



Das Fahrrad

Grün, praktisch, gut

0% LAGER 0% RÄUMUNG

Restposten & Auslaufmodelle sowie Überhänge der Lieferanten bis zu **50%** reduziert**

Z. B. KTM
"Lugano 8 Plus"
City-Rad 28"

Viele Angebote bei:

- Trekkingrädern
- Cross-Bikes
- Mountain-Bikes
- Rennrädern
- E-Bikes

Außerdem Bekleidung
bis zu 70% reduziert!

**gegenüber unseres bisherigen Preises.

Das KTM Lugano 8 Plus ist das ideale Stadtrad für alle Viel-Fahrer! Die wartungsarme Shimano 8-Gang Nabenschaltung ist mit Freilauf ausgestattet und wird mit einer hochwertigen, hydraulischen Felgenbremse von Magura kombiniert. Die einstellbare Federgabel und Federsattelstütze sowie die pannensichere Schwalbe Bereifung garantieren höchsten Komfort.

Kommen Sie einfach vorbei
und machen Sie eine Probefahrt!

799.-
statt 999.-

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

Park and hide

Radfahrer und alles, was vorne eine Lok dran hat, würden bei einer Partnerbörse kaum aufeinander treffen – zu wenig gemeinsame Interessen. Im wirklichen Leben versucht es manch Velozipist dennoch mit der Liebe zum Zug und kann anschließend oft die nächste Partygesellschaft unterhalten; etwa mit einer Anekdote zum Thema „wie ich versuchte, mit Kind und Rad eine Bahnfernreise zu unternehmen“. Auch im Nahverkehr nimmt der Zug das Rad nicht ohne weiteres auf – zuvor muss erst ein Extrabillet gelöst werden, dessen Preis bei „Angleichungen“ gern überproportional ansteigt. Dabei sei an dieser Stelle die Überlegung erlaubt, was für Augen der gemeine Fahrgast machen würde, müsste er für seinen Kinderwagen oder Rollkoffer eine Extragebühr zahlen. Nun, im Abteil selbst, werden Radler und Gefährt auf Grund ihres finanziellen Engagements jedoch selten gelobt und häufiger als mögliche Quelle von Schmutz und Enge gemobbt. In die flotten Überlandzüge Marke ICE werden sie schon gar nicht hereingelassen.

Manch Radfahrer entschließt sich somit folgsam, sein Velo am Bahnhof zurückzulassen. Indes: Am Ostkreuz hat man die Radfahrer zunächst ganz vergessen und behilft sich derzeit mit ein paar mobilen Abstellanlagen, am Hauptbahnhof wird seit Jahren an einem Radparkhaus geplant, dessen Baubeginn etwa mit der Eröffnung des BER-Flughafens zusammenfallen dürfte, und an der Warschauer Straße tut der bahnaffine Radler gut daran, sich seinen Radständer zum Einbetonieren selbst mitzubringen. Vielleicht bin ich altmodisch, aber in meiner Jugend waren Züge noch ein Symbol für Mobilität – und nicht fürs Shoppen. Es ist ja großartig, dass der Reisende heutzutage allerorten die Möglichkeit hat, vor Fahrtantritt noch schnell eine Kaffeemaschine, ein Paar Kontaktlinsen oder eine Wasserpfeife zu kaufen. Ein Parkplatz, und gar ein erlaubter, wäre indes auch nicht schlecht. Sonst heißt es: Rad irgendwo an einen Pfahl, Zaun oder Geländer schließen und schnell verstecken; zu Englisch: „park and hide“.

Wo man sein Rad abstellen kann ohne es abschließen zu müssen, lesen Sie unter Internationales (S. 20-22), wie man gleichzeitig radelt und Rätsel löst, unter Tourismus (S. 18-19), und dass das Rad die Welt schöner macht, in unserem Experteninterview (S. 6-7).

Viel Vergnügen!

Kerstin Emma Finkelstein

Chefredakteurin



Kerstin Emma Finkelstein.

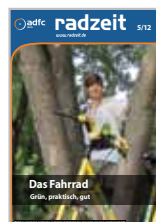
Foto: Max Finkelstein



www.das-radhaus.de

Das Radhaus Zweirad Vertriebs- und Service GmbH.

seite drei
3 Park and hide
nachhaltigkeit
6 Öko-Rat
8 Grüner Radeln
berlin
10 Steter Tropfen höhlt den Stein
jugend
12 Fahrrad statt Elterntaxi
technik
14 Das erste Mal
meldungen
16 ADFC Herbst-Check 2012 – Verkehrssicherheitstag – Ausgezeichnetes Radfahren
tourismus
18 Auf Schatzsuche in den Kaiserbädern
internationales
20 Ostseewellen und Trollwälder
feuilleton
24 Anschluss gesucht
literatur
26 Radelnde Autoren
service und termine
27 Karten & Bücher
28 Stadtteilgruppen/ Reisevorträge
29 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine
30 Kleinanzeigen
4 Impressum



Titel
radzeit 5/2012

**Claudia Gründwald, mit
ihrem fischen Rad aus Martin
Niekes Fahrradladen.**
Foto: Kerstin E. Finkelstein

*Das Fahrrad ist so notwendig wie die
Schuhe, mehr sogar als die Schuhe,
weil einer, der keine Schuhe, aber ein
Fahrrad hat, ruhig radfahren kann,
während einer, der Schuhe, aber kein
Fahrrad hat, zu Fuß gehen muß.*
Giovannino Guareschi, Don Camillo und das Fahrrad

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, Marlen Ebert
(Lektorat), Infotext GbR – Stefanie Weber (Layout), Johannes
Hampel (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)

ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 6/12: ET 23.11.2012,
AS 09.11.2012/DU 14.11.2012



NESTHOCKER AUS DEM HAUS!?

**Angebot für Eltern: Die GSW sponsert Ihren Umzug
in eine großzügige Zwei- bis Dreizimmerwohnung!***

JETZT ZUSCHLAGEN!

Wohnungsangebote unter
Wunschwohnungstelefon:
030. 25 34 10 10
(Mo – Fr 8 – 18 Uhr)
nesthocker@gsw.de

GSW

*mehr Informationen zu diesem Angebot unter www.gsw.de/nesthocker

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

Öko-Rat

Claudia Kemfert (44) leitet seit 2004 die Abteilung „Energie, Verkehr, Umwelt“ am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) und ist Professorin für Energieökonomie und Nachhaltigkeit an der privaten Universität „Hertie School of Governance“ in Berlin. Sie beriet u. a. EU-Kommissionspräsident José Manuel Barroso und ist Mitglied im Club of Rome. Fragen an die überzeugte Vegetarierin und Radfahrerin stellte Kerstin E. Finkelstein

radzeit: Der Begriff „Nachhaltigkeit“ wird gern benutzt und selten definiert. Was verstehen Sie darunter? Verzicht?

Claudia Kemfert: Verzicht ist der falsche Blickwinkel, es geht beim nachhaltigen Wirtschaften eher um Denken und Wirtschaften in erneuerbaren Kreisläufen, das zukunftsgerichtete Innovationen ermöglicht.

Sie behaupten, Nachhaltigkeit mache Spaß?

Mehr Fahrradfahren zum Beispiel ist gut für die Gesundheit und macht viel Spaß. Auch Bahnfahren macht mehr Spaß als Autofahren – mir jedenfalls. Durch das Kaufen energiesparender Geräte kann man sparen, auch Ökostrom ist mittlerweile sogar oftmals die preisgünstigere Alternative. Es gibt zudem immer mehr Unternehmen, die innovative Geschäftsmodelle rund um den Klimaschutz entwickeln. Erfolg macht auch Unternehmern Spaß!

Wird „Klimawandel“ nicht überbewertet? Manche Journalisten und Wissenschaftler behaupten, es gäbe ihn nicht. Aber selbst wenn dem so wäre, brauchen wir ihn überhaupt als Argument fürs Rad?

Der Klimawandel mag für manchen Politiker, Lobbyisten oder Journalisten überbewertet sein, für viele Regionen ist der Klimawandel schon heute Realität, für zukünftige Generationen wird er es. Jedoch kann die Wucht der Verantwortung auch lähmen. Daher ist es umso wichtiger zu wissen, dass jeder Einzelne etwas dazu beitragen und dabei Spaß haben kann, ohne gleich die ganze Welt retten zu wollen. In der Tat verursachen Fahrräder weder gesundheitsgefährdende Emissionen, Feinstaub oder Lärm.

Sie beraten Politiker. Angenommen, Sie würden auch den ADFC beraten – wie könnten wir es schaffen, die Politik endlich zu einem grund-



Claudia Kemfert. Foto: Daniel Morsey

sätzlichen Umdenken im Bereich Mobilität zu bewegen?

