



Platz da!
Mit dem Rad zur Wahl



Große Eintauschaktion! Gültig bis zum 3.8.2013.



**RALEIGH "Edition Disc"
Trekking-Bike 28"**

Alu-Super-Lite Aktiv-Rahmen, Suntour einstellbare Federgabel, Shimano Deore 24-Gang Schaltwerk, Tekro hydraulische Scheibenbremsen, Shimano Nabendynamo, Halogenscheinwerfer, Standrücklicht, hochwertige Schwalbe Bereifung

statt *€ 699-
499-

Abzgl. bis zu 150 Euro
für Ihr altes Rad!



www.das-radhaus.de

Impressum: Das Radhaus
Zweirad Vertriebs & Service GmbH

7x in Berlin & Brandenburg:

Potsdam

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

Reinickendorf

Auguste-Viktoria-Allee 99-100
Tel. 030 / 41 50 86 18
Hildburghauser Str. 248a
Tel. 030 / 76 80 77 07

Spandau

Päwesiner Weg 19
Tel. 030 / 35 10 55 96
Berliner Str. 6-8
Tel. 0 33 27 / 43 61 91

Rudow

Alt Rudow 73
Tel. 030 / 6 63 50 93
Treskowstr. 5
Tel. 030 / 74 07 23 79

Lichterfelde

Treskowstr. 5
Tel. 0 33 27 / 43 61 91

Werder/Havel

Treskowstr. 5
Tel. 0 33 27 / 43 61 91

Pankow

Treskowstr. 5
Tel. 0 33 27 / 43 61 91

Mehr Rücksicht wagen

Egal welche Zeitung einen Artikel mit dem Schlüsselreiz auslösenden Wort „Radfahren“ druckt – die Kommentarspalten füllen sich binnen Minutenfrist. Sollen „die“ doch erstmal alle Regeln einhalten und nicht wie die Rüpel die Stadt in Chaos stürzen, bevor sie von den rücksichtsvollen Regelkundlern auf vier Rädern irgend etwas fordern, ist dann zu lesen. Ja, stimmt, es gibt ihn leider, den Radfahrer, der ohne Licht, auf der falschen Straßenseite oder auf Gehwegen unterwegs ist. Nur ist das mit Rücksicht und Regelkunde so eine Sache – man kann sie nämlich statistisch überprüfen und damit gewichten. Denn was gäbe es für eine größere Rücksichtslosigkeit, als anderen die Gesundheit oder gar das Leben zu nehmen? Die Unfallzahlen sind eindeutig und lassen sich auch durch noch so intensive persönliche Emotionen und Selbsterfahrungen nicht wegdiskutieren: Radfahrer verursachen in der Hauptstadt jährlich etwa 3.900 Unfälle, Kfz-Führer hingegen 114.000.

Zudem überlässt der Kraftfahrzeugführer das Risiko seines eigenen Fehlverhaltens den Fußgängern und Radfahrern. Verletzt sind immer die anderen. Und Regeln? Auch die defensivste Autofahrt produziert Lärm und Abgase und verstößt somit gegen das im Grundgesetz verankerte Recht auf körperliche Unversehrtheit.

Es wird Zeit, dass Radfahrer endlich ausreichend Raum auf unseren Straßen bekommen, um sicher unterwegs zu sein. Es muss also endlich Schluss sein mit dem Parken auf Radspuren, Schluss mit dem blinden Abbiegen und tödlichen „Übersehen“ von Radfahrern, Schluss mit dem Abdrägen auf die nur in Mythen existierenden, aber gern zitierten „breiten und gut ausgebauten Radwege“.

Unser Schwerpunktthema richtet sich deshalb dieses Mal auf die Politik. Was die Parteien für Mobilitätskonzepte im Gepäck haben, lesen Sie auf S. 8 und 9 und wohin der Verkehrsausschuss des Bundestages steuert, auf S. 6 und 7. Dass es auch in Berlin zumindest langsam voran geht, zeigen Planungen zum ersten Fahrradloft (S. 13) und die Neueröffnung des Parks am Gleisdreieck (S. 14).

Viel Vergnügen

Kerstin Emma Finkelstein
Chefredakteurin



Kerstin Emma Finkelstein.
Foto: Nicole Kemper

seite drei

3 Mehr Rücksicht wagen

politik

6 Grüner Pfeil
8 Parteien auf dem Rad
10 Die mobile Stadt
11 Grenzüberschreitend

berlin

12 Rad kunstvoll zerlegt
13 Das Radhaus
14 Neue Wege übers Gleisdreieck

wirtschaft

16 1 Parkplatz = 4 Bügel

meldungen

18 Termine vormerken – Ökomobilitätsfestival in Südkorea – Nachhaltiger Verkehr stärkt die Wirtschaft – Like it Bike it

internationales

20 Rhein runter

tourismus

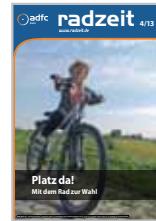
22 Auf zu neuen Ufern im Lausitzer Seenland

feuilleton

24 Im Dschungel

service und termine

26 Karten und Bücher
27 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine
28 ADFC-Stadtteilgruppen
30 Kleinanzeigen
4 Impressum



Titel
radzeit 4/2013

Sally Friedrich koordiniert
das Rheinradprojekt.
Foto: Kerstin E. Finkelstein



Mach mal Pause! Foto: Kerstin E. Finkelstein

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, Ulrike
Dores (Layout), Norbert Kesten (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 III/2012)

ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 5/13: ET 06.09.2013, AS 23.08.2013/DU 26.08.2013



Mit dem Fahrrad nach Afrika – an einem Tag



Rad fahren, Spaß haben, Gutes tun

Das Dorf Afrika in Brandenburg liegt nördlich von Berlin. Ab Eberswalde fahren wir 55 km über den Barnim in die Uckermark, durch Felder und Wälder vorbei an idyllischen Seen.



Gemeinsam radeln wir für einen guten Zweck. Mit der Radtour sammeln wir Spenden für starke Mädchen und Frauen in Senegal, Simbabwe und Burkina Faso.

Wer im Vorfeld pro Kilometer zwei Euro sammelt, ist dabei. Machen Sie mit! Laden Sie Freunde und Familie ein und zeigen Sie, dass Sie sich für eine solidarische Welt einsetzen.

www.radtour-africa.de Tel. (030) 25 94 08-06

RADTOUR
31.
AUGUST



Aktionsgemeinschaft
Solidarische Welt e.V.

Seit über 50 Jahren fördert die Aktionsgemeinschaft Solidarische Welt e.V. Projekte in Indien, Brasilien und afrikanischen Ländern, die von den Betroffenen selbst initiiert und getragen werden.

Für eine Welt, die zusammenhält



IMMER
AN BORD

berlin-nimmt-ruecksicht.de

MEDIENPARTNER:



UNTERSTÜZER:



COPYPARTNER



Grüner Pfeil

Dr. Anton Hofreiter, 43, ist Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages. Mit dem Grünen Politiker und Alltagsradler sprach Kerstin E. Finkelstein.

Wenn mehr Radverkehrsförderung gefordert wird, heißt es oft, man würde ja gerne, aber es sei kein Geld da. Wie viel Prozent des Bundeshaushaltes fließen denn etwa in den Radverkehr?

In Prozentzahlen lässt sich das gar nicht ausführen. 10 Milliarden von gut 300 Milliarden werden für die Verkehrsinfrastruktur ausgegeben und etwa 100 Millionen für den Radverkehr. Wir sprechen also über etwa 0,03 Prozent des Gesamthaushaltes.

Manchmal ließe sich auch ganz ohne Geld sinnvolle Politik machen – etwa wenn endlich die Fahrradmitnahme im ICE ermöglicht würde. Die Bahn gehört doch dem Bund, warum passt da nichts?

