

Jünger Radfahren

Per App durch Berlin / Bloggen in Portland

Der nächste Frühling

kommt bestimmt!

Freuen Sie sich auf erholsame Radtouren mit einem komfortablen Rad. Mehr davon können Sie schon jetzt ausprobieren auf einer unserer Indoor-Teststrecken in den 7 Radhaus-Filialen.

Z. B. BERGAMONT
"Sweep EQ 8.2"



Ein echter Alleskönner:
vom täglichen Weg
ins Büro bis zur
Wochenend-Tour!

Mit vollen Packtaschen
für alle Fälle gerüstet!

Mit dem Bergamont Sweep ist man immer schnell und modern unterwegs. Es ist ein tolles Urban Bike mit Rennrad-Feeling. Der puristische Look und die edlen Ausstattungsdetails machen das Rad zum Must Have!
Shimano Deore XT Shadow Schaltung,
Hayes Dyno Sport hydraulische Scheiben-
bremsen, Busch & Müller Lumotec Lyt N
Beleuchtung, Schwalbe Marathon Supreme
Raceguard Bereifung

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

www.das-radhaus.de

Impressum: Das Radhaus
Zweirad Vertriebs & Service GmbH

seite 3

Radspuren zu Parkstreifen?

Super, endlich eine gute Nachricht! Der neue Bußgeld-katalog ist in der Mache – und bringt eine großartige Neuerung mit sich: Schutzstreifenparken wird billiger! Bislang mussten Autofahrer damit rechnen, geschätzt jedes 30. Mal beim Parken auf einem Radstreifen erwischt und von einem grausamen 15-Euro-Knöllchen hinter dem Scheibenwischer überrascht zu werden! Ein erschreckender Zustand – denn was behindern die so abgestellten Pkw schon? Doch nur ein paar Radfahrer, die dann eben mal Schlangenlinien fahren müssen! Deshalb ist es eine gute, ja gerechte Nachricht, dass die Knöllchen-summe ab Frühjahr auf 10 Euro sinkt, sollte die Initiative des Bundesverkehrsministeriums Erfolg haben und den Bundesrat passieren (zumal alle anderen aufgeführten Bußgelder stark erhöht werden). Schließlich werden so zwei verkehrspolitische Fliegen mit einer Klappe geschla-gen: Zum einen wird endlich der lästigen Parkplatzsuche Abhilfe geschaffen – dank vieler in den letzten Jahren neu entstandener Schutzstreifen ist überall bezahlbarer Parkraum vorhanden. Zum anderen zeigt das geplante Absenken des Bußgeldes, wie wichtig den Verantwort-lichen der Radverkehr und seine sichere Führung ist. Nämlich vollkommen gleichgültig.

Denn an ihren Taten sollt ihr sie erkennen, nicht an ih-rem Sonntagsgebrabbel. Es wird also interessant sein, zu beobachten, wie sich die jeweiligen Landesvertreter zu dem Ramsauerschen Vorschlag verhalten, und ob er allen Ernstes in die Realität umgesetzt wird.

Doch auch wenn sich dem Radverkehr wieder einmal ein paar parkende Autos in den Weg stellen – er fließt und gedeiht dennoch! Die meisten Jugendlichen etwa in-teressieren sich aktuellen Studien gemäß nicht einmal mehr für Autos. Wie und wo Kinder bei diesem Weg aufs Rad zusätzlich unterstützt werden, erfahren Sie in un-serem Experteninterview (S. 6/7) sowie im Touristikteil (S. 20/21). Was auch die Großen (Verkehrsplaner) in Berlin noch dazulernen können, zeigt unser Bericht aus Port-land. Und sollte der Winter doch noch einmal herbei frie-ren, lesen Sie auf Seite 26, wie man dennoch mit warmen Händen und Füßen ans Ziel kommt.

Viel Vergnügen!

Kerstin Emma Finkelstein

Chefredakteurin



Kerstin Emma Finkelstein.

Foto: Max Finkelstein

seite drei
3 Radspuren zu Parkstreifen?
jugend
6 Kein Playmobil
8 Mehr Sicherheit für radelnde Humboldtianer
adfc
7 Berlin gewinnt
technik
10 Mit der App durch Berlin
politik
12 Gold im Teamwettbewerb
14 Blog around the clock
berlin
16 Wird Radfahren gefährlicher?
meldungen
18 Freiwillig ökologisch - ADFC – Verkehrskongress – Autofahren für Gesellschaft teuer
tourismus
20 Sich abstrampeln für Tarzan und das Sandmännchen
internationales
22 Von Strand, Bergen und Wüste
feuilleton
24 Und was fahren Sie?
extra
26 Für Frostbeulen
service und termine
27 Karten & Bücher
28 Stadtteilgruppen/Reisevorträge
29 ADFC Geschäftsstelle, Adressen, Termine
30 Kleinanzeigen
4 Impressum

Titel
radzeit 1/2013

Lisa Deunert und Lukas Klosa
studieren in Berlin.

Foto: Kerstin E. Finkelstein



Rad im Winter. Foto: Hannah Francke, Teilnehmerin des Fotokurses an der Jugendkunstschule Berlin Mitte

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

radzeit-Abo: 12 Euro pro Jahr
ADFC Mitglieder: Bezug in Berlin und Brandenburg 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 (Layout), 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)

ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 2/13: ET 05.03.2013, AS 19.02.2013/DU 21.02.2013



Neues in 2013



Mit dem neuen Jahr gibt es auch viel Neues beim ADFC. Für Jugendliche und junge Erwachsene gibt es jetzt zwei günstigere Tarifoptionen und im neuen Online-Shop können Sie jetzt bequem im reichhaltigen Sortiment stöbern. Viel Spaß dabei!

Die ADFC-Mitgliedsbeiträge

Jugendmitgliedschaft 16 €/Jahr
für Jugendliche unter 18



U27-Mitgliedschaft 29 €/Jahr
vom 18. bis 26. Lebensjahr



Einzelmitgliedschaft 46 €/Jahr
ab dem 27. Lebensjahr

Haushaltsmitgliedschaft 58 €/Jahr
für Familien



Online-Shop

Rund ums Rad

- Radkarten
- Reiseführer
- Accessoires
- Radgeschichten
- CDs & DVDs
- u.v.m.

versandkostenfrei
schon ab 20 €



buchladen.adfc-berlin.de

Kein Playmobil

Editha Künzel und Norbert Kesten sind seit Neuestem für den ADFC auf dem Jugendtrip und für Familien unterwegs. Die Kinderkrankenschwester und ausgebildete Freizeitpädagogin und der Fotograf, vor dem alle von Naomi Campbell bis George Clooney schon mal schöne Augen gemacht haben, erzählen hier, wohin die Nachwuchsreise gehen soll. Das Gespräch führte Kerstin E. Finkelstein.

radzeit: Der ADFC Berlin bietet jedes Jahr hunderte Radtouren an – bei den meisten steht jedoch das ungeschriebene Gebot „frei ab 18“ am Rand. Wie seid Ihr auf das radelnde Kind gekommen?

Kesten/Künzel: Wir haben uns ja übers Radfahren kennen gelernt – und haben dann schnell festgestellt, dass wir auch beide immer viel mit Kindern jeden Alters zu tun hatten. Norbert war jahrelang Jugendleiter bei der Naturfreundejugend und den Falken, Editha veranstaltet Babyschwimmen – und schließlich haben wir beide Enkelkinder und am Wochenende regelmäßig volles Haus. Also haben wir im privaten Kreis schon seit Jahren Touren für Kinder und Jugendliche angeboten. Um das auch beim ADFC zu machen, mussten wir nur erst „Tourenleiter“ werden.

Und hattet Ihr schon einen buchbaren Ausflug? Letztes Jahr haben wir schon fünf Touren angeboten, unter anderem die „Spielplatztour“. Da sind wir mit einem Quiz losgezogen und haben die Kinder zum Beispiel beantworten lassen, wie hoch das stillgelegte Riesenrad am Plänerwald ist oder wie viele Verkehrsmittel am Technikmuseum kreuzen. Kinder haben schließlich eher weniger Freude



Foto: privat

daran, nur von A nach B zu fahren oder alte Gebäude zu besichtigen. Die brauchen alle Dreiviertelstunde Abwechslung, müssen einen Slalomparcours absolvieren, irgendwo draufklettern oder eine Frage beantworten.

Ihr bezeichnet Eure Fahrten als „Familientouren“. Könnten Jugendliche da nicht eigentlich auch alleine mitfahren?

Genau da wollen wir hin – Eltern entscheiden lassen, ob sie auch Lust auf eine Fahrt haben oder in der Zeit lieber etwas anderes machen und ihren Nachwuchs solo auf Tour gehen lassen. Wir wünschen uns für die Zukunft ja auch, dass der ADFC Berlin eine eigene Jugendsparte bekommt, wo heranwachsende miteinander Dinge erleben und unternehmen können.

In welchem Alter wollt Ihr ansetzen?

Noch Fragen? Oder einfach Interesse mitzumachen bei der AG „Mobil mit Kind und Rad“? Dann Mail an norbert.kestens@adfc-berlin.de oder editha.kuenzel@adfc-berlin.de. Die beiden freuen sich über jede Mitarbeit. Die familienfreundlichen Touren des ADFC Berlin finden Sie, mit Erscheinen des Radtourenprogramms, unter radundtouren.de (Stichwort „Familientouren“ eingeben).



