

2/2012

radzeit

www.radzeit.de

Vivavelo – Es lebe das Rad



**Mein Rad gehört mir –
Stoppt den Diebstahl**



ADFC Berlin e.V., Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20, Mo-Fr 12-20, Sa 10-16 Uhr
2/2012, PVSt. Nr. A 12703 DP AG, Entgelt bezahlt



Freuen Sie sich auf den Fahrkomfort eines guten Elektrorades - ohne Kraftanstrengung dank hochwertigem Bosch-Antrieb!



250 Watt
Bosch-Mittelmotor

KTM "Cento 9" Elektro-Rad 28"

Das Cento 9 ist mit dem Bosch-Antrieb, Shimano XT Schaltung und Shimano Scheibenbremsen ausgestattet. Viele weitere Features wie der leichte Aluminiumrahmen und der LED-Scheinwerfer mit Sensor und Standlichtfunktion garantieren einen hohen Fahrkomfort.

2399.-
statt ~~2599.-~~

7x in Berlin & Brandenburg:

NEU: Potsdam

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

Reinickendorf

Auguste-Viktoria-Allee 99-100
Tel. 030 / 41 50 86 18

Lichterfelde

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

Spandau

Päwesiner Weg 19
Tel. 030 / 35 10 55 96

Werder/Havel

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

Rudow

Alt Rudow 73
Tel. 030 / 6 63 50 93

Pankow

Treskowstr. 5
Tel. 030 / 74 07 23 79



www.das-radhaus.de

Resignation auf Rädern

Ich kann mich noch sehr gut an den Augenblick erinnern, als ich mich in Buenos Aires von einer Sekunde auf die andere ohne Handtasche wiederfand – und damit ohne Papiere, ohne Kreditkarte, ohne Adressbuch, ohne Brille und ohne Schlüssel zu meiner dortigen Unterkunft. Was ein Dieb einem Menschen stiehlt und in welche Situation er ihn damit bringt, kann er selbst vorher nicht abschätzen, nimmt aber in Kauf, einem anderen aufs Schwerste zu Schaden. Und das zumeist, ohne selbst auch nur einen Bruchteil des gestohlenen Besitzes nutzen zu können. Denn was fängt der gemeine Mensch schon an mit einem fremden Adressbuch, einer Brille für stark Kurzsichtige oder einem Schlüssel ohne Schloss? Nichts, sie landen im Müll und die ganze Aktion bietet damit ein gutes Beispiel für Werteverfall im doppelten Sinne. In Argentiniens Hauptstadt ist man an solche Fälle gewöhnt, während meiner zwei Stunden auf der Polizeiwache erschienen 15 Erlebniskollegen, alles Einheimische.

Bei uns in Berlin hat man sich inzwischen an den Diebstahl von Fahrrädern gewöhnt. Weit über 20.000 Räder werden laut Polizeistatistik jedes Jahr in der Hauptstadt entwendet. Die Dunkelziffer dürfte weit höher liegen, denn wer von den nicht versicherten Radbesitzern tut sich schon freiwillig einen zeitraubenden Besuch bei der Polizei an, um seinen Verlust anzuzeigen? Die Chance, den Besitz (in einem gar noch benutzungsfähigen Zustand) wiederzuerlangen, ist doch so groß, dass man lieber im Sitzen darauf warten sollte, um O-Beine zu vermeiden. Und dabei ist auch bei einem Raddiebstahl nie klar, was er für den Bestohlenen bedeutet. Im besten Falle war er gut versichert und hat darüber hinaus ein Reserverad im Keller stehen. Vielleicht aber auch nicht. Vielleicht hat er sich trotz geringen Einkommens einmal etwas Besonderes und Schönes geleistet. Vielleicht wollte er zudem gerade zu einem Vorstellungsgespräch oder verpasst eine Bahnreise, vielleicht hatte er das Rad von einem inzwischen verstorbenen nahen Menschen geschenkt bekommen. Der Wert von Dingen definiert sich immer vor allem durch das Auge des Besitzers (man denke nur an die uralten Teddys, die als Erinnerung an Kindertage noch bei so manchem Leser die Zeiten überstehen dürften).

So oder so – Diebstahl ist ein Verbrechen. Es wäre schön, wenn der Eindruck entstünde, dass dagegen etwas unternommen wird. Ich selbst bzw. mein Rad sind während etwa 60.000 über die vergangenen Jahre in Berlin abgefahrter Kilometer ein einziges Mal auf Diebstahl kontrolliert worden. Zudem findet sich ein in Berlin als gestohlen gemeldetes Rad außerhalb der Stadtgrenzen nicht einmal im Polizeicomputer. Denn Polizei ist Ländersache und eine Vernetzung von Daten in einem solchen Falle offenbar unerwünscht.

Man hat sich in Deutschland schlicht damit abgefunden, dass Raddiebstahl zum Alltag gehört.

Falls Sie jedoch einer jener Menschen sind, die Ihr Rad dennoch gerne behalten möchten, erfahren Sie auf Seite 11, wie Sie es am besten sichern können. Zu welcher Rolle sich das Rad inzwischen auch jenseits der Schattenwirtschaft hat aufschwingen können, lesen Sie im Interview auf den Seiten 6 und 7 und erfahren schließlich, wo es sich überall gut radelt – vom Weg zum Einkauf über den Darß bis in die Sahara. Viel Vergnügen!

Kerstin Emma Finkelstein, Chefredakteurin



Kerstin Emma Finkelstein.

Foto: Max Finkelstein

seite drei
3 Resignation auf Rädern
wirtschaft
6 Schluss mit niedrig
8 Global Giant
berlin
10 Speichen statt Stuck
11 Der Radklau geht um
portrait
12 Aus Fahrradkultur mach Kaffeekultur
14 Radler aus Leidenschaft
meldungen
16 Cykel Turist Vecka (CTV) 2012 in Schweden – Lkw-Abbiegeassistent verhindert schwerste Unfälle – Jetzt neu: ADFC in Schöneberg
tourismus
18 Wo sich Ostsee und Bodden nah sind
internationales
21 Wüstenschiffe
feuilleton
24 Rotlichttherapie
service und termine
26 Diavorträge
27 Karten & Bücher
28 Stadtteilgruppen/ Kleinanzeigen
29 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine
4 Impressum
literatur
30 Sträflinge auf Dynamit



Titel
radzeit 2/2012

Foto: Holger Hertling

*Man hört nicht auf Rad zu fahren,
wenn man alt ist.
Man wird alt,
wenn man aufhört Rad zu fahren.*

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, Grazyna Stepniak (Layout, Infografik), Bernd Zanke (V.i.S.d.P.)

ANZEIGEN

Philipp Poll, Tel. (030) 44 34 05 19,
anzeigen@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 23.

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 3/12: RS 30.03.2012/ET 02.05.2012,
AS 10.04.2011/DU 18.04.2012



Karl-Marx-Allee 46
10178 Berlin
Tel.: 030-2425729

Fahrrad Flöckner
am Alex

**DEIN CUBE STORE
DIREKT AM ALEX**

WWW.FAHRRADFLOECKNER.DE

FINDEN SIE BEI UNS DIE PASSENDE
RAHMENGROSSE DANK BODY-SCANNING

CUBE.EU

adfc
Berlin

Buch- und Infoladen

Für Ihre Reiseplanung 2012:

**Aktuelle Landkarten und
Reiseführer 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

Schluss mit niedlich

DAS INTERVIEW FÜHRTE KERSTIN E. FINKELSTEIN

Der „Verbund Service und Fahrrad e.V.“ (VSF) mit Stammsitz in Aurich vertritt vor allem Radfachhändler, aber auch Hersteller, Dienstleister und Projekte rund ums Fahrrad. Der 275 Mitglieder starke Verband hat sich in die Satzung geschrieben, „eine solidarische, ökologische Ökonomie und eine kundenorientierte Grundhaltung“ zu vertreten. Albert Herresthal ist Vorsitzender des VSF.



Albert Herresthal, Vorsitzender des VSF. Foto: VSF

radzeit: Herr Herresthal, unter uns gesprochen – ist der Radladen an der Ecke nicht in Wirklichkeit ein ökonomisch unbedeutender Kleinkrämer?

Albert Herresthal: Gefühlt haben Sie Recht. Denn die Fahrradbranche verfügt leider in der Tat über kein besonders ausgeprägtes Selbstbewusstsein. Dabei hätte sie in Wirklichkeit allen Grund zum breitschultrigen Auftreten! Schließlich ist das Fahrrad in Deutschland längst kein Nischenprodukt mehr, sondern stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Jährlich werden in der Bundesrepublik um die vier Millionen Räder verkauft, das Umsatzvolumen des Fahrradhandels liegt bei fünf Milliarden Euro. Hinzu kommt noch der Radtourismus, so dass wir auf einen Gesamtumsatz von über 13 Milliarden Euro kommen. Das ist deutlich mehr als der Landesetat Hamburgs! Auch viele Arbeitsplätze sind vom Rad abhängig – insgesamt arbeiten hierzulande 220.000 Menschen in der Fahrradbranche.

radzeit: Und dennoch wird das Rad in Sonntagsreden gerne gelobt – Entscheidungen fallen aber nur allzu oft für das Auto, so jüngst wieder zu beobachten bei der Kürzung der Bundesmittel für den Radverkehr. Wie begeg-

nen Sie dieser Diskrepanz zwischen Wort und Tat politischer Entscheidungsträger?

Albert Herresthal: Sie haben Recht, es gilt oftmals sehr dicke Bretter zu bohren. Michael Adler, der Chefredakteur der fairkehr hat einmal gesagt, das Rad gelte bei vielen als „nett“, aber als unwichtig. Wenn es niemandem etwas wegnimmt, sind alle für Radwege, wenn allerdings eine Entweder-oder-Entscheidung gefällt werden muss, dann richtet man sich nach dem „Wichtigen“, dem Auto. Diese gedankliche Nuss gilt es zu knacken.

radzeit: Haben Sie eine Vorstellung davon, wie der Knacker aussehen könnte?