Nachhaltige Mobilität bedeutet weit mehr als die Abkehr vom Öl – sie bedeutet vor allem die Reduzierung von Lärm, Staus und gesundheitsgefährdenden Emissionen. Aber Mobilität ist ein äußerst wichtiger Wirtschaftsfaktor. Nachhaltige Mobilität setzt auf die kluge Verzahnung von öffentlichem Personennahverkehr und Individualverkehr. Wir benötigen daher innovative, nicht-fossile neue Antriebstechniken und Kraftstoffe sowie die Stärkung des ÖPNV. Öl wird knapper und teurer werden, insbesondere Ballungsräume können von der Befreiung von Lärm, Staus und Feinstaub profitieren. Aber es bedarf eben auch innovativer und mutiger politischer Entscheidungen – daran hapert es wohl derzeit am meisten.

Und wie bringen wir die Bevölkerung aufs Rad? Derzeit werden nur 15% der Wege in Berlin mit dem Fahrrad zurückgelegt. Da müsste doch noch was gehen!

In Berlin gibt es ein sehr gutes ÖPNV-Netz. Zudem sind viele Straßen nicht mit ausreichend Radinfrastruktur versehen, die Autofahrer in Berlin achten zu wenig auf Radfahrer. Ich selbst komme aus einer „Fahrradfahrerstadt“ mit breiten Straßen für Radfahrer, Autofahrer sind an den Fahrradverkehr besser gewöhnt. Davon ist Berlin noch weit entfernt. Berlin könnte massiv profitieren von besseren Radwegen und der noch weiter verbesserten Anbindung an den ÖPNV. Eine lärm- und feinstaubfreie Stadt würde massiv an Attraktivität gewinnen. Und es würden ganz sicher mehr Menschen aufs Rad umsteigen.

ADFC HerbstCheck 2012

Sichtbar und sicher in der dunkleren Jahreszeit!

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads. Wir reparieren Licht und Bremsen. Fehlt etwas? Wir bauen es an! Wir beraten Sie, wie Sie als Fahrradfahrer besser zu sehen sind und sicher durch den Verkehr kommen. Weil es uns wichtig ist, dass Sie sicher ankommen, ist das Angebot kostenlos.

Samstag 15. September 10-17 Uhr Marzahn Helene-Weigel-Platz vor dem Rathaus	Samstag 29. September 10-17 Uhr Reinickendorf Gorkistraße Fußgängerzone	Samstag 06. Oktober 10-17 Uhr Mitte Brunnenstraße Ecke Invaliden-/Veteranenstraße Volkspark am Weinberg
---	---	--

Änderungen der Standorte sind möglich.
Aktuelle Informationen unter: www.adfc-berlin.de

berlin Berlin
Verkehrslenkung Berlin (VLB)

adfc
Berlin

Grüner Radeln

TEXT UND FOTO VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Auch wer seinen Tag nicht regelmäßig mit schmackhaften Dinkelflocken an Sojamilch beginnt, hat sich vielleicht schon mal Gedanken darüber gemacht, wie ökologisch vertretbar er tatsächlich auf seinem anschließenden Radelweg zur Arbeit daherkommt. Immerhin ist Radfahren zwar gut, da leiser und wohlriechender als Pkw-Nutzung. Indes: Auch ein Sattel, eine Regenjacke und ein Körbchen werden irgendwo und irgendwie produziert. Und der Verbraucher muss damit rechnen, dass auch hier Preis und Schadstoffbilanz häufig in einem Zusammenhang stehen. Wer etwa für 14,90 Euro eine schön bunte Funktionsjacke beim Discounter ersteht, sollte davon ausgehen, dass das gute Stück eher nicht mit säurefreien Farben behandelt wurde, deren Rückstände gereinigt in die Kanalisation geraten. Vermutlich wurde die Jacke auch nicht von gut bezahlten Arbeitskräften unter angenehmen Arbeitsbedingungen hergestellt.

Auch deutsche Radproduzenten sind auf asiatische Zulieferer angewiesen. Und spätestens was sich dort so tut, darf jeden ausschließlich auf den niedrigen Endpreis fokussierten Verbraucher nicht interessieren. Aber, ob nun ideologisch begründet oder von schlichtem Menschenverstand geleitet, so wie der Radverkehrsanteil immer weiter steigt, nimmt auch das Interesse an den Produktionsbedingungen zu.

Preiswürdig

So wurde etwa auf dem vivavelo-Kongress des VSF (Verbund Service und Fahrrad) im Februar 2012 der Firma Vaude der „Ethikpreis“ überreicht. Seit mehr als zehn Jahren arbeitet das Outdoor-Unternehmen unter dem strengen Umweltstandard „bluesign“, ein Garant für die Kontrolle der gesamten textilen Herstellungskette. Zusätzlich nutzt Vaude seine eigenen, offen einsehbaren Bewertungskriterien, um dem Problem der schlechten Unterscheidbarkeit zwischen „grün gewa-



schen“ und „Grün“ zu begegnen. Wie ökologisch ein Vaude-Produkt ist, lässt sich auf dem Etikett überprüfen. Auf jeden Fall ist es auf lange Haltbarkeit ausgelegt: Wenn etwa eine Radjacke aus teurem Laminat durch einen Sturz einen Riss bekommt, kann sie zur Reparatur eingeschickt werden. Beeindruckend, da „Reparatur“ in vielen Bereichen ja schon zu den ausgestorbenen Worten zählt. Wenn dann doch einmal etwas untragbar geworden ist, landet es vielleicht in „Evas Bag“, einer fast fünf Liter fassenden Radtasche, herge-

stellt aus Recyclingmaterial. Doch Vaude achtet nicht nur auf seine Produkte – auch bei den Mitarbeitern ist moderner Umgang angesagt: Es gibt die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten, in Teilzeit zu gehen oder den Nachwuchs in das unternehmenseigene Kinderhaus zu geben. Den „Ethikpreis“ erhielt das Unternehmen offenbar zu Recht.

Nachhaltig

Aber auch andere Unternehmen ziehen langsam nach. So kommen Garantien, die über das übliche Maß von ein bis zwei Jahren hinausgehen, in Mode. Bei Tubus gibt es zum Beispiel Gepäckträger mit 30 Jahren Garantie, bei dem Tübinger Unternehmen Schmidt Maschinenbau den Nabendynamo „SON deluxe“ mit immerhin fünf Jahren Gewähr. Dinge, die nicht auf lange Haltbarkeit ausgelegt werden können, wie etwa Kettenöl, gibt es inzwischen zum Beispiel von der Firma Orontas frei von Erdöl und biologisch abbaubar. Das Herstellungsverfahren selbst möglichst ökologisch zu gestalten, hat sich der im südlichen Ruhrgebiet beheimatete Fahrradkomponentenhersteller Thun zum Ziel gesetzt. Seine 900.000 jährlich verbrauchten Kilowattstunden stammen komplett aus Wasserkraft. Auch Radhersteller Einhorn setzt komplett auf regenerative Energien – und weist darauf hin, ein Konto bei der Ethikbank zu haben. Unter dem Motto „Der Retro-Style ist kultig und schont zugleich die Ressourcen“, bietet das Unternehmen sogar die Aufarbeitung alter Kellerskelette zu neuem Straßenglanz an. Und der berühmte britische Sattelhersteller „Brooks“ produziert inzwischen die Serie „Select“. Stammt der gemeine Brooks von Tieren aus Massenhaltung, kommt die neue Linie vom Ökohof; zumindest für Veganer ein deutlicher Unterschied.

Wer sich indes nicht mit jedem Schraubenteil seines neuen Rades einzeln auseinandersetzen möchte, dem kann die Liste des Öko-Instituts helfen. 17 ausgezeichnete Räder werden auf ecotopen.de vorgestellt. Da es nur schwer möglich ist, Herstellungsbedingungen im fernen Ausland zu kontrollieren, hat sich das Institut dabei auf die Überprüfung von drei Kriterien beschränkt: sicher solle das Rad sein, wartungsarm, bequem und alltagstauglich. Letzteres führe dazu, dass ein Rad eher statt eines Autos genutzt werde – und schon dadurch die Ökobilanz verbessere.



ZENTRALRAD

Gute Räder seit 1991



Auf Radspuren sind Fahrradfahrer sicherer unterwegs als auf Radwegen – weil sie besser gesehen werden.