Wir fahren zum 2. Jugend-Fahrrad-Festival nach Fulda

Ferienradtour für Kinder und Jugendliche ab 10 Jahren in der letzten Woche der Sommerferien vom 28. Juli bis 4. August 2013. In Fulda treffen wir uns mit Kindern und Jugendlichen aus ganz Deutschland. Infos: norbert.kestens@adfc-berlin.de

Es kommt bei einem Verein natürlich immer auch darauf an, wie viele Menschen sich zum Mitmachen begeistern lassen! Vorausgesetzt, wir finden genügend Engagierte, dann möchten wir schon für Dreißig- bis Vierjährige kleine Trainingsparcours aufbauen. Dort könnten sich die Eltern dann zum Thema Kinderfahrräder beraten lassen, während ihr Nach-

wuchs spielerisch sicher Radfahren lernt. Derzeit ist es ja so, dass der Fahrradführerschein in den Schulen erst in der vierten Klasse gemacht wird – da haben die meisten schon ihr drittes Rad und sind seit Jahren unterwegs. Das Ganze könnte unter dem Motto stehen „Vom Spielzeug zum Verkehrsmittel“. **Viel Erfolg!**

Berlin gewinnt!

TEXT VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Der Initiative zweier passionierter Radfahrer, Isabel Heins (BVG) und Frieder Söling (BSR), ist es zu verdanken, dass im vergangenen November erstmals der „Berliner Betriebe-Pokal“ überreicht wurde.

Gegeneinander angetreten waren bei dem Wettbewerb „Wer radelt am meisten“ neben der BVG auch die Berliner Stadtreinigung (BSR) sowie die Wasserbetriebe (BWB). Nach dem Prinzip der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ging es darum, in Kleingruppen möglichst viele per Rad gefahrene Kilometer zu sammeln. Team- und Wettbewerbscharakter sollten dazu motivieren, gerade auch dem Fahrrad bislang nicht verbundene Mitarbeiter in den Sattel zu setzen. Die Idee ging auf: Mehr als 319 087 Kilometer wurden innerhalb der zwei Wettbewerbsmonate zusammengefahren!

Die Trophäe für das am weitesten radelnde Unternehmen ging an die Berliner Wasserbetriebe. Kein Grund zur Enttäuschung für alle anderen Teilnehmer, wie ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel in ihrer Rede betonte. „Alle haben gewonnen – denn Radfahren macht Spaß, fördert die Gesundheit und schützt die Umwelt.“ Die Aktion sei eine gelungene Ergänzung zur ADFC-AOK-Initiative „Mit dem Rad zur Arbeit“. Gleichzeitig müsse sie jedoch



Eva-Maria Scheel überreicht den Pokal.

Foto: Berliner Wasserbetriebe



auch ein Hinweis an die Politik sein, die Infrastruktur der Stadt noch radfreundlicher zu gestalten. Derzeit würden bereits 15 Prozent aller Wege mit dem Rad absolviert – es gäbe jedoch noch viel Potenzial. „Mehr als die Hälfte aller Kurzstrecken unter sechs Kilometern werden in Berlin noch immer mit dem Auto zurückgelegt. Da kann und sollte sich im Sinne einer lebenswerten, sicheren und gesunden Stadt noch einiges bewegen!“

Schließlich senkt regelmäßige Bewegung den Krankenstand und fördert so letztlich auch den Wirtschaftsstandort Berlin. Eine klassische Win-win-Situation also.

Im kommenden Jahr werden sich voraussichtlich über die drei Initiatoren hinaus noch weitere Unternehmen am Berliner Betriebe-Pokal beteiligen.



Mehr Sicherheit für radelnde Humboldtianer

VON CLAUDIA LIPPERT

Die Urkunde soll einen Ehrenplatz in der Schule erhalten. Ein stilisiertes Fahrrad, im Hintergrund der Fernsehturm: Das Logo der „FahrradStadtBerlin“ dominiert die Auszeichnung in DIN-A4. Stadtentwicklungssenator Michael Müller ehrt damit Jahr für Jahr Aktivisten, die sich um die Förderung des Radverkehrs in der Hauptstadt verdient gemacht haben. 2012 hat der Senator vier Urkunden überreicht – eine davon an die AG Verkehr der Wilhelm-von-Humboldt-Gemeinschaftsschule in Prenzlauer Berg. Das Herz der AG: Marie Bachmann, Hilke Falkenhagen und Ute Truttmann. Die drei Frauen haben sich dafür stark gemacht, dass das Bezirksamt Pankow vor der Schule 35 zusätzliche Fahrradbügel installiert und dass bei der anstehenden Neugestaltung der Verkehrsflächen rund um die Schule besonders an die radelnden Humboldt-Schüler gedacht wird.

Unter dem Motto „Eine neue Schule – jetzt!“ hat die Humboldt-Schule 2008 als Gemeinschaftsschule ihren Lehrbetrieb aufgenommen, als erste neu gegründete Schule des gleichnamigen Berliner Pilotprojekts. Los ging's mit 104 Schülern. Inzwischen drücken hier fast 500 Jungen und Mädchen in 20 jahrgangsübergreifenden Lerngruppen die Schulbank, 2015 werden es um die 750 sein. „Da die Schule kein explizites Einzugsgebiet hat, haben viele Kinder einen längeren Schulweg“, er-

klärt Bachmann. „Viele kommen mit dem Fahrrad“ – auch ihr Sohn. 2009 wurde er auf der „Humboldt“ eingeschult. Und seither stört es die engagierte Mutter, dass es dort kaum Abstellmöglichkeiten für Räder gibt, dass es gefährlich ist, die Straße vor der Schule zu überqueren, weil parkende Autos die Sicht behindern, und dass Autos oft viel zu schnell vorbeiziehen, obwohl der Bereich als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist. Grund genug für Elternvertreterin Bachmann, in der Verkehrs-AG mitzuwirken.

Als Geografin mit Erhebungen und deren Auswertung vertraut, initiierte sie Anfang 2011 mit der AG Verkehr eine Elternbefragung zum Schulweg. Ergebnis: Die meisten Kinder kommen mit dem Fahrrad (64 %) oder zu Fuß (31 %). Einige, die weiter weg wohnen, fahren mit der Straßenbahn (2 %) oder werden mit dem Auto gebracht (4 %). Dass das „Elterntaxi“ eher die Ausnahme ist, erfährt Marie Bachmann. Vorrangig hat ihr die Befragung aber gezeigt: Rund 300 Fahrräder werden jetzt schon Tag für Tag rund um die Schule abgestellt. „Hält der Trend an, wird der Bedarf an Fahrradabstellplätzen weiter steigen.“ Bis zum Schuljahr 2015/16 auf geschätzte 500 Abstellplätze. Zahlen, die sich bei Gesprächen der AG mit dem Bezirksamt Pankow als hilfreich erwiesen. Der damals zuständige Bezirksstadtrat Jens-Holger Kirchner

nahm persönlich an einem Workshop teil, bei dem die AG Verkehr mit Schulleitung, Elternvertretern und Bezirksamt über Möglichkeiten beriet, die Verkehrssicherheit rund um die Schule zu verbessern.

Schon kurze Zeit später ließ der Bezirk 35 Fahrradbügel an der Erich-Weinert-Straße direkt am Zaun zum Schulhof installieren. „Unser Glück, dass der Bürgersteig hier sehr breit ist und die Bügel gerade zur Verfügung standen“, freut sich Bachmann rückblickend. Worüber sie aber besonders froh ist: „Unsere Ideen sind in die Planung für den Bereich Humannplatz und Ostseestraße eingeflossen.“ Eine Planung, die der Bezirk im Sommer 2011 erarbeitet und beim Senat eingereicht hat und die eine komplette Umgestaltung der Verkehrsflächen im Nahbereich der Schule vorsieht. So soll die Asphaltdecke der Gudvanger Straße zwischen dem Schulgelände und gegenüberliegendem Humannplatz Pflastersteinen weichen. Auf beiden Seiten der Fahrbahn wird ein Fahrrad-Großparkplatz entstehen – mit rund 120 Bügeln für 240 Räder. Die Straße selbst soll deutlich verengt, der Bürgersteig stattdessen in Teilabschnitten verbreitert werden. „Gewünscht hatten wir uns eine voll-

ständige Sperrung für den motorisierten Verkehr“, sagt Bachmann. Aber auch mit dem erreichten Kompromiss können die engagierte Mutter und ihre Mitstreiterinnen gut leben: „Es können dann keine zwei Autos mehr aneinander vorbeifahren.“ Auch die Pläne für die Umgestaltung des Krügerplatzes in unmittelbarer Nachbarschaft der Schule – bislang nur eine unübersichtliche Straßenkreuzung – betrachten die drei Frauen der Verkehrs-AG mit Wohlwollen: Nicht nur, weil mittels Bäumen und Bänken ein richtiger Stadtplatz entstehen soll – auch weil hier weitere Fahrradbügel möglich sind. Ein Zebrastreifen soll zudem zu mehr Verkehrssicherheit beitragen.

Marie Bachmann ist zuversichtlich, dass die Pläne 2013/14 in die Tat umgesetzt werden – obwohl sie mit Kosten von fast einer halben Million Euro verbunden sind: „Auch im überarbeiteten Stadtentwicklungskonzept für den Bereich Humannplatz/Ostseestraße ist das Projekt mit hoher Priorität bewertet worden.“ Und: Für den Umbau der Gudvanger Straße stehen Mittel aus dem Programm Städtebaulicher Denkmalschutz in Aussicht.



BERLIN
23.–24.3.2013

VELOBerlin – Trends und Neuheiten rund ums Rad.
Entdecken, testen, kaufen.