Albert Herresthal: Wir brauchen vor allem Überzeugungskraft und Beharrlichkeit. Wir müssen offensiv am Thema arbeiten. So könnte er auch die Gestalt eines sehr flotten Tagungsprogrammes haben! Im Februar haben wir das zweite Mal unseren Kongress „vivavelo“ ausgerichtet. Hier ging es uns unter anderem darum, das Rad aus der Freizeitebene herauszuholen und die eingangs bereits erwähnte wirtschaftliche Bedeutung zu unterstreichen. Das Programm war wie bereits bei unserem Start vor zwei Jahren hochkarätig. Unter anderem konnten wir den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann sowie Prof. Klaus

Töpfer und den ehemaligen Verkehrsminister Kurt Bodewig begrüßen, was die Bedeutung, die der Radverkehr inzwischen hat, unterstreicht. Das ist auch für die Fahrradbranche selbst wichtig zu beobachten, da sich so eine noch stärker verbindende Identität und ein größeres Selbstbewusstsein entwickeln kann.

radzeit: Wie beurteilen Sie die Entwicklung der vergangenen Jahre?

Albert Herresthal: Ich denke, dass die Gründung der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIfU) ein sehr wichtiger Schritt war, das Rad in die Spur zu bringen. Die Akademie wird aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans finanziert und setzt bei den mittleren Chargen der Verwaltung an. Diese Menschen fristeten in ihren Behörden oftmals ein stiefmütterliches Dasein – für das Thema Fahrrad zuständig zu sein, galt nicht gerade als Magnet für Anerkennung. Durch die Akademie hat sich das ein Stück weit geändert. Die Tätigkeit der für den Radverkehr Zuständigen ist jetzt aufgewertet, sie sind nun auch wer – und verfügen darüber hinaus auf Grund der professionellen Seminare und Vorträge noch stärker als zuvor über ein fundiertes Wissen.

radzeit: Wenn die Verwaltung jetzt auch noch aufs Rad steigt – erwarten uns dann in zehn Jahren nur noch vereinzelte Museumsinseln für den Autoverkehr?

Albert Herresthal: Wenn der Mensch ein vernunftbegabtes Wesen wäre, könnte diese Vision wahr werden – ich habe aber aufgehört, an rationale Entscheidungen zu glauben. Für viele ist das Auto nach wie vor ein zweites Zuhause, an dem sie so lange festhalten werden, bis Kosten und Parkplatzsuche wirklich jeden Spaß daran nehmen. Autofahren muss einfach teurer werden, denn es geht immer nur über Schmerzen. Erst wenn Pkw-Fahrer die von ihnen real verursachten Kosten komplett tragen müssen, wird es zu einem umfangreicheren Umsteuern kommen. Und selbst das ist eher in Ballungsräumen möglich. Auf dem Land hat das Auto immer noch eine viel selbstverständlichere Stellung – zudem sind die Wege dort oftmals weiter und es gibt kein entsprechendes Nahverkehrssystem. Ich denke also, dass wir in zehn Jahren realistisch mit einem bundesweiten Radverkehrsanteil von 15-20 Prozent rechnen können. Alles darüber hinaus wäre überraschend erfreulich.

radzeit: Wir hoffen auf Freude!



ZENTRALRAD

Gute Räder seit 1991

Global Giant

VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Gut vier Millionen Fahrräder sind im vergangenen Jahr in Deutschland verkauft worden. Etwa jedes zehnte war ein Import aus Taiwan. Berühmteste Marke des Inselstaates ist die Firma „Giant“, mit deren Kohlefaser-Rädern das Team T-Mobile mehrfach die Mannschaftswertung der Tour de France gewann. Knapp 200 Kilometer südwestlich der Hauptstadt, in Taichung stehen Stamm- und Hauptsitz der Firma. Das 1972 von King Liu gegründete Unternehmen ist mittlerweile Radweltmarktführer, fertigt für diverse andere Firmen von Scott bis Trek und unterhält Fabriken auch in China und den Niederlanden. Im Unterschied zur Volksrepublik legen die Inselchinesen in erster Linie Wert auf Qualität und bedienen eher das

obere Preissegment des Marktes.

Diese Entscheidung war nach dem anfänglichen Boom der taiwanesischen Radindustrie notwendig geworden. So hatten seit Mitte der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts taiwanesischen Fahrradhersteller verstärkt Bestellungen aus dem Ausland erhalten und begannen stark zu wachsen. In den achtziger Jahren fassten Taiwans Fahrradfabrikanten durch moderne Ausstattung und Technologien zunehmend auf internationalen Märkten Fuß und gediehen als OEM-Hersteller, also Fabrikanten, die im Auftrag ausländischer Kunden produzieren und weder eigene Designs noch eigene Markennamen besitzen. Ähnlich wie bei Spielzeug und Regenschirmen boomten die Exporte taiwanesischer Fahrräder in den achtziger Jahren. So exportierten taiwanesischen Hersteller 1986 über zehn Millionen Räder – für einen Durchschnittspreis von 41 US\$ pro Stück.

Selbst diesen überschaubaren Wert galt es jedoch zu unterbieten – immer mehr Fabriken schlossen ihre Tore auf der Insel und zogen in das mit noch niedrigerem Lohnniveau ausgestattete China weiter. Die einheimische Fahrradproduktion lief Gefahr unterzugehen. Billiger als der große Bruder zu produzieren war nicht möglich, also versuchte man, sich in der Qualität abzugrenzen und mit dem Aufbau eigener Markennamen zu beginnen, wodurch sie überlebte. Heute liegen die produzierten und exportierten Stückzahlen zwar weit unter dem Ergebnis der 80er Jahre – der Gesamtwert und der durchschnittliche Exportpreis von in Taiwan gefertigten Fahrrädern sind jedoch gestiegen. So erreichten nach Angaben des Verbandes der Fahrradexporteure Taiwans (Taiwan Bicycle Exporters' Association, TBEA) Taiwans Fahrradausfuhren über vier Millionen Einheiten, die für einen durchschnittlichen Stückpreis von 207 US\$ verkauft wurden und Einkünfte in Höhe von 839 Millionen US\$ erzeugten. Die Einzelhandelspreise für diese Qualitätsräder betragen in der Regel mehr als das Dreifache der Export-Großhandelspreise.

Wichtig sind hierbei jedoch weiterhin nicht nur die eigenen Marken wie Giant. Mit fast 50 Jahren Fabrikationserfahrung bleibt Taiwan ein wichtiger Produktionsstandort für bekannte internationale Fahrradmarken, darunter Colnago aus Italien, Spezialized aus den USA, Panasonic aus Japan – sowie die Fahrrad-Sparten von BMW, Mercedes-Benz und Porsche aus Deutschland.

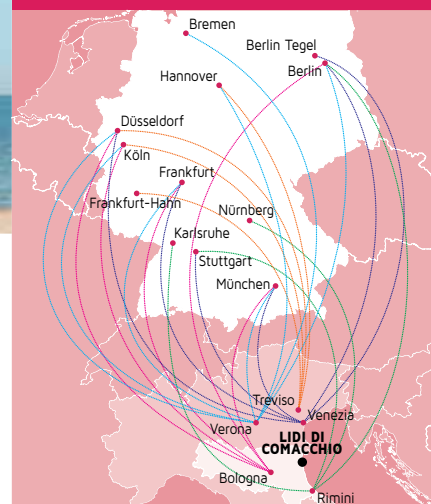


Fertig zum Export. Foto: Kerstin E. Finkelstein

Die Lidi von Comacchio

Adriaküste

Zögern Sie nicht.
Fliegen Sie zu den
Lidi von Comacchio



Fliegen Sie zu einem der 5 internationalen Flughäfen in der Nähe von Comacchio. Wenn Sie in einer der Vertragsagenturen buchen, können Sie mit EUROPCAR hier unwahrscheinlich günstige Bedingungen für die Verbindungen von und zum Flughafen finden*.



Berlino

Bologna
Venezia
Verona
Rimini



Düsseldorf
Frankfurt

Bologna
Venezia
Verona
Treviso

München

Bologna
Venezia
Verona

Köln

Bologna
Verona
Treviso

Hannover

Verona
Treviso

Stuttgart

Venezia
Rimini

Karlsruhe

Rimini

Nürnberg

Verona

Bremen

Lidi von Comacchio



Überprüfen Sie alle Angebote auf der Webseite www.parcodeldelta.com/de und fordern Sie das in Ihre Sprache abgefasste Informationsmaterial kostenlos über radtur@provincia.fe.it an.

*Beschränktes Angebot.
Promotion gültig bis zur Erschöpfung der Verfügbarkeit

Ein Urlaub,
der alle
Ansprüche
erfüllt



Ein Urlaub an den Lidi von Comacchio und im Po-Delta bietet wirklich unglaubliche Möglichkeiten an! Eine perfekte Küste, mit breiten Sandstränden zum Spielen, ruhigen und sicheren Gewässern, Badebetrieben mit avantgardistischen Badeanlagen und einer idealen Umgebung für Freunde der Natur. Zum Landesinneren hin, direkt vor den Stränden bietet die Landschaft Ihnen die Möglichkeit an, neue Welten zu entdecken, die Sie in den vielfältigen Formen des Langsamtourismus erleben können.



Das gesamte Territorium der Provinz Ferrara ist durch ein hervorragend ausgebautes Radstreckennetz gekennzeichnet, das Sie durch Städte und über Land, in Naturschutzgebiete und Dörfer der Po-Ebene führt. Für jedermann, sei es Erwachsene oder

Kinder, gut geeignete Radstrecken. Von allen Touren ist insbesondere die „Destra Po“ Strecke zu nennen, die den „Großen Fluss“ auf 123 km in Richtung Meer begleitet.

Campingplätze

mobile Häuser

Hotels

Apartments

ab 8 €
pro Person/Tag

ab 30 €
pro Person/Tag

ab 10 €
pro Person/Tag

Alle Angebote finden sich auf der Webseite
www.parcodeldelta.com/de





Martin Nieke wohnt inmitten seiner Fahrräder. Die meisten hängen an den Zimmerdecken.