Das hat schlicht damit zu tun, dass der Bund, insbesondere das Verkehrsministerium, sich nicht traut, mal mit der DB AG Tacheles zu reden. Da ist die Fahrradmitnahme nur eines von diversen Problemen. Das Verkehrsministerium steuert aber leider nicht die Bahn AG sondern andersherum. Das hat mit unübersichtlichen Strukturen zu tun, etwa dem Einfluss der Gewerkschaften auf die SPD, aber auch der Tendenz des Kanzleramts unliebsame Themen ruhig zu stellen, anstatt sie anzugehen.

Das heißt, wir können da noch lange auf Änderungen warten?

Ich weiß nicht, ob auf Grund der vielfältigen Probleme bei der DB AG überhaupt noch jemand lange warten kann. Eigentlich müsste sehr bald und tiefgreifend gehandelt werden!

Absichtserklärungen und Programme sind das Eine – Handeln das Andere. Was hat Ihre Partei während der rot-grünen Regierungszeit geändert?

Einiges. Unter grüner Regierungsbeteiligung ist der nationale Radverkehrsplan das erste Mal durchgesetzt worden, es gab eine Abteilung Rad-



Dr. Anton Hofreiter. Foto: Michaela Runge

verkehr im Ministerium, es sind die Gelder für den Radwegebau erhöht worden und es gab eine positivere Stimmung gegenüber dem Fahrrad. Man hat das Thema nicht mit Kampfrädern identifiziert sondern mit einer Chance. Aber man muss sich natürlich auch darüber im Klaren sein, dass eine kleine Partei, wenn sie nicht einmal das Ministerium hat, nicht die Welt auf den Kopf stellt.

Angenommen, es gäbe ab Herbst eine neue rot-grüne Bundesregierung und Sie würden Verkehrsminister. Was würden Sie ändern?

Dass die Mitnahme des Fahrrades bei den Zügen besser wird; dass wir bessere Abstellmöglichkeiten bekommen in all den Bereichen, wo der Bund Einfluss hat; dass die Straßenverkehrsordnung einmal grundsätzlich angeschaut wird – derzeit ist sie ja aus dem Blickwinkel der Windschutzscheibe geschrieben. Das darf so nicht sein, sie muss für alle Straßenverkehrsteilnehmer sein. Nur ein Beispiel: Ich fahre regelmäßig die Friedrichstraße lang. Da gibt es eine Ampel für Autofahrer die geradeaus fahren oder links abbiegen. Es ist logisch, dass die dort stehen bleiben. Aber wenn man dann einen Fahrradstreifen abtrennt, erschließt sich niemandem, warum der Fahrrad-

fahrer da auch stehen bleiben soll. Ich bin da wohl auch der Einzige, der sich daran hält, denn ich muss ja als Verkehrspolitiker ein gutes Beispiel abgeben.

Viele Regeln sind einfach rein fürs Auto gedacht. Klar, im Augenblick gelten sie, deshalb muss man sich daran halten. Aber wir sollten auch darüber nachdenken, was sich sinnvoll ändern ließe, ohne die Sicherheit zu gefährden. Wie wäre es etwa mit einem grünen Rechtsabbiegerpfeil für Fahrradfahrer? Ich kenne viele Situationen, wo so ein grüner Pfeil für Radfahrer die Verkehrssicherheit nicht gefährden würde. Nach solchen Punkten sollte die StVO durchgeschaut werden, denn sie sollte ja allen Mobilitätsteilnehmern dienen.

Bekommen wir in Deutschland auch irgendwann mal eine richtige Verkehrswende?

Das kommt sehr auf die Kommune an. In Münster ist das Rad schon jetzt das dominante Verkehrsmittel. Ich denke, dass man sich für den besiedelten Bereich auch einiges wird überlegen müssen, spätestens jetzt durch das Pedelec, das Radfahren eben auch für nicht so sportliche Menschen oder in hügeligen Städten attraktiv macht. Man muss nur die Verkaufszahlen anschauen: E-Mobilität wird beim Auto mit riesigen Summen gefördert und am Ende werden davon nur 1.000 Stück verkauft. Gleichzeitig wurden letztes Jahr 500.000 Pedelecs verkauft – ganz ohne Förderung. Ich erwarte, dass das nach der Wahl endlich als politischer Auftrag wahrgenommen wird!

Die Politik muss auch endlich anerkennen, dass Fahrradfahrer nicht gleich Fahrradfahrer ist. Ich denke, dass wir langfristig Fahrradwege in der Stadt brauchen. Kinder oder Menschen, die langsam fahren oder etwas unsicher sind, fühlen sich da oft wohler. Aber jemand, der mit hoher Geschwindigkeit mit dem Verkehr mitschwimmt, ist auf der Straße besser aufgehoben. Man sollte den Verkehrsteilnehmer also selber entscheiden lassen und die Benutzungspflicht endlich ganz aufheben.

Wichtig wäre auch ein eigenes Fahrradwegekonzept für jede Stadt: Nicht nur hier und da mal einen Streifen abmarkieren oder einen Weg am Fluss entlangführen, weil es da schön ist, sondern einer durchdachten Routenplanung nachgehen. Das würde dann auch bedeuten, einige Straßen einfach komplett und ausschließlich für Fahrradfahrer freizugeben und so Alltagspendeln auf dem Rad fördern.

ZENTRALRAD
Gute Räder seit 1991

Parteien auf dem Rad

VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT, FOTO: KERSTIN E. FINKELSTEIN

In wenigen Wochen ist Bundestagswahl. Welche Ziele haben sich die Parteien gesteckt, um den Radverkehr weiter voranzubringen?

Stellenwert des Fahrrads als Verkehrsmittel

Zumindest auf dem Papier halten alle Parteien das Rad für ein wichtiges Verkehrsmittel. Die CDU will den Anteil des Radverkehrs als „umweltfreundliche Alternative zum Auto“ weiter steigern – ohne allerdings konkrete Maßnahmen vorzustellen. FDP-Generalsekretär Patrick Döring bezeichnet den Radverkehr als „unverzichtbaren Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik“. Die Grünen begründen ihre Forderung nach mehr Radverkehrsförderung nicht nur mit positiven Effekten für Gesundheit und Umweltschutz, sondern auch finanziell: Der vermiedene Autoverkehr „spart der öffentlichen Hand effektiv Kosten“. Die SPD führt an, dass das Rad als emissionsfreies Verkehrsmittel den geringsten Platzbedarf im öffentlichen Raum habe und sich mit dem Ausbau einer fahrradgerechten Infrastruktur der CO₂-Ausstoß reduzieren lasse. Und die Linke unterstreicht, das Rad sei „vollwertiger Verkehrsträger und kein Freizeitvehikel“. Die Erkenntnis habe sich aber „noch nicht überall durchgesetzt“, bedauert Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Linken-Fraktion im Bundestag. Im Zweifelsfall müsste man dem motorisierten Verkehr Flächen wegnehmen – zugunsten des Rad- und Fußverkehrs.

Strategien der Parteien zur Förderung des Radverkehrs

Auf neue Mobilitätskonzepte setzt die CDU, nennt als Beispiele Elektromobilität, Car-Sharing und Mietfahrräder. Diese mit dem öffentlichen Nahverkehr zu kombinieren, fordern die Piraten. Das sei genauso wichtig, wie „sichere Unterstellmöglichkeiten fürs eigene Fahrrad an Haltestellen“ zu schaffen. Auch die Linke will mehr Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen schaffen: „In den Niederlanden wird dieser Bedarf durch einen eigenen Haushaltstitel gedeckt – warum nicht auch bei uns?“ Die Grünen haben sich auf die Fahnen geschrieben, den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP), in dem die Bundesregierung die Weiter-

entwicklung des Radverkehrs festgeschrieben hat, finanziell ausreichend zu unterlegen und das „Fahrrad in der Straßenverkehrsordnung zu stärken“. Ihnen geht es darum, „den Radverkehrsanteil bis 2020 auf über 20 Prozent zu steigern“.