Messegelände rund um den Funkturm
Samstag & Sonntag 10–18 Uhr

www.veloberlin.com



Zubehör City-Bikes Kinderbetreuung
E-Bikes Lifestyle-Räder
VELOArt VELOTransport BikePolo
Kinderräder In- und Outdoorparcours
Radreisen Fahrradwerkstatt Ergonomie eMobility
Fahrradbühne VELOBerlin Film Award

velo:konzept



Messe Berlin
Günter Events



Mit der App durch Berlin

VON CLAUDIA LIPPERT UND KATRIN STARKE

„In 30 Metern rechts abbiegen.“ Woher kommt diese freundliche Frauenstimme? Nur ein Typ mit Skandinavermütze ist außer uns auf dem Radstreifen unterwegs. Der junge Mann mit dem roten Dreitagebart grinst. „Das ist Esther, eine Freundin von mir“, sagt er und deutet auf sein iPhone, das er mittels einer Gummilasche am Fahrradlenker befestigt hat. Esther hat der Handy-App von „BikeCityGuide“ ihre Stimme geliehen, mit deren Hilfe Nutzer auf fahrradfreundlichen Wegen durch Berlin gelotst werden. Und der Radler neben uns ist Andreas Stückle, der Erfinder dieser Orientierungshilfe für Hauptstadt-Besucher und Neu-Berliner.

Stückle ist ehemaliger Fahrradkurier. Während der fünf Jahre, die er in Österreich lebte, hat er pro Jahr mehr als 10.000 Kilometer auf seinem Rennrad abgerissen. In Wien kannte er jede Ecke. Wenn er mal in einer deutschen Großstadt unterwegs war, fragte er gern vorher bei Kollegen an, wo denn da etwas los sei und welche Strecke er dorthin am besten fahre – natürlich mit seinem Rad, dem betagten Vehikel mit dem goldenen Lenker, das er fast immer dabei hat. „Die Kurier-Community ist eng vernetzt.“ Irgendwann kam ihm der Gedanke: „Hey, die Infos, die wir uns gegenseitig geben, wollen wir nicht als Schatz hüten, sondern preisgeben.“ Die Idee der App für internetfähige Smartphones war geboren. Andreas

besorgte die Infos, flinke Programmierer aus dem Freundeskreis bastelten ihm die Anwendung. Los ging's in Österreich, dann kamen Apps für Schweizer Großstädte, seit einigen Monaten weitet BikeCityGuide sein Angebot auf Deutschland aus. In 14 deutschen Städten können sich Radfahrer inzwischen mittels Handy durch die Straßen navigieren lassen. Berlin durfte da natürlich nicht fehlen – zumal Andreas seit einem Jahr in Friedrichshain lebt und die deutsche Zentrale seiner eigens für die Vermarktung der App gegründeten Firma

in Moabit zu Hause ist. „Rund 150 000 Menschen ziehen Jahr für Jahr nach Berlin. Die

kann man mit so einer innovativen Herangehensweise wie unserer App von vornherein fürs Radfahren begeistern“, ist Stückle überzeugt. Wo bei sein „Masterplan“ schon viel weiter reicht: „Ziel ist, eine Plattform für urbanes Radfahren zu gründen für jede europäische Stadt, in der es sich lohnt, Rad zu fahren.“

Was die App bietet? Zunächst einmal ist es ein ganz normales Navigationsgerät, das auf Basis von OpenStreet-Map – im Internet frei verfügbarem Kartenmaterial – nach Eingabe von Start und Ziel die fahrradfreundlichste Route berechnet. „Was als radfreundlich gilt, haben wir selbst definiert“, erklärt der Erfinder. So werden dem Nutzer Strecken gewiesen, an denen Radstreifen oder -wege vorhanden sind, die möglichst keine Pflaster haben und nur wenig motorisierten Verkehr. Eher bekommt



Fotos: BikeCityGuide

der Radler eine kaum befahrene, leise Straße empfohlen, die parallel zu einer Hauptverkehrsstraße verläuft, auch wenn die Hauptstraße vielleicht sogar einen Radweg hat und der Weg kürzer wäre.

Außerdem sind acht Sightseeing-Touren vordefiniert – entwickelt von Bekannten von Andreas, die jahrelang als Tourguides in Berlin unterwegs waren. Knapp 20 km ist beispielsweise die Friedrichshain-Kreuzberg-Tour lang. Neben Streckenbeschreibung und Karte gibt's Hinweise auf Sehenswürdigkeiten mit Bild und Infos aus der Online-Enzyklopädie Wikipedia. „Künftig wollen wir enger mit den Tourismusagenturen der jeweiligen Städte zusammenarbeiten, um noch bessere Infos zu bekommen“, kündigt Andreas an. Auch eigene Sightseeing-Touren können sich Nutzer mit wenigen Klicks zusammenstellen: „Man wählt aus den eingespeicherten Sehenswürdigkeiten die aus, die man sich anschauen will, das Programm verbindet die einzelnen Punkte und rechnet die Länge der Strecke aus, sobald das Handy ein GPS-Signal empfängt“, erklärt Andreas.

Dass die Konkurrenz nicht schläft, ist ihm bewusst. So bietet auch der Potsdamer Anbieter komoot eine Routenplanung für Radfahrer an. Abhängig davon, ob man Radwanderung, Mountainbike- oder Rennradtour plant, berechnet komoot mehrere Routen und informiert über Wegetypen und -beschaffenheit.

Zwischen der schnellsten, der sichersten und der grünsten Route durch die Stadt können Nutzer des Routenplaners BBBike wählen, den Slaven Rezić entwickelt hat. Sein Navi informiert auch darüber, ob Strecken mit einem Fahrradanhänger

zu bewältigen sind.

Was dagegen Andreas Stückle als Vorteil seiner App sieht: „BikeCityGuide ist eine Fahrrad-Navigations-App, die komplett ohne aktive Datenverbindung funktioniert.“ Das Kartenmaterial müsse nur einmal geladen werden. „Beim Offline-Routing hält die Ladung des Handy-Akkus um ein Vielfaches länger.“ Noch müssen fürs Herunterladen der App einmalig 4,95 Euro berappt werden. Doch sei man in Kooperationsgesprächen mit der Stadt – in der Hoffnung, die App künftig kostenlos anbieten zu können.

Routenplaner für Berliner Radler:
www.bikecityguide.org
www.komoot.de
www.bbbike.de

Gewinnspiel:

Radzeit-Leser haben die Möglichkeit, 10 x 2 BikeCityGuide-Packages zu gewinnen. Ein Package umfasst eine Handyhalterung fürs Rad und einen Gutscheincode zum Download einer beliebigen Stadtkarte im Wert von 17,90 €. Wer an der Verlosung teilnehmen möchte, muss zunächst eine Gewinnspielfrage beantworten: Das Logo welcher Radkurierfirma aus Hannover versteckt sich auf der BikeCityGuide-Website (www.bikecityguide.org)? Antwort senden an: gewinnspiel@bikecityguide.org (Betreff: Radzeit-Gewinnspiel). Viel Glück!



Eva-Maria Scheel. Foto: David Heerde

Gold im Teamwettbewerb

Eva-Maria Scheel ist Diplompolitologin/Sozialmanagerin und engagiert sich seit 2006 im ADFC Berlin: zuerst als stellvertretende Sprecherin der Stadtteilgruppe City-West, dann im Landesvorstand. Mit der seit März 2012 amtierenden Landesvorsitzenden sprach Kerstin E. Finkelstein.

radzeit: Du bist seit knapp einem Jahr Vorsitzende des Berliner ADFC. Das bedeutet eine Menge Arbeit – warum tust du dir das an?

Eva-Maria Scheel: Stimmt – zwei Arbeitsstellen und die Position der Landesvorsitzenden in Einklang zu bringen, ist eine tägliche Herausforderung und bedeutet konzentrierte, strukturierte Arbeit, klare Prioritätensetzung und jede Menge Flexibilität im Kopf und im Tagesgeschäft. Zehnstundentage und Arbeit am Wochenende sind da an der Tagesordnung.

Was mich trotzdem motiviert hat zu kandidieren, war und ist der Wunsch, die erfolgreiche Arbeit des vorherigen Vorstandes aufzugreifen und fortzusetzen. In Zusammenarbeit mit allen Vorstandsmitgliedern und Aktiven möchte ich den ADFC weiterentwickeln zu einem noch stärker respektierten Partner für Senat, Politik, Verbände und Multiplika-

toren im Verkehrsbereich. Und es macht mir Spaß, im Team zusammen zu arbeiten!

Hast du dir für deine Amtsperiode konkrete Ziele gesetzt?

Ja, unbedingt! Wichtig sind mir Vertrauen, Stabilität und Kontinuität nach innen und außen. Dazu gehören eine gute Einarbeitung der drei neuen Vorstandsmitglieder und eine gute Zusammenarbeit mit dem Landesgeschäftsführer und den Fachreferenten sowie Kontakt zu den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern des ADFC.

Auf Landesebene steht für mich die Weiterentwicklung der Kontakte zur Spitze der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm), Politik, Presse, ÖPNV-Betrieben wie BVG, Verbänden und anderen fahrradrelevanten Multiplikatoren im Vordergrund. Es war mir wichtig zu signalisieren, dass der neu konstituierte ADFC Landesvor-

stand an das Erreichte anknüpft und weiter ein fachlich kompetenter, aber durchaus zu kontroversen Diskussionen bereiter Partner in Radverkehrsangelegenheiten sein wird.

Für das zweite Jahr steht die Einarbeitung einer neuen Schatzmeisterin oder eines neuen Schatzmeisters im Vordergrund; die Wahl findet im März auf der Mitgliederversammlung statt. Das Jahr wird weiter durch Aufbau und Vertiefung der Kontakte geprägt sein. Wir dürfen aber durchaus kreativ nach vorne schauen, Ideen sammeln und Neues anvisieren! Und schließlich wird der ADFC Berlin dieses Jahr dreißig Jahre alt. Ich freue mich auf eine großartige Jubiläumsfeier am 18.08.2013 auf dem Tempelhofer Feld!

Woran merkst du, dass der ADFC inzwischen ein gutes Stück weiter ist als noch vor zehn, fünfzehn Jahren?

