bikes, u.v.a.m.
Goethestr. 79, 10623 Berlin-Charlottenburg
Phon/Fax (030) 31 80 60-10/-20
christoph.beck@fahrrad-direktor.de

Fahrrad.Frank

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

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



285 99 750
285 99 751
fahrrad.frank@ysf-mail.de

Öffnungszeiten (Winter):
Mo-Fr 09-19°
Sa 09-17°

Machen Sie mit uns die Kanaren zu Ihrem Erlebnis

Unser Reisetipp:

Lanzarote und Fuerteventura – die Schönheit der Elemente 14-tägige Radreise inkl. Flug, Fährfahrten, Ü im Apartment, HP, Radmiete, Begleitfahrzeug, Wikinger-Reiseleitung ab € 1.698



Reisebüro Wikinger
Markgrafenstr. 56
10117 Berlin
Tel: 030-21 47 70 40
info@wik-berlin.de

WIKINGER REISEN
Urlaub, der bewegt.
www.wikinger-reisebuero.de



Renate Buffaloe. Foto: privat

Renate Buffaloe ist seit 2002 als Fachpsychologin für Verkehrspychologie und verkehrspsychologische Beraterin tätig mit Praxen in Berlin und Baruth. Sie bereitet Menschen auf die MPU vor.

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (abgekürzt: MPU) beurteilt die Fahreignung des Antragstellers. Im Volksmund als „Idiotentest“ bezeichnet, lautet die gesetzliche Bezeichnung „Beurteilung der Fahreignung“.

Mein bester Feind

DAS INTERVIEW FÜHRTE KERSTIN E. FINKELSTEIN

radzeit: Frau Buffaloe, Sie erleben in Ihrer Praxis täglich Menschen, die mit dem Auto zur Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wurden. Wie kommt es, dass in den Medien dennoch bevorzugt von den Regel verletzenden Radlern die Rede ist?

Renate Buffaloe: Zunächst einmal: Ich betreue ab und an auch Radfahrer, die zur MPU müssen. Viele Menschen ist ja gar nicht bewusst, dass sie nicht über 1,6 Promille Alkohol im Blut haben dürfen – selbst wenn sie mit einem Ochsenkarren am Straßenverkehr teilnehmen! Der Unterschied ist nur, dass einem Autofahrer an Ort und Stelle der Führerschein abgenommen wird. Der Radfahrer hat die Chance, sich bei der MPU zu beweisen und die Fahrerlaubnis zu behalten. Aber Sie haben natürlich Recht, die meisten meiner Klienten sind Autofahrer, die ihren Führerschein sprich Waffenschein wiederhaben möchten. Immerhin 55 Prozent aller zu so einer Prüfung verpflichteten Pkw-Fahrer haben ein Problem mit Alkohol, weitere 20 Prozent mit anderen Drogen oder Medikamenten. Natürlich wird ein Auto mit so einem Fahrer schnell auch für alle anderen eine Gefahr – im Gegensatz zu einem Fahrrad, das höchstens Fußgängern gefährlich werden kann.

radzeit: Wobei der von einem Radfahrer getötete Fußgänger doch eher die Ausnahme ist, die Mehrheit jedoch Opfer eines Autos sind.

Renate Buffaloe: Ja natürlich. Und dennoch: Radfahrer hatten bis vor einigen Jahren das Image des ruhigen, zurückhaltenden Ökos. Inzwischen jedoch hat wohl jeder schon mal ein Erlebnis mit einem auf der falschen Seite heranrasenden Radler gehabt. Wenn die sich dann noch entschuldigen, ginge das ja noch – tatsächlich herrscht auf den Berliner Straßen aber inzwischen eher das Gefühl, dass jeder des anderen Feind sei. Ich selbst fahre daheim in Brandenburg zum Beispiel sehr gerne Rad – hier in der Stadt würde ich es mich aber nie trauen, ich fühle mich viel zu unsicher in dieser Fülle von Menschen, Autos, Hunden und

Rädern. Auch die Lkw-Dichte hat ja zugenommen, so dass man im Auto ständig hinter so einem rollenden Haus herfährt und sogar viele Schilder zu spät sieht. Das Gefühl von Enge, das ewige Licht, der Lärm, die Menschenmenge nehmen zu und sind Auslöser für Stress. Hinzu kommt, dass die vielen Regeln im Verkehr einen autonomen Menschen, der vielleicht sonst im Leben gewohnt ist, eigenständige Entscheidungen zu treffen, reaktant werden lassen können. Er reagiert mit Abwehr gegen die starken Einschränkungen, die oftmals nicht unbedingt etwas mit Verkehrssicherheit gemein haben. So stehen zum Beispiel immer wieder Blitzer an Orten, wo sich gut Geld verdienen lässt, gefährliche Stellen bleiben hingegen unkontrolliert. Diese übergroße, oftmals schwer nachvollziehbare Gängelung führt dann bei manchem zur Eigenmaßstäblichkeit – man legt selbst fest, was einem richtig erscheint.

radzeit: Ist das nicht zum Teil auch sinnvoll? Regeln werden doch für den Fall aufgestellt, dass im Zusammenleben gegensätzliche Interessen aufeinander treffen.

Renate Buffaloe: Wir haben aber keine Einzelfallgerechtigkeit. Und wenn Sie zum Beispiel nachts über eine rote Ampel fahren, wo weit und breit niemand zu sehen ist, besteht zudem die Gefahr, sich darauf zu trainieren, dass über eine rote Ampel zu fahren möglich ist. Dann wiederholen Sie es auch bei Tage, die Situationen werden immer gefährlicher ...

radzeit: Tatsächlich verunglücken die allernigsten Radler bei Rotlichtverstößen, gefährdet sind statistisch gesehen hingegen gerade



die, die sich auf der sicheren Seite, dem Radweg, sehen – und dort von rechts abbiegenden Pkw überrollt werden. Aber wir wollen hier ja nicht dem Regelverstoß die Ehre geben, sondern fragen: Wie könnten wir die angespannte Situation verbessern?

Renate Buffaloe: Ich denke, shared space ist eine gute Variante, weil sie die Verkehrsteilnehmer wieder in Kommunikation bringt. Wenn niemand sich auf seinen angestammten Platz berufen kann und glaubt diesen verteidigen zu müssen, sondern stattdessen auf die Wege und Bedürfnisse des anderen achtet, führt das ganz automatisch zu mehr Rücksichtnahme. Und in der sehe ich den Schlüssel zu einem entspannteren Straßenverkehr. Der andere darf nicht mehr als Feind gesehen werden, der mir etwas streitig machen will, sondern als Partner. Solange wir diese shared space-Zonen hier in Berlin noch nicht haben, halte ich es mit Richard David Precht, der gesagt hat: „Moral ist ansteckend.“ Wir sollten uns selbst dazu erziehen, uns vorbildlich zu verhalten, egal mit welchem Verkehrsmittel wir unterwegs sind.

radzeit: Ihre Klienten müssen zumindest übergangsweise das Auto stehen lassen. Steigen einige von ihnen dann auf das Rad um?

Renate Buffaloe: Ja, das gibt es oft! Und viele genießen das Radeln dann sogar, stellen fest, dass sie in der Stadt damit häufig schneller unterwegs sind, zudem die Parkplatzsuche und der Stress im Stau wegfallen. Ausdauersport überhaupt ist ja eine gute Möglichkeit, um Stress abzubauen – und wirkt in diesem Falle doppelt: anstatt sich neuen zu schaffen, wird alter aus anderen Lebensbereichen herausgetreten.

Gepäcktaschenhalter für Radpuristen

- für den Alltag
- für gängige Gepäcktaschen
- Edelstahl, ca. 340 g leicht
- unsichtbares Design

weitere Infos:

www.urbix-berlin.de / 030-202 88 627



Unterwegs mit dem Zweit-, Dritt- oder Viertrad



Foto: Pressedienst-fahrrad

VON CLAUDIA LIPPERT UND KATRIN STARKE

Nicht nur, dass Gunnar Fehlau schon allein berufsbedingt mit dem Fahrrad unterwegs ist. Er ist ein echter Radfreak. „Ein Leben mit nur einem Rad kann ich mir überhaupt nicht vorstellen“, sagt der Geschäftsführer vom Göttinger „pressedienst-fahrrad“. Und er meint das nicht scherhaft. Nahezu zehn Räder hat er aktiv im Gebrauch, fünf davon

seien „spezifisch notwendige Fahrzeuge“. Auf jeden Fall das Mountainbike, das Rennrad, das Faltrad ...

„Und im Winter natürlich das Snowbike.“ Auch wenn nicht jeder Radler den nötigen Platz (und das nötige Kleingeld) für so viele Räder hat: Der Trend zum Zweitrad wird immer stärker. Für Gunnar Fehlau eine völlig logische Entwicklung: „Viele Leute haben zunächst ein Zweitrad wider Willen. Wenn sie sich ein neues kaufen, behalten sie das alte, weil das eh nicht mehr als einen Fünfziger bringt – für den Winter oder als Schlechtwettermöhre. Schon ist man doch mittendrin im Thema und fängt an, Räder nach ihrer Funktion zu unterscheiden.“ Und Funktionen gibt es so einige: Da will man einen Fahrradausflug in hügeliges Gelände unternehmen, das Rad in der Bahn transportieren, mit dem Radel Brötchen holten, zur Arbeit fahren oder das Kind von der Kita abholen. „Sobald ich eine dieser Sachen öfter mache, stelle ich fest, wie sinnvoll eine Spezifizierung ist“, sagt Fehlau. Weil immer mehr Leute das Fahrrad in immer mehr Lebensbereichen nutzen, werde das Zweit-, Dritt- oder Viertrad ein immer weiter verbreitetes Phänomen.