Und die SPD will einen Fahrradbeauftragten der Bundesregierung berufen und im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ die Förderung des Radverkehrs in der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung fest verankern.

Infrastrukturmaßnahmen

Den Radverkehr sicherer zu machen ist für alle ein Thema. Die FDP favorisiert Sicherheitskampagnen und will, wie die SPD, das Tragen von Fahrradhelmen fördern, allerdings ohne Helfpflicht. Die CDU verweist auf den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an den Bundesstraßen seitens des Bundes – trocknete jüngst jedoch die Finanzierung dafür aus. Demgegenüber wollen SPD und Grüne die Mittel für den Ausbau und Erhalt der Radwege an Bundesfernstraßen auf mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr erhöhen. Die Grünen möchten darüber hinaus „mit Modellprojekten den Bau von Rad schnellwegen und Fahrradparkhäusern“ unterstützen. Und ebenso wie die Linken die Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h festlegen. Die Piraten wiederum gehen davon aus, dass automatisch mehr Platz für Radfahrer entstünde, wenn ihre Forderung nach kostenfreiem ÖPNV umgesetzt würde.

FAHRRAD BOX BERLIN
NEU + REPARATUR + VERLEIH



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



Egal welche Partei – dauerhaften Sonnenschein und breite Radwege mit Blick aufs Meer verspricht leider niemand.

Entwicklung Berlins zur fahrradfreundlichen Hauptstadt?

Die Grünen pochen darauf, dass der Radverkehrsplan auch in Berlin mit Leben gefüllt wird. Laut NRVP 2020 müsste die Hauptstadt pro Jahr acht bis zwölf Euro pro Einwohner in die Radinfrastruktur investieren – derzeit sind es 1,50 Euro. Die derzeitigen Berliner Regierungsparteien SPD und CDU sehen die vorrangige Aufgabe in der Erweiterung von Fahrradstellplätzen. An Radstellplätzen und -stationen an Bahnhöfen habe Berlin ein klares Defizit, geben sie zu. Die Linke ist überzeugt, dass in diesem Bereich „mit geringem Mitteleinsatz viel bewirkt werden“ könne und fordert eine „Umverteilung der knappen Finanzmittel zu Gunsten des Radverkehrs“.

Worte und Taten

Zwischen Ausspruch und Wirklichkeit klafft jedoch oft eine Lücke. Die aktuellen Regierungsparteien CDU und FDP haben etwa die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) beschlossen. Das war richtig und wichtig, meint Wilhelm Hörmann, Verkehrsreferent des ADFC. So beschreibt der NRVP die Aufgaben und Maßnahmen des Bundes sowie Maßnahmenvorschläge für Länder und Kommunen zur Förderung des

Radverkehrs. Hörmann bemängelt indes die in Teilen nicht solide Finanzierung. Der Plan als solcher habe keinen festen Etat, lediglich für den Radwegebau an Bundesfernstraßen und für nicht-investive Maßnahmen gebe es Ansätze. Was ihm fehlt: der Blick über den Tellerrand, beispielsweise auf den Gesundheitssektor. „Den Radverkehr sieht die Politik noch immer originär im Verkehrsressort.“ Ausgeblendet bleibe, dass Bewegung auf dem Rad der Prävention diene und dazu beitrage, die Kosten im Gesundheitswesen zu drosseln. Außerdem Fehlanzeige im NRVP: Schulwegkonzepte oder Kampagnen, um das Radfahren noch stärker in der Gesellschaft zu verankern.

Es bleibt viel zu tun!

fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

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



www.fahrradkoppel.de

info@fahrradkoppel.de

Die mobile Stadt

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Alle reden vom Wetter – nur die Sternfahrt-Radfahrer nicht. Trotz Dauerregens, der zwischenzeitlich nur von einigen ergiebigen Schauern abgelöst wurde, machten sich rund 100.000 Radler auf den Weg über die 19 Strecken von Brandenburg und Berlin gen Brandenburger Tor. Offenbar traf das diesjährige Motto „Mehr Platz für Fahrräder!“ den Nerv der Teilnehmer: „Ich finde es unglaublich, wie man als Radfahrer von vielen Autofahrern auf den Straßen bedrängt wird. Viele kennen nicht einmal die Verkehrsregeln und glauben, einen auf jeden holprigen Schmalspurradweg drängen zu dürfen. Dabei begehen solche Autofahrer selbst eine Straftat: Nötigung im Straßenverkehr!“ berichtete ein Teilnehmer, der an diesem Tag von Oranienburg über Kottbusser Tor und Südring gefahren war, „und dabei endlich einmal nicht den Gefährdungen durch Abbieger, Raser und Drängler ausgesetzt war.“ Eine andere Teilnehmerin bestritt mit ihren beiden sechsjährigen Zwillingen die Kinderroute ab Jannowitzbrücke. „Ich wünsche mir ein Umfeld, in dem ich meine Kinder auch mal guten Gewissens allein auf die Straße lassen kann. Weniger und rück-



Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel nahm zusammen mit Bundesumweltminister Peter Altmaier an der Demonstration teil.



Der Zug trotzte dem eher weniger begabten Wetter.

sichtvollerer Autoverkehr wäre dafür nötig – und möglich. Schließlich sind unsere Städte doch für uns Menschen und nicht für Autos da!“ Prominentester Demonstrant war Bundesumweltminister Peter Altmaier. Er erzählte, in seiner Zeit als Hinterbänkler häufig Radtouren ins Berliner Umland gemacht zu haben. Heute sei dafür die Zeit meist zu knapp, ins Büro fahre er jedoch nach wie vor oft mit dem Rad. „Sie haben einen ganz anderen Tag, wenn Sie morgens zwanzig Minuten auf dem Rad gesessen haben“, erklärte er. Die ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel forderte den Senat der Hauptstadt auf, für eine Verbesserung der Infrastruktur zu sorgen. „Radfahrer brauchen mehr Platz auf den Straßen. Dazu zählen zusätzliche Radfahrtstreifen genauso wie sichere Abstellmöglichkeiten. Außerdem muss endlich dafür gesorgt werden, dass Radfahrtstreifen respektiert statt zugeparkt werden!“ Letztlich ginge es auch um eine angemessene Zuteilung von Finanzmitteln. „Der Fahrradetat in Berlin ist eine Farce“, so Scheel. „Mit den für den nächsten

Doppelhaushalt eingeplanten Mitteln liegt Berlin bei gerade einem Drittel der vom Nationalen Radverkehrsplan geforderten Investitionen und weit hinter anderen deutschen Großstädten wie München und Frankfurt. Viele Radwege in Berlin sind marode. Der Sanierungsstau wird zusätzlich durch den Mangel an Fachpersonal in Hauptverwaltung und Bezirken verstärkt.“

100.000 Demonstranten setzten am ersten Juniwochenende ein klares Zeichen: Berlins Bürger wollen Veränderungen. Und mehr Platz für gesunde, umweltfreundliche und entspannende Mobilität.