Kontakte und Gespräche haben eine bessere Qualität bekommen. So besteht zum Beispiel ein konstruktiver, fachlicher Austausch mit SenStadtUm, der BVG und der Polizei. Gespräche mit Senator Michael Müller und Staatssekretär Christian Gaebler sind konstruktiv, auch wenn dem ADFC viele Umsetzungen im verkehrsplanerischen Bereich viel zu langsam gehen. Der ADFC ist jetzt auch im Beirat der BVG vertreten. Ich berate dort seit Dezember vergangenen Jahres den Vorstand und den Aufsichtsrat zu allen Themen rund um das Fahrrad. Dieser Posten bedeutet auch eine große Anerkennung für die erfolgreiche Lobbyarbeit und Professionalisierung des ADFC in den letzten Jahren!

Wo sind besonders dicke Bretter zu bohren?

In Bereichen der Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit gibt es viel zu tun. Erstens fordert der ADFC eine Stabsstelle in Vollzeit für einen Fahrradbeauftragten in der Senatsverwaltung und zweitens setzen wir uns weiterhin für Polizeikontrollen ein, die sich an den Hauptunfallursachen orientieren: Berlin hatte 2012 fünfzehn Radverkehrstote zu beklagen, von denen sechs durch abbiegende Kraftfahrzeuge verursacht wurden!

Wie sieht es mit konkreten Projekten aus – hast du da Lieblingkinder?

Der ADFC lebt durch seine vielfältigen Projekte. Neben unseren Aushängeschildern wie Sternfahrt und Radtouren gibt es, um nur einige zu nennen, die Frühlings- und Herbstchecks, Radfahrkurse, Kieztour für Neuberliner, Kinder und Jugendliche im ADFC sowie „Mit dem Rad zur Arbeit“. Jedes Projekt stärkt das Profil des Vereins ideell. Und je-

der kreative ehrenamtliche oder hauptamtliche Aktive ist wichtig und eine unverzichtbare Stütze des Vereins.

Hast du auch eine Vision der „idealen Radwelt“?

Im Jahr 2030 beträgt der Radverkehrsanteil in Berlin 28 Prozent. Die Anfang 2013 unterzeichnete Radverkehrsstrategie des Senats hat gegriffen. Hauptverkehrsstraßen sind zurückgebaut, der Verkehrssensor, der Berliner Fahrradbeauftragte und der Landesvorsitzende des ADFC haben soeben den letzten Radschnellweg mit grüner Welle eingradelt. Alle großen Kreuzungen sind fahrradgerecht umgebaut. Der Masterplan Fahrradparken ist umgesetzt. Es gibt mehrere Radstationen in der Stadt, die großen sind mit Fahrradwaschanlagen und Fahrradverleihsystemen ausgestattet. Tempo 30 ist Regelgeschwindigkeit. Das Radfahren ist sicher geworden, die Unfallzahlen sind gesunken. Berlin ist fahrradfreundlich und es macht Spaß, in der Hauptstadt zu radeln!

Großartig! Das sind ja flotte Aussichten – wir sind gespannt!

1982 – 2012
30 Jahre Qualität und
Fahrradvielfalt aus
Kreuzberg



räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107
10961 Berlin
Fon 74 07 35 99

Körtestraße 14
10967 Berlin
Fon 6 91 85 90

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

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

Blog around the clock

VON STEFAN JACOBS

Wenn die US-Fahrradmetropole Portland ein Gesicht hat, dann das von Jonathan Maus. Mit seinen Lesern treibt er die Verwaltung vor sich her.

Am Montag beeindruckt Jonathan Maus seine Fangemeinde mit dem Foto einer Mutter, die samt ihrem Töchterchen um einen auf der Fahrradspur geparkten Truck kurven muss – mitten über einen stark befahrenen Highway. Am Dienstag meldet er die Festnahme zweier Fahrraddiebe und verlinkt dazu die Polizeifotos der Beschuldigten sowie einen Ratgeber über gute Schlösser. Am Mittwoch interviewt er die neue Bürgerbeauftragte im Verkehrsministerium. Als es am Donnerstag gießt wie aus Eimern, bittet er die Leser um Tipps, wie man an triefnassen Wintertagen sicher durch die Stadt radelt. Und zum Wochenende präsentiert Jonathan Maus eine kürzlich ausgekundschaftete Mountainbike-Strecke durch die Berge vor der Stadt. Mit Karte, versteht sich.

Seit den 1990er Jahren ist die zwischen San Francisco und Seattle gelegene Metropole Portland im Westküstenstaat Oregon das Labor der USA für moderne Verkehrspolitik. Hier testet die Verwaltung, wie sie die Bürger herausholen kann aus ihren dicken Autos, damit Menschen und Stadt gesünder werden. Die Behörden vermarkten ihre Erfolge offensiv: Auf geführten Touren werden Politiker und Planer aus ganz Amerika regelmäßig über Fahrradampeln mit Vorrangschaltung und diagonaler Grünphase sowie durch ein Netzfahrradgerechter Nebenstraßen gelotet, die aus psychologischen Gründen allerdings von „Bicycling Boulevards“ in „Neighborhood Greenways“ umbenannt wurden. Weil mancher vielleicht etwas gegen Radler hat, aber bestimmt nicht gegen grüne Wege.

Mit seinem Blog www.bikeportland.org ist Maus eine Mischung aus Reporter, Lobbyist und Lokalzeitung. Wenn die Verwaltung sich zu sehr lobt, holt er sie auf den Boden der Tatsachen zurück – und erinnert sie beispielsweise daran, dass



anfangs nicht die Stadt, sondern die Händler um mehr Fahrradbügel am Straßenrand gekämpft haben. Maus erzählt die Geschichte beim spontanen Treffen an einer Innenstadtkreuzung, zu dem er eigentlich keine Zeit hat, aber dann doch eine Stunde bleibt. Das Lob des europäischen Besuchers für die vielen Radspuren beeindruckt ihn nicht: „Bisher sind das alles Inseln. Würde die Verwaltung wenigstens eine perfekte Verbindung vom Stadtrand in die City schaffen, wäre das die Initialzündung für einen totalen Wandel.“ Stattdessen werde jeder neue Radfahrstreifen mit großem Rummel angekündigt. „Dadurch entsteht bei manchen Leuten der Eindruck, dass wegen der vielen Radwege kein Geld mehr für Straßenreparaturen übrig bleibt.“

Von der chronisch mit Autos zugestauten Radspur vor seinem Bürofenster hat Maus 30 Beweisfotos online gestellt und die Verkehrsbehörde um Stellungnahme gebeten. Die installierte daraufhin erst eine eigene Kamera („das Geld hätten sie sich sparen können“) und dann wurden Schwerpunktkontrollen gestartet. Und zwar nicht nur hier, sondern auch auf dem Highway, wo die Mutter mit Kind um den Truck kurven musste und andere von Maus' Lesern über Falschparker klagten.

Der Radverkehrsanteil in Portland nähert sich dem von Berlin an: 20 Prozent in der Innenstadt,



knapp zehn in den Außenbezirken. Auch die Probleme sind vergleichbar – aber die Konsequenzen nicht unbedingt. Als Maus hört, dass bei zugewanderten Radspuren in Berlin die Polizei auf Ordnungssamt verweist und das dann wegen Personalmangels abwinkt, sagt er: „Nach so einer Auskunft wäre die Verwaltung hier drei Tage lahmgelegt, weil die Leute sie mit wütenden Anrufen bombardieren würden.“

In seinem Blog beschränkt sich Maus auf die reinen Fakten. Die Kommentare überlässt er den Lesern. Mit dieser Trennung erklärt er seinen Erfolg: „Ich bleibe stets bei der Wahrheit – auch wenn sie für die Verwaltung ziemlich ungemütlich ist.“



Jonathan Maus

Seit acht Jahren bloggt der 37-Jährige über Radfahren und Verkehrspolitik. Rund 20.000 Stammler sind genug, dass der Blog ihn und seine drei Kinder ernährt. Fahrradläden, Anwälte, Kneipen und Partymacher werben auf seinen Internetseiten. „Nur Urlaub ist kaum drin, weil ich möglichst jeden Tag eine Geschichte liefern muss“, sagt er. Der Ton der Leserkommentare scheint sachlicher als in vergleichbaren Foren etwa von Berliner Tageszeitungen. So wie auch auf der Straße weniger aggressiv gefahren wird – was sowohl für Autofahrer als auch für Radler gilt. Es mag daran liegen, dass die Polizei gegen alle gleich hart durchgreift: 160 Dollar für ein missachtetes Stoppschild tun ebenso weh wie 120 für eine nächtliche Tour ohne Licht. Der Unterschied zu Berlin: In Portland kassiert die Polizei lichtlose Radler nicht mitten am Tag ab. Im Gegenzug gibt's auch keine ermäßigten Tarife: „Es geht bei Verkehrsverstößen hier nicht nach Gewicht“, sagt ein Mitarbeiter der Verkehrsverwaltung lapidar.

Jonathan Maus möchte nicht „Radfahrer“ genannt werden. Er sei „a man on a bike“. Und manchmal „a man in a van“. Noch würde die Stadt ohne Autos nicht funktionieren, sagt er. Aber die meisten Bewohner seien schon weiter als die Verwaltung.

www.bikeportland.org

Wird Radfahren gefährlicher?

VON DANIEL PEPPER UND BERND ZANKE



Weiße Fahrräder sind Mahnmale – an jedem Unfallort ein „Geisterrad“ mit Daten zum Todesfall. Die Räder stellt der ADFC Berlin von März bis November auf.

Bilanz 2012: 15 Radfahrer starben im Berliner Straßenverkehr. Das sind vier Getötete mehr als im Jahre 2011. In den Monaten Januar bis Oktober 2012 wurden 613 Radfahrer schwer und 4546 leicht verletzt. Diese Entwicklung zeigt, dass der Radverkehr in Berlin noch sicherer werden muss!