Junge urbane Städter seien es, die diesen Trend am deutlichsten vorantrieben, schätzt Fehlau ein. Das einstige Statussymbol Auto sei gerade bei dieser Klientel deutlich auf dem absteigenden Ast. Eine Beobachtung, die auch Dr. Ulrich Gries gemacht hat. „Es sind die jungen Leute zwischen 20 und 30, die sich ganz bewusst für das Rad und den öffentlichen Nahverkehr entscheiden und sagen, einen Führerschein brauche ich nicht“, so Gries, der eines seiner beiden Fahrradgeschäfte nicht von ungefähr „Zweitrad“ genannt hat. Den Trend zum Zweitrad sieht er seit Jahren, „aber er ist jetzt breitenwirksamer als noch vor fünf Jahren“. Fahrradfahren sei schic geworden, sei für eine wachsende Klientel die Alternative zum Auto. In Mitte und Prenzlauer Berg – den Kiezen, aus denen viele seiner Kunden kommen – sei das typische Zweitrad vielfach ein Transportrad. Oder ein klassisches Hollandrad, das unkompliziert mit einem Kindersitz bestückt zum Familienrad aufgerüstet werden könne.

Bei den „urbanen Eliten“, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Arbeitsplatz pendeln, erfreue sich auch das Faltrad immer größerer Beliebtheit. Was Rolf Wietzer, einer der drei Geschäftsführer des Moabiter Fahrradhandels Velophil nur bestätigen kann: Wer kombiniert fahre, für den sei das Faltrad das Nonplusultra. „Das wird immer mehr, weil immer mehr Leute mit dem Rad zur Arbeit fahren.“ Das hat Ulrike Saade, Geschäftsführerin der Berliner Agentur Velo:konzept ebenfalls festgestellt. Dass Leute ein zweites Rad haben, sei kein neuer Trend, meint sie. „Das gab's schon früher, als Vielfahrer ein preiswerteres Fahrrad für die Stadt hatten und ein Beseres, das sie nicht aus den Augen gelassen haben.“ Neu sei aber, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zur Normalität werde. Allein schon deswegen müsse ein zweites Fahrrad her, eines, das auch den Bedürfnissen des „Anzug-Fahrers“ entgegenkomme. In den 80ern, als sie nach Berlin kam, hätten die Sportwelt und die urbane Welt nichts oder nur wenig miteinander zu tun gehabt, erinnert sie sich. „Das war krass: Sportradler waren im Stadtverkehr mit dem Auto unterwegs.“ Da setze inzwischen ein deutlicher Wandel ein. Ganz sicher sei das Vorhalten eines Zweitrades auch ein Berliner Phänomen, vermutet Saade. Leute, denen ein oder sogar mehrere Räder geklaut worden seien, würden vielfach für die abendliche Fahrt ins Kino nur noch das gebraucht gekaufte Zweitrad benutzen – die „Kiezgurke“, wie Jörg Fischer von der Radspannerei es nennt.

„Vor ein paar Jahren galt oft die Formel: ein Rad, ein Auto“, sagt Fischer. Heute seien immer mehr Leute der verzweifelten Parkplatzsuche müde. Das Rad werde mehr und mehr zum Alltagsverkehrsmittel. „Dann braucht man eben ein neues gutes Rad – und das alte wird behalten als Kneipenrad.“ Habe das Fahrrad noch vor einigen Jahren für viele Berliner eher als Notnagel gegolten, werde es inzwischen für manche, gerade junge Radler schon fast so etwas wie ein Statussymbol. Von einem Trend zum Zweitrad will Fischer aber nicht sprechen. „Das ist keine Welle, keine Modernerscheinung, sondern Ergebnis dessen, dass sich das Fahrrad als Nutzfahrzeug immer mehr durchsetzt.“ Und von Trends halte sich die Radspannerei sowieso fern. „Wir versuchen Räder zu produzieren, die das Zeug haben zum Erstrad“, sagt Fischer schmunzelnd.

ZENTRALRAD
Gute Räder seit 1991





Erlebnisse eines Tourenleiters

Nicht immer eine Herausforderung: Radfahren geht auch bei Sonnenschein. Foto: Falk Jochens

VON DETLEF GÄRTNER

„Leichter Regen mit Auflockerungen“ sagt die Wetterprognosedame im Frühstücksfernsehen.

Was für eine Aussicht für mich als Radtourenleiter! Bei so einem Wetter kommen sicherlich nur ein paar bekannte Gesichter, die sich im nächsten Café etwas unterhalten wollen.

Eigentlich steht heute eine Radtour zu einem Hochseilgarten im südlichen Brandenburg auf dem Programm. Am Treffpunkt erwartet mich schon eine kleine, in High-Tech-Materialien gekleidete Gruppe gutgelaunter Menschen, denen das Wetter anscheinend nichts anhaben kann. Im Gegenteil – man scheint die neue atmungsaktive Regenbekleidung gründlich testen zu wollen.

Schon nach knappen zwei Stunden entspannter Radelei kommen wir im tiefen Märkischen Kiefernwald an. Am Kassenhäuschen des Kletterparcours sind wir heute die Einzigsten. Ohne Wartezeit legen wir das Klettergeschirr an und werden erst einmal einen Meter über dem herrlich duftenden Waldboden eingewiesen. Die vorbeistreichenden Nebelschwaden sind romantisch anzusehen, aber die Stahlseile, an denen man sich wie an einem Geländer festhält, sind kühl und rutschig. Ich bin an der Spitze der Gruppe, so kann ich den Parcours ohne größere Wartepausen absolvieren.

Der leichte Nieselregen hat inzwischen aufgehört. Jetzt ist Landregen angesagt. Der Spaßfaktor vermindert sich dadurch rapide. Nachdem wir zum Abschluss die 50 Meter lange Seilrutsche in Baumwipfelhöhe genossen haben, nehme ich mir vor, schnellstens den nächsten Bahnhof anzusteuern. Zu Hause wartet die Badewanne. Ein schöner Gedanke. Leider kommt es anders.

Wenige Kilometer vor dem Bahnhof wird mir klar, dass wir den geplanten Zug nicht mehr erreichen und nun knapp zwei Stunden auf einem Bahnsteig ohne jegliche Überdachung warten müssten. Der Gedanke macht nicht wärmer. Ich schlage der Gruppe also vor, weiter in Richtung S-Bahn-Anschluss zu fahren. Unterwegs finden wir ein Café und flüchten unter das Vordach. Im Freien sind wir heute die Einzigsten. Die Stimmung steigt wieder steil an. Wir beschließen, bis Berlin weiterzurollen. Meine Badewanne kann auch noch etwas auf mich warten.

Endlich kommen wir wieder gesund und froh in Berlin an. In der Wanne sitzend denke ich über den erfolgreichen Tag nach. Wir haben alle unseren inneren Schweinehund überwunden!

Wäre ich heute nicht der Radtourenleiter gewesen, hätte ich vielleicht den ganzen Tag zu Hause auf dem Sofa oder am Schreibtisch verbracht. Womöglich hätten mir von der trockenen Luft sogar die Augen gebrannt ...

Richtig rollen

TEXT UND FOTOS VON NADINE DITTMANN

Nur Wenige trauen sich mit, zehn Jahre alten Bremsklötzen zu fahren, zumal diese ihren Aushärtungsgrad mit lautstarkem Quietschen und geringer Bremswirkung ankündigen. Bei Reifen fehlt dieses akustische Warnsignal und die nachlassende Haftung des ausgehärteten Gummis fällt oft nicht auf.

In der Kurve ist es dann passiert, plötzlich bricht das Rad aus. Abgesehen vom Schreck denkt man sich: War ich zu schnell? Es hat doch gar nicht gefroren?

Diese Unsicherheit kann – abgesehen von der Fahrkunst – daher stammen, dass man mit alten Reifen unterwegs ist.

Reifen verlieren, auch wenn noch genügend Profil vorhanden ist, mit der Zeit ihre wichtigste Eigenschaft: die Bodenhaftung. Der tolle Reifen am 20 Jahre alten Rad hat unter Umständen nur noch so viel Profil, weil der Gummi schon hart ist und sich deshalb nicht mehr abfährt.

Die gute Haftung neuer Reifen macht das Rad in kritischen Situationen noch beherrschbar und plötzlich muss man nicht mehr vor jeder Kurve auf Schrittgeschwindigkeit herunterbremsen, sondern kann ohne Angst hindurch fahren.

Abgesehen vom Zahn der Zeit ist zu geringer Luftdruck der größte Feind der Reifen. „Längliche Risse an der Seitenwand und bestimmt ein Drittel mehr Pannen treten bei Pumpfaulen auf“, sagt Marko Kretschmann aus der ADFC Selbsthil-



Alterungsrisse im Profil und Risse an der Flanke wegen zu geringen Luftdrucks.

fewerkstatt. „Solche Reifen muss man eher ersetzen und man fährt wie mit einem Bremsfallschirm. Die meisten sind mit höchstens zwei Bar unterwegs.“ Ein durchschnittlicher Trekkingreifen hat aber schon einen Mindestdruck von 3,5 Bar.

Wem regelmäßiges Pumpen und ein guter Ganzjahresreifen mit leichtem Profil als Pannenschutz nicht reichen, der kann ein Modell mit extra Pannenschutz wählen. Wenig beachtet wird das Gewicht dieser Reifen. Das schnelle Trekkingrad mit den leicht laufenden profillosen Reifen nimmt mit anderen Reifen schnell mal ein Kilo zu. Das geht sehr zu Lasten des spritzigen Fahrverhaltens, beugt aber bei korrektem Luftdruck den meisten Pannen vor.