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN
**FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS,
 TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN**
 u.a. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SEESSEL- / 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.: 16¹⁶-19¹⁹ Uhr, Mi.: 11¹¹-13¹³ & 16¹⁶-19¹⁹ Uhr, Sa. 11¹¹-13¹³ Uhr
 & nach Vereinbarung
 Phon/Fax: (030) 31 80 60-10/20
 christoph.beck@falttrad-direktor.de/www.falttrad-direktor.de

Grenzüberschreitend

TEXT UND FOTO VON GESCHE HUESMANN UND HANS-JOACHIM LEGELER

Am Vorabend der Sternfahrt 2013 traf sich eine Gruppe von Radlern, die in diesem Jahr einen „kleinen Umweg“ zur Sternfahrt fahren wollten. Startpunkt für diese Wagemutigen sollte Stettin sein. Zunächst ging es per Bahn vom Berliner Hauptbahnhof nach Stettin. Um Mitternacht trafen sich die Berliner mit den Freunden vom Stettiner Radclub auf dem zentralen „Plac Lotników“. Trotz des leider eher kühl-feuchten Herbstwetters machte sich die Gruppe durch das nächtliche Stettin hinaus auf den Weg an die Grenze und dann an die Oder. Die Nachtfahrt auf dem Oder-Radweg erzeugte eine besondere Stimmung, besonders als noch in der Dunkelheit die ersten Vögel ihren Morgengesang anstimmten. Nach den ersten trockenen 80 km ereilte die Radler dann doch noch ein gewaltiger Wolkenbruch. Flugs ging es für die einen in die Regenkleidung, andere zogen kurze Hosen und Badelatschen an. Nach ca. 100 km erreichte die Gruppe gegen 7:30 Uhr Eberswalde, einen der offiziellen Startpunkte zur Sternfahrt. Pünktlich zum Start setzte Dauerregen ein, der aber die Freude am Radfahren nicht nehmen konnte. Mitgerissen von der tollen Stimmung auf der Sternfahrt erreichten fast alle Teilnehmer der etwas anderen Sternfahrt 2013 nach etwa 180 km das Brandenburger Tor.



Auch grenzüberschreitendes Wetter – von der Sonne bis zum Regen.



Rad kunstvoll zerlegt

von KERSTIN E. FINKELSTEIN

„Endlich auch mal was für Männer!“ kommentieren viele Kunden erfreut: In Mia Cartolerias Karten- und Postershop finden sich keine Blümchen und kleinen Tiere, sondern Bilder für echte Kerle. Ihr Grillposter ist so zum Sommerrenner geworden, aber auch Mias Grafik-Schwerpunkt, das Fahrrad, liegt in der Gunst weit vorne.

„Ich bin Designerin und leidenschaftliche Radfahrerin. Also liegt es nahe, dass ich auch Räder zeichne.“ Und damit Neuland betritt. Ein Poster mit dem ABC des Rades zum Beispiel gab es vorher noch nicht, ebenso wenig wie Postkarten mit den Hauptbestandteilen eines Bikes. Mia avancierte folglich in den letzten Jahren zum gern gesehenen Gast auf diversen Kunstmärkten wie Fahrradmessen und wurde etwa zur letzten VELO als Künstlerin mit eigenem Stand eingeladen. ADFC Mitglieder und Kunden haben Glück – sie müssen nicht auf den nächsten Auftritt der Grafikerin warten, sondern können sie selbst aufsuchen. Mia ist auch für den ADFC tätig und steht jeden Montag und Dienstag zwischen 12 und 19 Uhr im Buch- und Infoladen in der Brunnenstraße 28 für ein interessantes Gespräch rund ums Fahrrad und die Kunst zur Verfügung. Und viele ihrer Karten und Poster gibt es dort auch zu kaufen – durchaus auch für Frauen!

miacartoleria.de



Das Radhaus

TEXT UND FOTO VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Wer sein Fahrrad liebt, der schiebt zwar nicht zwangsläufig, lässt es aber auf jeden Fall auch nicht auf der Straße nächtigen. Und steht somit oft vor einem Problem: Das Treppenhaus zu eng, der Keller zu klein und die Lust, den Kinderanhänger jeden Tag abzukoppeln und in den Wohnungsflur zu schleppen, hat auch Grenzen. Was tun? Am besten ein neues Haus bauen, beschloss eine Gruppe von Berlinern. Ende Mai kauften sie nach längerer Planungsphase deshalb ein Grundstück in Lichtenberg. Drei Gehminuten vom S-Bahnhof Nöldnerplatz soll hier ab kommendem Frühjahr gebaut werden. „Wir planen zwei gegenüberliegende Häuser à 20 Wohnungen,“ so Lars Göhring, Architekt und Mitbegründer des Bauprojekts. „Dazwischen liegt ein 2.000 Quadratmeter großer Garten.“ Der auch nicht ganz unbebaut bleiben soll – schließlich haben sich dem Projekt viele junge Familien angeschlossen, deren Kinder



Loft-Architekt Lars Göhring zu Besuch beim ADFC.



auf ein Baumhaus pochen. Eines wird es aber mit Sicherheit nicht geben: Autostellplätze. Ende der 90er Jahre wurde in Berlin die Richtlinie aufgehoben, für jede neu gebaute Wohnung auch einen Parkplatz bereitzustellen. Inzwischen gilt das gleiche nur noch für Fahrräder – und selbige sind in dem Lichtenberger Projekt Namensgeber. Das „Fahrradloft“ bietet unter anderem breite Aufzüge mit gegenüber liegenden Türen. „So kann man sein Rad vorwärts hinein schieben und gelangt auch vorwärts wieder hinaus.“ Hinaus auf den eigenen Fahrradbalkon. „Unsere Wohnungen werden zwei Balkone haben: Jeweils einen direkt am Aufzug mit Blick auf die Straße, wo die Räder abgestellt werden können, und einen zweiten mit Blick auf den Garten“, so Göhring.

Vierzig Menschen haben sich bereits gefunden, um diese Radgemeinschaft zu leben, vor allem junge Familien, aber auch Singles, kinderlose und ältere Paare. „In jedem der beiden Häuser wird es auch einen Gemeinschaftsraum geben, außerdem werden wir

uns gemeinsam um den Garten kümmern.“ Ziel ist neben Fahrradfreundlichkeit und Gemeinsamkeit auch ein besonderes Augenmerk auf die Ökologie. „Wir werden die derzeitigen Energieeffizienzbestimmungen klar übertreffen und zudem zum Beispiel durch bepflanzte Dächer und ein eigenes Regenversickerungssystem möglichst umweltschonend bauen und leben.“

Noch sind einige der Wohnungen am Nöldnerplatz zu haben – und lassen sich auch bequem barrierefrei umsetzen, gibt es doch mit dem Fahrradfahrrstuhl schon eine gute Grundlage. Wer sich (und seinem Fahrrad) ein neues zu Hause geben möchte, kann sich unter kontakt@fahrradloft.de melden.

fahrradloft.de

Neue Wege übers Gleisdreieck

TEXT UND FOTO VON PHILIPP POLL

Ein Dilemma städtebaulicher Art nimmt 1838 seinen Anfang. Als die Berlin-Potsdamer Eisenbahn den Betrieb aufnimmt und zwei Jahre später die Anhalter Bahn folgt, ist das ein nachhaltiger Impuls für die Entwicklung von Berlin. So wichtig, dass es in den folgenden Jahrzehnten nicht gelingt, während der Ausdehnung der Stadt das großflächige Bahngelände für den Verkehr durchlässig zu machen. Wie ein undurchdringlicher Keil liegt es zwischen Schöneberg und Kreuzberg. Am Dennenplatz muss um 1880 der eigentlich schmurgerade geplante Generalszug um 400 m nach Süden in einen ungemütlichen, von Eisenbrücken überspannten Trog verlegt werden.

Die einzige Querungsmöglichkeit in 150 Jahren bringt 1902 die Eröffnung der U-Bahn, die über ein Gleisdreieck die Verbindung Hällesches Ufer – Bülowstraße bedient. Das Gleisdreieck und die spätere, gleichnamige Station prägen den Verkehr so stark, dass das gesamte Bahngelände im Volksmund bald als »Gleisdreieck« bezeichnet wird.