Aktuell werden in Berlin täglich 1,5 Millionen Wege per Rad zurückgelegt, Tendenz steigend. So hat in den Jahren 2004 bis 2009 der hauptstädtische Radverkehr jährlich um etwa sechs Prozentpunkte zugenommen. Sollte dieser Trend anhalten, ist 2020 mit einer Verdoppelung gegenüber 2004 zu rechnen. Trotz steigendem Radverkehr gibt es in den vergangenen zehn Jahren insgesamt einen abnehmenden Trend bei den getöteten Radfahrern. Zugleich steigt die Zahl der im Straßenverkehr verletzten Radfahrer zwar an, folgt aber im Wesentlichen dem steigenden Verkehrsanteil.

Ursachen: Hauptverursacher von Radunfällen sind Kraftfahrer, die beim Abbiegen den Vorrang

von Radfahrern missachten. 31 der 52 Radunfälle mit tödlichem Ausgang der Jahre 2008 bis 2012 (entspricht 60 %) wurden durch Kraftfahrer verursacht, davon 16 durch rechtsabbiegende Lkw. Unfälle zwischen Lkw und Radfahrenden sind hier klar ein Schwerpunkt.

Betroffene: Die Betroffenen von Radunfällen mit Todesfolge sind überwiegend ältere Radfahrende. 50% der Getöteten sind älter als 55 Jahre, 33% sind älter als 65 Jahre. Bei den tödlichen Unfällen mit abbiegenden Kfz sind mit einem Anteil von 67% überwiegend Frauen betroffen. Insbesondere bei abbiegenden Lkw ist das der Fall: 12 der 16 in den Jahren 2008 bis 2012 vom abbiegenden Lkw tödlich verletzten Radfahrenden waren Frauen.

Verursacher: Die Anteile der Verursacher von Radunfällen mit Todesfolge unterscheiden sich ganz erheblich: In den Jahren 2008 bis 2012 wurden in Berlin 95% der Radunfälle mit Todesfolge, an denen Lkw beteiligt waren, von Lkw verur-

sacht. Diese Verursacherquote beträgt bei Pkw gegenüber Radfahrenden noch 60 %. Tödliche Radunfälle werden von Radfahrenden nur zu 36 % verursacht einschließlich Allein- und Elgenunfälle.

Sicherheit erhöhen – Sichtbeziehung verbessern: Eine ADFC Auswertung der Radunfälle mit Todesfolge zeigt, dass in den Jahren 2008 bis 2012 etwa doppelt so viele dieser Unfälle auf „Hochbordradwegen“ stattgefunden haben wie auf Radspuren, die auf der Fahrbahn geführt werden.

Der ADFC setzt sich daher für den beschleunigten Ausbau der Radspuren ein, da auf ihnen die Sichtbeziehung zwischen Kraftfahrern und Radfahrern verbessert ist. Dies verringert das Unfallrisiko im Radverkehr.

Fazit: Insgesamt ist der Radverkehr in Deutschland in den letzten Jahren sicherer geworden, auch wenn im Jahr 2012, verglichen mit dem Vorjahr, die Zahl der getöteten und die der schwer verletzten Radfahrenden zugenommen hat.

Das allgemeine Verkehrsklima spielt eine wichtige Rolle. Statt eines „Gegeneinanders“ sind ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht im Straßenverkehr wichtig, wie es in § 1 StVO formuliert ist. Eine weitere zentrale Voraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr sind Regelkenntnis und Regelakzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern. Ohne sie kommt es im Straßenverkehr unausweichlich zu Konflikten. Alle Verkehrsteilnehmer sind hier in der Verantwortung.

Aber auch „Kavaliersdelikte“ von Kraftfahrern, wie zum Beispiel überhöhte Geschwindigkeit, zu dichtes Überholen oder das Parken auf Radspuren, stellen erhebliche Gefahren für Radfahrende dar. Häufig stellen wir bei Gesprächen an Info-Ständen die mangelnden Kenntnisse aller Verkehrsteilnehmer über die Regelungen für den Radverkehr fest.

Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur sein. Zu komplexe und dadurch unübersichtliche Straßenumgestaltungen können alle, die am Verkehr teilnehmen, überfordern. Vieles deutet darauf hin, dass letztlich Mängel an der Infrastruktur für viele Radverkehrsunfälle verantwortlich sind. Radverkehrsanlagen müssen daher so gestaltet werden, dass Radfahrende insbesondere für abbiegende Kraftfahrer rechtzeitig und gut erkennbar sind, selbst gute Sichtverhältnisse haben und Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden möglichst vermieden werden.

ZENTRALRAD
Gute Räder seit 1991

Foto: Riese & Müller



**BROMPTON Zubehör
bei velophil.**

Falträder – Mobilität in der dritten Dimension

Das minimalistische Packwunder von **BROMPTON** garantiert Ihnen einen kompakten Fahrspaß. Sämtliche Taschen und Zubehör von **BROMPTON** haben wir am Lager.

Das **BIRDY** und das kleine **FROG** von **Riese & Müller** bekommen Sie bei uns à la carte.

Überall: Im Bus, in der Bahn, im Flugzeug, auf dem Schiff, in Ihrem Auto oder einfach so – das Faltrad ist immer dabei!

**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

Freiwillig Ökologisch – ADFC

Der ADFC ist ein Verein, der groß genug ist, um auf höchster politischer Ebene mitzuspielen – und gleichzeitig offen genug, um jungen Menschen unter Anleitung viel Gestaltungsspielraum und Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten. Für einen beruflichen Einstand und zur Orientierung somit ein optimales Umfeld! Wer also im Sommer seinem Abitur entgegensieht und sich fürs Fahrrad als Verkehrsmittel begeistert, der richtet bis Ende April eine Bewerbung für ein Freiwilliges Ökologisches Jahr beim ADFC Berlin an kontakt@adfc-berlin.de. Gute Office- und Internet-Kenntnisse sind erwünscht.

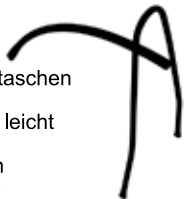
Verkehrskongress

Vom 15.-17. März findet an der Technischen Universität der 19. so genannte „Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress“ (BUVKO) statt. Unter dem Motto „Städte in Zukunft: grün + mobil?“ soll diskutiert werden, inwiefern Kommunen diese beiden scheinbar widersprüchlichen Ansprüche verwirklichen können. Einerseits benötigen Städte Grün, um ein attraktives Umfeld für ihre Bewohner zu gestalten und um neue zu gewinnen. Andererseits, so die Veranstalter, sind nur Städte für eine nachhaltige Mobilität attraktiv, die kompakt sind und somit kurze Wege für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr bieten. In 20 Arbeitsgruppen, Plenarvorträgen, Exkursionen und Podiumsdiskussionen werden diese und weitere Themen gemeinsam mit fachkundig Referierenden behandelt.

buvko.de

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

Autofahren für Gesellschaft teuer

Autofahren ist einer neuen Studie der TU Dresden zufolge weitaus teurer als angenommen – für die Gesellschaft, nicht für den einzelnen Autofahrer. Jedes in der EU angemeldete Auto verursache jährlich zusätzliche Kosten von durchschnittlich 1600 Euro durch die Folgen von Lärm, Umweltverschmutzung oder Unfällen, so der Autor der Studie, Verkehrswissenschaftler Udo Becker.

In die Studie der Technischen Universität waren Unfalldaten, Schadstoff- und CO₂-Werte sowie Lärmkarten aus anderen wissenschaftlichen Untersuchungen eingeflossen. Zwar bezahlten Autofahrer ihren Wagen und die laufenden Kosten, etwa fürs Tanken. Doch im EU-Schnitt müsse jeder Bürger 750 Euro pro Jahr zuschießen. In den 27 EU-Staaten gibt es laut Studie rund 234 Millionen Autos. Insgesamt kommen so bis zu 373 Milliarden Euro Kosten für die Gesellschaft zusammen.



Geparkte Kosten. Foto: Kerstin E. Finkelstein

Auf die niedrigsten zusätzlichen Kosten für die Gesellschaft pro Auto und Jahr kommen laut der Studie Malta, Litauen, Estland und Zypern mit weniger als 850 Euro. In fünf EU-Ländern, darunter Deutschland, betragen sie demnach mehr als 2000 Euro.

Die Mitgliederversammlung des ADFC Berlin e.V. findet in diesem Jahr am 23. März statt. Uhrzeit und Ort werden noch rechtzeitig bekannt gegeben.



ADFC-Radreise von Hamburg nach St. Petersburg

sechs Länder
drei Etappen
ein Traum



adfc
Hamburg

die Landpartie
Radeln und Reisen

Starten Sie 2013 mit der ersten Etappe von Hamburg nach Danzig.

Infos: www.dieLandpartie.de
service@dieLandpartie.de
0441-570683-26



Sich abstrampeln für Tarzan und das Sandmännchen

Auf geht's zu den Marienfelder Alpen.

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

Sonntags mit den Eltern spazieren gehen? Eher langweilig. Einen Fahrradausflug machen? Schon besser. Aber sich einfach nur abstrampeln – da geht gerade den Jüngsten oft schnell die Puste aus. Es sei denn, am Ziel gibt's was Spannendes zu erleben ... Beispielsweise bei einem Besuch im Filmpark Babelsberg. Der geht nach der Winterpause Ende März in seine neue Saison.