Vielfahrer können auf Winterreifen zurückgreifen. Erhältlich sind entweder Spikereifen oder Reifen, deren Gummimischung den geringeren Temperaturen angepasst ist. Damit kann man noch gut und sicher fahren, wenn der Sommerreifen schon längst keinen „Grip“ mehr hat und kommt sicher durch den Winter.

Alle gängigen Reifengrößen des Schwalbe Marathon und des Schwalbe Marathon Plus bekommen Sie im ADFC Buch- und Infoladen.
Praktisch: Ventiladapter für französische Ventile zum Pumpen an der Tankstelle Tipp! Den empfohlenen Luftdruck finden Sie an der Reifenseite!



Fotos: Katrin Starke

Einkaufen per Rad – wenn's einen Stellplatz gibt

VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

Das Einkaufszentrum liegt nur zwei, maximal drei Kilometer von der eigenen Wohnung entfernt. Zu weit vielleicht, um die schweren Einkaufstaschen zu Fuß zu schleppen. Auf jeden Fall aber nah genug, um nicht extra auf den Bus warten zu müssen. Kurzum: Es spricht nichts dagegen, den Wochenendeinkauf schnell mit dem Fahrrad zu erledigen. Oder doch? Denn wo lässt sich das Rad während des Bummels durch die Geschäfte sicher anschließen? Die Erhebungen des ADFC-Projekts „Einkaufen mit dem Rad“ sind ernüchternd: „Viele Einkaufszentren stellen entweder überhaupt keine Stellplätze zur Verfügung oder haben Vorderradständer aufgestellt, die durch die Berliner Bauordnung verboten sind“, fasst Detlef Wendtland, die Kontakterson des Projekts, das Ergebnis zusammen.

Zehn ADFC-Stadtteilgruppen haben sich beteiligt und bis Ende Oktober 2011 Daten von rund 80 Berliner Einkaufszentren erhoben. „Kaum eines davon erfüllt die Vorschriften der Berliner Bauordnung“, sagt Wendtland. Diese sah bis 2007 vor, dass pro 150 Quadratmeter Bruttogrundfläche der Einkaufszentren – also die „echte“ Stellfläche aller Etagen zusammengerechnet – ein Radstellplatz vorgehalten werden muss. In der seit 2007 geltenden neuen Bauordnung gilt die Formel: ein Radstellplatz pro 100 Quadratmeter Bruttogrundfläche. Die Stellplätze sollten unter anderem leicht zugänglich sein, Anschließmöglichkeiten für den Radrahmen haben und durch einen Mindestabstand von 80 Zentimetern zwischen den einzelnen Fahrradbügeln ein problemloses „Einparken“ ermöglichen. Doch Papier ist geduldig. „Selbst vor Zentren, an denen Fahrradbügel existieren, gibt es nur etwa einen Radstellplatz pro zehn Autopark-

plätzen – obwohl im Berliner Verkehr etwa vier Radfahrer neben zehn Autofahrern unterwegs sind“, sagt Wendtland. Zwei Dritteln der Einkaufszentren werfen er und seine Mitstreiter aus den ADFC-Stadtteilgruppen vor, Radfahrer durch Missachtung der Bauordnung zu diskriminieren.

Doch das Ziel des Projektes „Einkaufen mit dem Rad“ ist es nicht, Zentren an den Pranger zu stellen, sondern dazu beizutragen, dass Abhilfe geschaffen wird. „Wir werden demnächst mit verschiedenen Center-Managern sprechen“, setzt Wendtland auf Einsicht. Deswegen wollen wir an dieser Stelle auch nicht die „schwarzen Schafe“ benennen, sondern zwei Beispiele liefern von Häusern, die recht gut abgeschnitten haben: die IKEA-Filiale in Tempelhof und das Ring-Center in Lichtenberg.

Bei IKEA haben die ADFC-Gutachter 141 Fahrradbügel gezählt. „Von der Anzahl her schon eine tolle Sache“, kommentiert Wendtland. Der Wermutstropfen: Die Bügel stehen in einem Abstand von 40 Zentimetern zueinander, obwohl eine Lenkstange meist schon 60 cm breit ist. Man findet zwar immer einen Platz, aber es kann ganz schön eng werden. Dennoch: IKEA hat die Radfahrer ziemlich gut im Blick. „Wir sind ein stadtnahes Haus, deswegen wollten wir möglichst viele Fahrradbügel aufstellen“, sagt Nadja Skladnikiewicz, Marketing-Spezialistin bei IKEA in Tempelhof. Deswegen habe man sich für eine platzsparende Bügelvariante entschieden. Wie viele Abstellplätze für Fahrräder benötigt würden, habe IKEA zuvor in Umfragen ermittelt. Außerdem seien Erfahrungswerte aus anderen Filialen in die Planung eingeflossen. Dass Radlern derzeit nur 123 Bügel zur Verfügung stünden, sei der aktuellen Bausituation geschuldet. Nadja Skladnikiewicz geht aber davon aus, dass die Anzahl trotz der ein Jahr dauernden Bauarbeiten ausreicht. Im Sommer seien die Bügel zu 75 Prozent ausgelastet gewesen. Von radfahrenden Kunden habe es bislang nie Beschwerden gegeben. „Da würden wir dann auch Abhilfe schaffen“, schließlich sei Umweltbewusstsein ein wichtiger Baustein in der IKEA-Firmenphilosophie. „Deswegen werden wir demnächst auch Fahrradreparatursets zum Ausleihen vorhalten“, kündigt die Marketing-Frau an. Über den Kundenserviceschalter könnten die Sets dann ebenso ausgeliehen werden wie bereits jetzt das Werkzeug für die Möbel.

Das Ring-Center an der Frankfurter Allee konnte insbesondere in Sachen Bügelabstand punkten.

Der sei mit durchschnittlich 110 Zentimetern ziemlich komfortabel, sagt Detlef Wendtland. Bei der Anzahl lag das Ring-Center mit insgesamt 57 von den ADFC-Gutachtern gezählten Bügeln eher im Mittelfeld, weil die Bauordnung etwa dreimal soviel fordert. Im Sommer seien die Bügel zwar „sehr gut ausgelastet“, aber aus Sicht von Center-Manager Marius Lorbach ausreichend. Man sei ja „kein touristischer Standort“, den Radler gezielt für ihren Einkauf ansteuern. Die Kunden kämen vornehmlich aus der näheren Umgebung. Einmal im Jahr allerdings kommen Radfahrer aus allen Teilen der Stadt zum Ring-Center: Hunderte Berliner schwingen sich jeweils Ende Mai, Anfang Juni zur Ring-Center-Tour aufs Rad. Das Centermanagement unterstützt damit seit acht Jahren „die Bemühungen Berlins um sichere Radwege“.

Die ADFC Projektgruppe plant, in diesem Jahr detaillierte Untersuchungen von Radabstellmöglichkeiten an Einkaufsmöglichkeiten in Bahnhöfen und in Einkaufsstraßen wie etwa der Friedrichstraße zu machen.

Mehr Infos:
adfc-berlin.de/aktionenprojekte/emdr/1135.html

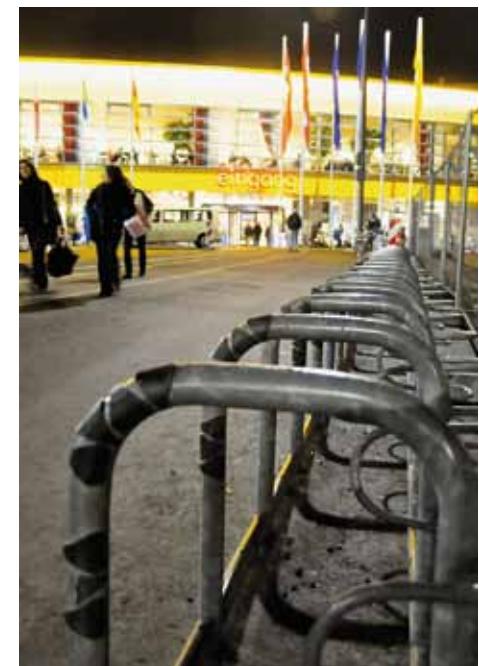




Foto: Olga Günther

Fahrradtour per ADFC durch Marzahn

Zu einer Fahrraderlebnis-Tour durch Marzahn luden am Sonntag, den 9. Oktober 2011 die Wohnungsbaugesellschaft Degewo und mehrere Wohnungsgenossenschaften sowie die Wirtschaftsförderung Marzahn-Hellersdorf ein. Ausgewählt und gefahren wurde die 25 km lange Tour durch Sabine und Wolfgang König. Beide sind erfahrene Tourenleiter und Mitglieder der Stadtteilgruppe Wuhletal des ADFC Berlin. 75 Teilnehmer kamen bei strahlendem Herbstwetter zu dieser Radtour. Start und Ziel war der neu gestaltete Helene-Weigel-Platz am S-Bahnhof Springpfuhl. Viele interessante Stationen wurden angefahren und erläutert, darunter der Hochzeitspark, wo jung vermählte Paare einen Baum pflanzen können und der Innenhof der Häuser 13-17 in der Walter-Felsenstein-Straße, wo seniorengerechte Fitnessgeräte aufgestellt sind sowie Volleyball, Schach und Boule gespielt werden kann.