Speichen statt Stuck

TEXT UND FOTO VON KATRIN STARKE

Wie viele Fahrräder er hat, weiß Martin Nieke nicht genau. „Mehr als 30 sind’s auf jeden Fall“, sagt der kräftige Mann mit den breiten Schultern und dem leicht verwuschelten mittelblonden Haar. Ein paar stehen auf dem Hof, sechs sind es im Keller, zwölf in seinem Fahrradladen. Doch das Gros hat der 44-Jährige in seiner Wohnung. Nieke fährt nicht nur gern Rad, er wohnt und lebt mit Rädern.

Dennoch steht nicht ein einziges von ihnen im Weg, wenn man seine geräumige Wohnung in der Moabiter Melanchthonstraße betritt: Nieke hat sie an den Zimmerdecken aufgehängt. Die meisten zum Mindest. Was dort keinen Platz mehr gefunden hat, steht auf Hochregalen. Vor Büchern. Oder als „Verzierung“ auf dem Überbau des Gründerzeitsofas.

„Das waren mal noch mehr“, sagt Nieke. Bis vor drei Jahren, als seine Freundin bei ihm einzog und auch ein wenig Platz in der Wohnung beanspruchte, in der er seit der Jahrtausendwende wohnt. „Vorher sah es fast überall so aus wie hier“, deutet er lachend in sein Büro. Von der Decke baumeln unzählige unbemantelte Vorder- und Hinterräder, aufgehängt an Stahlhaken, die in Vierkantrohrlöcher geschraubt sind. Der Kopf muss der Besucher in Niekes Büro deswegen trotzdem nicht einziehen. Typisch Altbau. Selbst die Rahmen, die Nieke wie Trophäen an den Wänden aufgereiht hat, hängen noch außer Reichweite. Wie er da ran kommt? Kein Problem. Die Aufhängungen hat der Allrounder selbst entworfen. Mit einem Handgriff holt er die Rahmen von der Wand. Auch die Räder, die auf dem Flur hinterm Vorhang in fast drei Metern Höhe „parken“, sind in null Komma nichts fahrbereit. „Alles mit Flaschenzügen angebracht“, sagt

Nieke. Außerdem brauche er ja nicht ständig alle Räder. Zehn bis zwölf habe er kontinuierlich im Gebrauch, „so um die 15 sind nur zum Schönfinden, die bleiben dauerhaft in der Wohnung“. Das Carbon-Mountainbike mit seinen Ein-Zentimeter-Reifen werde auch höchstens einmal im Jahr bewegt. Manche der Räder und Rahmen seien Unikate, sagt Nieke. Prototypen, die er von Messen mitgebracht hat. „Ich finde es einfach schön zu wissen, dass ich der Einzige bin auf der Welt, der das jetzt hat“, gerät er ins Schwärmen. Dabei gab es mal Zeiten, in denen der gebürtige Charlottenburger nur ein einziges Fahrrad hatte: Damals, vor 20 Jahren, als er nach einem Motorradunfall aufs unmotorisierte Zweirad umstieg und im Fundbüro der Polizei ein gebrauchtes Rad ersteigerte. Weil der studierte Elektrotechniker das handwerkliche Geschick von seinem Vater geerbt hat, holte er sich gleich noch ein paar mehr, fing an zu schrauben, Räder für Freunde zusammenzubauen. Weil er keine Lust hatte, sich in hierarchische Strukturen einzufügen, entschied er sich, nicht als E-Technik-Ingenieur, sondern als Fahrradkurier zu arbeiten. Ein paar Jahre hat er das gemacht neben seinen Jobs in der Öffentlichkeitsarbeit. Obwohl er kein „gelernter Schrauber“ ist, war ihm irgendwann klar, dass alles auf einen eigenen Fahrradladen hinauslaufen würde. Viele der Schläuche, die heute noch im Flur seiner Wohnung hängen, hat er damals schon dafür gekauft, obwohl noch kein Ladenlokal in Sicht war. Als das einstige Schreibwarengeschäft direkt unter seiner Wohnung frei wurde, zögerte Nieke nicht lange. Seit drei Jahren betreibt er dort nun Laden und Werkstatt. Eigentlich sollten damals schon die meisten Radutensilien eine Etage tiefer wandern. „Aber das ist wohl eher ein längerfristiges Projekt.“

Der Radklau geht um

VON CLAUDIA LIPPERT (TEXT) UND KATRIN STARKE (FOTO)

Nervös hatte der Mann gewirkt, der an einem Abend Anfang dieses Jahres gleich mit zwei Rädern an der Putzitzbrücke in Tiergarten unterwegs war. Das war den Polizisten gleich aufgefallen. Als er dann auch noch schlagartig die Fahrtrichtung änderte, nachdem er die Polizisten entdeckt hatte, war der Fall für die Beamten klar: Die Räder waren geklaut. Dass der Mann, nachdem sie ihn geschnappt hatten, zugab, insgesamt schon 920 Fahrräder geklaut zu haben, machte wohl auch die Polizisten sprachlos. Nicht immer schlagen Diebe in dieser Dimension zu. Dennoch: Der Radklau in Berlin hat kräftig zugenommen. Zwar hat die Polizei die 2011er Zahlen noch nicht komplett ausgewertet, doch die für Januar bis Juli sprechen eine klare Sprache: 12.993 Fahrraddiebstähle wurden den Ordnungshütern gemeldet – ein Anstieg gegenüber dem gleichen Zeitraum 2010 um 33,5 Prozent.

Nicht nur, dass es mehr als ärgerlich ist, wenn das Rad weg ist: Die Chancen, ein geklautes Rad zurückzubekommen, stehen schlecht. 2009 wurden 5,8 Prozent der 21.689 Fahrraddiebstähle in Berlin aufgeklärt. 2010 lag die Quote noch niedriger: Nur bei 4,5 Prozent der 19.942 Fälle konnten die Täter dingfest gemacht werden. Oft würden Radler es Dieben zu leicht machen, sagt Polizeirat Volker-Alexander Tönnies. Beispielsweise, wenn sich an guten neuen Rädern nur eines dünne Spiralschloss durch die Speichen windet. Der Preis des Schlosses sollte sich am Wert des Rades orientieren, rät Tönnies. Seine Faustformel: mindestens 10 bis 20 Prozent des Radpreises für ein Schloss investieren. Bügelschlösser seien nach wie vor erste Wahl in puncto Sicherheit.

Schwerpunkte in Sachen Radklau seien „stark frequentierte Bahnhöfe mit ihren unübersichtlichen und großen Fahrradabstellplätzen“. Dabei ist es den Dieben meist egal, welchen Wert das Vehikel hat, mit dem sie von dannen ziehen. Geklaut würden Räder aller Preiskategorien, so Tönnies’ Erfahrung. Wobei er die Statistik relativiert betrachten möchte. Vielleicht würden mehr Diebstähle ange-



Bahnhöfe sind Radklau-Schwerpunkte. Wenn Räder zudem unzureichend gesichert sind, haben Diebe leichtes Spiel.

zeigt, seit das via Internet von zu Hause aus machbar sei. Außerdem würden immer mehr Räder draußen abgestellt – weil immer mehr Berliner damit unterwegs seien. In den vergangenen zehn Jahren hat sich die Zahl der Radler in der Stadt mehr als verdoppelt.

Auf jeden Fall empfiehlt es sich, sein Fahrrad codieren zu lassen. Ein Aufkleber am Rahmen signalisiert einem potenziellen Dieb dann schon auf den ersten Blick, dass es schwer werden könnte, ein solches Rad weiterzuverkaufen.



Aus Fahrradkultur mach Kaffeekultur

VON WOLFGANG SCHERREIKS

Mit dem Giro d'Espresso verwirklichte der ehemalige Radrennfahrer Stefan Raisner seinen Italienraum

Kurz bevor die Knobelsdorffstraße in Berlin auf die Sophie-Charlotte-Straße trifft, befindet sich das Café „Giro d'Espresso“. Das Mobiliar aus Ledersesseln und Holztischen ist etwas nobel, doch nicht so sehr, dass Schwellenangst aufkommt. Auf dem Tresen liegen kleine Süßigkeiten bereit, im Wandregal stapeln sich etwa 40 Sorten Espresso, in einer Vitrine drehen sich italienische Torten. Den Inhaber Stefan Raisner kann man hinter der Bar oder im Gastraum antreffen. Immer in Bewegung, hellwach und mit den Händen redend, verkörpert er vielleicht den Typus des Espresso-trinkers schlechthin. Doch wer nach dem Ursprung des Cafés fragt, erfährt von einer anderen Leidenschaft.

Am Anfang stand nämlich das Fahrrad. Stefan zählte fünfzehn Jahre. Die Jedermannrennen wa-

ren noch nicht die von heute. Es gab Rennen ohne Lizenz, ohne Anmeldung. Und da ist er einfach mal ran an den Start, Startnummer und los. Bald fuhr er beim RC Charlottenburg, später bei den Zehlendorfer Eichhörnchen.

Anfang der Achtziger reiste er in die Emilia-Romagna nach Cesenatico, um mit Fahrern wie Rainer Podlesch und Olaf Paltian das Trainingslager zu bestreiten. Und dort begann auch die eigentliche Geschichte des Giro d'Espresso – als eine Art Urbild – als er in dem Café seines Hotels die Kaffeemaschine entdeckte. Eine Faema E61. Deren Form faszinierte ihn zu einem Zeitpunkt, als er selbst noch keinen Espresso trank. Eines Morgens traf er auf den Wirt, der vor der Tür stand und immer wieder an der Luft schnüffelte. Auf Nachfrage erklärte der Wirt, dabei ginge es um den Mahlgrad der Kaffeemaschine. „Wenn es feuchter wird, musst du ein bisschen größer mahlen. Wenn die Luftfeuchtigkeit in den Keller geht, malst du entsprechend feiner, damit der Kaffee eine gleichmäßig schöne Crema hat.“ Dass die Luftfeuchtigkeit den Mahlgrad beeinflusst, für so

etwas hatte sich in Deutschland damals keiner interessiert. Aber diese Begegnung verführte Stefan zu seiner ersten Tasse Espresso. „Dieses Dicke, Sämige, nicht Bittere, das war schon ein Erlebnis.“ Von da an spukte das Bild der italienischen Bar und das der Faema E61 durch seinen Kopf.