Damit es für die Knirpse nicht zu anstrengend wird, empfiehlt es sich, die Frühlings-Radtour am S-Bahnhof Wannsee zu beginnen. Von dort sind es gute zehn Kilometer nach Babelsberg. Vom Ausgang Kronprinzessinnenweg ist die Königsstraße nur einen Katzensprung entfernt, an der entlang wir auf dem Radweg bis zur Straße Am Großen Wannsee radeln. Auf der bleiben wir eine Zeit – in Ermangelung eines direkten Uferweges in diesem Bereich des Sees. Als wir das Haus der Wannseekonferenz hinter uns gelassen haben, heißt es Augen aufhalten. Wir dürfen die Abzweigung ans

Ufer nicht verpassen. Während das Wasser leise plätschernd an Land schwappt, treten wir kräftig in die Pedale, passieren auf asphaltiertem Weg die Badestelle Heckeshorn (brrrr, viel zu kalt zum Baden um diese Jahreszeit), die Fähranlegestelle zur Pfaueninsel, das Wirtshaus Moorlake, die Dampferanlegestelle Krughorn. Bald haben wir die Glienicker Brücke erreicht, biegen links in die Königsstraße ein. Am Schloss Glienicke folgen wir der Möwen-, Waldmüller- und Lankestraße auf Potsdamer Territorium und entscheiden uns für die Route durch den Babelsberger Park mit seinem idyllisch gelegenen Schloss. Als wir den Park am Ausgang Grenzstraße verlassen, sind wir schon fast am Ziel. Endspurt – denn Kathelijne (5) beginnt schon zu quengeln. Wir hätten ihr vorher nicht zu viel vom Dschungelspielplatz im Filmpark erzählen sollen. Da können wir nun tausendmal beschwichtigen, dass die Abenteuer von Tarzan und Mogli auch mit reichlich Bewegung verbunden waren. Kathelijne hat nur noch Wippbrücke und Buschhaus im Sinn. Piet (4), der für die Rad-

tour dank Tandemstange kaum Muskelkraft aufbringen musste, will sich in Sandmännchens Traumland neben dem Mann mit weißem Spitzbart und Zipfelmütze ablichten lassen. Er hätte später schließlich nichts dagegen, wieder an den Kanthaken genommen zu werden und die Rücktour mittels Pedalkraft anzutreten. Wir entscheiden uns aber für die S-Bahn, denn im Filmpark ist die Zeit wie im Fluge vergangen und draußen dämmt es schon.

Ein gelungener Tag. Wir nehmen uns vor, regelmäßig solche Touren zu machen, sobald es etwas wärmer ist. Und falls uns mal die Ideen ausgehen, wohin es gehen soll, werden wir Carsten und Bettina Rasmus um Rat fragen. Die sind nicht nur Experten fürs Radeln mit Kindern, sie haben ihre schönsten Touren in und um Berlin auch veröffentlicht. Er sei gerade dabei, den 2010 erschienenen Tourenführer „Unterwegs mit Kindern“ für eine Neuauflage zu überarbeiten, erzählt Carsten Rasmus. Für unseren nächsten Ausflug empfiehlt er uns, durchs Tegeler Fließtal zu radeln. Vom S-Bahnhof Hermsdorf aus am Hermsdorfer See und am Freibad Lübars vorbei. „Über einen Holzbohlensteg geht es dann auf die Wiesen am Fließ hinaus, über denen Lübars thront“, schwärmt Rasmus. Zwar müsse zur historischen Ortsmitte ein kleiner Anstieg gemeistert werden, „für den entschädigen aber Eisdiele, alter Dorfkrug und Reiterhöfe“. Rasmus' Tipp: ein Abstecher auf die Jugend- und Familienfarm Lübars. Nicht nur, dass die Kinder für die Haus- und Nutztiere im Stall oder draußen Feuer und Flamme sind: Zu besonderen Anlässen können Jungen und Mädchen



hier zum Beispiel auch lernen, wie gebuttert wird, oder helfen, Teig fürs Steinofenbrot zu kneten.

Familie Rasmus selbst ist gern in den „Marienfelder Alpen“ unterwegs, das ist von der eigenen Wohnung in Lichtenrade aus nicht weit. Die Alpen sind zwar nur ein aus Bauschutt und Müll aufgetürmter Hügel, aber vom „Gipfel“ aus hat man einen schönen Blick. Wobei die Kinder eher in der Naturschutzstation am Fuß der Alpen auf ihre Kosten kommen. „Im grünen Klassenzimmer gibt's eben nicht nur ausgestopfte Tiere hinter Glas, da können die Kinder zur Zeit der Amphibienwanderung auch mal eine echte Kröte in die Hand nehmen“, erzählt Carsten Rasmus. Vom S-Bahnhof Schichauweg aus sind die Alpen schnell erreicht – wobei Rasmus für einen Abstecher in den Alt-Marienfelder Dorfkern plädiert mit Park, Gutshaus und Lehmanns Bauernhof samt Hofladen. Sogar mitten in Berlin mache das Radeln mit Kindern Spaß, sagt der Experte. Der Tiergarten biete einen guten Ausgangspunkt. Fußball spielen vor dem Reichstag oder Tiere anschauen beim Radeln entlang des Zoos am Landwehrkanal sind nur zwei der möglichen Highlights.

Bei allen Touren komme es letztlich darauf an, „als Erwachsener ganz entspannt zu sein und auch mal umkehren zu können, wenn es nicht mehr geht“. Noch einen Tipp hat er parat: dem Nachwuchs immer eine kleine Gepäcktasche ans Rad zu hängen. „Dann können die Kinder nach Herzenslust all das sammeln und selber einstecken, was sie am Wegesrand entdecken – Schnecken, Steine oder einen Stock mit geschwungener Astgabel.“

Tour zum Filmpark nachfahren: <http://bit.ly/WxikBK>



Bei der Radtour durchs Tegeler Fließ sind Begegnungen mit Reitern keine Seltenheit – schließlich gibt es im Dorf Lübars eine Vielzahl von Reiterhöfen.



Von Strand, Bergen und Wüste

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Israel hat alles, was einen (Rad-)Urlaub zugleich spannend und entspannend, aufregend und erholsam machen kann: Von der Strandpromenade in Tel Aviv über die Berge Galiläas bis in die Stille der Negev-Wüste. Ein bisschen viel für einen Artikel? Stimmt! Wir versuchen es trotzdem.

Tel Aviv: Ende Oktober, strahlender Sonnenschein, knapp 28 Grad und der Strand gute zwei Kilometer entfernt – Zeit für eine Radtour. Ich verschmähe die gut gewarteten offiziellen Leihräder der Stadt und nehme das Rad meiner Freundin Orly. Es ist rot, hat weder Gangschaltung noch Licht, dafür aber eine stattliche Acht im Vorderrad und eine schräg greifende Bremse – ein typisches Modell „Tel Aviv Alltag“. Jetzt muss ich mich nur noch an die einheimischen Regeln halten: Konsequenz auf dem Gehweg fahren und Fußgänger bei Bedarf aus dem Weg klingeln. Anders als in



Per Rad durchs Vogelparadies: 500 Millionen Zugvögel rasten jedes Jahr in Hula.



In der Negev-Wüste

Berlin wird das hier allerdings kommentarlos akzeptiert – vom Rentner bis zur Mutter mit Kinderwagen weicht alles aus. Schließlich weiß man, dass Radeln auf der Straße hier nicht unbedingt der Gesundheit dient. Noch nicht. Tel Aviv will Fahrradstadt werden und hat jüngst begonnen, sich ein Radwegenetz anzulegen. Auf dem Rothschild-Boulevard, der Flaniermeile der Stadt, findet sich bereits ein breiter Streifen. Allerdings wird er von Fußgängern noch nicht wirklich als Radweg wahrgenommen. Teilt man sich doch sonst stets den Platz, warum also nicht auch hier entspannt flanieren? Also fahre ich weiter langsam und habe mehr Zeit zum Beobachten: Israel ist das Land mit der weltweit höchsten Immigrantendichte. Der typische Israeli hat russische, westeuropäische oder afrikanische Wurzeln, ist streng religiös bis säkular und kleidet sich hochstylistisch bis verschlunzt. Zwanzig Prozent der Israelis sind zudem Araber – wer sich für Menschen interessiert, kann hier also wirklich alles finden, und sich zudem verständigen: Die allermeisten Israelis sprechen Englisch.

Und sie haben das Glück, immer einen Strand in

der Nähe zu wissen. Tel Aviv etwa liegt am Meer und mein rotes Singlespeed Marke Baumarkt bringt mich zuverlässig an die fast menschenleere Strandpromenade. Bis zum inzwischen eingemeindeten Jaffa, einer der ältesten Städte der Welt, kann man hier zum Tosen der Wellen radeln. Auf dem Rückweg gerate ich in den Karmel-Markt, wo alles von Gemüse über Gewürze und Kippas bis Tinnel angeboten wird. Ein mit seinem Gewühl arabisch anmutender Markt, auf dem man sich indes (auch als allein reisende Frau!) alles unbedrängt anschauen kann. Als es dunkel wird, radele ich zurück zum südlichen Ende des Rothschild-Boulevards und gönne mir Glück in Waffeln im Eiscafé Laggenda.

Yokneam: Acht Uhr morgens: Frühsport! Im Spiegel sehe ich mich selbst mit Helm und Funktionskleidung ausgestattet. Schluss mit Alltags- und Lobbyradeln, heute steht die erste Mountainbike-tour meines Lebens an. Mit meinem Gastgeber Nir, einem erschreckend durchtrainierten Triathleten, starte ich einen Rundkurs durch Israels erstes, im vergangenen Jahr von der UNESCO anerkanntes Biosphärenreservat. Einmal von der israelischen Siedlergeneration aufgeforstet, soll zumindest hier versucht werden, nicht den ganzen Wald wieder zu zersiedeln oder für intensive Landwirtschaft zu nutzen. So teilen wir unseren Weg nur mit einigen wenigen Wanderern, Mountainbikern und jeder Menge Natur mit Aussicht und Ruhe. Vier Stunden geht es auf von Römern angelegten Schotterpisten und kleinen Waldwegen voran, vorbei an Öko-Olivenfeldern mit Eulenhäuschen und freilaufenden Kühen – und ganz ohne Autos. Dann, ich gebe es zu, rolle ich mit platten Lungenflügeln auf der Terrasse aus. Wer indes nicht die norddeutsche Tiefebene in den Genen trägt und sich gerne sportelnd verausgabt, der wird hier in den weitläufigen Bergen im Süden Galiläas sein Stück Radlerglück entdecken.