Der Weg zum Park Gleisdreieck

Nach dem Mauerfall werden Vorkehrungen getroffen, das Gleisdreieck-Gelände zu entwidmen und in einen Park umzugestalten, aber erst im



Neue Wege übers Gleisdreieck

gelb: Für Radfahrer sehr gut befahrbar | weiß: gut befahrbar | gestrichelt/gestreift: in Planung. Ausschnitt Fahrradkarte: baerleinplan.de

Herbst 2011 konnte der östliche Teil freigegeben werden. Der westliche Teil ist just eröffnet worden.

Neue Wege durch den Park

Wer bisher als Radfahrer das Gleisdreieck umfahren musste, hatte die Qual der Wahl zwischen den stark Kfz-belasteten Korridoren am Landwehrkanal und dem Yorckstraßentrog. Der neue Park bietet nun besonders auf den diagonalen



Von der Hornstraße kommend Richtung Westen quert man die Gleise der Museumsbahn vom Technikmuseum. Anfänglich war auf dieser Achse auch eine Brücke geplant, um auf kürzestem Wege die Fernbahn zu überqueren, doch für das Projekt war dann doch kein Geld da. Nun muss man einen Umweg in Kauf nehmen, wenn man zur Bülowstraße möchte.

Relationen neue, zum Teil sogar asphaltierte Verbindungen. Wer zum Beispiel von Schöneberg nach Mitte möchte, gelangt durch den Park schnell in die Schöneberger Straße. Und wer vom Nollendorfkiez zum Bergmannkiez möchte, fährt auf Höhe der Pohlstraße in den Westpark, hält sich vor dem U-Bahnhof rechts, hinter dem alten Stellwerk wieder links und gelangt über die Rampe an der Hornstraße wieder heraus. Eine interessante Alternative in Nord-Süd-Richtung verläuft vom Anhalter Bahnhof kommend, am Tempodrom vorbei und über den Anhalter Steg in den Gleisdreieck-Park. Glück hat, wer Zeit zum Verweilen erübrigen kann. Denn dieser Park ist einfach unvergleichlich. Großstädtischer und kontrastreicher geht es nicht.

Zukunft Südparkplanung

Für Radfahrer sind auch die Planungen im Süden des Parks interessant. Über den so genannten »Flaschenhals« soll künftig eine Verbindung zur Kreuzberg- und Monumentenstraße geschaffen werden, die als Radfernweg Berlin-Leipzig weiter entlang der S2-Trasse Richtung Südkreuz führen wird. Darauf hinaus ist entlang der S1-Trasse eine Route zum Cheruskerpark geplant. Ob diese Planungen zu einem Rad schnellweg führen werden, zum Schleichweg mit Hundeauslaufgebiet verkommen oder gar am Widerstand von lokalen Initiativen scheitern könnten – der ADFC wird den Prozess weiter begleiten und sich für radfahrfreundliche Lösungen einsetzen.



optikpark
rathenow

Aktiv beim Radeln – Erholen im Optikpark
Saison noch bis zum 6. Oktober



Anblick



Durchblick



Überblick



Weitblick

www.optikpark-rathenow.de

1 Parkplatz = 4 Bügel

Bessere Infrastruktur für Fahrräder, dafür setzt sich Detlef Wendtland im ADFC Berlin schon seit ein paar Jahren leidenschaftlich ein. Auf der Mitgliederversammlung 2012 wurde er in den Landesvorstand gewählt und besetzt dort seither u.a. die Themen Fahrradabstellanlagen und Projekte wie »Mit dem Rad zur Arbeit«. Auf einer Stippvisite in der Wilmersdorfer Straße sprach Philipp Poll mit dem 56-jährigen Physiker.

radzeit: Detlef, Du machst Dich seit Deiner Wahl in den Landesvorstand für Fahrradabstellmöglichkeiten stark.

Was reizt Dich speziell an diesem Thema?

Wendtland: Als ich anfing, mich für den ADFC zu engagieren, dachte ich noch, das Fahren an sich sei das Wichtigste. Wenn man nur für ausreichend Radfahrstreifen sorgte, dann hätte man die Bedürfnisse von Radfahrenden erfüllt. Nun, wo aber immer mehr Leute das Rad benutzen, mangelt es an ordentlichen Abstellmöglichkeiten. Ich kann mich schwarz ärgern, wenn ich z.B. in der Friedrichstraße nicht mal mehr einen freien Laternenmast finde, an dem ich mein Rad sicher anschließen könnte. Meine Überzeugung ist, dass es innerstädtisch für Fahrräder augenblicklich mindestens halb so viele Abstellmöglichkeiten geben muss wie für Autos, weil so viele Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Eine simple Sache, möchte man meinen – alte Felgenbieger abbauen und in einer konzentrierten Aktion einen Bügel nach dem anderen aufstellen. Kostet wenig und ist schnell gemacht. Wo ist das Problem?

Das Thema ist einfach noch nicht in den Köpfen der Akteure angekommen. Vor 20 Monaten haben wir in einer AG *Einkaufen mit dem Rad* die Stellplätze von Einkaufszentren evaluiert^[1]. Viele Zentren und Supermärkte haben ausladende Parkplatzflächen, die häufig auch noch leer stehen, aber für Fahrräder gibt es höchstens ein paar Felgenbieger. Das Management denkt, dass ihre Kunden per Auto kommen und für eine Parkplatz-



Zur Haupteinkaufszeit keine Chance – Detlef Wendtland sucht einen freien Bügel am U-Bahn-Eingang. Fotos: Philipp Poll

garantie sogar an mehreren anderen Einkaufsmöglichkeiten vorbeifahren. Wer mit dem Rad kommt, dem wird diese Wahlfreiheit wohl abgesprochen. Zumindest wenn ich zum Supermarkt fahre, bin ich tatsächlich nicht gewillt, längere Umwege hinzunehmen, um einen ordentlichen Fahrradbügel zu bekommen.

Aber genau deshalb gibt es doch gesetzliche Regelungen.

Ja, die gelten aber nur für Neubauten. Seit 1992 gibt es im Berliner Baurecht in verschiedenen Fassungen Mindestanforderungen an Fahrradabstellplätze^[2]. Wenn ein Bauherr z.B. ein neues Geschäftshaus errichten möchte, soll die zuständige Baugenehmigungsbehörde, die meist beim jeweiligen Bezirksamt angesiedelt ist, die Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten einfordern.

Und das klappt nicht?

Meist nur rudimentär. Es wird zu wenig eingefordert und die Umsetzung bei der Bauabnahme in der Regel nicht überprüft. Manchmal sind die Bauherren bei der Standortwahl auch sehr kreativ. Bei den Potsdamer Platz Arcaden zum Beispiel: an der Oberfläche finden sich nur ganz wenige Bügel. Das Großversteckt sich – man glaubt es kaum – in der Tiefgarage. Und dann sind diese Stellplätze nicht einmal ausgewiesen! Selbst wenn man weiß, wo sie sich befinden, muss man absteigen, sein Fahrzeug, z.B. mit Kinderanhänger die Rampe hinunterschieben und sich an der Schranke vorbeiquetschen, das wird

auch von unseren Senioren erwartet ... Inzwischen habe ich ein paar Gespräche mit Center-Managern hinter mir und es fiel mir dabei oft nicht leicht, die Fassung zu bewahren. Nur Flächenvermietung hat Priorität, alles was nach Geldausgeben aussieht, wird abgewiegt.

In Münster ist es mit der Mall an der Stuben-gasse besser gelafen.