Steter Tropfen höhlt den Stein

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

Lange waren Verkehrsplaner überzeugt, Bürgersteig-Radwege seien das Non plus ultra, um auf dem Fahrrad sicher durch die Stadt zu kommen. Heute setzt sich die Erkenntnis durch, dass Radwege, die vom Autoverkehr durch Parkspuren, Baumreihen und Stadtmöbel getrennt sind, ein höheres Konfliktpotenzial bergen. Sei es mit Autos an den zahlreichen Zufahrten und an Kreuzungen oder mit flanierenden Fußgängern und Hunden. In der Regel ist der Belag auch noch schlecht. Einsicht ist der erste Weg zur Besserung. Aber „Besserung“ kostet Geld. Und daran herrscht Mangel in den Kassen des Senats. Der ADFC setzt sich dafür ein, dass die Mittel, die für Fahrrad-Infrastruktur vorhanden sind, sinnvoll eingesetzt werden. Ein Engagement, das sich manchmal erst nach Jahren auszahlt. Aber zugleich zeigt: Langer Atem lohnt sich.

Auf 655 Kilometern Länge fahren Velos in Berlin über so genannte „bauliche Radwege“, die hochbordig, also auf dem Bürgersteig liegen. Eigene Spuren für Velonutzer auf der Fahrbahn gibt es dagegen erst auf einer Länge von 140 Kilometern. Ginge es nach dem ADFC, wäre das Verhältnis umgekehrt. „Zumindest auf allen Hauptverkehrsstraßen müssen Radspuren angelegt werden“, formuliert Philipp Poll, Landesgeschäftsführer des ADFC, eine zentrale Forderung.

Bei 3,5 Millionen Euro, die in Berlin pro Jahr für den Neubau von Radinfrastruktur zur Verfügung stehen, eine Aufgabe für Jahrzehnte. Aber eine, die mit den deutlich erhöhten Mitteln der noch zu beschließenden Radverkehrsstrategie wesentlich schneller zu bewältigen ist. Davon ist Boris Schäfer-Bung überzeugt. „Klar, es kann von der Idee bis zur Umsetzung mal fünf Jahre dauern“, schätzt der stellvertretende ADFC-Landesvorsitzende die Lage realistisch ein. „Aber es hilft, präsent zu sein und politischen Druck zu erzeugen“, gibt er sich kämpferisch. Und verweist auf das Beispiel

Wolfensteindamm. Drei Jahre Engagement habe es die ADFC-Stadtteilgruppe Steglitz-Zehlendorf gekostet, bis der Parkstreifen für die Autos auf den maroden Radweg verlegt und der frühere Parkstreifen als Radspur ausgewiesen wurde. „Dieses Jahr wird die Maßnahme endlich umgesetzt“, freut sich Boris Schäfer-Bung. Für ihn und Philipp Poll ein klares Signal: Lobbyarbeit zahlt sich aus. Die leistet der ADFC Berlin auf Landes-ebene ebenso wie auf Bezirksebene. Unter anderem in den sogenannten FahrRäten.

Auf Landesebene ist es die *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt*, die den FahrRat regelmäßig um seine Einschätzung bittet. Verbände wie der BUND und der ADFC sowie Velokonzept-Chefin Ulrike Saade sind es, die in dem Gremium gemeinsam mit Polizei, BVG, S-Bahn und den Fahrradplanern der Bezirke und des Senats an einem Tisch sitzen und beraten, wo eine Lücke im Radspurnetz geschlossen werden muss. Es werde schließlich darüber abgestimmt, was am dringlichsten sei, berichtet Philipp Poll. Die im FahrRat erstellte Prioritätenliste wertet er nicht nur als Forderungskatalog: „Das gibt den für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie Verantwortlichen auch Orientierung und Sicherheit.“

Ähnlich arbeiten die FahrRäte auf Bezirksebene, die – teils vom ADFC, teils von Stadträten moderiert – den Finger in die Radspur-Wunde legen. Senat, Verkehrslenkung und Polizei müssen zustimmen, bevor eine Radspur angelegt werden kann: „Einige Bezirke haben eigene Haushalts-töpfe für Radinfrastrukturmaßnahmen“, sagt Boris Schäfer-Bung. „Wobei die Bezirke oftmals zu wenig Personal haben und der Projektstau groß ist“, wie Philipp Poll hinzufügt.

Grundsätzlich aber gilt: Die Chancen auf neue Radspuren stehen deutlich besser, wenn die FahrRäte ihre Stimme erheben. Noch gibt es ein solches Gremium nicht in jedem Bezirk. „Obwohl es recht unkompliziert über einen Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung eingerichtet werden kann“, sagt Philipp Poll. Mitte, Spandau, Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg-Hohenschönhausen fehlen noch.

Auch der einzelne Bürger kann etwas bewegen. „Wer sich für die Einrichtung einer Radspur stark machen will, sollte sich an die jeweilige ADFC-Stadtteilgruppe wenden. Sie kann dem Wunsch auf ihrer nächsten verkehrspolitischen Radtour Nachdruck verleihen“, erläutert Boris Schäfer-



Autoverkehr hat auf Radspuren nichts zu suchen.

Bung. Bürgeranfragen in der Bezirksverordnetenversammlung seien ebenfalls ein gangbarer Weg. Nach dem Motto „steter Tropfen höhlt den Stein“ müssten Bürger ihre Bezirksverordneten in die Pflicht nehmen und immer wieder löffeln.

So wie der ADFC. Der weist immer wieder darauf hin, wenn Radstreifen von Autos zugeparkt sind. „Das ist ein permanentes Ärgernis“, sagt Philipp Poll. Die Ordnungsämter würden nicht genug sanktionieren. „Die Bezirke müssten mehr Leute für die Ordnungsämter einstellen“, fordert er. „Über die Knöllchen ließe sich das refinanzieren.“ Aber stringenter Kontrollen von Falschparkern sind bei Bezirkspolitikern offensichtlich unpopulär. Leider. Ebenso wie eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, die Parksuchverkehr und Zweite-Reihe-Parkern endlich abhelfen könnte.

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





Radfahrschule. Foto: Wolfgang Lukowiak

Fahrrad statt Elterntaxi

VON CLAUDIA LIPPERT

Auf dem Weg zur Arbeit eben mit dem Auto bei der Schule vorbeifahren und den Nachwuchs direkt vorm Schultor abliefern ist Berliner Alltag. Dabei sind die Lenker vieler „Elterntaxis“ viel zu rasant unterwegs, parken rücksichtslos auf Bürgersteigen und gefährden damit andere Verkehrsteilnehmer, so Gabi Jung, die beim Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) in Berlin das Projekt „Zu Fuß zur Schule“ betreut. Die Knirpse würden dank Elterntaxi gar nicht lernen, die Gefahren des Schulweges einzuschätzen und zu meistern. Und bewegten „sich einfach nicht mehr genug. Basics, wie das Gleichgewicht auf dem Fahrrad zu halten, müssen heute vielfach erst geübt werden.“

Jung wirkt im „Arbeitskreis Mobilitätserziehung

Berlin“ mit. Das Bündnis aus ADFC, BUND, FUSS, „per Pedes“ und dem alternativen Verkehrsclub VCD macht sich seit Jahren für mehr selbstständige Mobilität von Kindern stark. Es stattet Schulen mit Material für Aktionswochen aus und gibt Tipps für den Unterricht. „Nahezu 60 Schulen haben wir allein 2011 mit unserem Angebot erreicht“, freut sich Gabi Jung.

Doch manche Schule möchte möglichst verhindern, dass Kinder vor der Fahrradausbildung mit dem Rad zur Schule kommen. Und die steht üblicherweise in der vierten Klasse an und damit nach Jung zu spät.

Zudem hat die Polizei ihr Engagement in Schulen zurückgefahren, die Lehrer sind dadurch stärker gefordert. „Aber nicht jeder Sachkundelehrer ist Fahrrad-affin“, bedauert Jung. Zudem findet die Fahrradausbildung in einem geschützten Raum

statt, üblicherweise in Jugendverkehrsschulen. „Die Kids werden dort nicht auf reale Situationen vorbereitet.“ Situationen, mit denen sie schon direkt vor der Schule konfrontiert sein können.

Ähnlich sieht es Wolfgang Lukowiak, im Vorstand des VCD Nordost zuständig für den Fahrradbereich und Betreiber einer Radfahrschule. Zum einen sei die Verkehrsschule ein Schonraum, zum anderen gingen die Anforderungen, die dort an Kinder gestellt würden, an der Realität vorbei. „Innerhalb kürzester Zeit müssen die Jungen und Mädchen in der Prüfung mehr als ein dutzend Mal den Sicherheitsblick über die linke Schulter praktizieren“, berichtet er. „Klar, da gucken alle.“ Doch was ist nach der Prüfung? Dann schnelle die Zahl der Unfälle in die Höhe, sagt Gabi Jung. „Die elf- bis 14-jährigen Radfahrer sind laut Verkehrssicherheitsbericht die größte Risikogruppe.“ Denn nach bestandener Prüfung, dem „Fahrradführerschein“, wählten sich die Jugendlichen auf dem Rad in trügerischer Sicherheit.