Anfang der Neunziger fuhr er Eintagesrennen wie Gent-Wevelgem und Köln-Schuld-Frechen oder die Mehretappenfahrt Tirreno-Adriatico. Dabei kam er gut die Berge hoch – runter war das schon etwas anders. „Auf der Abfahrt haben sie mich gekriegt, weil ich immer ein Feigling war“, sagt er. Seine Stärke war das Zeitfahren. Er war beim Vierer-Mannschaftszeitfahren dabei, das damals noch auf der Straße ausgetragen wurde. Eine taktische Disziplin. „Du musst aufpassen, dass du dich nicht überschätzt, aber auch nicht übermäßig ausruht. Ich bin hier mit dem Team von RC Charlottenburg schon mal 100 Kilometer unter zwei Stunden gefahren. Das ist ein 50er-Schnitt. Ich bin auch die 50 Kilometer Straße Einzelzeitfahren unter einer Stunde gefahren. Aber davon wirst du nicht reich.“

Außerdem muss man irgendwann kürzertreten. Stefan, der auch Duathlon machte und Marathon lief, kam beim Berliner Halbmarathon immer schwerer unter den ersten Hundert ins Ziel. Da wurde es Zeit für seinen letzten großen Abschiedswettkampf: Einen Ironman – und zwar unter zehn Stunden. „Dabei wollte ich nicht zwingend nach Hawaii, ich wollte die Qualifikation haben, ohne vormals einen Triathlon gemacht zu haben. Einen einzigen und der muss sitzen.“ Die Hawaiiqualifikation schaffte er in neuneinhalb Stunden, er wurde Vierter in seiner Altersklasse. „Das Sportliche zusammengefasst, war das für mich schon das Größte. Das kann mir keiner nehmen.“

Ohne Werbung und Gastronomiekennntnisse eröffnete er 2007 das Giro d'Espresso – auf der Schattenseite einer kleinen Straße. Endlich stand er selbst hinter der Espressomaschine, natürlich einer Faema E61. Aus Leidenschaft machte er das so gut, dass viele erste Gäste als Stammgäste blieben. Auch heute ist das Giro oft ausgebucht. Liegt das nun an der Ciabatta mit Fenchelsalami, an den Mailänder Torten oder an den ausgesuchten Schokoladen? Der Inhaber nennt solche Delikatessen nur „schmuckes Beiwerk“ und besteht darauf: „Nach wie vor dreht sich alles um die kleine Pfütze Espresso in der Tasse. Dieser kleine Schluck, der muss absolut perfekt sein.“

Fürs Fahrrad blieb da anfangs kaum Zeit. Seit einem Dreivierteljahr fährt er wieder zwei bis drei Mal die Woche. „Ich versuche immer noch schnell zu fahren. Aber ich muss keine Kilometer mehr sammeln wie früher.“ Früher fuhr er die legendären „KLEIN“-Räder aus den USA. „Oversized Aluminiumrohre, die so dünn waren, dass du sie mit dem Finger eindrücken konntest. Aber unübertroffen stabil.“ Das Rad, das er heute fährt, ließ er sich in einer Steglitzer Manufaktur bauen. Eine Bahnmaschine als Single-speed, mit Bremsen und geradem Lenker, lackiert in den Farben seines Cafés: Braun als Hintergrund und rosa (wie das „maglia rosa“, das Trikot des Führenden bei der Giro d'Italia) für den Namen Giro d'Espresso. Damit kehrt das Café, zumindest als Schriftzug, aufs Rad zurück.

Gefragt nach seiner Zukunftsvision, sieht sich Stefan Raisner zwar ganz entspannt als den Alten, der zum Händeschütteln in seinem Café vorbeischaud. Das Urbild indes, die Faema E61, musste bereits weiterziehen, in die gerade neu eröffnete Bar, unweit vom Stuttgarter Platz. Ihr Name: „Insonne“ – schlaflos.

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



Radler aus Leidenschaft

VON KATRIN STARKE (TEXT UND FOTO)

Wenn es ums Radfahren geht, bekommt Raimund Jennert leuchtende Augen. Nicht nur privat ist er begeisterter Radler, der schon darauf brennt, bald eines seiner beiden Räder aus der neuen Wohnung in Damgarten auf die Straße zu tragen. Der 51-Jährige hat es sich auch beruflich zur Aufgabe gemacht, den Radtourismus voranzubringen – jahrelang in Diensten des brandenburgischen Landestourismusverbandes und der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, seit Ende 2011 nun als Geschäftsführer des Tourismusverbandes Fischland-Darß-Zingst.



Den Radtourismus voranzubringen, das hat sich Raimund Jennert auf seine Fahnen geschrieben.

„Brandenburg hat sich in Sachen Radverkehr und Radtourismus eine gute Position erarbeitet“, sagt er rückblickend. Als Beispiel nennt er die „Tour Brandenburg“, den 2007 eröffneten, mehr als 1.000 Kilometer langen Rundweg. „Gäste haben uns einen guten Ausbaustandard bescheinigt“, sagt Jennert. Auch die in Brandenburg entwi-

ckelten Hinweise zur Beschilderung von touristischen Radwegen hätten bundesweit Anerkennung gefunden. „Bei den touristischen Dienstleistern ist die Bedeutung des Radtourismus angekommen“, ist er überzeugt und verweist auf die Vielzahl von Bett+Bike-Betrieben in Brandenburg. Was das märkische Radwegenetz betreffe, gäbe es zwei ambitionierte Projekte, die aus seiner Sicht bald realisiert werden sollten: die Radroute durch die Städte mit historischen Stadtkernen und eine Tour rund um Berlin. Bei der Route in die historischen Städte seien noch viele Lückenschlüsse notwendig, aber das Vorhaben sei auf gutem Weg. „Ein Radweg rund um Berlin ist dann das letzte, was zu einem guten Gesamtnetz noch fehlt.“ Auf einen solchen Weg sei er immer wieder angesprochen worden, sogar bei einer Tourismusmesse in Holland.

An seiner neuen Wirkungsstätte gehe es weniger darum, neue Radwege zu schaffen, als die bestehenden als Qualitätsradrouten auszuweisen. Jennerts Ziel: Dass Fischland-Darß-Zingst Modellregion dafür wird. Zentrale Routen will er definieren, die Beschilderung überprüfen, Zertifizierer ausbilden. Und: Er will mehr erfahren über die Gäste der Halbinsel und des Küstenvorlandes. Beispielsweise will er wissen, wie viele Radfahrer übers Jahr eigentlich auf dem Deich zwischen Premow und Zingst unterwegs sind. Eine Zählstelle will er dort einrichten, dazu noch ein mobiles Zählgerät für andere Strecken anschaffen. Die Idee, auf diese Weise mehr über den Radler zu erfahren, stammt aus Brandenburg – wo Jennert an der Radverkehrsanalyse maßgeblich beteiligt war. Auch eine Servicegemeinschaft der Radverleiher schwebt ihm vor: Das „Fischland-Darß-Zingst-Rad“ soll ein Markenzeichen werden.

14. April 2012

taz.lab

DAS GUTE LEBEN

ES GIBT ALTERNATIVEN

Diskutieren Sie mit unseren Gästen über DAS GUTE LEBEN und die Alternativen in mehr als 25 Veranstaltungen. Aus dem Programm:

Wie wird Schleswig-Holstein eine grüne Wirtschaftsmacht?

Ein Streitgespräch mit dem Grünen-Spitzenkandidaten Robert Habeck

No-go-Areas nur für Neonazis

Warum Menschenrechte wichtiger sind als ökologische Erwägungen, Diskussion mit Anetta Kahane

Eine Alternative zu Hollywood?

Very-Low-Budget-Filme aus Berlin
Eine Werkstatt mit Patrick Banush, Tom Lass und Heiko Pinkowski

Aufessen oder streicheln

Hilal Sezgin, Christian Rätsch und Antoine Goetschel
debattieren darüber, ob es menschlich sein kann, Tiere zu essen.

Was nützt es, persönlich gut zu leben?

Über limitiertes Denken und die Kunst, das Naheliegende für machbar zu nehmen
Diskussion mit Birgit Recki

Was ist für Sie ein gutes Leben, Herr Ministerpräsident?

Ein Gespräch mit Winfried Kretschmann, Ministerpräsident von Baden-Württemberg

Taz.Lab am 14. 4. 2012 ab 9 Uhr im Haus der Kulturen der Welt, Berlin
PROGRAMM UND EINTRITTSKARTEN UNTER WWW.TAZLAB.DE | T (030) 2 59 02 138
DIE EINTRITTSKARTEN KOSTEN 10, 20 ODER 30 EURO, FREI WÄHLBAR.

MEDIENPARTNER

perlentaucher.de

der Freitag

Das Meinungsmedium

LE MONDE

diplomatique

taz. die tageszeitung

Foto: toutterrain



Kein Franchise, keine Kette –
seit 25 Jahren **velophil.**

Reiseräder – die Königsklasse

Räder für lange Strecken in individueller Zusammenstellung bekommen Sie von uns auf den Leib geschneidert – klassisch aus Stahl, steif aus Alu oder rücken-gerecht voll gefedert. Für die 365 schönsten Tage des Jahres!

Individuelle Räder für schöne Reisen und den harten Alltag von Velotraum, Patria, Tout Terrain und Norwid. Komforträder von Riese und Müller, Klassiker von der VSF-Fahrradmanufaktur und die Sportlichen von Stevens.