Frau Henschel von der Firma Kaiko sowie 10 Touren-Helfer des ADFC sorgten für einen reibungslosen Ablauf. Aufgrund der positiven Resonanz wird die Erlebnistour auch 2012 wieder durchgeführt werden – dann vielleicht auch für Interessenten aus anderen Berliner Bezirken.

Besuch aus Weißrussland

Die Mitglieder der Jugendorganisation RADA besuchten im Dezember den ADFC Berlin. Sie wollten sich informieren, wie Fahrradlobby-Arbeit in einem demokratischen Umfeld funktioniert. In Weißrussland sind öffentliche Versammlungen von mehr als fünf Menschen ebenso verboten wie politische, regierungskritische Aktivitäten allgemein. „Wer Lust hat, sich mal eine Weile nicht um Kost und Logis zu kümmern, muss nur eine Demonstration organisieren!“, erklärte die Gruppe – die Chancen, von der Polizei im Anschluss für eine ganze Weile sicher untergebracht zu werden, stünden gut. In Grodno, einer Stadt nahe der Grenze zu Polen, ist dennoch eine Initiative entstanden, die sich für die Rechte von Radfahrern einsetzt. Derzeit kämpft sie für ein besseres Wegennetz und mehr Abstellanlagen – Themen, die uns in Berlin, wenn auch auf deutlich komfortablerem Niveau, gut bekannt sind. Auch für den ADFC war es eine interessante Erfahrung zu hören, wie viel anderorts Menschen bereit sind, für das Radfahren zu riskieren. Mehr über die Initiative findet sich unter velogrodno.by/.

Gründung einer ADFC Stadtteilgruppe Schöneberg

Je kleiner die Einheit – desto mehr Mitstreiter. Aufgrund dieser Erfahrung will sich aus der jetzigen STG Tempelhof-Schöneberg ein neuer Ableger heraus gründen. Schöneberg macht sich unabhängig! Jeder interessierte Radler ist eingeladen, sich dabei einzubringen und am Donnerstag, 16.02.2012, um 19 Uhr in das Café Schneider (Kyffhäuser/Frankestraße) zur Gründungsveranstaltung und Wahl des Sprechers zu erscheinen. Wählen oder gewählt werden dürfen nur Mitglieder des ADFC Berlin, die in Schöneberg oder im Ortsteil Friedenau amtlich gemeldet sind. In der STG mitmachen kann jeder. Aus der alten STG Tempelhof-Schöneberg wird dann spätestens im März 2012 die neue STG Tempelhof.

Nähere Infos und mögliche kurzfristige Terminänderungen:
<http://www.adfc-berlin.de/verein/stadtteilgruppen/tempelhof-schoeneberg.html>

Mit Velotraum auf Reisen

Freitag, 10. Februar 2012, 19.30 Uhr

Einmal um die Welt...

Sergej Chapoknysch und Philipp Latinak waren zwei Jahre lang mit ihren Velotraum-Rädern auf Weltreise. Sie erzählen uns von spannenden Begegnungen und zeigen phantastische Fotos ihrer fast 50.000 km weiten Reise.

Velotraum-Inhaber Stefan Stiener stellt uns außerdem sein Reiserad-Konzept vor.

Freitag, 24. Februar 2012, 19.30 Uhr

...und durch die Mongolei

Im Sommer 2006 machte sich Hans Neumann auf den Weg, die Mongolei mit dem Fahrrad zu bereisen. Von all seinen Touren war diese die strapaziöseste und schwerste, aber auch die intensivste im Kontakt zur Bevölkerung. Von der abenteuerlichen Reise zeigt er Bilder aus der weiten Steppe.

Kostenbeitrag für die Vorträge: jeweils 5,- €

velophil. Sonne in den Speichen

Alt-Moabit 72
10555 Berlin
Verkauf 030 399 02 116
Werkstatt 030 399 02 118
team@velophil.de

Geöffnet:
Mo - Fr 10 - 19 Uhr
Do 10 - 20 Uhr
Sa 10 - 16 Uhr

www.velophil.de

ADFC stellt „Fahrrad-Monitor Deutschland 2011“ vor

Für den „Fahrrad-Monitor Deutschland 2011“ hat das SINUS-Institut im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und in Zusammenarbeit mit dem ADFC 2.000 Deutsche zu ihrer Meinung über das Radfahren in der Bundesrepublik befragt. Zu den Ergebnissen, die der ADFC am 1. Dezember in Berlin vorstellt, gehört, dass in jedem Haushalt durchschnittlich 2,5 Fahrräder stehen, die von bereits 38 Prozent der Befragten für die Fahrt zur Arbeit, zur Schule oder zur Ausbildung genutzt werden. Tendenz steigend.

Der Radverkehr ist zudem sicherer geworden: Die Zahl der Fahrradunfälle in Deutschland stagniert, die Zahl der getöteten Radfahrer ging 2010 sogar deutlich zurück, während gleichzeitig der Radverkehrsanteil gestiegen ist. Die stellvertretende ADFC Bundesvorsitzende Sabine Kluth sagt: „Das bestätigt uns, dass mehr Radverkehr zu mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer beiträgt, einfach deshalb, weil die Radfahrer im Straßenbild vermehrt sichtbar sind.“

Der subjektiven Unsicherheit der Radfahrer liegen nach Einschätzung des ADFC mehrere Ursachen zugrunde. So verunsichert die verstärkte öffentliche Diskussion um die Sicherheit des Radverkehrs die Radfahrer zunehmend. Auch die bestehende Infrastruktur für den Radverkehr ist nicht mehr zeitgemäß und nicht auf die steigende Zahl von Radfahrern ausgerichtet. Sabine Kluth: „Radfahrer brauchen breite und sichere Wege. Hier ist die Politik gefordert, mit sinnvollen Konzepten gute Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen.“

Weitere Hintergrunddaten finden sich im Reader „Fahrrad-Monitor Deutschland 2011“, der auf www.adfc.de/monitor zum Download bereit steht.

Mitgliederversammlung des ADFC

Samstag, 24. März 2012

Die Einladung mit Tagesordnung (u.a. Neuwahlen des Landesvorstandes) in der *radzeit* 2/12
Wer im Vorstand aktiv werden möchte, meldet sich bitte bei einem Vorstandsmitglied. Die Kontaktadressen sind im Netz unter: <http://adfc-berlin.de/verein/landesverband/vorstand.html>
Weitere Informationen zur MV findet Ihr auch im internen Mitgliederbereich unserer Homepage.

„Sans souci“ im Ruppiner Land

VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT
(TEXT UND FOTOS)

„Den 25. gehe ich nach Amalthea, meinem schönen Garten in Ruppin. Ich brenne vor Begierde, meinen Wein, meine Kirschen, meine Melonen zu sehen; ruhig und frei von allen unnützen Sorgen werde ich dort nur leben.“

Zeilen, die Kronprinz Friedrich – der spätere Friedrich der Große – am 22. Juni 1737 schrieb. Wenn auch das schmucke Potsdamer Schloss den Namen „Sanssouci“ trägt: Seine sorgloseste Zeit erlebte Friedrich im Ruppiner Land. Die zentralen Festivitäten rund um den 300. Geburtstag Friedrichs am 24. Januar 2012 gehen zwar bis in den Herbst hinein in Potsdam und Berlin über die Bühne, doch erinnern auch zahlreiche Veranstaltungen in der Gegend rund um Neuruppin und



Das Museum Neuruppin erinnert bis 23. April 2012 in seiner Friedrich-Ausstellung an dessen Wirken als Regimentschef in Neuruppin und an den privaten Alltag des Kronprinzen.

Rheinsberg an den preußischen Herrscher. Während es gar nicht so einfach ist, Rheinsberg von Berlin aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, ist das mit dem Fahrrad kein Problem – schließlich führt der Radweg Berlin-Kopenhagen auf rund 130 Kilometern durchs Ruppiner Seeland. Im Bereich der Kreisgrenze zwischen den Landkreisen Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin heißt es dann vom Radfernweg abzubiegen ins rund acht Kilometer entfernte Zernikow. Ein idealer Ort, um hier seine „Zelte“ aufzuschlagen: im Bett+ Bike-zertifizierten Gutshof. Im einstigen Inspektorenhaus, im früheren Schafstall oder in den ehemaligen Hirtenstuben kann der Radler sein müdes Haupt betten. Und falls das Fahrrad sich als doch nicht ganz tourentauglich herausstellt:



Gerlind Groß, die Betreiberin des Gutes Zernikow, hat die wichtigsten Ersatzteile stets vor Ort. Und natürlich das nötige Werkzeug. Auf dem Gut lässt es sich gleich trefflich auf den Spuren Friedrichs wandeln. Denn unmittelbar nach seiner Thronbesteigung 1740 schenkte Friedrich das Gut Zernikow seinem Kammerdiener Michael Gabriel Fredersdorff. „Diesen hatte Friedrich während seiner Festungshaft in Küstrin 1730 kennen gelernt. Über das gemeinsame Flötenspiel entwickelte sich eine tiefe Freundschaft“, weiß Thomas Löwe, Verwalter des einstigen preußischen Mustergutes, zu berichten. Den wird man im Friedrich-Jubiläumsjahr sicher so manches Mal mit weißer Perücke und in den typischen Kleidern der friderizianischen Zeit antreffen. Als Fredersdorff höchstpersönlich wird er sich dann den Besuchern vorstellen und ihnen von der Maulbeerallee am Ortsausgang in Richtung Burow erzählen, die auf die Zeit um 1750 zurückgeht. Und von der Tradition der Seidenraupenzucht, die die Initiative Zernikow mit Ines Rönnefahrt an der Spitze bis heute am Leben hält.