Dabei hätten die Jugendverkehrsschulen Potenzial, wenn sie zu Zentren der Mobilitätserziehung ausgebaut würden. Den Bezirken, die seit sieben Jahren die Verantwortung für die 27 Jugendverkehrsschulen haben, fehlt jedoch das Geld. Auch den freien Trägern, die dort im Auftrag der Bezirksämter wirken, geht die Puste aus. „Wir verzeichnen ein zunehmendes Trägersterben, weil Fördermaßnahmen auslaufen“, hat Wolfgang Lukowiak beobachtet. Job-Center zögen sich mehr und mehr zurück. Noch betreut Lukowiak unter anderem Mitarbeiter der Jugendverkehrsschulen in Steglitz-Zehlendorf. „Aber ob im nächsten Jahr noch MAE-Kräfte dafür zur Verfügung stehen, ist fraglich.“

In einigen Bezirken leisten Fördervereine inzwischen starkes ehrenamtliches Engagement – insbesondere in Charlottenburg-Wilmersdorf und in Neukölln, wo ein ehemaliger Verkehrspolizist die Sache in die Hand genommen hat. „Eine gute Sache“, findet Lukowiak. Dennoch: „Das Bereitstellen von Geld und Personal für Verkehrsschulen ist Aufgabe der Behörden.“ Diese dürften sich nicht aus der Verantwortung ziehen. Denn aus dem jetzigen Unterrichtssystem lasse sich viel mehr machen. Lukowiaks Vision: Schulklassen könnten zwei oder drei Tage hintereinander Rad fahren. „Gekoppelt mit einem Ausflug ins Schullandheim. Und dabei unter realen Bedingungen üben. Das wäre eine runde Sache.“



Wenn Julius in die Schule kommt, wird er auf dem Fahrrad schon ein „alter Hase“ sein. Schließlich fährt der Dreijährige jetzt schon auf zwei Rädern in den Kindergarten – natürlich in Begleitung von Papa Sebastian.

1982 – 2012

30 Jahre Qualität und
Fahrradvielfalt aus
Kreuzberg



räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107
10961 Berlin
Fon 74 07 35 99

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

Körtestraße 14
10967 Berlin
Fon 6 91 85 90

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

L U S T A U F B E W E G U N G



Johannes Groß. Foto: Kerstin E. Finkelstein

Das erste Mal

VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Definitiv ehrabschneidend kam das erste von mir in freiem Straßenverkehr gesichtete Liegerad daher: Es war an einem kühlen Tag im August, ich trat in Hochfrequenz mein 21 Gang-Mountainbike die Invalidenstraße hinauf, 32 Kilometer verkündete mein Tacho – und neben mir schob sich geräuschlos-entspannt ein niedriger Schatten vorbei. Darauf ein Fahrer mit lässig unangestregter Miene, kein Keuchen, keine Schweißperle; es fehlte eigentlich nur noch, dass er sich bei der rasanten Fahrt noch ein wenig die Haare zurecht legte.

Ich beschloss, mir dieses seltsame Mobil näher anzuschauen. Leider ließ mir der Fahrer dazu keine Möglichkeit, da er uneinholbar im Berliner Straßennetz verschwand. Eine Woche später stehe ich deshalb im Geschäft von Johannes Groß, dem

Inhaber von „feine räder“. Direkt hinter seinem Laden befindet sich ein lang gezogener, autofreier Weg, auf dem nur ab und an ein Fußgänger kreuzt, sonst Stille und ein klares Ziel vor Augen. Groß setzt mich mit den Worten „Immer auf die Parkbank am Ende zusteuern!“ auf ein erstes Startermodell. Das Bacchetta Giro20 hat den Lenker vorne und den Sitz einigermaßen aufrecht, so dass ich beim Start – das Fahren auf einem Sitzrad nachmachend – mich am Lenker festhalte und sofort gut wegkomme. Sogar die Parkbank bleibt verschont und ich schaffe eine Kurve. Ab der zweiten Geraden kommen auch die Schultern wieder herunter und ich stelle fest: Das macht Spaß! „Und ist bequem“, so Groß, „schließlich muss man sich auf einem Aufrechräder die ganze Zeit mit den Armen abstützen. Viele haben nach längeren Touren Probleme mit dem Sitzen oder Rückenverspannungen. Das passiert bei einem Liegerad nicht.“ Er

hält mir das zweite Modell hin, eine „Street Maschine“ von HP Velotechnik. „Das ist ein Geradeausfahrrad“, so Groß, schließlich falle das Kurvenfahren auf Grund der Lenktechnik nicht auf Antrieb leicht. Ich muss derweil aufpassen, dass es kein Umfallfahrrad wird. Darüber nachzudenken, wie es sich neben den Oberschenkeln lenkt, fordert mehr Zeit, als ein Rad zum Fallen braucht. Zum Glück ruht dieses hier in des Verkäufers Händen, und siehe – beim dritten Versuch fahren wir, der so genannte Kurzlieger und ich, los. „Die Street Maschine war 1993 eines der ersten Liegeräder, bei dem das Vorderrad unter den Rahmen gezogen wurde. Dadurch wurde es natürlich erheblich praktischer.“ Wendig indes nur, wenn man es mit der Hand herum hebt. Ich jedenfalls muss bei meiner ersten Spritztour Kurven noch abgehen. Der Rest funktioniert indes auf Antrieb – losfahren, voll gefedert im Sitz kleben und breites Gieren aufsetzen. Der letztendliche „haben-wollen-Reflex“ tritt dann bei Modell drei auf, dem ICE X-Sprint. Während Zweiräder ohne Halt zum Umkippen neigen, fahren Trikes alleine los, sobald man ihre Parkbremse entfesselt. Wer hat sich das nie gewünscht, ein Rad, das von alleine fährt? Das X-Sprint sitzt sich zudem wie eine Mischung aus Hängematte und Omasessel – Wohlfühlen pur, fehlt nur noch der Cocktail. „Mit so einem Fahrrad können Sie dann eben auch einfach mal 150 Kilometer fahren, ohne es als groß anstrengend zu empfinden“, meint Groß. „Liegeräder sind nichts für den Weg zum Bäcker, sondern für Menschen, die wirklich Strecke machen wollen“. Inzwischen gibt es auch Modelle mit Verdeck, damit zum Beispiel Pendler ganz auf ihr Auto verzichten können. Und sich schon unterwegs wie im Urlaub fühlen.



Kerstin E. Finkelstein. Foto: Johannes Groß

„Aber,“ so meine letzte Frage vor dem endgültigen Verlieben, „ist es nicht gefährlich, so niedrig unterwegs zu sein?“ „Autofahrer sind auf gleicher Höhe unterwegs, Sie sind also im Blick – und wenn Sie an die Rechtsabbieger denken: Die sind für alle gefährlich; da könnten Sie auch einen rosa Elefanten aufs Rad setzen, den sehen die nicht – weil eben kein Schulterblick gemacht wird. Also müssen Sie als Radfahrer immer aufpassen, egal auf welchem Rad.“ Zudem gibt es inzwischen sogar diverse Liegeräder zum Falten, so dass man mit ihnen auch zunächst einmal per Bahn die Innenstadt verlassen kann, um sich dann draußen der puren Freude und dem Genuss am Fahren hinzugeben.

RAD-SPANNEREI.de/blog/

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

Feine Räder BERLIN

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

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



**Das brandneue
TOUT TERRAIN
Silkroad Xplore mit
PINION Getriebe!**

Das PINION 18-Gang Getriebe

Das Nonplusultra der Gangschaltungen können Sie jetzt bei velophil Probe fahren. Mit seinem gut und gleichmäßig gestuften Übersetzungsspektrum ist es ideal für Langstreckenfahrer, es liegt mit 636% noch über dem einer Kettenschaltung. Die zentrale Anordnung des Getriebes im Tretlagerbereich sorgt für einen ausbalancierten Schwerpunkt.

Jetzt testen 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

ADFC Herbst-Check 2012

Der ADFC Berlin bietet im vierten Jahr in Folge Radfahrern die Möglichkeit, ihre Fahrräder gratis von erfahrenen Mechanikern auf Verkehrssicherheit überprüfen zu lassen. Kleinere Mängel werden direkt vor Ort behoben. Zudem geben Fachberater Tipps, wie Radfahrer im Großstadtverkehr sicher unterwegs sind. Bereits im letzten Jahr wurden im Rahmen dieses Projekts mehr als 700 Fahrräder repariert und ca. 1000 Beratungen zur Verkehrssicherheit durchgeführt.