Negev: Bei Sonnenaufgang trieb ich noch im Toten Meer, jetzt geht es per Mountainbike durch die Wüste. Kaum zehn Minuten von den Hotelburgen der Hautheilung Suchenden in Ein Bokek geht es hinein in die Mondlandschaft. Rechts und links der Piste schichten sich Salzsteinformationen auf. Irgendwann verlaufen sich die Anhöhen zu einer Mondlandschaft und wir machen Rast auf einer Anhöhe. Es gibt Pistazien, Datteln und Tee.



Leihräder am Strand von Tel Aviv.

Während in unserem Rücken die Sonne langsam untergeht, zieht vor unseren Augen der Mond auf und beleuchtet die Salzgewinnung an der israelisch-jordanischen Grenze. Am späteren Abend werden wir per Jeep abgeholt – schade, fürs nächste Mal wünsche ich mir eine Übernachtung im fünf Millionen Sterne Hotel.

Direkt von Berlin nach Tel Aviv fliegt El Al ab 338 Euro (www.elal.co.il). Wer ein Gesamtpaket wünscht oder auch nur per Rad in den Negev will, ist in Berlin bestens bei Baruch Roth aufgehoben (www.flugcontact.net/israktiv; Tel: 030-24342420). Wer sich jenseits des Fahrrades ein oder mehrere Tage durch das Land leiten lassen möchte, dem sei vor Ort der Tourenguide Yair Tzotak wärmstens empfohlen. Als sehr lebendiges Lexikon weiß er höchst unterhaltsam über alles von Politik und Geschichte bis hin zu Religion, Botanik und den neuesten Witzzen zu erzählen (www.yairstours.wordpress.com; yairone@gmail.com; Tel: ++972-523-800660). Mehr Infos zu Israel: israelmagazin.de.



Und was fahren Sie?

VON SILVIA MEIXNER

„Welches Rad fährst Du?“ Von allen Fragen auf diesem Planeten war ich auf diese am wenigsten vorbereitet. Ähem, peinliche Situation. Einem Autofahrer würde so etwas nicht passieren. Ich kam mir sehr dämlich vor, als mich kürzlich jemand nach meiner Fahrradmarke fragte. „Keine Ahnung, ich muss mal gucken“, bot ich an. Fortan werde ich es mir merken: Ich fahre ein Triumph-Rad. Mittelklasse, nehme ich an, wenn man es mit einem Auto vergleichen würde, was niemand tut, weil ein Auto ist ein Auto und ein Fahrrad immer nur ein Fahrrad. Meines ist nicht aus dem Supermarkt, davor wird ja immer gewarnt, sondern schön brav vom Fachhändler. Mein Rad ist zuverlässig, dunkelrot-schwarz und mit einem Hauch Eleganz versehen. Kein Bling-Bling, keine überflüssigen Extras, keine Plastik-Blumendekoration und auch keine lustige Hupe, gerade so, als hätte eine gute Fee mit ihrem Zauberstab ein wenig Lieblichkeit darüber verteilt. Mein Rad ist also schön, aber

nicht zu schön, denn ein schönes Rad wird in Berlin sowieso nur geklaut.

Nach drei gestohlenen Rädern in zehn Jahren setze ich nur noch auf Vernunft. Meinen fahrenden Triumph habe ich gekauft, weil er zuverlässig aussah und im Sommerschlussverkauf um 150 Euro herabgesetzt war. Und da ich mich mit Fahrrädern nur wenig auskenne, hielt ich es nach einer erfolgreichen Testfahrt für ein Schnäppchen. Mein Rad hat mich bisher nicht enttäuscht, es ist zuverlässig und auch die Investition in zwei gute Schlösser hat sich gelohnt. Kürzlich entdeckte ich an einem eine fiese Sägespur. Jemand hat versucht, mein Rad zu stehlen. Ätsch. Hat nicht geklappt. Spätestens an der zweiten, noch besseren Kette, hätte der Dieb sowieso aufgeben müssen. Es war also auch noch ein dummer Dieb. Ich würde jedenfalls mit der dickeren anfangen. Oder einfach ein anderes Rad nehmen, eines, das nur ein Schloss hat. Aber ich weiß natürlich nicht, welchen IQ man für den Beruf eines Fahrraddiebes braucht. Vermutlich reicht irgendwas zwischen 72

und 82 und gutes Handwerkszeug.

Eine kleine Umfrage im Bekanntenkreis ergab, dass ich mit meiner Radmarken-Ahnungslosigkeit nicht alleine bin. Sehr beruhigend. Auch was der Nachbar fährt, ist völlig egal. Bei Autos natürlich nicht. Ich dachte schon, ich müsste zumindest die zehn Rad-Bestseller-Marken auswendig lernen, um künftig mitreden zu können. Völlig überflüssig! Wer nicht zu den Enthusiasten, Hardcore-Fahrern, Mountainbikern oder verhinderten Tour-de-France-Kandidaten gehört, weiß oft nicht, was auf seinem Fortbewegungsmittel steht. Das macht die Angelegenheit erfreulich entspannt; Radfahrer geben beim Reifencheck an der Tankstelle nicht damit an, dass sie den Ferrari unter den Zweirädern, das neueste Modell der unglaublich hippen Marke XY oder einen Oldtimer fahren. Wem es wichtig ist, der wird es schon bemerken, der Rest radelt frohen Herzens durchs Leben. Warum weiß jeder Autofahrer im Schlaf, welche Marke er fährt, und vielen Radlern scheint es egal zu sein? Es steht ja auf beiden Fahrzeugvarianten drauf, mal größer, mal kleiner. Die Vorstellung, ein Auto ohne Logo zu fahren, scheint in einer markenverliebten Gesellschaft, in der sich Menschen über ihre Besitztümer definieren, geradezu absurd. Beim Rad

darf es ohne Logo sein, ich würde jedenfalls kein einziges erkennen, und ich glaube, ich bin da nicht allein.

Ich habe ausgerechnet, dass mein Fahrrad, das ich seit vier Jahren fahre, bislang pro Tag rund 24 Cent gekostet hat. Es hat sich also amortisiert. Außerdem ist es, anders als die Berliner S-Bahn, total zuverlässig. Es fährt immer! Pünktlich. Regen und Kälte können ihm nichts anhaben. Ich könnte, nachdem Triumph mir treue Dienste geleistet hat, an den Kauf eines neuen denken. Nur so, zum Vergnügen. Ein Beachcruiser wäre ein Favorit. So ein Gefährt gibt einem in Sekundenschnelle das beruhigende Gefühl, nicht auf dem Weg zum Zahnarzt oder zur Arbeit zu sein, sondern in Wahrheit praktisch schon am Strand. Zahnarzt oder Arbeit erledigt man gleichermaßen auf der Reise dorthin, weil es sich eben nicht vermeiden lässt, aber darüber hinaus hat man es eilig, weil die Wellen warten. In Berlin sieht man nur selten Beachcruiser. Vielleicht liegt es daran, dass sie für den täglichen Kampf im Straßenverkehr nicht wirklich geeignet sind. Schon optisch. Wer soll einen ernst nehmen, wenn er davon ausgehen muss, dass man unter dem Kostüm oder dem Anzug einen Badeanzug oder den Beachtanga trägt, nur für den Fall, dass man irgendwo an einem Strand oder schönen Ufer vorbeikommt? Vielleicht sind aber auch alle schönen Berliner Beachcruiser längst gestohlen und an die Ostsee oder die Karibik gekarrt.

Ich bleibe also bei meinem guten, alten Rad. Vielleicht peppe ich es mit Neon auf. Habe ich kürzlich an einer Straßenkreuzung gesehen: Ein Paar, beide weiße Räder, mit neongrüner Mantelverzierung. Sehr schick, wirklich. Die beiden sahen megaentspannt aus. Beachcruiser 3.0, sozusagen. Will ich haben, bevor der Frühling kommt.

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

Für Frostbeulen



Wärme für unterwegs: Alpenheat

TEXT UND FOTO VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

„Zweimal abgeschnitten und immer noch zu kurz“, kommentierte meine Mutter gelegentliche frühkindliche Bastelversuche ihrer Jüngsten. Ihre Stimme klang unweigerlich aus dem Erinnerungs-Off zu mir, nachdem ich mit meinen neuen Alpenheat Schuhsohlen, aber kalten Füßen durch den Tiergarten promenierte war. Die drei roten Lampen der silberfarbenen Akkuschatullen an meinen Stiefelschäften hatten zuverlässig geleuchtet und ließen leichte Reminiszenzen an Raumschiff Enterprise aufkommen. Allein – nichts innerhalb meines Schuhwerkes hatte sich auch nur entfernt warm angefühlt. Wieder zu Hause angekommen, führte ich das Modell einem Ingenieur vor. Und siehe: Die mitgelieferten Sohlen in Einheitsgröße sollte man sich hinten zurechtschneiden. Vorne sitzt der Wärmekreislauf ... So viel ähnlich bastelaffinen Kindern wie mir vorweg zur Warnung!