Gestärkt von „Water Zode mit Butter-Brod“, einer Fischsuppe in der Art, wie sie Friedrich äußerst gern und reichlich aß, geht es über die Landstraße



Friedrichs Apollo-Tempel hat der Neuruppiner Tempelgarten-Verein liebevoll sanieren lassen.

ins rund 15 Kilometer entfernte Rheinsberg – dem Ausgangspunkt der knapp 30 Kilometer langen „Kronprinz-Friedrich-Tour“. Auch wenn Friedrich die Ruppiner Schweiz üblicherweise mit dem Pferd durchquerte, so führt doch gerade die



Das gab's zu Friedrichs Zeiten freilich noch nicht: das Hafendorf in Rheinsberg.



Thomas Löwe in „Fredersdorff-Optik“ auf dem Gut Zernikow.

Route für das Rad zu besonders geschichtsträchtigen Orten. Über den asphaltierten Radweg auf dem Alten Bahndamm führt die Tour nach Linow, von dort über die Landstraße nach Zühlen und weiter über einen alten Kopfsteinpflasterweg nach Binenwalde am Kalksee. Mitten im See habe sich ein Forsthaus befunden, schreibt Theodor Fontane in seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“. Von dort sei in der Abenddämmerung ein Kahn aus dem Schilfgürtel geglitten,... und der Stelle zu, wo der Prinz, unter den Zweigen einer überhängenden Buche, die schöne Sabine, das „Insel- und Försterkind“, erwartete.“ Welche Buche das wohl war, unter der Friedrich nach der schönen Försterstocher Ausschau hielt, wird der Radler heute nicht mehr ermitteln können. Er tritt

stattdessen auf dem Forstwirtschaftsweg kräftig in die Pedale und erreicht kurz darauf die Boltenmühle, eine idyllisch im Wald gelegene, neu gestaltete Wassermühle samt Ausflugsgaststätte. Von hier aus geht's auf der Trasse des Gebietswanderwegs E 10 nur noch am Wasser entlang: Vom Ostufer des Tornowsees über das Westufer des Rottstielfließes vorbei an Zermützelsee und Tetzensee nach Molchow, dem alten Runddorf mit den slawischen Wurzeln und dem hölzernen Glockenturm im Dorfkern. Direkt am Molchowsee entlang, ist schon bald die Schleuse Alt Ruppin erreicht. Von hier ist es nur noch ein Katzensprung bis Neuruppin – wobei die KronprinzenTour erst kurz vorm Zielpunkt vom Ufer des Ruppiner Sees in Richtung Zentrum abbiegt.

Ein echtes Muss in der Stadt, in die Kronprinz Friedrich am 28. Juni 1732 als Regimentschef einzückte: der Amalthea-Garten auf den Wallanlagen. „Nach der Hinrichtung seines Freundes Katte und eigener Festungshaft in Küstrin verlebte er hier eine unbeschwerliche Zeit“, berichtet Hansjörg Albrecht, Leiter des Museums Neuruppin. „Der Garten, in dem Friedrich unter anderem Melonen zog, war für ihn eine Stätte der Kontemplation, aber auch musischer Darbietungen und geselligen Treibens mit seinen Offizieren“, ergänzt der Historiker Günter Rieger.

Wer von Neuruppin aus nicht die ganze Strecke bis zur Unterkunft in Zernikow zurückradeln möchte, kann beispielsweise bis Boltenmühle mit dem Schiff fahren. Und wer gar nicht zurück, sondern stattdessen noch weiter auf Friedrichs Spuren radeln will, dem sei ein Ausflug in das im nördlichen Zipfel des Naturparks Westhavelland gelegene Kolonistendorf Großderschau zwischen Rhinow und Neustadt/Dosse empfohlen, das von Neuruppin aus leicht über die Landstraßen 167 und 102 erreichbar ist. Hier lässt sich bei Schauvorführungen alter Handwerkstechniken nachvollziehen, wie Friedrich II. Rhinluch und Dossebruch besiedelte – und die von seinem Vater begründete Tradition der Ausbildung an der „Butterakademie“ fortsetzen ließ. Denn wie schrieb er seinerzeit: „Es ist nötig, dass den Leuten auch recht viel gewiesen wird, wie sie gute und schmackhafte Butter, die nicht so leicht verdirtbt, machen können, damit Berlin auch mit guter Butter versehen werden kann.“

Nähere Infos unter www.kronprinz-friedrich.de

**FAHRRAD BOX
NEU + REPARATUR + VERLEIH
BERLIN**



Konstanzer Str. 55
10707 Berlin

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 10.00 - 18.30 Uhr
Sa. 10.00 - 14.00 Uhr

Tel. 030 / 891 18 96
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com



Blick aus dem Hotel Rangá.



Warmwasser im Überfluss: Geysir

Ungeregelt Radeln

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

8:30 Uhr. Der Vollmond steht klar und hell am Himmel, während ich versuche Vilborg Hólmjárn von der Notwendigkeit einer Radtour zu überzeugen. Eigentlich verleihen sie nur im Sommer Räder, erklärt mir die Rezeptionistin des Icelandair Hotels Natura. Jetzt läge aber Schnee, das Thermometer zeige minus 10 Grad und der Wind fege durch Reykjavík. Ob ich wirklich und ganz sicher losradeln wolle? Ich will – und sehe mich zehn Minuten später mit einem unbürokratisch aus dem Keller gewuchteten Rad im Schnee stehen. Das verfügt zwar weder über Spikes noch Licht, hat aber aufgepumpte Reifen und funktionierende Bremsen. Es kann also losgehen, denn schließlich, so hat mir Dóra Magnúsdóttir von der Reykjavíker Stadtverwaltung gestern erzählt, gibt es für Radfahrer in Island keine Restriktionen: „Wer will, kann natürlich mit Licht oder Helm fahren. Aber es gibt keine festen Regeln und niemanden, der Radfahrer kontrollieren würde.“

Auf der Hauptstraße mache ich mich auf den Weg ins Stadtzentrum. Gelegentlich nähert sich von hinten ein Auto, keines hupt, keines drängelt, selbst wenn die Straße zu schmal zum Überholen ist. Ich fahre ab und an rechts ran und lasse die Wagen passieren. Kurze Zeit später kommt mir das

erste Fahrrad entgegen. Frage an die gut verummigte Dame: Gibt es hier benutzungspflichtige Radwege? Nein, antwortet sie, man fährt, wo man es für richtig hält, und jetzt grade, bei dem Schnee, sei das nun mal die Straße. Unsere Gesichtshaut friert ein, wir grüßen und radeln auseinander. Die Glocken der Hallgrímskirkja, eines der Wahrzeichen Reykjavíks, beginnen zur neunten Stunde zu läuten. Leider hat mein Sommerfahrrad kein Schloss, so dass ich den Pfarrer frage, ob ich es ausnahmsweise mit hinein nehmen könne. Ich darf. Auch von innen erinnert die helle Kirche an die schneedeckte Landschaft draußen. Keine bunten Fenster, keine Malereien – schlichter und dadurch beruhigender geht nicht. Und praktisch. Auf der einen Seite des Kirchenschiffes steht ein kleiner Altar, auf der anderen hängt die beeindruckende 25 Tonnen schwere und 5275 Pfeifen starke Orgel, eine der größten Nordeuropas. Das Gebäude kann so mal als Kirche, mal als Konzertsaal genutzt werden. Das Gestühl ist flexibel, die Lehnen der Bänke werden je nach Bedarf umgeklappt, so dass man beim Lauschen eines Bachkonzertes den Altar schlicht im Rücken hat.

Wieder draußen geht es durch die von unzähligen Cafés und kleinen Läden gesäumten Straßen Skólavörðustígur und Laugavegur Richtung Hafen. Neben der Harpa, dem neuen Konzerthaus der Stadt, liegt ein Schiff der Marine. Während Island



lässt mich durch den Hintereingang in das Lokal eintreten. Drei Minuten später stehen ein dampfender Tee und zwei Kisten mit selbst gemachten Keksen auf dem Tisch. Als ich zahlen will, erklärt er, ich sei eingeladen. Dafür gibt es noch eine Führung durch den vorderen Bereich des Lokals. Hier wird neben Lachs und Hummer auch Walfleisch angeboten, in Island ist man schließlich alles, was schwimmen kann. Erst beim Hinausgehen bemerke ich, wer mich einlud: Der „Seabaron“ ist eines der bekanntesten isländischen Fischrestaurants – und öffnet eigentlich erst um 11:30 Uhr.

Da es für eine Portion Papageientaucher oder Gammelhai noch zu früh ist, geht der Weg weiter im Vollmond Richtung Parlament. Das Gebäude würde bequem in unserer Reichstagskuppel Platz finden. Mit gut 320.000 Einwohnern etwa so groß wie Bielefeld, protzt Island nur auf kulturellem Gebiet: vier Universitäten und die weltweit meisten Buchkäufe pro Kopf sind nur zwei Beispiele für den Wert von Bildung und Kultur, die auch schon mal was kosten dürfen. So wird ein Teil der Mehrwertsteuer aus dem Verkauf von Büchern in einem Stipendienfond für Schriftsteller angelegt. Bis zu drei Jahre erfreuen sich die Autoren so an einem regelmäßigen Einkommen – und können bei Bedarf eine Verlängerung beantragen. Schließlich ist nach isländischer Lesart ein Volk mit viel Kultur glücklich, und die Kultur muss von irgendwem geschaffen werden.