Um Fahrraddiebstähle zu erschweren, codiert die Polizei bei allen Herbst-Checks in diesem Jahr auf Wunsch auch Fahrräder und stellt einen Fahrradpass aus. Dafür muss der Kaufbeleg oder ein Eigentumsnachweis für das Fahrrad mitgebracht werden. Die Fahrradcodierung, Reparaturen und vorhandene Ersatzteile für Bremsen und Beleuchtung sind kostenlos. Zusätzlich gibt es Tourenkarten und viele Informationen rund ums Radfahren.

Der ADFC Herbst-Check findet statt am 29. Sept.: Gorkistraße, Fußgängerzone (Reinickendorf) und am 06. Okt.: Brunnenstraße / Veteranenstraße, vor dem Volkspark am Weinberg (Mitte); jeweils 10:00 und 17:00 Uhr

Verkehrssicherheitstag



Großer Zulauf beim ADFC Stand auf dem BVG-Verkehrssicherheitstag am 11. August 2012.

Foto: Johannes Hampel



Die Preisträger von der „FahrradStadtBerlin“ mit Senator Müller. Fotos: Kerstin E. Finkelstein

Ausgezeichnetes Radfahren



Mit der Auszeichnung „FahrradStadtBerlin“ wurden in diesem Jahr vier Initiativen ausgezeichnet, die zur Förderung des Radfahrens im Berliner Stadtverkehr beitragen. Die in diesem Jahr mit der Auszeichnung Geehrten sind der Botschafter des Königreichs Dänemark,

Herr Per Poulsen-Hansen (u.a. für die Ausstellung und Diskussionsveranstaltung zum Thema Radverkehr in Kopenhagen), die AG Verkehr der Wilhelm-von-Humboldt-Gemeinschaftsschule in Pankow (für ihr Engagement für die Fahrradnutzung im Schulalltag), die Gewerbegemeinschaft KuDamm Halensee (für den öffentlichkeitswirksamen Einsatz des Fahrrads im Rahmen der Initiative „Erfahre Halensee“) sowie die bbw Berufsvorbereitungs- und Ausbildungsgesellschaft mbH (für den Einsatz mobiler Fahrradabstellanlagen bei Großveranstaltungen). Letztere nutzte ihre Dankesansprache, um darauf hinzuweisen, dass ihr Engagement vielleicht auf Grund eingestellter Finanzierung durch den Senat auslaufen wird.

Wir trauern um

Jürgen Schulz-Jahnel

* 26.08.1960
† 28.08.2012

Jürgen stand unseren Mitgliedern acht Jahre als ehrenamtlicher Rechtsberater zur Verfügung.

Viel zu früh wurde er aus unserer Mitte gerissen. Wir vermissen ihn sehr.

Eva-Maria Scheel, Landesvorsitzende, Vorstand, Mitarbeiter und die 12.000 Mitglieder des ADFC Berlin

Auf Schatzsuche in den Kaiserbädern

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

Radfahren auf Usedom – schöne Sache. Auf 150 Kilometern Länge spannt sich das Radwegenetz über die Insel. Was aber, wenn man mit Kindern unterwegs ist? Nicht nur, dass dem Nachwuchs bei längeren Touren doch mal die Puste ausgeht. Die Knirpse wollen mehr erleben als „nur Natur“. Und trotzdem nicht aufs Fahrrad verzichten. Die Lösung: Geocaching per Rad.

N 53 57.371' E 014 10.200' Nichts als aufgereimte Zahlen und Buchstaben? Mitnichten. Patenkind Markus kennt sich aus. „Das sind die Koordinaten von dem Wegpunkt, den wir suchen sollen“, erklärt der Achtjährige seiner kleinen Schwester. Die liest derweil das Streckenbuch, das wir bei der He-

ringsdorfer Touristen-Information geholt haben. „Findet den Zugang, von wo aus Ihr ‚übers Wasser laufen‘ könnt. An einem bestimmten Punkt könnt Ihr Details über dieses Objekt erfahren“, liest die sechsjährige Linara vor. Dass hier nur von der Seebrücke die Rede sein kann, ist den Kindern schnell klar. Sie schwingen sich auf den Sattel, die gelben Navigationsgeräte in der Hand, die wir zusammen mit dem Streckenbuch von Mirko Krentz bekommen haben. Der 33-jährige ist Mitarbeiter in der Kulturabteilung beim Eigenbetrieb der „Drei Kaiserbäder“ – und hat das Geocaching in Ahlbeck, Bansin und Heringsdorf touristentauglich gemacht.

Geocaching, die moderne Art der Schnitzeljagd mittels Satellitennavigation, ist absolut angesagt. Seit der Trend vor gut zehn Jahren über den großen Teich nach Deutschland herüberschwappte, gehen auch in unseren Breitengraden immer mehr Menschen mit einem GPS-Gerät in die Spur, um „Caches“ zu suchen. Das sind kleine „Schätze“ wie Murmeln oder kleine Comicfiguren, die hinter Leitplanken, in Bäumen, unter Parkbänken versteckt sein können. In Berlin sind inzwi-

schen weit über 1.000 solcher kleinen Überraschungen versteckt. Wie viele es auf Usedom sind, weiß Mirko Krentz nicht. Dass aber auch auf der Ostseeinsel Schatzsucher auf Entdeckungstour gehen, ist ihm nicht entgangen. Er hat sich den Trend zu Nutze gemacht und für die Kaiserbäder eigene Touren konzipiert.

Mittels Streckenbuch und Navi lotst er die Teilnehmer seiner Geoaching-Touren zu verschiedenen Stationen, wo es Aufgaben zu lösen gilt. Wer die kleinen Rätsel entschlüsselt und das Gesamtlösungswort kennt, bekommt ein kleines Präsent.

Angelegt hat Krentz die Touren als kleine Wanderungen. Angeboten werden die Schnitzeljagden in allen drei Badeorten, jeweils um die sieben Kilometer lang. „Da lohnt es ja gar nicht, aufs Rad zu steigen“, maulen die passionierten kleinen Radler Markus und Linara. Damit die beiden genug Bewegung bekommen, verbinden wir alle drei Kaiserbäder und besorgen uns die Streckenbücher für Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin. Krentz leiht uns zwei Navigationsgeräte aus – eine Ausnahme, denn sonst gibt es die nur für Teilneh-



Geocoaching.

mer seiner Geocaching-Spaziergänge.

Wir starten in Heringsdorf per Rad. Die Stationen liegen manchmal nur einige hundert Meter, manchmal zwei Kilometer auseinander. Nach einer knappen Stunde haben die abenteuerlustigen Kids das Lösungswort auf der letzten Seite des Streckenbuches notiert. Weiter gehts nach Ahlbeck. Das charakteristische Kennzeichen des Ortes – ein Geschenk eines Kurgastes von 1911 – ist das erste Ziel. Hinter den Koordinaten N 53 56.539' E 014 11.428' verbirgt sich eine Jugendstil-Uhr. 1,24 Kilometer sind es laut Navi von hier zum nächsten Punkt, einem „Gebäudekomplex aus Holz, welcher zu den architektonisch schönsten Anlagen dieser Art auf Usedom gehört“. 1913, als Kaiser Wilhelm das Gebäude einweihte, war es ein Kinderheim. Wir notieren rasch, was sich dort heute befindet (verraten es an dieser Stelle aber nicht). Um zum nächsten Wegpunkt zu gelangen, müssen wir einen Code knacken, die Geheimschrift ist schnell dechiffriert.

Vor dem Finale in Bansin wollen wir die Kinder noch so richtig auspowern – damit sie am Abend auch schön müde sind. Wir nehmen Kurs auf den Wolgastsee, radeln durch Korswandt, lassen den Gothensee links liegen und strampeln wieder aufs Meer zu. Welche Buchstaben wir „2 senkrecht“ ins Geocacher-Kreuzworträtsel eintragen müssen, wissen wir rasch – schließlich sind wir am Schloosensee, nach dem dort gefragt wird, vorbeigekommen.

Als wir die Navis zurückbringen, empfängt uns ein zufrieden dreinschauender Mirko Krentz. Wir haben ihn auf eine Idee gebracht: Die Winterzeit will er nutzen, um für die nächste Saison Geoaching-Touren für Radler zu erarbeiten. Dann will er die Velo-Schatzsucher beispielsweise in die Spur des deutsch-amerikanischen Malers Lionel Feininger schicken. Nicht nur, weil der auf seinem „Cleveland Ohio“ Jahr für Jahr Tausende von Kilometern radelte. Sondern auch, weil Feininger viel Zeit auf Usedom verbrachte. Wann das war? Das könnte eine der Fragen für die radelnden Schnitzeljäger sein. Die Antwort dürfte nicht schwer fallen, gibt es doch auf dem Lyonel-Feininger-Radweg zu Malorten des Künstlers jede Menge sachdienliche Hinweise.

www.drei-kaiserbaeder.de
www.usedom.de

Ostseewellen und Trollwälder

Am Dänischen Meer entlang.