Zum Glück bekam ich ein Paar Ersatzsohlen,

schnitt sie dieses Mal nach Gebrauchsanweisung hinten ab und trat alsdann glückliche Wintertage an. Die Zeiten, in denen ich bei Temperaturen jenseits des Gefrierpunktes spätestens nach fünf Minuten Eiszapfen zwischen meinen Zehen vermutete, sind jetzt vorbei. Die Sohlen lassen sich in drei Wärmestufen regulieren, die Akkulaufzeit beträgt je nachdem zwischen vier und 16 Stunden. Zumindest solange man sich in der gemäßigten Berliner Region aufhält, reicht aber zumeist die mittlere Variante. Den Akkukasten kann man unterwegs entweder am Stiefel, an einer Art vertikalem Strumpfband oder dank spezieller Schraubvorrichtung auch am Skischuh befestigen. Elegant ist er nicht, lässt sich aber dezent unter der Hose verstecken und wird durch den entspannten Gesichtsausdruck ohnehin mehr als wettgemacht.

Aber Füße sind nicht alles, als leicht frierende Allwetterradlerin kenne ich auch die Schwierigkeit, meine zu Eisblöcken verformten ehemaligen Finger nach einer längeren Tour wieder von den Lenkergriffen zu lösen. Auch hier neues Glück dank heißer Handschuhe! Die getestete Alpenheat Version ist so dünn, dass sie sich problemlos unterziehen lässt. Der Akku ist hierbei deutlich kleiner als jener der Schuhe und lässt sich in einer kleinen Tasche innerhalb der Handschuhe verstauen. Auch hier gibt es drei Wärmestufen, wobei man bei größter gewünschter Heizung schon alle zwei Stunden einen Boxenstopp einplanen sollte. Meist reicht aber auch hier eine sanfte Grundwärme – die ebenso wie bei den Sohlen nicht deutlich fühlbar ist. Man hat also nicht den Eindruck, in warmen Handschuhen oder Stiefeln zu stecken, sondern bekommt einfach keine kalten Gliedmaßen mehr. Nach ein paar Tagen mit Heizhandschuhen bildete ich mir somit ein, „früher“ immer Probleme mit abgestorbenen Frosthänden gehabt zu haben. Bis unterwegs einmal die Akkus erschöpft waren ...

fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

Hufelandstr. 7
10407 Berlin
Tel.: 030 - 607 89 89
Fax: 030 - 606 57 34



www.fahrradkoppel.de

info@fahrradkoppel.de

FAHRRAD BOX
NEU + REPARATUR + VERLEIH 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

Konstanzer Str. 55
10707 Berlin

Ein Comic-Buch zum Thema Fahrrad fällt einem nicht so oft in die Hände. Hier fährt der Autor mit seinem Rad kreuz und quer durch die Geschichte und die Zukunft bis in unseren Alltag. Ungeahnte Probleme tun sich auf mit ebenso ungeahnten Lösungen.



Christophe Badoux: *Per Fahrrad durch die Galaxis*, 55 S., Edition Moderne, 12,80 €.



Endlich liegt ein akzeptabler Führer für den westlichen Teil des Europaradweges R1 vor. Die Strecke deckt den Abschnitt von der

französischen Atlantikküste über Belgien, die Niederlande bis nach Münster in Westfalen ab. Genaue Wegbeschreibungen führen auch den GPS-Unkundigen zum Ziel. Nützlich sind die Übernachtungstipps. Ab Münster bringt uns der bekannte Radführer aus dem Esterbauer Verlag (jetzt in aktualisierter Auflage) sicher bis zur polnischen Grenze. Wer weiter nach Osten möchte, ist wiederum beim Autor Detlef Kaden gut beraten.

Detlef Kaden: *Europaradweg R1, Radreiseführer mit GPS-Tracks im gpx- und kml-Format für den kompletten Weg und diverse zusätzliche Touren und Karten im Maßstab 1:20 000 - 1:25 000*, Verlag IS. RADWEG, 14,90 €.

Vom Citybike über Sporträder und E-Bikes bis hin zum Konzept-Bike versammelt der Band außergewöhnliche Modelle in Wort und Bild. Leidenschaftliche Pedaleure und Design-Freaks finden hier ihr Lieblingsstück und die dazugehörigen Accessoires. Nebenbei kann man seine Fremdsprachenkenntnisse aufpolieren, denn alle Texte gibt es neben Deutsch auch in Englisch und Französisch.

The Bike Book – Lifestyle.Passion.Design, 220 S. Verlag teNeues, 49,90 €.

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

Jetzt auch mit Online-Shop:
buchladen.adfc-berlin.de



Die Kilometerangaben klingen happig: 70, 80, ja 100 km als Tagestour? Mit dem E-Bike kein Problem. Anstatt zu schwitzen ist genießen angesagt. Und das in einer der beliebtesten Ferienregionen Deutschlands. Die 30 schönsten Strecken rund um den Bodensee und durch Oberschwaben suchten die Autoren aus. Auch kleinere Touren für 3 bis 4 Stunden sind mit dabei. Informationen zu Lade- und Leihstationen sowie weitere touristische Angaben machen das Buch zu einem wertvollen Urlaubsbegleiter.

P. Rieger, D. Horg: *E-Bike-Touren am Bodensee*, 144 S. Bruckmann Verlag, 19,95 €.



Mit 70 Jahren fährt der wohl bekannteste Radreisende Deutschlands noch einmal um die Welt. Vom nördlichsten Punkt Europas über den Balkan nach Südostasien und schließlich nach Australien und Neuseeland. Witz und Weisheit machen seine Abenteuerreise zu einem aufregenden Lesevergnügen.

Tilmann Waldthaler: *Nordkap – Neuseeland*, 265 S., Malik Verlag, 22,99 €

Reisevorträge 2013

Beginn: 19 Uhr

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

Eintritt: 3 € (ADFC Mitglieder), 6 € (Nichtmitglieder) 4,50 € (Ermäßigt für Schüler, Studenten, Erwerbslose, Rentner, Schwergeschädigte)



Foto: Torsten Sodemann

Freitag, den 25.01.2013 Berlin – Teheran

Wiederholung von 2010
Torsten Sodemann

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.

Sybil Henning-Wagener, E-Mail: sybilhenningwagener@googlemail.com

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 „barini“, Böhmsche Str. 46 (am Böhmschen Platz), 12055 Berlin. **Ralf Tober**, Tel. (030) 680 814 80

STG Pankow: 2. Mi im Monat, **19 Uhr**, Stadtteilzentrum Pankow, Raum 3.03, Schönholzer Str. 10, Nähe Rathaus, 13187 Berlin.

Marion Rösch, E-Mail: roesch-marion@web.deerlin.de

Freitag, den 01.02.2013

Höhlen, Burgen, Schlösser in Südost-Tschechien

Jan Schaller

Freitag, den 08.02.2013

Flußreise entlang des Doubs – Der EuroVelo 6 in Frankreich

Jan Schaller

Freitag, den 15.02.2013

Westlicher Balkan

Martin Zeise

Freitag, den 22.02.2013

Entlang der Rhone

Niels Kendziorra

Freitag, den 01.03.2013

Mexiko

Alexander Jung

Freitag, den 08.03.2013

Ich lenke also bin ich

Buchvorstellung mit Kai Schächtele

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

STG Schöneberg: 3. Mo im Monat, **19 Uhr**, Treffpunkt wechselnd. **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: 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 rund 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.

Werkstatt-Kurse

Anmeldung erforderlich, Beitrag 15 €/ADFC-Mitglieder 7,50 €, Beginn: 18 Uhr

Reparatur-Basiskurs mit Christian Cholewa

Montag, den 04. Februar 2013

Montag, den 18. Februar 2013

Montag, den 11. März 2013

Montag, den 25. März 2013

Reparatur-Aufbaukurs mit Christian Cholewa

Montag, den 21. Januar 2013

Montag, den 04. März 2013

Rechtsberatung

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

Codierung

Fahrräder codieren wir in der Regel mittwochs und freitags ab 17 Uhr. Bitte vorher auf adfc-berlin.de oder telefonisch informieren.

Weitere ADFC Adressen

ADFC Bundesverband

Postfach 107747, 28077 Bremen, Tel. (0421) 28005 95, Fax -50, kontakt@adfc.de, www.adfc.de

ADFC Brandenburg

Gutenbergstr. 76, 14467 Potsdam, Tel. (0331) 34629-0, Fax 270 70 77, brandenburg@adfc.de, www.adfc.de/brb

ADFC Selbsthilfwerkstatt

ADFC Mitglieder können die Selbsthilfwerkstatt montags bis freitags von 12 bis 20 Uhr nutzen, wenn nicht gerade Kurse stattfinden.

Für alle anderen ist die Werkstatt mittwochs und freitags von 17 bis 20 Uhr geöffnet.

Ullis Fahrradladen seit 1983

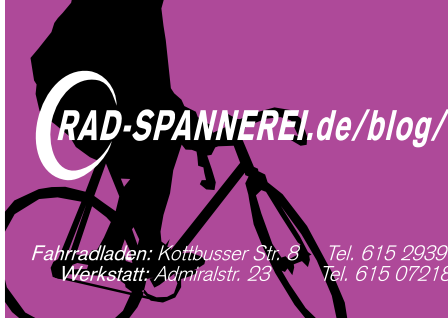
Alltagsräder • Ersatzteile • Service

Spezialist für Oldtimerräder und „Brooks“ Ledersättel

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



RAD-SPANNEREI.de/blog/



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

Träume ...



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

... leben.



DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR ALLE RADREISEFANS IN BERLIN!



Globetrotter Experte
Axel Klemm

Direkt in der Schloßstraße und mitten in Berlin-Steglitz finden Sie alles, was das Herz eines Outdoor- oder Reisefans höher schlagen lässt: eine große Auswahl, kompetente Beratung und eine Vielzahl spannender Möglichkeiten, die Ausrüstungsprodukte gleich vor Ort auf Herz und Nieren zu testen.

VERANSTALTUNGSTIPP:

Fahrradmesse VELO in Berlin

Besuchen Sie uns auf der Velo Berlin vom 23.–24.03. und lassen Sie sich von unseren Experten inspirieren!



BERLIN
23.–24.3.2013

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

Globetrotter.de
Ausrüstung

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