Ja, die Stadt Münster hat offenbar eine ganz ordentliche Stellplatzsatzung. Der ADFC hat dort die Chance genutzt und dem Bauherren eine Klage angedroht, wenn nicht ausreichend Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Jetzt gibt es in dem Gebäude eine echte Radstation mit Überwachung, Reparaturservice usw. Man glaubt es kaum, aber in dieser 250.000-Einwohner-Stadt gibt es damit inzwischen drei Radstationen. Etwas Vergleichbares findet man in ganz Berlin nicht und das obwohl wir stellenweise durchaus hohen Abstellbedarf haben. Deshalb haben wir uns im ADFC in den letzten Monaten näher mit den Betriebsmodellen von Radstationen und potenziellen Standorten in Berlin beschäftigt.

Gibt es denn jetzt schon vorbildliche Lösungen in Berlin?

In Sachen Fahrradabstellmöglichkeiten ist Charlottenburg-Wilmersdorf recht vorbildlich. Es gibt ein Konzept Fahrradparken und in letzter Zeit wurden an etlichen Stellen zusätzliche Bügel aufgestellt. Zum Teil sogar entsprechend unserer ADFC-Forderung auf dem Parkstreifen statt auf dem Gehweg.

In der Wilmersdorfer Straße wurden gerade erst 64 Bügel ergänzt.

Ja, hier in die Fußgängerzone kommen viele Leute mit dem Fahrrad, um autofrei einkaufen zu



Just nach dem Einbau – Die neuen Bügel in der nördlichen Wilmersdorfer Straße.

können. Mit den neuen Bügeln, die zwischen Schiller- und Zillestraße ergänzt wurden, gibt es in der Wilmersdorfer knapp 260 Bügel, also 520 Stellplätze. Die Meile dürfte damit in Berlin die höchste Bügeldichte aufweisen. Trotzdem sind sie zu Stoßzeiten praktisch ständig belegt, sodass leider auch die Bäume herhalten müssen.

Grundsätzlich wollen wir jeden Bezirk motivieren, ein Konzept Fahrradparken zu entwickeln. In Zusammenarbeit mit dem ADFC ist bereits ein Masterplan Fahrradparken in die neue Fahrradstrategie vom Land Berlin aufgenommen worden. Wir werden im FahrRat mit SenStadtUm die Umsetzung konstruktiv begleiten.

FahrRat ist ein gutes Stichwort. Detlef, Du moderierst ja auch den bezirklichen FahrRat in Tempelhof-Schöneberg. Was hat es damit auf sich?

Das ist ein runder Tisch, an dem Fahrrad-Aktive in einem Bezirk zusammenkommen und Verbesserungen für den Radverkehr entwickeln. Neben dem ADFC und weiteren NGOs sind Mitglieder des Tiefbauamts und Ordnungsamts, Stadträte, die Polizei usw. involviert. Leider sind noch nicht in allen Bezirken FahrRäte eingerichtet und auch die Zusammenarbeit mit den Behörden funktioniert unterschiedlich gut. Es gibt Bezirke, in denen schnell ein Konsens gefunden wird und Projekte angestoßen und umgesetzt werden. Und dann gibt es Bezirke, deren Vertreter geradezu immer auf der Suche nach Fallstricken sind und in denen um jede Maßnahme mühsam gerungen werden muss.

Welche sind das?

(lacht) Das sage ich jetzt nicht, aber alle, die auch mal in anderen Bezirken Rad fahren, können das inzwischen leider schnell an der Situation im Straßenraum feststellen.

Du hasttest noch eine Bitte an die radzeit-Leser. Richtig. In Berlin wird ja wieder viel gebaut. Ich möchte alle Verkehrs-Interessierten bitten, die Augen offen zu halten und zu schauen, ob bei Neubauvorhaben auch ausreichend Fahrradbügel^[2] aufgestellt werden. Wenn das zu bezweifeln ist, bin ich dankbar für jede Meldung an meine E-Mail-Adresse detlef.wendtland@adfc-berlin.de.

[1] Projektbeschreibung und Ergebnisse: www.adfc-berlin.de/aktionenprojekte/emdr.html

[2] Berliner Ausführungs vorschrift zu Stellplätzen – Kurzlink: <http://bit.ly/1254EOS>



Termine zur
Ergonomieberatung:
030 399 02 116

Wir verwirklichen Ihren Traum vom Fahrrad

Der Rahmen nach Maß, Ausstattung und Farbe nach Wahl. Räder von Norwid, Patria, Tout Terrain, Velo-traum, Böttcher, aus Stahl oder Alu.

Ein besonderer Service ist die Velophil Ergonomieberatung.

Gemeinsam mit Ihnen bestimmen wir auf dem Velochecker Ihre optimale, ergonomisch angepaßte Sitzhaltung. Beratung und Vermessung kosten 59,- €



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

Termine vormerken!

Die ADFC-Stadtteilgruppe City-West beteiligt sich am 11. August mit einem Stand am Sommerfest des Ökowerks. Interessierte können sich dort über die Vereinsarbeit informieren sowie Bücher und Landkarten erwerben.

Am 25. August finden wieder die Kiez-touren statt. Mehr Infos im rad&touren-Programm, oder unter www.adfc-berlin.de/aktionenprojekte/kieztour.html



Ökomobilitätsfestival in Südkorea

In Südkorea startet im September das erste EcoMobility World Festival. Für vier Wochen wird in Suwon City der komplette Verkehr mit Verbrennungsmotoren aus einem Bezirk verbannt und gezeigt, wie alternative Mobilität aussehen kann. Die vom weltweiten Städtenetzwerk ICLEI initiierte Veranstaltung soll ab jetzt jährlich stattfinden. Für 2014 ist auch Berlin als Ausrichter im Gespräch.
iclei-europe.org
ecomobilityfestival.org/

„Like it Bike it“

Bis 15. September 2013 können Jugendliche Filme zum Thema „Meine Fahrradliebe“ beim Kurzfilm-Wettbewerb von Umweltbundesamt und Bundesverkehrsministerium „Like it Bike it“ einreichen. Möglich sind verschiedenste Filme: Animations-, Trick- oder Spielfilm, bunt oder schwarzweiß, stumm oder mit Ton. In zwei Alterskategorien – 11 bis 14 Jahre und 15 bis 18 Jahre – können die jeweils vier besten Filmteams Preise gewinnen.
like-it-bike-it.de



Das Rad in Szene setzen.

Foto: Kerstin E. Finkelstein

Nachhaltiger Verkehr stärkt die Wirtschaft

Eine Stärkung von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr schont nicht nur Umwelt und Gesundheit, sie bringt auch Vorteile für die Wirtschaft. Das ist das Ergebnis einer Studie, die Ende April in Berlin vorgestellt wurde. In der Studie wurden fünf Maßnahmen untersucht, die den Verkehr nachhaltiger machen können. Dabei stand im Mittelpunkt, welche Kosten und welchen Nutzen diese Maßnahmen auf den einzelnen Verkehrsteilnehmer, das Bruttoinlandsprodukt und die Beschäftigungssituation hätten. Die Ergebnisse belegen einen individuellen und gesamtgesellschaftlichen Nutzen. Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils würde vor allem die privaten Ausgaben und Umweltkosten senken, während eine Stärkung des ÖPNV auch einen Rückgang von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie auffangen und übertreffen könnte.
ntr.isi-projekt.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



Spektakulär schön: der Rheinfall bei Schaffhausen.