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Fast 60 Meter Länge misst die im Wellengeplänkel Kiel Holtenaus vertäute „Artemis“. Über ihr kreischen Möwen, in den aufgesteckten Segeln klopft der Wind. Die alte Dame hat schon viel in

ihrem Leben gesehen, kreuzte früher auf der Jagd nach Walen über die Ozeane und lässt heute nach einem umfangreichen Facelifting Touristen auf kleiner Fahrt an ihren Segeln ziehen. Auf den polierten Holztischen in ihrem Bauch hält sie jetzt ein Menü für uns bereit, das manchem Captain Ahab vergangener Tage die Tränen in die Augen getrieben hätte: vier verschiedene Salate, Fleisch, Fisch, diverses Gemüse und zum Abschluss ein Ohnmacht provozierendes Mousse au Chocolat. Mit am Tisch sitzen unsere beiden *Inselhüpfen*-Tourguides, deren Äußeres die Frage aufwirft, ob das Unternehmen seine Mitarbeiter bei Next-Top-Model-Wettbewerben rekrutiert. Sicher ist auf jeden Fall: Egal was die Landschaft zu bieten haben wird – die Aussicht wird schön!

Nach der ersten Nacht an Bord stehen wir morgens pünktlich zum Auslaufen des Schiffes an der Reling. Förde und See liegen blau und so ruhig da, dass die Crew uns unterwegs eher aus Mitgefühl die Chance gibt, ein Segel quer zu ziehen. Das Übrige erledigt der Motor und wirft uns kurz nach dem Mittagessen an den Kai Bagenkops. Zehn Minuten später stehen unsere lila *Inselhüpfen*-Räder

auf dem Boden Langelands, jedes mit einem Namensschildchen und wasserdichten Packtaschen versehen. Schon nach wenigen Metern ist mein erstes Vorurteil über Dänemark widerlegt: So flach wie in Berlin fährt es sich hier nicht, zum Glück sind unsere 27-Gang Trecker in 1A Zustand, die Schaltung schnurrt einwandfrei.

Vorbei an einem Wildpferdereservat, deren Exmoor-Ponies sich dankenswerterweise sichtbar in Straßennähe postiert haben, führt unser Weg zu einem Hügelgrab, dem Valdemars Schloss und endlich zum Gut Skovsgård. Hier machen wir mit dem dänischen Tagesablauf Bekanntschaft: Ab spätestens 17 Uhr schließt alles. Wir haben Glück, sitzen 15 Minuten früher im Garten des angeschlossenen Restaurants und bekommen noch einen schnellen Kaffee. Auf dem Heimweg passieren wir einen Regenschauer und das Grab der örtlichen Romeo und Julia. Die Seiltänzerin Julia Madigan hatte sich hier 1889 von dem verheirateten Offizier Sixten Sparre entführen lassen und immerhin zwei hoffentlich fröhliche Monate verlobt, um dann ohne Aussicht auf eine gemeinsame Zukunft zusammen in den Wald und Selbstmord zu gehen. Noch heute legen frisch Vermählte der Region den beiden Blumen aufs Grab – und wünschen sich eine ebenso intensive, hoffentlich jedoch längere Liebe.

Am nächsten Tag steht das Schiff erstmals voll unter Segeln: Um die Insel Ærø herum geht es nach Svendborg auf der Insel Fünen. Nicht alle machen sich anschließend auf die Radtour. Denn zwischen uns und der zu erkundenden Insel Tåsinge liegen ein heftiger Regenschauer und eine unter Sturm stehende, das Meer querende Brücke (mit genau 215 Markierungstreifen, wie mir eine höhenängstliche Mitreisende als Rechercheergebnis für diesen Artikel mit auf den Weg gab). Nach dem Motto jedes guten Swingerclubs „alles kann, nichts muss“ verbleibt auf dem Schiff oder in den Stadtgässchen, wer keine Lust auf sportive Herausforderungen hat. Dem versprengten Rest von uns präsentiert sich eine 55-Kilometer-Tour durch eine Landschaft, die zum Teil so pittoresk anmutet, dass der Verdacht aufkommt, die Tourismusbehörde habe die eine oder andere Windmühle hier eigens als Kulisse für unsere vorbeiziehende Gruppe aufgestellt.

In den kommenden Tagen segeln wir geruhsam und gut essend von Insel zu Insel und radeln von Hügel zu Hügel. Wir besichtigen Fåborg, Sønder-



Weit ab vom Schuss.



Selbstbedienung mit Spendentopf.



Märchenstadt Ærøskøbing



Und immer wieder ging dann doch die Sonne auf

borg, Ærskøbing und eine Meierei, die auch Molkebräuter, laufen durch Steinkreise, Märchenstädte und Trollwälder und radeln durch riesige Anpflanzungen voller Nordmannentannen. Viel menschlichem Leben begegnen wir indes nicht, dafür um so adretteren Vorgärten, die in einem Berliner Kopf schon mal die Phantasie entstehen lassen, ein bisschen verstreuter Müll würde die Szene realistischer erscheinen lassen.

Aber Dänemark ist wirklich so: Hier gibt es Schnellstraßen für Radfahrer, Menschen, die ihre Häuser auch von außen abstauben, edle Reitpferde neben wild zotteligen Rindern mit langen

Hörnern. Leiden dürfte nur die Radschlossindustrie. Egal, ob es uns in einen Trollwald oder in ein Eiscafé verschlägt – unsere Fahrräder lassen wir ungesichert stehen und wundern uns anschließend nur, auf dem Rückweg keinen Einheimischen beim Speichenputzen vorzufinden.

Nach einer Woche landen wir wieder in Kiel an, müssen alle den Gürtel etwas weiter schnallen und uns wieder daran gewöhnen, dass uns nicht jeder Pkw durch einen „Auto!“-Warnruf angekündigt wird und selbst Touren über zehn Kilometer ohne wegweisenden Guide und umfangreiches Proviantpaket absolvierbar sind.



Inselhüpfen wurde 1998 von Klaus Schenk und dem damaligen ADFC Kreissprecher in Konstanz Peter Eich gegründet. Die ersten Touren führten nach Kroatien und wurden exklusiv für den ADFC entwickelt. Inzwischen reisen mehrere Tausend Gäste jedes Jahr per Schiff und Rad mit dem Unternehmen. Zu den Destinationen gehören Schottland, Kroatien, Griechenland und Vietnam. Die Routen variieren dabei je nach Wind und Wetter. Die hier vorgestellte Reise nach Dänemark ist im kommenden Jahr nur für Gruppen ab 16 Personen buchbar.
Inselhuepfen.de, Tel: 07531-361860

KLIMAWANDEL



**DAS NEUE HEFT
JETZT AM KIOSK!**

HITZSCHLAG

Die Klimapolitik liegt im Koma.
Das 2-Grad-Ziel ist längst eine Illusion.

UMWELTVERBAND
WWF IN DER KRISE
Panda steht unter Beobachtung

DIE SAUDIS AUF
DEM BIO-TRIP
Öko-Schick im Wüstenstaat

MEIN KOFFERRAUM
AUF ZWEI RÄDERN
Lastenrad mit 8 Achsen

Ein Jahresabo kostet 22 Euro, eine
einzelne Ausgabe am Kiosk 5,50 Euro.
zeo₂ erscheint viermal im Jahr.

www.zeozwei.taz.de
zeo2abo@taz.de
T (030) 2 59 02-200

taz.zeo₂
das Umweltmagazin



Anschluss gesucht

VON PETER ABRAHAMS

Ich habe Hunger! Keinen großen, der sich vom Magen bereits ins Gehirn gefressen hat und dort jetzt laut rufen würde: Essen! Sofort! Egal was! Nein, mehr so diesen kleinen, der anläutet, mal an meine Vorratshaltung zu denken. Die zwei welken Karotten, das eine Ei und die letzte Joghurtpackung. So einen Hunger eben, der ruft: einkaufen! Ich greife also zum Rucksack, rolle mein Rad aus dem Keller und trete los Richtung Milch und Honig. Schon sechshundert Meter weiter, dem Stadtleben sei Dank, wedelt mir eine Supermarktfahne entgegen. Über eine große Betonfläche mit verstreut herumparkenden Autos schnurren meine Reifen Richtung Eingangspforte. Doch siehe: Kein Fahrradständer weit und breit. Ich entdecke gefühlte 86 Einkaufswagen, drei Blumenkübel, fünf Mülltonnen, einen Motz-Verkäufer und einen Baum. Der wird allerdings schon von zwei Rädern umrahmt, festgehalten von langen Ringelschlössern. Ich schiebe und drücke an den beiden Bikes herum, doch leider: Keine Chance für eine Me-

nage a trois, ich passe nicht zwischen das Pärchen. Weiter vorne, direkt neben der Eingangstür ein Laufgitter. Durch die drei angeschlossenen Räder schimmern noch die Umrisse des Schildes „Fahrräder abstellen verboten“.