**Anschauen, Probe fahren,
ausleihen bei velophil.**

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

Lkw-Abbiegeassistent verhindert schwerste Unfälle

Ein Abbiegeassistent für Lkw würde mehr als 40 Prozent aller schweren Unfälle mit Radfahrern oder Fußgängern beim Rechtsabbiegen verhindern. Zu diesem Ergebnis kommt die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in einer Studie zu Assistenzsystemen für Kraftfahrzeuge und bescheinigt dieser Funktion einen „hohen Nutzen“. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) sieht sich damit in seiner Forderung bestätigt, alle neuen Lkw mit elektronischen Abbiegeassistenten auszustatten.

Abbiegeunfälle von Lkw mit Radfahrern und Fußgängern haben schwerste Folgen: 90 Prozent der Unfallopfer sterben oder erleiden schwere Verletzungen. Herkömmliche Sicherheitsmaßnahmen wie zusätzliche Spiegel gegen den toten Winkel und ein seitlicher Unterfahrschutz zeigten nicht die erhoffte Wirkung. ADFC-Bundesvorsitzender Ulrich Syberg sagt: „Ein Abbiegeassistent kann jeden dritten Radfahrer oder Fußgänger, der von abbiegenden Lkw überrollt und getötet wird, und fast jeden zweiten Schwerverletzten vor Schaden bewahren.“

Die UDV hat ihrer Untersuchung den Prototyp eines Abbiegeassistenten zugrunde gelegt und um Zusatzfunktionen ergänzt. Das im Führerhaus eingebaute System überwacht mittels Sensoren die Bereiche vor und neben dem Lkw und warnt den Lkw-Fahrer, wenn sich beim Anfahren oder während eines Abbiegevorgangs ein Fußgänger oder ein Radfahrer nähert. Steht ein Mensch vor dem Lastwagen, wird auch das Anfahren verhindert.

Dass diese Sicherheitstechnik keine Utopie ist, konnte eine Delegation des ADFC im August 2011 auf dem Testgelände von Daimler Trucks beim Mitfahren in einem Lkw erleben, in dem bereits ein fortschrittlicher Rechtsabbiegeassistent eingebaut ist. Daraufhin hatte der ADFC im Bundesverkehrsministerium einen runden Tisch mit dem Ziel der gesetzlichen Einführung des Abbiegeassistenten für Lkw angeregt. Syberg: „Die Automobilindustrie ist technisch schon weiter, als der Gesetzgeber in seinen Planungen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit.“ Einen Überblick und weitere Informationen über die ADFC-Forderungen zur Fahrzeugtechnik gibt es auf www.adfc.de/ueberlebenstechnik.

Cykel Turist Veckan (CTV) 2012 in Schweden

Seit 30 Jahren veranstalten die Schweden am Monatswechsel Juli / August die Fahrrad-Tourismus Woche (CTV) in immer wieder anderen Regionen dieses schönen Landes. Dieses Mal findet sie vom 29. Juli bis zum 4. August in Varberg 70 km südlich von Göteborg an der Westküste statt. Nach Varberg kommt man unter Mitnahme des Fahrrades von Malmö auch mit der Bahn.

Die CTV bietet eine wunderbare Möglichkeit, das Land kennen zu lernen. Neben reizvollen gesellschaftlichen und kulturellen Veranstaltungen stehen Radausflüge im Vordergrund. Dazu sind Wege von etwa 30 km, 60 km und 90 km Länge deutlich ausgeschildert, auf denen man allein oder mit Freunden nach eigener Zeitplanung unterwegs ist. An einzelnen Punkten wird Sehenswertes erläutert; Proviant- und Getränkestationen sind an den Strecken eingerichtet. Informationen und Bilder zu früheren CTV findet man unter www.CykelTuristVeckan.se.

Fragen beantworten ingrid.ksl@gmail.com und britta.bergqvist@telia.com. Die Anmeldegebühr beträgt für Nichtmitglieder des schwedischen Radlerbundes 1300 SEK (etwa 145 €), die Anmeldungen müssen spätestens am 1. Mai beim Radlerbund Cykelfrämjandet: 2012ctv@gmail.com eingegangen sein.

Die Kosten für die Bahnfahrt von Malmö nach Varberg einschließlich Fahrradmitnahme belaufen sich

auf 334 SEK (37 €). Von Malmö fahren im Stundentakt durchgehende Züge nach Varberg, die bis zu 10 Fahrräder mitnehmen können.

Abgesehen davon, dass es gewiss Spaß macht auf den im Allgemeinen guten Wegen durch die wunderschöne schwedische Landschaft an der Küste der Nordsee zu radeln, wird eine starke Radlergruppe aus Berlin sicher mit großer Freundlichkeit begrüßt werden. Der erfahrene Tourenleiter Wolfgang Ache (wolfgang.ache@adfc-berlin.de) ist bereit, bei den Vorbereitungen zur Teilnahme und Anreise helfend mitzuwirken.

Jetzt neu: ADFC in Schöneberg

Am 16. Februar gründete sich in Schöneberg eine weitere ADFC Stadtteilgruppe. Während eines lebhaften Treffens wurde beschlossen, in Zukunft vor allem Einfluss im Sinne des Radverkehrs auf die politischen Entscheidungsträger des Bezirkes zu nehmen, sich um spezielle Problemzonen wie die Schöneberger Schleife zu kümmern und auch gemeinsame Ausflüge nicht zu kurz kommen zu lassen. Zu Sprecher und Stellvertreter wurden Birgit Stennert und Markus Kollar gewählt. Die Schöneberger treffen sich ab jetzt an jedem vierten Montag im Monat um 19 Uhr im Café Schneider (Frankenstraße 13). Neue Aktive sind herzlich willkommen!

Kleeblatt-Aktion für Buchungen bis 25.03.2012:
3 Personen bezahlen - 4 Personen reisen

Masuren per Rad & Schiff
Natur pur und kulturelle Sehenswürdigkeiten erwarten Sie in der Masurischen Seenplatte. 1 Woche Ü/HP auf der MS CLASSIC LADY und Transfer ab/bis Warschau.

DNV-Tours, Tel. 0800/1318345 (gebührenfrei)
www.fahrrad-und-reisen.de

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.RADERWERK.DE INFO@RADERWERK.DE



Wo sich Ostsee und Bodden nah sind

Die Ostsee-Tour rund um die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst führt fast immer nah am Wasser entlang.

VON CLAUDIA LIPPERT (TEXT UND FOTOS)

„Hier ist die Chefin zu Hause. Hierhin zieht sie sich zurück, wenn sie die Nase voll hat von Energieumde und Finanztransaktionssteuer“, sagt Andreas Kuhn. Stolz schwingt mit in der Stimme des Zingster Bürgermeisters. „Auch wenn sie bei dir ja öfter ist als bei mir“, fügt er mit Blick auf den Ahrenshooper Bürgermeister Hans Götze hinzu. Der Amtskollege grinst nur. Dann müssen beide lachen. Gerne erwähnen sie bei Touristen mal beiläufig, dass es nur zwei Gründe gibt, warum ein

Hubschrauber die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst überfliegt: „Entweder der Notarzt kommt oder Angela Merkel.“ Theo Waigel, Horst Köhler, Frank-Walter Steinmeier – alle seien sie schon mal dagewesen, erzählen sie unserer Radlergruppe, die an diesem Abend im „Vier Jahreszeiten“ eingekerkelt hat. Morgen wollen wir zur 56 Kilometer langen Ostsee-Tour aufbrechen. Die ist auf der aktuellen Radwegkarte zwar als „Movelo“-Tour für Pedelecs ausgewiesen. Doch auch ohne Rückenwind aus der Steckdose erscheint die Strecke nicht zu lang für einen Tag.

Als wir am nächsten Morgen auf den Sattel steigen, haben wir bereits jede Menge über Zingst erfahren. Beispielsweise, dass das hoteleigene Restaurant mit seinen hohen Decken nicht nur zufällig an einen Industriebau erinnert. „Bis 1990 war in diesem Gebäude die Maschinen- und Traktorenwerkstatt des volkseigenen Gutes“, berichtet Kuhn. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands schlug nicht nur für das Gut die letzte Stunde, auch die anderen beiden wirtschaftlichen Standbeine – der FDGB-Ferienst und die Armee – brachen weg. Zingst sah seine einzige Chance in der „weißen Industrie“. Und nutzte sie. Ebenso wie Prerow oder Ahrenshoop, wo die Zahl der Touristenbetten die der Einwohner jeweils um ein Vielfaches übersteigt.



Ein Muss: von der Seebrücke aus den Blick schweifen lassen.

Vom Ostseeheilbad Zingst aus heißt es gegen den Wind anzuradeln. Immer auf dem Deich lang. Bis die 395 Meter lange Seebrücke von Prerow in Sicht kommt. Lange hatte Prerow auf eine solche Attraktion verzichten müssen, nachdem das durch Eisgang stark beschädigte Vorgängerbauwerk 1965 abgerissen wurde. Erst 1993 konnte Prerow an seine 1902 begründete Seebrückentradition anknüpfen.

Ein Abstecher ins Prerower Darß-Museum ist Pflicht. Typische Darßer Stuben geben Auskunft darüber, wie man zur Glanzzeit der Segelschiffahrt hier wohnte. Ein geringelter Schwimmanzug informiert über die Entwicklung des Badewesens. Eine absolute Besonderheit in dem denkmalgeschützten Haus: die Pflanzenausstellung. Tag für Tag pflückt Museumsleiterin Doris Pagel auf den Wiesen „frische Exponate“. Blumen und Kräuter zum Fühlen und Riechen. Während sie Gäste durchs Haus führt, erklärt sie Touristen ganz nebenbei, wie das „ultimative Bernstein-Testgerät“ funktioniert. „Zwei Esslöffel Salz in ein Marmeladenglas, mit 300 Milliliter Wasser aufgießen.“ Dann die Fundstücke vom Strand hineinplumpsen lassen. „Wenn die schwimmen, ist's Bernstein.“ Sinken sie zu Boden, sind es braune Feuersteine.