An der Verkehrskultur hingegen „merkt man, dass wir genau zwischen den USA und Europa liegen“, so Dóra Magnúsdóttir. „Es ist schwer für eine Familie, hier in Reykjavík ohne Auto zu leben, weil die Busse oft nur einmal pro Stunde kommen oder am Sonntag erst ab Mittags.“ In der Politik gebe es noch keine Partei, die sich den Umweltschutz auf die Fahnen geschrieben habe, „selbst unsere Um-

sich die modernste Klangakustik mit drehbaren Wänden und Klappen in insgesamt vier hochmodernen Konzertsälen leistet, verzichtet es auf eine Armee. Abgesehen von dem tarnfarbenen Riesen im Hafen, der ab und an die Fischerei kontrolliert, hat das NATO-Mitglied nichts, was an Soldaten erinnert. Die Wellen peitschen hoch an den Kai der auch um 10 Uhr noch im Mondschein daliegenden Stadt, langsam wird es kalt und Zeit etwas Warmes zu trinken. Aus einem der spärlich beleuchteten Hafenhäuschen trägt ein alter Mann etwas zum Müllheimer. Ich rolle auf ihn zu. Er zeigt mir, wo ich mein Rad hinter einer Schräge verstecken kann und



Eisskulpturen am Wasserfall Gullfoss

weltministerin lässt sich mit dem Auto abholen und die fünf Minuten bis zu ihrem Büro chauffieren“. Schließlich hat Island auch genug Umwelt, und ein Wort für Wärmedämmung gibt es nicht einmal. Warum auch, pulsiert doch das heiße Thermalwasser direkt unter der Erde und ermöglicht nicht nur bei jedem Wetter aufgeheizte Wohnungen fast zum Nulltarif: Eine der liebsten Beschäftigungen der Insulaner besteht im gemütlichen Besuch „heißen

Pötte“. Das sind knapp 40 Grad warme Swimmingpools, in denen man bei einem entspannten Gespräch unter freiem Himmel das Dampfen des heißen Wassers genießen kann.

Nach drei Stunden Radfahrt wird es langsam hell – Zeit das Rad abzustellen und aus einem der heißen Pötte den Sonnenaufgang zu beobachten.



**VELOBerlin –
Die Publikumsmesse
rund um Fahrrad,
urbane Mobilität und
Reisen.**

E-Bikes **Zubehör** **City-Bikes**
Radreisevorträge E-Bike-Expertenforum
Familienmobilität MTB **Radreisen**
Testparcours Cruiser Kinderbetreuung
Ergonomie- und GPS-Beratung Lifestyle-Räder

velo:**konzept**



Messe Berlin
GuestEvents



**Messe Berlin
Eingang Ost**

Samstag und Sonntag
10 – 18 Uhr

Tickets und weitere Infos
www.veloberlin.com
facebook.com/veloberlin
twitter.com/veloberlin

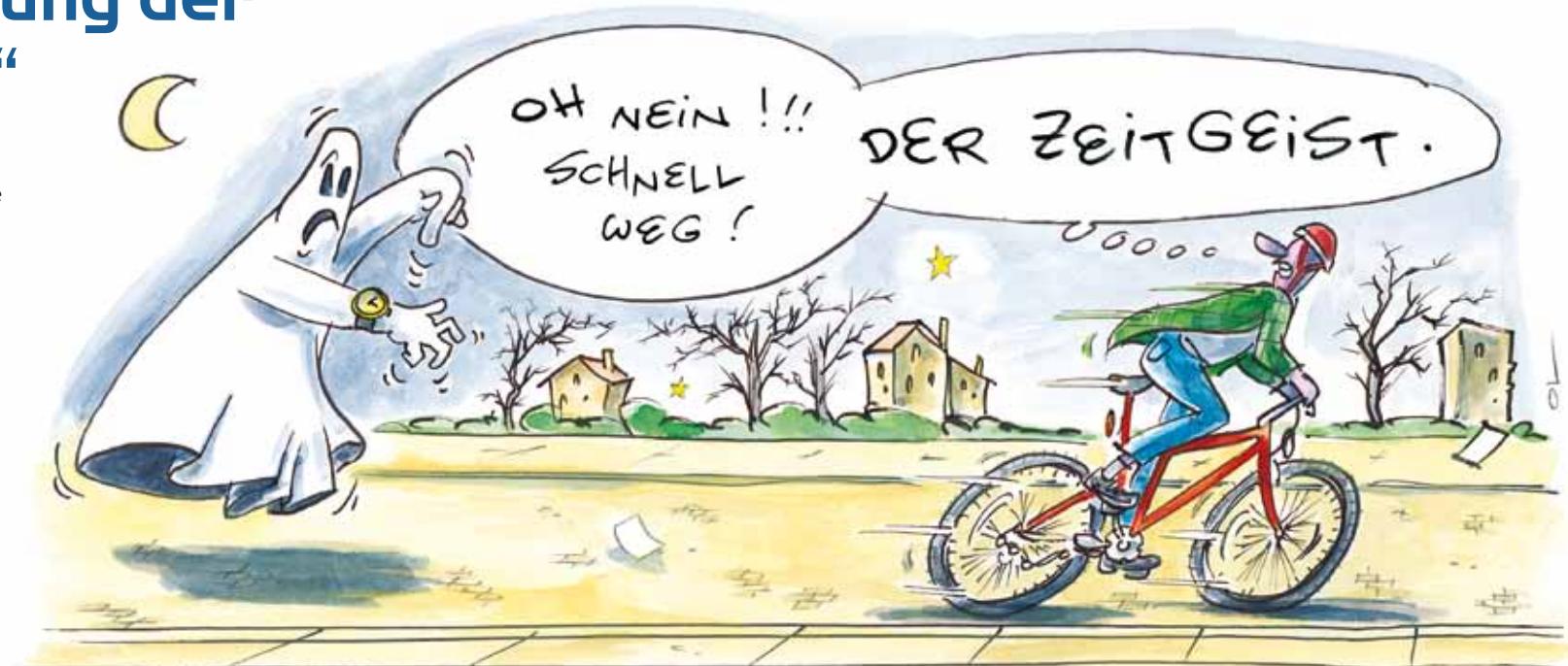
„Die Entdeckung der Schnelligkeit“

Der Begriff Entschleunigung ist in aller Munde. Will man sein Kind morgens rechtzeitig zur Schule schicken, heißt es nicht mehr genervt: „Ja Papa, ich mach ja schon!“ sondern: „Mensch, Entschleunigung ist angesagt. Keep cool!“. Wo man auch hinblickt: Entschleunigung. Bestes Beispiel ist die Berliner S-Bahn. Diese wurde so perfekt entshleunigt, dass einige Strecken gar nicht mehr bedient werden.

Neu ist dieses Phänomen nicht. Schon im vorletzten Jahrhundert sollen Mediziner vor der Fahrt mit der damals brandneuen Eisenbahn gewarnt haben. Schwindel und Irrsinn seien von den Warnenden postuliert worden. Leider ist es nicht unwahrscheinlich, dass das Gutachten des „Königlich Bayerischen Medizinalkollegiums“ über die Gesundheitsrisiken der Eisenbahn, das die Quelle der Warnungen gewesen sein soll, nie existiert hat. Weil es aber schade wäre, wenn es dies nicht gegeben haben sollte, wurde es kurzerhand erfunden und fleißig zitiert oder erwähnt. So auch von mir.

Zurück zum Thema. Aus dem Radfahrerparadies Dänemark rollt zurzeit eine neue Bewegung auf uns zu. Sten Nadolny hat deren Idee mit dem Buch „Die Entdeckung der Langsamkeit“ bereits vor einiger Zeit populär gemacht. Spätestens seit dessen Veröffentlichung fühle ich mich bei jedem Ampelstopp mit dem Rad wie ein Inuit nach dem Töten eines Wals: schuldig. So schuldig, dass ich dem Gott der Eile etwas opfern würde, hätte ich genügend Zeit.

Zeit ist jedoch gerade das Problem unserer Tage. Wir haben sie ganz einfach nicht. Zeit ist etwas, das fehlt, rennt oder davonläuft. Da wir keine Zeit haben, müssen wir ihr also selber ständig hinterher rennen. Langsam geht dies selbstverständlich nicht vonstatten. Wir eilen, hasten, rennen oder fahren wie die „Besengen“ durch unsere Straßen. Da das Keine-Zeit-Haben zum Selbstzweck geworden ist, huldigen wir dieser heiligen Kuh auch in unserer Freizeit. Entweder fahren wir zu jeder Verabredung mit dem schnellsten verfügbaren Verkehrsmittel (das Rennrad? das Fixie?)



um die fehlende Zeit einzuholen oder wir gehen irgendwo an den Start, um selbiges bei einer Tätigkeit, die wir „Sport“ nennen, zu versuchen. Besonders phantasie- und sinnvoll sind dabei Sportveranstaltungen wie das Indoor-Cycling oder Spinning. Nicht nur, dass wir die Zeit auch hier nicht einholen werden, nein, wir kommen dabei nicht einmal voran!

Es liegt jetzt in der Natur der Sache, dass wir wegen des ständigen Zeit-Einholens nicht mehr dazu kommen, zu entspannen und Montagmorgen auf der Arbeit, von dem wohlbekannten Gefühl des Gehetzseins begleitet, mit dem Rad ankommen. Ein Gefühl, das wir das ganze Wochenende mit uns herumtragen. Montagabend sind wir dann bereits wieder reif für das Wochenende.