Rhein runter

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Lukas Stadtherr von *SchweizMobil* ist begeistert: Seit neuestem gibt es eine länderübergreifende Beschilderung des Rheinradweges. Eine 15 auf blauem Grund mit Sternchen weist den Weg von der Quelle südlich des Bodensees bis zur niederländischen Nordseeküste. Mir wäre jetzt gerade eine durchgängige Überdachung lieber. Es regnet. Vielleicht ist das aber auch ein Glück, denn wenn jetzt noch die Sonne schiene, müsste ich mein Leben auf der Stelle verlagern und mir hier eine Wohnung suchen: Stein am Rhein ist ein wahres Kleinod. Verwunschene Erker, kunstvolle Giebel und flächendeckende Gemälde zieren die Häuser rund um den Rathausplatz. Jedes einzelne würde eine halbstündige Betrachtung lohnen, wobei zu- mindest ich anschließend sicher auch willenlos



Mit dem Rad nach überall.

beginnen würde in einem der anliegenden Geschäfchen Schweizer Schokolade, Messer und Uhren zu kaufen. 800.000 Touristen besuchen das 3.200 Einwohner-Örtchen und sie irren nicht. Unser Trupp startet zu einer Stadtbesichtigung im Schnelldurchgang. Wir laufen durch das Klostermuseum mit eigener Weinpresse, stoppen in der Bettlerstube, wo man früher Herumtreiber mit Halseisen anzuketten pflegte und bestaunen an der „Rhgass“ die Brücke über den Rhein, die an regenlosen Sommertagen von der heimischen Jugend als Sprungbrett in den Fluss genutzt wird. Denn hier schwimmt es sich noch gut im Rhein: wenig Schiffsverkehr, kaum Strömung und sauberes Wasser.

Das fällt uns auch weiterhin auf den Kopf, dennoch setzen wir uns jetzt auf die Räder und machen uns auf den Weg Richtung Schaffhausen. Und stellen fest: Die Schweiz gibt es auch in flach. Hier am Rhein entlang fährt es sich wie zu Hause, nur deutlich sauberer, gepfleger und aufgeräumter. Meist abseits des Autoverkehrs rollen wir an kleinen Dörfchen, akkuraten Feldern und rauschenden Wäldern vorbei. Das Leben kann schön sein. Zumal es jetzt auch noch aufhört zu regnen.

Dafür tobtt nun der Rhein vor uns. Donnernd, grollend und schäumend peitscht der Fluss vorüber: Auf nur 150 Meter Breite stürzen 600.000 Liter Wasser pro Sekunde hinab und bilden Europas größten Wasserfall. Wir stehen und staunen.

Am nächsten Tag geht es weiter gen Rheinfelden, wo unsere Gruppe von Robi Conrad empfangen wird, der personifizierten Championsleague unter den Stadtführern. Zu jedem Pflasterstein der pittoresken Stadt hat er eine Geschichte zu erzählen: „Halt die Klappe“, ruft er etwa und hält



Selbst aus Schirmperspektive schön: Stein am Rhein.



Glockenspiel mit Ziegenbock in Rheinfelden.

in der Kapuzinerkapelle einen der Klappsitze der hinteren Bänke in der Hand. „Denn sonst passiert das“ – mit hallendem Lärm kracht die Klappe zurück auf die Ausgangsposition. Und was zum Beispiel sagt uns der runde Steinpoller vor der mittelalterlichen Häuserecke dort vorne? „Erstens kann man an den feuchten Spuren ablesen, dass es hier Hunde gibt.“ Zweitens jedoch hätten die Kutscher damals gerne einen gehoben und wären dann umso schneller mit ihren Gefährten durch die Stadt gebraust. Um die Häuserecken vor ihren Rädern zu schützen, habe man so die Steinpoller vorgelagert. Sie tragen noch heute deutlich sichtbar eingekratzte Spuren der wilden Chauffeure – die „die Kurve kratzen“. Dass es indes auch in der Schweiz nicht immer malerisch zuging, zeigt spätestens ein Spaziergang an den Rhein. Auf der gegenüberliegenden Seite steht das ehemalige Haus

des Henkers, den man nicht innerhalb der Gemeinde wohnen lassen wollte. Auf der eigenen Rheinseite steht der Folterturm – mit einer Entsorgungsklappe gen Fluss.

Im Stadtzentrum erinnert hingegen ein Glockenspiel an die Errettung der Gemeinschaft vor Belagerung. Österreichische Heere hätten vor den Toren der Stadt gelegen, als sich ein Schneider aus Ziegenfell ein Kostüm nähte. Solcherart angetan, stolzierte er als dicker Ziegenbock auf der Stadtmauer herum und erschreckte die Angreifer – wenn selbst die Tiere noch so fett waren, wie lange sollten sie auf den Hunger der Menschen warten? Man zog ab – und die Schweizer waren um die Heldenlegende eines Normalbürgers reicher.

Losfahren!



Alleinerziehende Schwanenmutter mit Kindern in Schaffhausen.

Die Schweiz verfügt insgesamt über etwa 11.000 Kilometer Fahrradrouten. Zu dem „SchweizMobil“-Konzept gehört zudem eine Verknüpfung des Rades mit Wander- und Skatingtouren (schweizmobil.ch). Wer kein eigenes Rad mitnehmen möchte, leihst es am besten bei SwissTrails. An über 600 Stationen innerhalb des Landes kann alles vom Rennrad über das Mountainbike bis zum Pedelec gemietet und zurückgegeben werden (swisstrails.ch). Die hier beschriebene Strecke ist nur ein kleiner Teil des gesamten Rheinradweges. Weitere Informationen zum zertifizierten Vorreiter unter den europäischen Radwegen unter rheinradweg.eu.



Auf zu neuen Ufern im Lausitzer Seenland

von CLAUDIA LIPPERT UND KATRIN STARKE (TEXT UND FOTOS)

Hörner, Körper und Schwanz sind knallrot, ein verschwörerisches Lächeln umspielt die Mundwinkel. Hier sitzt der Teufel höchstpersönlich auf dem Fahrrad. Als Tourenlogo markiert er die Niederlausitzer Bergbautour – die längste von unzähligen Radtouren durch eine Region, die gerade dabei ist, ihr Gesicht zu verändern. Einst Industriegebiet, in dem 72.000 Kumpel arbeiteten, um die DDR mit Braunkohle zu versorgen, sind die meisten Tagebaue inzwischen stillgelegt. Bis auf fünf, in denen Schaufelbagger ihre Zähne noch ins Erdreich schlagen. In den ausgekohlten Feldern dagegen werden die Tagebaurestlöcher nach und nach geflutet, entsteht bis 2017 Europas größte künstliche Seenlandschaft.

„Der Teufel war es, der die Kohle einst tief in der Erde vor den Lausitzern versteckt hat. So besagt es eine Legende“, weiß Kathrin Winkler, Chefin vom Tourismusverband Lausitzer Seenland. Kein Wunder also, dass heute Touristen dem Teufel auf der Spur sind. 500 Kilometer lang können sie mit ihm auf Entdeckungsreise gehen durch 150 Jahre Braunkohlengeschichte. Wir radeln ein Stück am Ufer des Senftenberger Sees entlang. Der ist schon 1973 geflutet worden, als erster Bergbausee in der Lausitz. Damals dachte man noch, dass in der Region ewig Braunkohle gefördert würde. Heute sind es gerade noch 8.000 Menschen, die vom Bergbau leben. Stattdessen hat sich rund um die 23 Seen, die auf 15.000 Hektar im brandenburgisch-säch-

sischen Grenzgebiet entstanden sind und noch entstehen, ein neuer Industriezweig entwickelt: der Tourismus. Um die 300.000 Übernachtungsgäste kommen derzeit pro Jahr ins Seenland.

Durch Kornfelder nehmen wir Kurs auf die Landmarke Lausitzer Seenland – eine 30 Meter hohe Stahlskulptur mit Aussichtsplattform. Vor uns der Sedlitzer See, dessen Wasserstand noch kräftig steigen soll. In östlicher Richtung schweift der Blick über den Partwitzer zum Geierswalder See, beide auf sächsischem Territorium.