Uns bleibt keine Zeit, das „Gold der Darßer Strände“ zu suchen. Wir schauen uns stattdessen



ein paar der typischen Darßer Haustüren an, bunt gestrichen und mit geschnitzten Ornamenten wie Sonnenstrahlen und Lebensbäumen. Dann geht's durch den dichten Darßer Wald – bis 1990 Naturschutzgebiet, seither Nationalpark – zum Leuchtturm Darßer Ort, obwohl die Ostsee-Tour eigentlich schon in Prerow nach Süden abknickt und den Leuchtturm außer Acht lässt. Nur für Pferdefuhrwerke und Fahrräder ist der Plattenweg befahrbar, der durch die sumpfige Landschaft führt. Der 140 Jahre alte Leuchtturm ist noch in Betrieb, außerdem beherbergt er das Natureum der Stiftung Deutsches Meeresmuseum. Als er erbaut wurde,



Im Frühjahr lässt sich problemlos ein Strandkorb ergattern.



Auf dem Weg von Prerow zum Darßer Ort.

stand er direkt am Meer, heute ist er zwei Kilometer davon entfernt. Hier hat sich der Sand wieder angelagert, den das Meer weiter südlich der Küste entrissen hat.

Nur ein kleines Stück radeln wir auf gleichem Weg zurück, dann wird nach rechts in den Wald mit seinen rechtwinklig angelegten Forstwegen, den „Gestellen“, eingebogen und Kurs auf Ahrenshoop genommen. Dass wir dabei wieder einen Plattenweg erwisch haben, dessen Unebenheiten via Rahmen und Sattel gleich an die Gesäßmuskeln weitergegeben werden, ist zwar etwas ärgerlich. Aber wir treten einfach noch etwas kräftiger in die Pedale, dann können wir schon bald wieder entspannt über den Deich radeln. Im Künstlerort



Darßer Stube im Prerower Museum.



Stilleben mit Rad in Prerow.

Ahrenshoop lassen wir das neue Kurhaus, dessen 80 Zimmer laut Hoteldirektor Oliver Schmidt „zu 96 Prozent über Meerblick verfügen“ links liegen, fahren in der Ortsmitte bergan zum Hohen Ufer, um von dort entlang der Steilküste „über Stock und Stein“ nach Wustrow zu strampeln.

Hier ist „Seitenwechsel“ angesagt. Rüber zum Hafen, dann am Saaler Bodden entlang wieder in den Norden. Auf naturbelassenem Uferweg geht es über Barnsdorf nach Niehagen, weiter zum Hafen in Althagen. Die Sonne steht hoch am Himmel. Es wäre genug Zeit, um mit einem „Zeesenboot“, einem dieser alten hölzernen Boote mit den braunen Segeln, durch den Nationalpark „Vorpommersche Boddenlandschaft“ zu schippern, während Brachvögel über uns ihre Kreise ziehen und Reiher im langsamen Sinkflug im Schilf verschwinden. Doch wir müssen weiter, wenn wir das Fahrgastschiff nicht verpassen wollen, das uns und unsere Räder in Born aufnimmt. Über den Bodstedter Bodden setzen wir über zum Festland und radeln dann über Bodstedt, Pruchten und Bresewitz halb um den Bodden herum. Als wir die Meiningenbrücke überqueren, sind wir wieder auf der Halbinsel – und bald wieder in Zingst. Ein Hubschrauber ist an diesem Tag nicht über unsere Köpfe geflogen. Wir haben Fischland-Darß-Zingst also ganz für uns.

www.fischland-darss-zingst.de

Wüstenschiffe



TEXT UND FOTOS
VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Um fast 70 Prozent ist der Tourismus in der Gegend von Tozeur zurückgegangen. Die Oase im Süden Tunesiens liegt knapp 200 Kilometer südwestlich von Sidi Bouzid – dem Ausgangspunkt der arabischen Revolution. Mohamed Bouazizi hatte sich dort aus Protest gegen die alltäglichen Schikanen verbrannt. Sein Tod führte zum Aufstand und schließlich am 14. Januar 2011 zu Rücktritt und Ausreise Ben Alis. Ein Jahr danach wird in der Oase zur Feier der Revolution ein Marathon veranstaltet – ein vielleicht eher unfreiwilliges

Sinnbild für den noch langen und mühsamen Weg des Landes. Sich durch den normalen Verkehr hindurch windend, versuchen die drei Dutzend ausschließlich männlichen Läufer ihr Ziel zu erreichen. Immerhin hupt niemand, gelegentlich gibt es sogar einen aufmunternden Zuruf. Ein doppeltes Netz in Form des bei uns üblichen Besenwagens fehlt jedoch. Auch im wirklichen Leben. Die Arbeitslosigkeit ist im vergangenen Jahr stark gestiegen, die Region gilt vielen Touristen noch immer als unsicher – man



weicht lieber auf Spanien und seine Kanaren aus. Auch Investoren verhalten sich abwartend.

Billig zu haben ist Tunesien deshalb noch nicht. Als wir uns nach den Kosten eines Leihrades erkundigen, wird zunächst die stolze Summe von immerhin fünf Euro pro Stunde genannt. Nach einigen Verhandlungen machen wir uns auf unseren immerhin gut bremsenden und voll aufgepumpten Rädern ohne Gangschaltung für eine deutlich entspanntere Tagespauschale auf den Weg in die Wüste. Während in der Hauptstadt Tunis in vielen Vierteln nicht einmal Bürgersteige existieren und Radfahren nur einigen sehr mutigen Menschen vorbehalten ist, fährt man bzw. Mann in Tozeur durchaus mal mit dem Rad. Eine Frau jedoch macht so etwas einfach nicht, obschon es theoretisch möglich wäre. Denn während manche Imame meinen, das Weibliche könne durch das beim Radeln entstehende Wackeln der Hinterfront einen Mann zu sehr sexuell stimulieren, weshalb man den Damen solch laszives Treiben zu verbie-

ten habe, ist Frauen im ohnehin vergleichsweise säkularen Tunesien das Radfahren durchaus erlaubt.

Wir machen uns also als wandelnde Fata Morgana auf den Weg aus der Stadt – ein blonde Frau und einen Schwarzafrikaner hat man hier inmitten der Sahara vermutlich noch nie gemeinsam in die Pedale treten sehen. Wir nehmen die Straße Richtung Norden nach Chebika. Glatter Asphalt, kaum Verkehr. Schenkt man dem im Rucksack steckenden Reiseführer Glauben, hat Rommel hier den Straßenbau vorangetrieben – eingekesselt von den Alliierten sucht er so zu entkommen. Während wir hier bei winterlich angenehmen 18 Grad durch die Wüstensonne radeln, sind zum Glück keine Soldaten gleich welcher Herkunft zu sehen. Einzig eine Gruppe Kamele kreuzt den Weg. Nach ein paar Kilometern halten wir uns an einem Kreisel links, und nehmen somit die einzige Abzweigung auf dem knapp 45 Kilometer langen Weg von Oase zu Oase. Ein- bis zweimal im Jahr regnet es hier, dann breitet sich auch der „Chott el Gharsa“ etwas aus, von dem allerdings jetzt nichts zu sehen ist. Nur vereinzelt, niedriges Gestrüpp hat sich auf dem Wüstenboden festgekrallt. Gerade einmal alle Viertelstunde passiert uns ein

Von der Insel Djerba fliegt Tunisair direkt nach Tozeur. Die Flugzeit beträgt gut einen Stunde.

Auto, sonst herrscht hier absolute Stille. Keine Tiere, keine Menschen, keine Maschinen. Nur der von leichten Wolken durchzogene Himmel, beige Weite, und in einiger Entfernung jetzt die Ausläufer der kleinen Gebirgskette Djebel En Negueb.

Die gleichmäßigen Trittbewegungen bekommen so beinahe etwas Meditatives. Frieden.

Nach zwei Stunden erreichen wir eine kleine Anhöhe. Der Blick wird frei auf Chebika. Ein Palmenhain inmitten des gerade noch ewig anmutenden Beige des Saharandes. Hier gab es bereits zur Römerzeit eine kleine Siedlung mit Namen Ad Speculum, von wo aus die Karawanenwege von Gabes in Tunesien nach Tebessa im heutigen Algerien überwacht wurden. Chebika selbst liegt als Neuansiedlung oberhalb des Palmenhaines. Das alte Dorf, direkt in den Berg gebaut, ist bereits vor Jahren aufgegeben worden. Die Ruine steht jedoch noch, kann besichtigt werden und eine Vorstellung davon geben, wie sich das Leben früher hier seinen Weg erkämpft hat.

Wir folgen der Straße direkt durch den Ort und landen im einzigen Café der Gegend. Aus den Lautsprechern klingt internationale Partystampfmusik von „I am what I am“ bis „Camisa Negra“. Wir lassen uns auf die Plastikstühle fallen und genießen zwei Flaschen Wasser, bevor es zur Kurztour über die zerklüfteten Felsen geht. An einer steilen Bergziege vorbei steigen wir steil hinab in die Felsenwände. Der schmale Weg führt direkt an einem kleinen Wasserfall vorbei. Während wir uns touristisch angemessen gegenseitig vor den schönsten Aussichtspunkten fotografieren, kommt eine junge Frau mit Kopftuch auf uns zu und fragt in akzentfreiem Deutsch, ob sie uns nicht gemeinsam ablichten solle? Sie ist in Ham-



In der Oase Chebika.

burg aufgewachsen, lebt jetzt in Tunis und macht einen Kurzurlaub im Süden. Merke: Deutsch ist auch hier keine Geheimsprache! Wir lassen ein Bild machen, informieren uns noch etwas über das unterirdische Wasserleitsystem, das ein Überleben in der Oase überhaupt erst möglich machte und klettern dann wieder zurück Richtung Café und Fahrräder. Mit dem Sonnenuntergang sind wir wieder in Tozeur. Und haben das Gefühl, keinen Tag, sondern eine ganze erholsame Woche in Tunesiens Wüste verbracht zu haben.