Hier schließt sich der Kreis einer Art „self-fulfilling prophecy“: der Glaube, keine Zeit zu haben, führt genau zu diesem Zustand.

Habe ich gerade den Unsinn unseres Lebens in wenigen Worten dargelegt, möchte ich nun doch noch eine Lanze für diejenigen brechen, die wie

ich der Entdeckung der Langsamkeit nichts abgewinnen können. Wir Menschen – speziell wir Männer – sind Jäger (und Sammler, was ich jetzt mal ignoriere). Beim Jagen ging und geht es um Schnelligkeit. Der Seehund, der Pottwal, das Mammut und die Forelle waren nie besonders erfreut darüber, als Zwischenmahlzeit eines Homo neanderthalensis, Homo erectus oder eines sonstigen Vertreters unserer Vorfahrentrenschlechter zu enden. Jagd verlangte also nach Schnelligkeit. Da sie jedoch armselige Jäger, dafür aber passable Opfer darstellten, mussten unsere Vorfahren auch als Gejagte eins sein: schnell.

Dieses Gejagdsein haben wir uns über die Jahrtausende erhalten. Erst waren es Säbelzahntiger, Bären oder hungrige Wolfsrudel, die uns nach dem Leben trachteten. Als wir gelernt hatten, wie man diese Gegner ausrotten konnte, suchten wir uns neue Jäger: Krieg und Verfolgung feierten ihre ersten Geburtstage und der frühmittelalterliche Mensch konnte die schöne Tradition des Wegrennens weiterhin pflegen. Dann hatten wir

auch dies hinter uns gebracht: uns wurde langweilig. Genetisch bedingt quasi. Also erfanden wir erneut etwas, vor dem man davonlaufen – Entschuldigung: davonfahren konnte: den Straßenverkehr. Mit einem demokratischen „Alle gegen Alle“ hat der moderne Mensch nun wieder die Möglichkeit, seiner Natur gerecht zu werden und alles zu tun, um wegrennen oder -fahren zu können. Alles, nur nicht langsam. Weil das, wie oben dargelegt, rein evolutionsbiologisch nicht möglich ist. Die Erfindung der Langsamkeit, die als Bewegung oder Mode selbstverständlich einen Namen benötigt: „Slow Cycle Movement“ unter Radfahrern, Entschleunigung unter Experten, ist somit eine Sackgasse. Wir Menschen wollen, dürfen, müssen schnell sein. Wohlfühlen können wir uns schließlich nur, wenn wir uns selbst treu bleiben. Auch um den Preis des Unwohlseins. Risiken und Nebenwirkungen gibt es schließlich immer.

Sagt Ihr Risikoexperte
BikeBlogger.de

Diavorträge

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

**Um Reservierung 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/service/diavortraege

Die Diavorträge finden in der Geschäftsstelle des
ADFC Berlin, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin statt.

Freitag, den 27.01.2012 Andenüberquerung

Alexander Jung und Sabine Spieß

Freitag, den 03.02.2012 Nordrussland

Im Winter bei Temperaturen bis minus 50 Grad
Richard Löwenherz

Freitag, den 17.02.2012 Traumlandschaften

Auf Traumwegen durch Slowenien und Österreich
Jan Schaller



Slowenien. Foto: Jan Schaller

Freitag, den 24.02.2012 Als Analphabetin in Japan

Zwei Monate nach dem Erdbeben
Nele Kampa

Freitag, den 02.03.2012 Nordsudan

Mit Fahrrad, Zelt und Zeichenblock
Jens Hübner

Freitag, den 09.03.2012 Europa-Radweg Eiserner Vorhang

Wiederholung, Michael Cramer

Freitag, den 16.03.2012 Vietnam

Hans Neumann

Mallorca



Die vollständig überarbeitete Auflage beschreibt 25 Touren mit traumhaften Panoramablicken entlang der Küste und im Hinterland. Wer sein Rad nicht per Flugzeug mitnehmen möchte, kann sich in den zahlreich angebotenen Verleihstationen mit dem passenden Velo ausstatten lassen. Die ideale Reisezeit liegt zwischen Februar und Mai.

Radatlas Mallorca, spiralgebunden, reiß- und witterfest, 172 S., Esterbauer Verlag, 12,90 Euro.

Spreewald

Die Karte heißt zwar Spreewald, deckt jedoch noch einen großen Teil nördlich bis Fürstenwalde und westlich bis zur Oder ab. So findet man das Schlaubetal und Neuzelle ebenso wie Bad Saarow und Beeskow. Leider teilt die Karte das Schicksal

ADFC Buch- und Infoladen

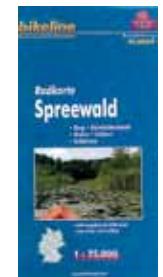
Adresse

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

zahlreicher Spreewaldkarten:
Der interessanteste Teil des Spreewaldes, also die Gegend zwischen Lübben und Lübbenau bekommt einen spärlichen Platz am unteren Kartenrand zugewiesen. Abgesehen davon sind die Radwege sehr genau nach Oberflächenbeschaffenheit und Verkehrsdichte differenziert.



Radkarte Spreewald, 1:75.000, Esterbauer Verlag, 6,90 Euro.

hfc.
Helmut's Fahrrad Center

Angebote - Zubehör - Werkstatt - Ersatzteile

Berlin: Großbeerenstr. 169 - 171 12277 Berlin- Marienfelde Tel.: 030- 7419241	Potsdam: Breite Str. 2D 14467 Potsdam Tel.: 0331 - 5058464	Öffnungszeiten: Mo - Fr 10.00 - 19.00 Uhr Sa 10.00 - 15.00 Uhr
---	--	---

Internet: www.hfc-bikes.de **Email:** hfc@hfc-bikes.de

Treffen der ADFC Stadtteilgruppen

www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen

STG City-West: 1. und 3. Mo im Monat, **20 Uhr**, Treffpunkt unter www.adfc-berlin.de/city-west.

Sven Lorenzen, Tel. (030) 312 95 37

STG Friedrichshain-Kreuzberg: 2. Di im Monat, **19:45 Uhr**, Hotel Klassik, Revaler Str. 6, 10245 Berlin. **Johannes Hampel**, Tel. (030) 411 85 70

STG Lichtenberg: 4. Do im Monat, **19 Uhr**, Umwelt-Kontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin.

Roy Sandmann, E-Mail: roy.sandmann@adfc-berlin.de

STG Mitte: 2. Mo im Monat, **19 Uhr**, „Don Giovanni“, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin. **Jürgen Saidowsky**, E-Mail: juergen.saidowsky@adfc-berlin.de

STG Neukölln: 3. Mo im Monat, **19:30 Uhr** im Restaurant Pulcinella, Richardstr. 107 (Ecke Berthelsdorfer Str.), 12043 Berlin, U-Bahn-Haltestelle: Karl-Marx-Str., **Ralf Tober**, Tel. (030) 680 814 80

STG Pankow: 3. Mi im Monat, **19 Uhr**, Geschäftsstelle des ADFC Berlin, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin. **Holger Martin**, E-Mail: holger.martin@adfc-berlin.de

STG Reinickendorf: 1. Di im Monat, **19 Uhr**, „WEIL“, Alt-Tegel 6, 13507 Berlin. **Bernd Zanke**, Tel. (030) 411 69 21

STG Spandau: 2. Mi im Monat, **19 Uhr**, Café „Unvernunft“, Mauerstraße 6, 13597 Berlin.

Reimund Nadolski, Tel. (030) 304 00 00

STG Steglitz-Zehlendorf: 1. Do im Monat, **19 Uhr**, „Gutshaus Lichterfelde“, Hindenburgdamm 28, 12203 Berlin. **Annette Schlipphak**, Tel. (030) 516 55 955

STG Tempelhof-Schöneberg: 1. Do im Monat, Treffzeit und Ort siehe unter: www.adfc-berlin.de/tempelhof-schoeneberg. **Martin Senzel**, Tel. (030) 745 23 85

STG Treptow-Köpenick: 1. Di im Monat, **19:30 Uhr**, Restaurant „Lehmofen“, Freiheit 12, 12555 Berlin.

Jan Schaller, Tel. (0160) 807 00 55

STG Wuhletal: 4. Di im Monat, **19 Uhr**, Stadtteilzentrum Hellersdorf-Süd „Kompass“, Kumerower Ring 42, 12619 Berlin.