Ich schaue nach links, großartig! Eine riesige Werbetafel. Darunter stehen immer zwei Säulenfüße, wie gemacht für ein Fahrrad. Ich rolle herüber, aber leider: Ein VW Kombi hat so intensiv die Nähe zur Geflügelhofanpreisung gesucht, dass kein Lenkerbreit mehr Platz ist. Langsam steigen Zweifel über die Unnatürlichkeit des Einkaufsvorganges an sich in mir auf: Kannten unsere fellumhüllten Vorfahren Supermärkte? Gehen Pferd, Amsel und Kreuzotter zum Lebensmitteldiscounter, wenn sie der Hunger drückt? Nein! Jedem Schaf wächst das Gras in den Mund! Jeder Maulwurf gräbt sich durch die Erde, bis ihm ein paar Würmer in die Quere kommen. Nur ich armseliger Zweifüßler muss meinen Hunger voraus planen und seine Gegenmittel zu bestimmten Öffnungszeiten eintüten.

Während ich gerade über die ungerechte Ver-

teilung von Ressourcen ins Grübeln kommen möchte, rollt ein Körbchenrad mit seiner Lenkerin an mir vorbei. Hält keine zwei Meter neben der Eingangstür, klappt seinen Ständer aus, bekommt ein Schlösschen durch die Speichen und steht. Ha! So ist das also. Hier muss man seinen Ständer selbst mitbringen, so wie man bei IKEA ja auch an den „Servicestationen“ lernen kann, wie man sein Wohnzimmer selbst zusammenbauen kann. Ich schaue traurig auf meinen gewichtsminimierten Renner unter mir. Kein Körbchen, kein Schutzblech – und natürlich keine Stehhilfe. Schließlich ist es zum Fahren gebaut – zum rasanten, schnel-

len, Glück versprühenden Dahingleiten!

Mein Blick wandert zurück zu seiner ruhig verweilenden Körbchenschwester. Vielleicht könnten die beiden zusammen...? Ich rolle blitzschnell herüber, nur ein kurzes Schwanken, dann stehen die beiden, als hätten sie nie anderes gemacht. Mein Schloss umschließt, was ab jetzt zusammengehört, und ich hechte in den Laden, greife mir einen Wagen, schmeiße im Laufschrift hinein, was gerade am Wege liegt. Endlich jagen dürfen!

Der Spurt zur Kasse. Zwei Schlangen, am Ende der einen: Sie, aufrecht, gelassen, unbewusst siegesgewiss – die Körbchenfahrradlenkerin. Ich werfe meine Sachen auf das andere Band. Feuere innerlich meinen Kassierer an: Go, cashier, go! Vor mir liegen ein Typ mit einem Kasten Mineralwasser und zwei Frauen mit Brötchentüten. Das sieht gut aus. Keine Portemonnaiekrämer, keine „ich hätte noch gerne was aus dem Spirituosenregal“-Frager. Aus dem Augenwinkel ein Blick auf die Nachbarschlange. Sie steht. Ein Wunder. Warum auch immer. Vor mir gleiten derweil die Brötchentüten über den Scanner, jetzt bin ich dran, einen Fünfiger schon in der Hand. Sollte ich einfach mal „der Rest ist für Sie“ sagen? Das Körbchen ist weit abgeschlagen. Murphys Law hat mal nicht gegriffen. Ich werfe meine Beute in den Rucksack, die Erdbeeren zuunterm, die Wassermelone nach oben. Lasse mir doch das Wechselgeld geben (15,73 Euro für zehn Minuten parken! Also wirklich!) und laufe hinaus zu unserem traut vereinten Radpärchen; trenne, was doch so schön zusammenpasste. Als ich aufsteige, tritt meine ahnungslose Stütze, mein Halt aus der Tür. Und sieht eigentlich ganz nett aus – vielleicht sollte ich mir das nächste Mal mehr Zeit lassen.

Gepäcktaschenhalter für Radpuristen

- für den Alltag
- für gängige Gepäcktaschen
- Edelstahl, ca. 300 g leicht
- unsichtbares Design

weitere Infos:

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

Radelnde Autoren

VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

32 Geschichten über schriftstellerndes Glück und Unglück auf zwei Rädern hat Hans-Erhard Lessing gesammelt. In das Abenteuer aus Wind und Stürzen startet er mit Mark Twains Versuchen, das Radfahren zu erlernen. Der Brite hatte das zweifelhafte Vergnügen, das damals moderne Hochrad von allen Seiten kennen zu lernen – besonders von unten. „Und jetzt (nachdem das Fahren erlernt ist) kommt man zum freiwilligen Absteigen; die andere Art hat man ja zu allererst gelernt. Die Anforderungen sind offenbar unschwer. Laß das linke Pedal nach unten gehen, bis das linke Bein fast gestreckt ist, drehe das Rad nach links und steige ab wie von einem Pferd. Es klingt gewiss extrem einfach, ist es aber nicht. Man kommt nicht herunter wie von einem Pferd; man kommt herab wie aus einem brennenden Haus.“ Die vom Herausgeber versammelten Helden erlernen das Radfahren und seine ordnungsgemäße Beendigung indes nicht nur – sie treten auch als waghalsige Schleifenfahrer im Zirkus auf oder unternehmen weite Touren, wie etwa Margaret Valentine Le Long, die sich in den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts alleine quer durch die Vereinigten Staaten aufmachte. Interessant ist dabei ihre Gepäckzusammenstellung: „Unterwäsche zum Wechseln, ein paar Toilettenartikel und ein sauberes Taschentuch schnallte ich auf meinen



Lenker, und eine geborgte Pistole steckte ich extra in meine Werkzeugrolle, wo sie im Bedarfsfall nur schwer zu erreichen war.“ Der Bedarfsfall trat später ein, allerdings zum Glück nur in Form einer den Weg versperrenden Rinderherde, die sich durch einige Warnschüsse in die Flucht schlagen ließ.

Nur wenige Jahre zuvor versuchte Amalie Rother, das Tandem aus Frau und Rad in Berlin salonfähig zu machen. „Meine Freundin Fräulein Clara Beyer und ich dürften die ersten Damen gewesen sein, die sich dem entsetzten Volke auf dem Rade zeigten. Sofort sammelten sich Hunderte von Menschen, eine Herde von Straßenjungen schickte sich zum Mitrennen an, Bemerkungen liebenswürdigster Art fielen in Haufen, kurz, die Sache war das reinste Spießbrutenlaufen.“ Radfahren galt lange als unweiblich, zumal es nur schwerlich in damenhafter Bekleidung betrieben werden mochte. Nicht nur lange, wallende Röcke waren unpraktisch. „Was unbedingt in die Rumpelkammer muß, ist das Korsett! Tiefes, lebhaftes Atmen, wie es das Radfahren verlangt, kann nur geschehen bei voller Ausdehnung des Brustkorbes. Am freiesten und wohlsten fühlt man sich mit unbeengtem Oberkörper. Bei mir macht es sogar einen bedeutenden Unterschied in der Leistungsfähigkeit, ob ich ganz ungezwungen oder mit wenn auch noch so losem Büstenhalter fahre.“

Ich fahr' so gerne Rad. Geschichten vom Glück auf zwei Rädern. dtv, 8,90 Euro

Fahrrad.Frank

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

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



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

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS,
TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN

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

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

Goethestrasse 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



Den Asphalt auf vielen deutschen Radwegen darf man nicht erwarten, dafür aber Natur und abwechslungsreiche Landschaft. Genaue Wegbeschreibungen führen auch den GPS-Unkundigen zum Ziel. Nützlich sind die Übernachtungstipps. Die Strecke ist gut geeignet für Fernfahrer, die noch weiter nach Osten wollen.

Detlef Kaden: Berlin-Posen-Warschau, Radreiseführer mit GPS-Tracks im gpx- und kml-Format für den kompletten Weg und sieben zusätzliche Touren und Karten im Maßstab 1:125:000, Verlag IS.RADWEG, 14,90€.