Machen Sie mit uns die Kanaren zu Ihrem Erlebnis

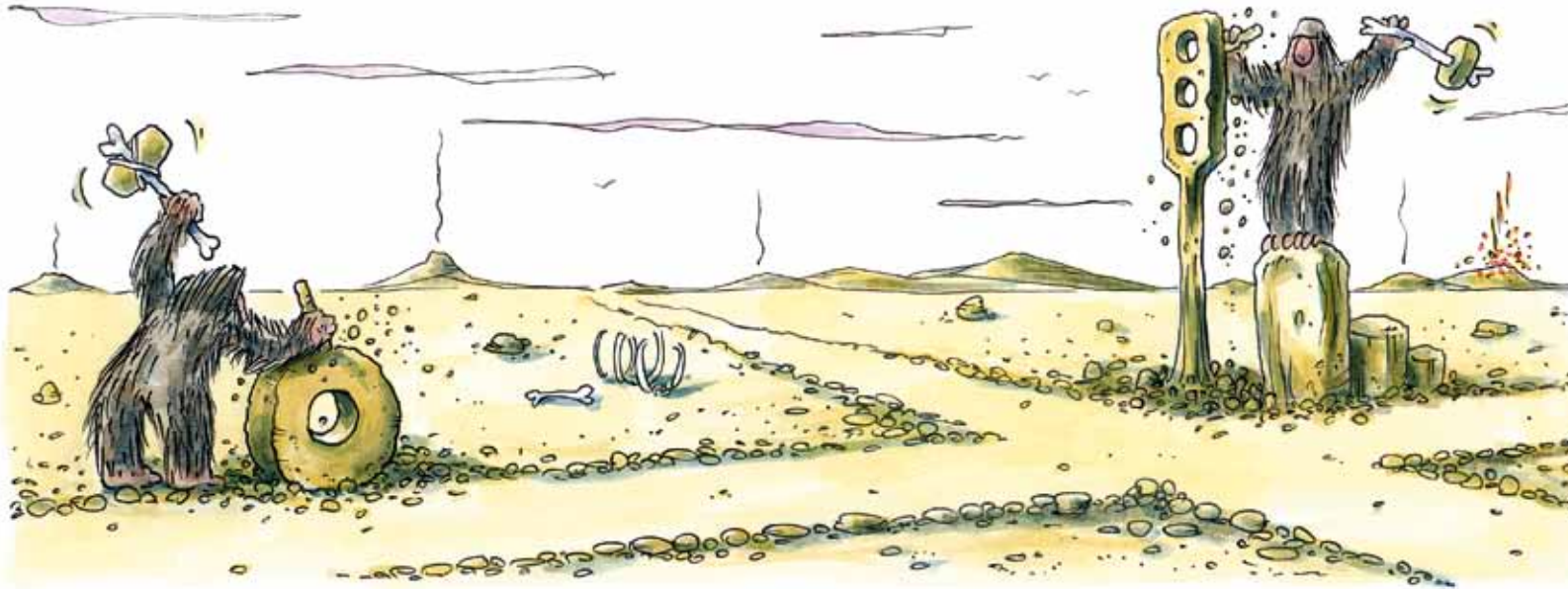


Unser Reisetipp:
Lanzarote und Fuerteventura – die Schönheit der Elemente 14-tägige Radreise inkl. Flug, Fahrräder, Ü im Apartment, HP, Radmiete, Begleitfahrzeug, Wikinger-Reiseleitung
ab € 1.698

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



Rotlicht-Therapie

Ein soziologisches Phänomen geistert durch unsere Straßen. Brave Bürger hetzen bei Rot über Straßen, Radfahrer fahren hektisch über Kreuzungen und Autofahrer geben Gas, sobald die Ampel auf Gelb springt.

In lang zurückliegenden Zeiten wurde die Ampel wie ein Sinnbild der Verkehrsgötter verehrt. Zwar wurde nicht um sie herumgetanzt wie um das goldene Kalb. Dennoch war sie nahezu heilig. Stand sie auf Rot, stand auch der Verkehr. Zeigte sie Grün, setzte sich alles in Bewegung. Mythen und Sagen erzählen heute noch davon. Heute finden Forscher noch Reste dieses antrainierten Verhaltens bei älteren Mitmenschen. Bereits jetzt fürchten Vertreter dieser Zunft, dass bald der letzte Ampeltreue ausgestorben sein könnte. Problematisch daran ist, dass mit dem Verschwinden der liebevoll „Ampelmenschen“ genannten Spezies die Forschung ihrer Objekte beraubt sein wird. Anstelle von Soziologen wird es dann zukünftig Aufgabe von Historikern sein, dieses Phänomen der Vergangenheit zu untersuchen.

Doch was bedeutet diese Veränderung für un-

seren Verkehr?

Ein Bekannter, selber der Fahrradkultur zugeneigt, sprach letztes von einem Wertewandel. Was ist, wenn dieses Verhalten ein natürlicher, quasi evolutionärer Vorgang sei? Nur diejenigen, die noch an alten Werten festhielten, würden das Bei-Rot-Fahren nicht billigen. Ich stimmte ihm nicht zu: Weniger aus rationalen Gründen, vielmehr aus Abneigung gegen die Vorstellung, ich müsste mein Denken verändern.

Doch bevor die Frage des Wohin geklärt werden kann, sollte versucht werden, das Warum zu erklären.

Eine These versucht, das Phänomen aus medizinischer Sicht zu betrachten. Diese stuft das Rot der Ampel als allergieauslösenden Faktor, einem Allergen gleich, ein. Die rote Ampel löse beim Patienten einen Reflex aus. Der so Angetriebene könne dann nur noch unter Mühen zum Halten gebracht werden. Das Halten an roten Ampeln könnte den Betroffenen zwar durch Erziehung beigebracht werden, setze jedoch voraus, dass die Erziehenden nicht derselben unheilvollen

Krankheit anheim gefallen sind.

Hartnäckig hält sich ein weiteres Gerücht. Die bei Rot Fahrenden hielten das Anhalten vor Kreuzungen für spießig und das Weiterfahren für einen nahezu revolutionären Akt der Befreiung. Freinach Rosa ist schließlich Freiheit immer die Freiheit der Andersfahrenden. Wer hält, verliert. Von den Radfahrern lernen heißt siegen lernen. Um mit Pittiplatsch dem Lieben eine weitere Figur der Zeitgeschichte zu zitieren: „Da kannst du nix machen!“

Möglicherweise stimmt dies alles nicht und das Ignorieren der Ampel geschieht wegen einer von mir nur noch nicht wahrgenommenen Umkehr der Machtverhältnisse: Nicht mehr der Radfahrer muss halten, ausweichen, nicht mehr der Drahtesel-Lenker ist das Opfer, sondern der Pkw-Fahrer? Vielleicht würde sich das Auto bei einem Unfall um mich herumschlagen wie eine Decke um meine Beine beim heimischen Videoabend mit Filmen von der Tour de France? Sind wir inzwischen unverwundlich wie Superman, könnten jederzeit unbehelligt über jede noch so belebte Kreuzung fahren und haben es nur noch nicht bemerkt? Leise Zweifel bleiben.

Wohin geht also unsere Reise entlang der roten Ampeln? Zu einem riesigen Shared Space? Zu

Städten, die eine einzige verkehrsberuhigte Zone sind, miteinander verbunden durch ICE-Gleise und ein Netz von Autobahnen – gigantischen Reservaten für Automobilisten?

Es scheint, als wäre ein Faktor nicht berücksichtigt worden. Dieser stammt erneut aus einer medizinischen Betrachtungsweise. Was ist, wenn dieses Phänomen wie ein Virus wirkt? Wenn Autofahrer – aufgrund der stets allgegenwärtigen zweirädrigen Ampelverweigerer gezwungen, die Geschwindigkeit auf Schrittempo zu drosseln – von Radfahrern lernen? Wenn auch Pkws einfach bei Rot fahren, den Shared Space annehmen und sich überall dort breit machen, wo sie schon als verdrängt galten? Dann wären wir Radfahrer endlich genau das, was wir schon immer sein wollten: Speerspitze einer kulturellen und moralischen Erneuerung, Heilsbringer. Sicher erkennt die Autoindustrie dieses Potenzial beizeiten und wird es hoffentlich zu würdigen wissen. Das klingt zu pessimistisch? Natürlich bleibt die Hoffnung, dass Autofahrer irgendwann einsehen, dass es in der Stadt kaum einen Sinn hat, eine Tonne Blech zu bewegen, wenn man vergleichbar schnell auch preiswerter vorankommen kann. Bekanntlich stirbt die Hoffnung ja zuletzt.

Wir werden unwissenschaftlich, stellen Vermutungen an, wo Beweise gefragt sind. Diese beizubringen wird Aufgabe für die Zukunft sein. Vielleicht gibt es eines Tages eine Retrobewegung, quasi eine Rotlicht-Therapie, die das Bei-Grün-Gehen wieder attraktiv werden lässt. Fakt ist, dass das Nicht-Halten an roten Ampeln in gewissen Gegenden zu einem verbindenden sozialen Faktor wird: Der, der hält, grenzt sich ab. Er bleibt zurück – und wer möchte schon gern zurückbleiben? Nur der, der fährt, ist sozial. Eine schöne Idee.

Beim nächsten Ampelstopp werde ich darüber nachdenken. Ihr Rot/Grün-Experte
BikeBlogger.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

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 09.03.2012
Europa-Radweg Eiserner Vorhang**

Wiederholung, Michael Cramer



Michael Cramer. Foto: privat

**Freitag, den 16.03.2012
Vietnam**

Hans Neumann

**Freitag, den 30.03.2012
Transeurasien: Berlin-Moskau-
Ulan Bator**

Thomas Krech

Fahrrad.Frank

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

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



285 99 750 Öffnungszeiten (Winter):
285 99 751 Mo-Fr 09-19⁰⁰
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 09-17⁰⁰

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN

**FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS,
TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN**

u.a. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SSEL- / LIEGEDREIRAD
für Sport, Freizeit, Reha
-> & ein faltbares kippstabilis (!!!) Dreirad für normale Sitzposition

& ALLES RUND UM'S VELO: SCHNELLREPARATUREN,
VERMIETUNG (incl. Wochenende), U.V.A.M.