Klaus-Dieter Mackrodt, Tel. (0175) 523 89 21

Private Kleinanzeigen

Kleinanzeigenenschluss *radzeit* 2/12:
10. Februar 2012

radzeit,
Brunnenstraße 28, 10119 Berlin,
kontakt@adfc-berlin.de

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
Chiffreanzeige (zzgl. 5 Euro)

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

Kleinanzeigen

Wer hat Lust mit aktiver, sportlicher Mittschigerin per Rad nähere und weitere Landesteile, mit Wanderstiefeln oder Langlaufski Bergwelt zu erkunden oder vor Ort zu wälken? radwanderrike@freenet.de

Er 66/168: suche eine sportl., naturverbundene Radlerin, die auch gern wandert u viel tanzt. Bei Sympathie auch mehr. mko945@t-online.de

Radeln und reden...vielseit. interess. Berlinerin 64/1,60 schlank,sportl., lebensfroh+warmherzig, sucht, bevor ich weiß+weise werde, klugen, jung geblieb. Mann...nicht nur zum Radeln
Tel/SMS: 01747057144

Rentner, fröhli. 75J.; 1,72m; vital-agil-aktiv allein, wünscht frauliche Miträderin, kurze + lange Touren. Mögl. für mehr u. für immer. Wohnung Großraum Berlin.
Tel: 01578-7495362 ab 18h oder SMS

Radtour und Kultur – beides geht wohl allein, zu zweit macht es aber mehr Spaß. Ich, M, NR, suche F für gemeinsame Unternehmungen. sigstef@arcor.de



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

Mo bis Fr: 12 – 20 Uhr
Sa: 10 – 16 Uhr

So erreichen Sie uns

www.bbbike.de
U8 Bernauer Straße/
M8 Brunnenstraße

ADFC Buch- und Infoladen

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

Veranstaltungen und Kurse

Termine unter:

www.adfc-berlin.de/service/kursangebot
Anmeldung erforderlich.
Tel. (030) 448 47 24,
[E-Mail: buchladen@adfc-berlin.de](mailto:buchladen@adfc-berlin.de)

Aus dem aktuellen Kursangebot

Reparatur-Basiskurs mit C. Cholewa

Montag, den 13. Februar 2012
Montag, den 27. Februar 2012

Reparatur-Fortgeschrittenenkurs mit C. Cholewa

Montag, den 05. Februar 2012
Beginn jeweils 18 Uhr (bis etwa 21 Uhr)

GPS-Kurse

Outdoor-GPS-Navigation: Einführung und Überblick

Donnerstag, 23. Februar 2012, 18-21 Uhr
Donnerstag, 29. März 2012, 18-21 Uhr
Kursleiter: James Huff

ADFC Selbsthilfeworkstatt

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

Rechtsberatung

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

Codierung

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

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 Sachsen-Anhalt

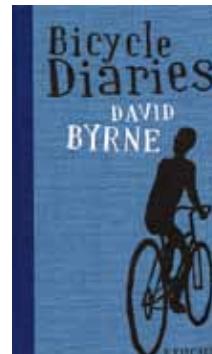
Breiter Weg 11a, 39104 Magdeburg,
Tel. (0391) 731 66 45, Fax 400 98 94
kontakt@adfc-lsa.de, www.adfc-lsa.de

Road to somewhere

KERSTIN E. FINKELSTEIN

Seit Jahren fährt David Byrne zu Hause in New York Rad. Selbst auf Tournee reist der Mitbegründer und Frontmann der Talking Heads, Fotograf und Konzeptkünstler nie ohne einen Extrakoffer mit Faltrad. Der Grund dafür trägt keine Birkenstocks: „Ich fahre nicht überall mit dem Rad hin, weil es ökologisch und angemessen ist, sondern hauptsächlich, weil es mir ein berauschendes Gefühl von Freiheit vermittelt.“ Was er auf seinen Reisen durch diverse amerikanische Städte, aber auch Sydney, Istanbul, Buenos Aires und nicht zuletzt Berlin erlebt hat, ist jetzt in einem ebenso schön aufgemachten wie nachlässig lektorierten Buch zu lesen. (Es ist ein Jammer zu beobachten, wie inzwischen in Deutschland Lektoren durch Geld- und Zeitdruck am Verrichten erstklassiger Arbeit behindert werden, und dadurch Sätze gedruckt werden wie „Wir haben uns fast nie körperlich ausgesetzt“ oder „Ich bin zu einer Ausstellung meiner Werke und einem Vortrag im Eastman House“.) Den Beobachtungen Byrnes zum Beispiel zu Berlin kann der Leser dabei nicht immer folgen. „Auf den Fahrradwegen parken keine Autos, und die Radfahrer fahren weder auf den Straßen noch auf den Gehsteigen. Es gibt sogar kleine Ampeln nur für Radfahrer! Unnötig zu erwähnen, dass die meisten Radfahrer vor diesen Ampeln halten. Und auch die Fußgänger gehen nicht auf den Radwegen!“ Nun ja, Herr Byrnes war hier offenbar in Urlaubsstimmung unterwegs. Das ist in Ordnung, beginnt nur zu nerven, wenn er politisch wird. So stellt der Autor durch unsere Hauptstadt radelnd fest, dass es zum einen kaum Einwanderung gebe, zum anderen „ein Teil der Nordeuropäer“ merke, dass „die Menschen aus den ehemaligen Kolonien sich fragen, warum sie nicht ebenfalls kostenlose Krankenversicherung bekommen können“. Fragen wir uns das beim monatlichen Abrechnen nicht alle schon mal?

Im Übrigen gilt für manche Ausführungen Byrnes die alte Weisheit: „Nicht alles, was hinkt, ist ein Vergleich!“ So schreibt er etwa über den Abriss



des Palastes der Republik: „Die Entfernung dieses psychischen Schandflecks (sic!) wird kontrovers gesehen, da durch ihn ein markantes Mahnmal (sic!) des früheren Regimes und der jüngeren Landesgeschichte ausgelöscht wird – genau wie die Nazis einst jüdische Büros und Häuser beschlagnahmten und einem neuen Zweck zuführten.“ Nun ja, alles genau gleich irgendwie.

Insgesamt gefällt Byrne Berlin, was sich immer schön liest, auch wenn es in diesem Falle zum Beispiel daran liegt, dass man hier angeblich vielerorts sein Rad unabgeschlossen stehen lassen kann.

Ganz amüsant lesen sich einige der Beschreibungen amerikanischer Städte, etwa wenn Byrne in Sweetwater (Texas) an einem Schild vorbeiraudelt: „Wenn Jesus nie versagt, muss das Problem bei dir liegen.“ Bei Buenos Aires angekommen, verschlägt es einem aber wieder die Sprache. So hält das Papier geduldig Sätze parat, die erläutern, Brasilien und Argentinien hätten die gleiche Einwanderungsgeschichte, die Argentinier jedoch verleugneten die „afrikanischen Elemente in ihrer Kultur, während (sie) weiter nördlich in Brasilien noch sehr stark vorhanden und sichtbar sind“. Nun – vielleicht liegt die ungleiche Präsenz „afrikanischer Elemente“ auch schlüssig daran, dass Brasilien afrikanische Sklaven importierte, während man sich in Argentinien auf Grund einer anderen landwirtschaftlichen Struktur vor allem mit der Ausbeutung der indigenen Bevölkerung begnügte.

Zusammengefasst ist es überaus erfreulich, dass sich mit David Byrne ein Promi dem Rade verschrieben hat. Ob er auch darüber hätte schreiben müssen, ist eine andere Frage. Es sind eben „Fahrradtagebücher“ und keine Recherchen. Doch wem der Sinn nach Schönem steht, der stellt sich vielleicht lieber einen von Byrne entworfenen Fahrradständer in Form eines Pumps vor das Haus als dieses Buch in den Schrank. Der Ständer hält zumindest, was er verspricht.

David Byrne, *Bicycle Diaries*, 363 Seiten, 19,95 Euro, S. Fischer 2011

Deine Stimme für den Radverkehr!

Sag es weiter: mitgliedschaft.adfc-berlin.de

Ja, ich möchte Mitglied werden

Name, Vorname

Straße, Hausnr.

PLZ

Ort

E-Mail

Datum, Unterschrift

Einzelmitgliedschaft für 46 Euro/Jahr

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft für 58 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

www.bausatzrad.de

Alle aktuellen Angebote online

www.bikemarketcity.de

BikeMarket CITY



16 Jahre Fachhandel für den Fahrradsport

- günstige Finanzierungen ab 0.0%
- individuelle Baukastensysteme
- Diebstahlversicherung
- Reparaturservice auch von Fremdrädern
- Inzahlungnahme von Gebrauchträdern



Abus - Brooks - Cannondale - Centurion - Charge - Dahon
Falter - Felt - Gazelle - Giro - Ghost - Kreidler - Merida - Nicolai
Ortlieb - Rohloff - Rabeneick - Sigma - Tubus - Winora ...

BOSCH E-Bike Technik

cannondale Star-Dealer HeadShok-Service

Rohloff Vertragshändler

SRAM Service AVID Disc-Service

Lietzenburger Str.

10719 Berlin-Wilmersdorf

Uhlandstr.63

tel. 030 - 861 00 07

Mo-Fr 10-19:00 Sa 10-18:00h

Träume ...



... leben.



GUT GEPACKT IST DIE BESTE RADREISE-VORBEREITUNG



Globetrotter
Ausrüstungs-
Experte
Axel Klemm

Axel Klemm aus der Filiale Berlin ist nicht nur Radexperte bei Globetrotter, sondern auch selbst begeisterter Tourenradler. Seine Lieblingsregion ist Brandenburg. Gerade bei ausgedehnten Touren ist die richtige Beladung und Ausbalancierung der Lasten am Rad eine der entscheidenden Vorbereitungen. Hierfür sollte man sich viel Zeit

nehmen und mit dem voll gepackten Rad eine richtige kleine Testtour unternehmen. Zweites wichtiges Kriterium für ein optimales Packen ist die Frage, auf welche Teile man regelmäßig zugreifen muss und was bei einem Regenguss oder auch einem Platten sofort griffbereit sein sollte. Weitere Ausrüstungs-Tipps zum Thema Tourenrad findet Ihr auch in der Globetrotter Kaufberatung „Radreisen“ auf www.4-Seasons.TV/de/film/kaufberatung-radreisen

GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG BERLIN
Schloßstr. 78 – 82, 12165 Berlin
Telefon: 030 850892-0, shop-berlin@globetrotter.de
Montag bis Freitag: 10:00–20:00 Uhr
Samstag: 9:00–20:00 Uhr

Globetrotter.de
Ausrüstung

HAMBURG | BERLIN | DRESDEN | FRANKFURT | BONN | KÖLN | MÜNCHEN