Mit 13 Touren rund um Berlin zwischen 21 und 65 Kilometern auf reiß- und wetterfestem Papier glänzt der Führer in brillanter Aufmachung. Doch es ist nicht alles Gold, was glänzt: Jede Tour sei mit der S-Bahn erreichbar, wird auf dem Titel versprochen. Für fünf Touren ist man jedoch auf die Regionalbahn angewiesen. Die Strecken verlaufen oft auf mäßig, zum Teil auch auf stark befahrenen Straßen. Bei einer Titelwerbung „Autofrei ins Grüne“ darf man mehr Grün und weniger Autos erwarten.

Fahrradfürer Berlin und Umgebung, 1:50.000, 143 Seiten, Kompass Verlag, 14,99 €.

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

Aktualisiert und in verbesserter Papierqualität präsentieren der Verlag und der ADFC das östliche Berliner Umland und das Stadtgebiet. Neu ist die Unterscheidung von beschilderten und unbeschilderten Radwegen in roter und brauner Linienführung. Allerdings ist der Brauntönen sehr rötlich ausgefallen, genaues Hinsehen ist erforderlich. Die aktualisierte Karte für das westliche Umland folgt demnächst.



ADFC-Regionalkarte Berlin und Umgebung, 1:75.000, BVA, 7,95 €.

Das Vorgängermodell wurde nun durch zwei handliche Karten ersetzt. Zwar bezahlt man jetzt für den gleichen Inhalt den doppelten Preis, doch lohnt sich die Investition, weil die frühere großformatige Karte schon bei leichtem Wind kaum beherrschbar war. Außerdem sorgt wasser- und reißfestes Papier für eine längere Haltbarkeit.



Radkarten Mecklenburgische Seen Ost und West, 1:75.000, Verlag Esterbauer, je 6,90 €.

Reisevorträge

Beginn: 19:00 Uhr

Anmeldung unter buchladen@adfc-berlin.de wird wegen der starken Nachfrage empfohlen. Reservierte Karten müssen bis 18:45 Uhr abgeholt werden.

Eintritt: EUR 3,00 (ADFC-Mitglieder), EUR 6,00 (Nichtmitglieder) EUR 4,50 (Ermäßigt*) *Schüler, Studenten, Erwerbslose, Rentner, Schwerbeschädigte

Freitag, den 26.10.2012

Von Zittau nach Ahlbeck –

Eine Bestandsaufnahme nach 20 Jahren Deutscher Einheit

Uwe Meißner

Freitag, den 02.11.2012

Berlin-Ägypten

Niels Kendziorra

Freitag, den 09.11.2012

Zwei Österreicher und ein Tandem:

Von Berlin zum Berg Ararat

Andrea Kötterl und Manfred Pötz

Quer durch die traditionellen Herkunftsländer der in Österreich und Deutschland lebenden Gastarbeiter führt die Reise. Nicht nur überwältigende Landschaften, sondern auch überwältigende Gastfreundschaft begleiten Andrea Kötterl und

Manfred Pötz unterwegs. Nach dem Vortrag verkaufen die beiden ihr Buch. Der Erlös kommt der Hilfsorganisation „ora-international“ in Österreich zu Gute: „Einfach losgefahren – Fahrradreisen durch Slowenien, Kroatien, Bosnien, Montenegro, Albanien, Mazedonien, Griechenland, Türkei“, 240 S., mit farbigem Fototeil, Eigenverlag, 18,90 €.



Freitag, den 16.11.2012

Im Land des Weihrauchs

Mit dem Fahrrad durch den Oman

Hans Neumann

Freitag, den 23.11.2012

Usbekistan

Richard Löwenherz

Freitag, den 30.11.2012

Slow Motion –

Vortrag und Buchvorstellung

Jens Hübner

Freitag, den 7.12.2012

Von Prag nach Warschau

Michael Dressel

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**, 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 Villa Rixdorf, Richardplatz 6, 12055 Berlin, U-Bhf.: 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 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 Lichtenfelde“, Hindenburgdamm 28, 12203 Berlin. **Annette Schlipphak**, Tel. (030) 516 55 955

STG Tempelhof: 1. Do im Monat, Treffzeit und Ort siehe: 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



ADFC Geschäftsstelle, Buch- und Infoladen

Kontakt: Brunnenstraße 28 (Berlin Mitte), Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 443 405 20

kontakt@adfc-berlin.de, www.adfc-berlin.de

Öffnungszeiten: Mo–Fr 12–20 Uhr, Sa 10–16 Uhr

Sie finden bei uns alles ums Thema Fahrrad: Bücher, Landkarten und Reiseführer für Stadt-, Land- und Flussradler. Ersatzteile fürs Rad, Fahrradtaschen, Beratung, Infos, uvm.

Veranstaltungen und Kurse des ADFC Berlin

Termine unter: www.adfc-berlin.de/service/kursangebot

Verbindliche Anmeldung für alle Kurse erforderlich.

Aus dem aktuellen Kursangebot

Reparatur-Basiskurs mit Gerald Strahl

Dienstag, den 30. Oktober 2012

Reparatur-Basiskurs mit Christian Cholewa

Montag, den 12. November 2012

Reparatur-Aufbaukurs mit Gerald Strahl

Dienstag, den 9. Oktober 2012

Montag, den 10. Dezember 2012

Kurs Laufradbau mit Gerald Strahl

Dienstag, den 16. Oktober 2012 (Teil I)

Dienstag, den 23. Oktober 2012 (Teil II)

Verbindliche Anmeldung für alle Kurse erforderlich, Kosten: 15 Euro (ADFC-Mitglieder 7,50 Euro)

GPS-Kurse

Outdoor-GPS-Navigation:

Einführung und Überblick mit Janes Huff

Montag, 22. Oktober 2012, 18 bis 21 Uhr

Montag, 12. November 2012, 18 bis 21 Uhr

Anmeldung erforderlich, Kosten Nichtmitglieder 30,-/ADFC-Mitglieder 25,- Euro

ADFC Selbsthilfewerkstatt

ADFC Mitglieder können die Selbsthilfewerkstatt 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!

Adressen

ADFC Bundesverband

Postfach 107747, 28077 Bremen,
Tel. (0331) 280 05 95, Fax -50,
kontakt@adfc.de, www.adfc.de

ADFC Brandenburg,

Gutenbergstr. 76, 14467 Potsdam,
Tel. (0421) 34629-0, Fax 270 70 77,
brandenburg@adfc.de, www.adfc.de/brb

Private Kleinanzeigen

Kleinanzeigenschluss *radzeit* 6/12:
30. Oktober 2012

Anzeigen bitte per Mail an
kontakt@radzeit.de

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

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*,
Brunnenstr. 28, 10119 Berlin

FAHRRAD BOX BERLIN

NEU + REPARATUR + VERLEIH



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

kontakte

Der Radsommer 12 ist vorbei, aber 13 gibt es wieder einen. M 67; 1,83; 85Kg; NR sucht jetzt schon entsprechende Sie zum kennenlernen, gemeinsamen radeln und planen für den neuen Urlaub. radfun@web.de

Bisexuelle Wohngemeinschaft (50 +), Nichtraucher, Veganer suchen offenes Paar zum gemeinsamen Ökoradeln und Kochen. Bei Sympathie gerne auch mehr. Kontakt, Chiffre: *radzeit*, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin

Witwer 56 sucht sympathische Radlerin für gemeinsame Radtouren, vielleicht auch mehr.
Tel: 030 - 2627637

tourismus

Mit dem Rad zum Ostseestrand, Kranichzug im Nationalpark, Vogelpark Marlow Gästehaus mit 2 FEWO und 2 Radlerkojen, Sauna, Kamin, Tel.03821-390180,
www.storchenhof-ostsee.de

stellengesuch

E-Commerce-Manager sucht neue Herausforderung: Kfm. im Gross- und Aussenhandel (38) mit langjähriger Erfahrung im Online-Handel sucht neue Tätigkeit im Bereich Fahrräder u. Radsport. email: machero@web.de + Chiffre

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



Rabeneick
Katana Nexus 8-Gang



Kreidler
Vitality Elite
Bosch E-Bike



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

hfc.
Helmuts 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

Träume ...



Spannende Ausrüstungs- und Reise-Tipps von Globetrotter Experten zum Thema Fahrrad unter www.4-Seasons.TV/radreise



... leben.



GUT GEPACKT IST DIE BESTE RADREISE-VORBEREITUNG



Globetrotter Experte
Axel Klemm

Axel Klemm aus der Filiale Berlin ist nicht nur Radexperte bei Globetrotter, sondern auch selbst begeisterter Tourenradler. 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 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 interessante Ausrüstungs-Tipps zum Thema Tourenrad finden Sie auch in der Globetrotter Kaufberatung „Radreisen“ auf www.4-Seasons.TV/de/film/kaufberatung-radreisen