Götheplatz 79, 10623 Berlin-Charlottenburg

Di., Do., Fr.: 16⁰⁰-19⁰⁰ Uhr, Mi.: 11⁰⁰-13⁰⁰ & 16⁰⁰-19⁰⁰ Uhr, Sa. 11⁰⁰-13⁰⁰ Uhr
... & nach Vereinbarung
Phon/Fax: (030) 31 80 60-10/20
christoph.beck@faltrad-direktor.de / www.faltrad-direktor.de

Private Kleinanzeigen

Kleinanzeigenschluss *radzeit* 3/12:
10. April 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 Zei-
chen: 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.

Klassische Fahrräder des 20. Jahr- hunderts



Der exklusive Bild-
band für Fahrrad-
liebhaber zeigt un-
gewöhnliche Mo-
delle und stilechte
Klassiker für die
unterschiedlichsten Bedürfnisse der Pedaleure.
Die technischen Entwicklungen werden über die
Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts über-
sichtlich dokumentiert. Ein Fest für alle Fahrrad-
fans!

K. Tenberge: *Klassische Fahrräder des 20. Jahrhun-
derts*, 167 S., Verlag Delius Klasing, 24,90 €

Diamant. Fahrräder, Motorräder, Radsport

Der Name „Diamant“ steht für eine traditions-
reiche und innovative Firma. Über 100 Jahre Zwei-

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

radgeschichte sind eine
spannende Zeitreise, do-
kumentiert mit über
1000 Fotos, historischen
Abbildungen und Werbe-
plakaten. Viele Modelle
haben längst Kultstatus
erreicht, so z.B. das le-
gendäre DDR-Rennrad,
mit dem Töve Schur seine
Siege errang.



W. Aidn: *Diamant. Fahrräder, Motorräder, Radsport*,
288 S., Verlag Maxime, 59,80 €



hfc.

Helmuts Fahrrad Center



Angebote - Zubehör - Werkstatt - Ersatzteile

Berlin:
Großbeerenstr. 169 - 171
12277 Berlin- Marienfelde
Tel.: 030- 7419241

Internet: www.hfc-bikes.de

Potsdam:
Breite Str. 2D
14467 Potsdam
Tel.: 0331 - 5058464

Email: hfc@hfc-bikes.de

Öffnungszeiten:
Mo - Fr 10.00 - 19.00 Uhr
Sa 10.00 - 15.00 Uhr







Treffen der ADFC Stadtteilgruppen

www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen

STG City-West: 1. und 3. Mo im Monat, **20 Uhr**,

„Al Mundo“, Horstweg 5, 14059 Berlin,

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**,

Umweltkontaktstelle, Liebenwalder Str. 12,

10355 Berlin. **Roy Sandmann**,

E-Mail: roy.sandmann@adfc-berlin.de

STG Mitte: 2. Mo im Monat, **19 Uhr**, „Don Gio-

vanni“, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin.

Jürgen Saidowsky, E-Mail: juergen.saidowsky@adfc-berlin.de. Im April trifft sich die STG Mitte am 16.4., da am 9.4. Ostermontag ist.

STG Neukölln: 3. Mo im Monat, **19:30 Uhr** im

Restaurant Pulcinella, Richardstr. 107 (Ecke Ber-

thelsdorfer Str.), 12043 Berlin, U-Bahn-Haltestelle:

Karl-Marx-Str., **Ralf Tober**, Tel. (030) 680 814 80

STG Pankow: 3. Mi im Monat, **19 Uhr**, Geschäfts-

stelle des ADFC Berlin, Brunnenstr. 28,

10119 Berlin.

Holger Martin, E-Mail: holger.martin@adfc-berlin.de

de **STG Reinickendorf:** 1. Di im Monat, **19 Uhr**,

„WEIL“, Alt-Tegel 6, 13507 Berlin. **Bernd Zanke**,

Tel. (030) 411 69 21

STG Schöneberg: 4. Mo im Monat, **19 Uhr**, Café

„Schneider“, Frankenstraße 13, 10781 Berlin.

Birgit Stennert, Tel. (030) 280 948 94

STG Spandau: 2. Mi im Monat, **19 Uhr**, Café

„Unvernunft“, Mauerstraße 6, 13597 Berlin.

Michael Goretzki, Tel. (0170) 661 15 84

STG Steglitz-Zehlendorf: 1. Do im Monat, **19 Uhr**,

„Gutshaus Lichterfelde“, Hindenburgdamm 28,

12203 Berlin. **Annette Schlipphack**,

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“,

Kummerower Ring 42, 12619 Berlin.

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

Nächste Sitzung des Bezirksrats ist am Dienstag, den **22. Mai, 19:30 Uhr**, Geschäftsstelle des ADFC Berlin, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin



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

Aus dem aktuellen Kursangebot

Reparatur-Basiskurs mit C. Cholewa

Dienstag, den 20. März 2012

Dienstag, den 27. März 2012

Dienstag, den 17. April 2012

Reparatur-Fortgeschrittenenkurs mit C. Cholewa

Montag, den 5. März 2012

Montag, den 12. März 2012

Dienstag, den 10. April 2012

Radfahrkurse für mehr Verkehrssicherheit

Kursleiter: **Bernd Zanke**

Dreistündiger Kompaktkurs mit aktuellen Informationen + Tipps (1 Stunde) und Fahren auf Radspur und Fahrbahn (2 Stunden) mit eigenem Rad.

Mittwoch, den 28. März 2012

Mittwoch, den 25. April 2012

Mittwoch, den 23. Mai 2012

Beginn jeweils von 17 Uhr bis 20 Uhr

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin

GPS-Kurse

Outdoor-GPS-Navigation:

Einführung und Überblick

Donnerstag, 29. März 2012, 18-21 Uhr

Anmeldung erforderlich, Kosten Nichtmitglieder

25,-/ADFC-Mitglieder 20,- Euro, max. 20 Teilneh-

mer, mind. 5 Teilnehmer, Kursleiter: James Huff

ADFC Selbsthilfwerkstatt

ADFC Mitglieder können die Selbsthilfwerkstatt 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 Bundesverband,

Postfach 107 747, 28077 Bremen,

Tel. (0421) 346 29-0, Fax -50,

kontakt@adfc.de, www.adfc.de

Ullis 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

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

Sträflinge auf Dynamit

KERSTIN E. FINKELSTEIN

Start mitten in der Nacht, Verbot von Gangschaltungen, Reifen flicken nur in Eigenarbeit erlaubt – die Tour de France der 20er Jahre war eine Tortur, deren einzelne Etappen sich oftmals über 400 Kilometer zogen und die Fahrer bis zu 22 Stunden eisernen Durchhaltewillens kosteten. Der französische Starreporter Albert Londres, den Kurt Tucholsky mit Egon Erwin Kisch verglich, begleitete die Tour 1924. Seine Reportagen erschienen jetzt erstmals gesammelt auf Deutsch und lesen sich als Zeitdokument, das an Aktualität nichts eingebüßt hat.

Denn Londres gelang ein Journalistencoup: Die Brüder Pélissier, bewunderte Rennfahrer ihrer Zeit, legen bei einer Tasse heißer Schokolade das erste Dopinggeständnis der Tour ab. Ausgestiegen aus dem Peloton, da sie nicht mit zwei Trikots starten und mit nur einem ankommen durften, schildern sie dem Reporter den geschundenen Fahreralltag: „Das steht im Reglement. Wir müssen nicht nur kämpfen wie die Tiere, sondern auch vor Kälte zittern oder vor Hitze ersticken. Das gehört, so scheint es, ebenfalls zum Sport. (...) Sie haben



keine Vorstellung, was die Tour de France ist! Sie ist ein Leidenschaft. Wir leiden vom ersten bis zum letzten Tag. Wollen Sie mal sehen, womit wir fahren? Hier...“ Aus seinem Beutel holt er eine Ampulle hervor. „Das ist Kokain für die Augen, und dies hier ist Chloroform für das Zahnfleisch. Und das ist eine Wärmesalbe für die Knie. Dürfen es auch ein paar Pillen sein?“ Sie kramen Schachteln aus ihren Beuteln. Francis bringt es auf den Punkt: „Wir fahren mit Dynamit.“ Das Dopinggeständnis blieb ohne juristische Folgen, da damals noch keinen Richter interessierte, wie die

5.425 Kilometer lange Strapaze bewältigt wurde. Hauptsache, es gab am Ende einen Helden zu feiern.

Doch Londres Reportageband ist auch eine literarische Fundgrube, deren Unmittelbarkeit und Humor beeindruckend. So heißt es etwa zu Beginn der Fahrt: In Hostens bricht der Tag an. Bottecchia singt. Auf Italienisch. Übersetzt heißt die Arie: „Ich sah die schönsten Augen der Welt, aber Augen so schön wie deine, habe ich noch nie gesehen.“ Bottecchia darf man nicht glauben. Wer eine farbige Sonnenbrille mit staubbedeckten Gläsern trägt, verbreitet eine trügerische Botschaft. Später dann, als Pyrenäen und Alpen die Fahrer zermürben: Der Tourmalet ist ein Monster; auf seinem giftigen Anstieg lässt er die Opfer reihenweise wie Strandgut zurück. Ein Fahrer weint; er kühlt – ein gerahmtes Medaillon in der Hand – seine vor Schmerzen brennenden Füße in einem kleinen Wildbach.

Doping und Schmerzen im Leistungssport sind auch heute noch ein Thema. Aber selten sind sie so eindringlich beschrieben worden.

Albert Londres: *Die Strafgefangenen der Landstraße. Reportagen von der Tour de France.* Covadonga 2011, 12,80 €

BIKE TEAM
RadReisen

Radreisen
in Europa und weltweit

Trekkingbike - MTB - Rennrad - Städtetouren

www.biketeam-radreisen.de

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

16 Jahre Fachhandel für den Fahrradsport

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



BikeMarket CITY

Neue Website online



Abus - Brooks - Cannondale - Centurion - Charge - Dahon
Falier - 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



10719 Berlin-Wilmersdorf
Uhlandstr.63
tel. 030 - 861 00 07
Mo-Fr 10-19:00 Sa 10-18:00h