Ein Abstecher führt uns zum schwimmenden Steg, der weit auf den Sedlitzer See hinausführt. Gern würden wir ein erfrischendes Bad nehmen. „Noch nicht möglich“, erläutert Volker Mielchen



Vom „Rostigen Nagel“ aus hat man einen guten Überblick übers neue Lausitzer Seenland.

vom Zweckverband Lausitzer Seenland. Das Wasser der jungen Seen sei noch zu sauer. In den benachbarten Geierswalder See wurde im Frühjahr tonnenweise Kalk gekippt, um den pH-Wert zu senken und Badequalität zu erreichen. Kitesurfer und Jetskifahrer ziehen dort ihre Runden, Holzflöße legen an, Grillboote stechen in See. Am Ufer dümpeln fünf schwimmende Ferienhäuser auf Pontons im Wasser. In ihrer Stahl-Aluminium-Glas-Optik ähneln sie einem aufgeschnittenen Schiffsrumpf.

Wir radeln weiter zum Koschener Kanal, wo wir nach unserer Runde um den Geierswalder See wieder aufs rote Teufelchen treffen. Der schiffbare Kanal ist der erste seiner Art in der Region, später einmal sollen solche Überleiter zehn Seen miteinander verbinden. Gerade erst wurde er eingeweiht, samt Schleuse und zwei Tunnels. Einem für Boote, dem anderen für Radler, die so nicht die B 96 quer müssen. Weiter geht's nach Großkoschen zum Familienpark am Senftenberger See, wo die alte DDR-Ferienhaussiedlung gerade durch Ferienhäuser im Vier-Sterne-Segment ergänzt wird.

Auf dem gut ausgebauten Radweg, durch hohe Bäume vor der Sonne geschützt, radeln wir weiter, durch die Gartenstadt Marga zurück nach Senftenberg. Rund 20 Kilometer haben wir nur geschafft – weil es so viel am Wegesrand zu erkunden gab. Am nächsten Tag machen wir mehr Strecke. Auf der Bergbau-Tour, die hier auf gleicher Strecke verläuft wie die 186 Kilometer lange Seenland-Route, folgen wir dem Teufel zum Großräschener See. Seit 2007 wird er geflutet, zu 60 Prozent ist er gefüllt. Die einer Kohlenförderbrücke nachempfundene

Die Niederlausitzer Bergbautour ist etwa 500 Kilometer lang und erstreckt sich im Gebiet zwischen Lauchhammer und Hoyerswerda im Süden bis Lübbenau und Guben im Norden. Sie verläuft überwiegend auf asphaltierten Radwegen und Fahrradstraßen, wenige Abschnitte auf Nebenstraßen und unbefestigten Wegen. Die 186 Kilometer lange Seenland-Route verläuft vom Großräschener See im Norden bis zum Bärwalder See im Süden des Lausitzer Seenlandes an insgesamt 156 Seen vorbei. Zudem gibt es verschiedene thematische Radwege sowie asphaltierte Rundwege um einige Seen – wie den Geierswalder See (17 km), den Partwitzer See (21 km) oder den Senftenberger See (18 km).



Eckhard Hoika vor seiner taktilen Karte im Familienpark am Senftenberger See.

Seibrücke – erbaut im Zuge der Internationalen Bauausstellung Fürst-Pückler-Land 2000-2010 – steht noch im Trockenen.

Rund 15 Kilometer weiter nordöstlich: Weinberge. 26.000 Rebstöcke stehen hier am Sonnenhang. Oben auf der Bergkuppe ein hölzernes Einangastor. Es führt nach Wolkendorf – das es nicht mehr gibt. Das 300-Seelen-Örtchen musste dem Bergbau weichen. Findlinge erinnern daran, wo einst Kirche, Konsum, Gaststätte, Schule standen. Im Hintergrund steigen weiße Rauchwolken vom Kraftwerk Schwarze Pumpe in den blauen Himmel. Wir nehmen am noch aktiven Tagebau Welzow-Süd vorbei Kurs auf Spremberg. Von hier kann man entweder mit der Bahn wieder nach Berlin fahren oder auf einem der vielen Radwege zurück nach Senftenberg.



Andreas Wobar kontrolliert seine Rebstöcke am Ufer des Großräschener Sees.

Im Dschungel

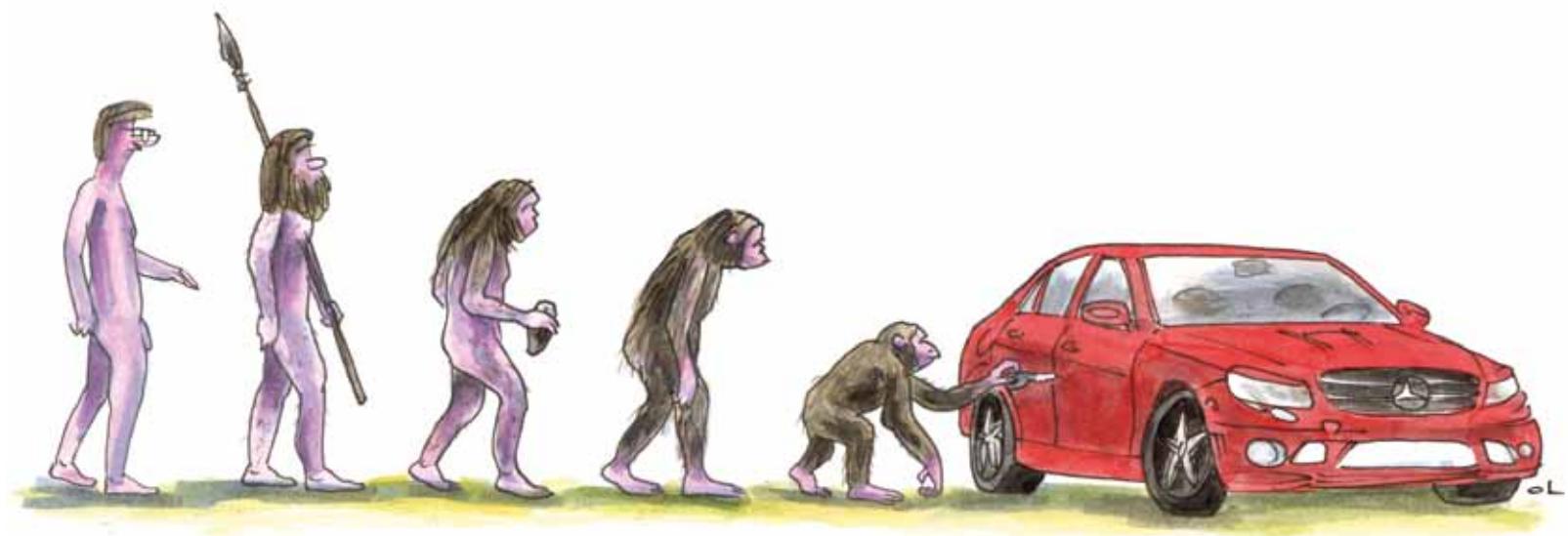
VON KAI SCHÄCTELE

Neulich haben zwei Exemplare der Gattung Gemeiner Trampel meinen Weg gekreuzt. Ich war gerade auf dem Weg ins Büro, als sie mit ihrem Mercedes in einer Rechtskurve so nah an mir vorüberzogen, dass der Abstand zur Gehsteigkante immer enger wurde, bis ich schließlich scharf abbremsen musste. Als ich das Männchen an der nächsten Ampel durchs Beifahrerfenster darauf hinwies, dass es mich beinahe vom Rad geholt hätte, sah es mich an und sagte – nichts.

Stattdessen rief das Weibchen: „Leute wie Sie haben auf der Straße ja auch nichts verloren.“

„Leute wie Sie“ – was mag sie damit gemeint haben? Menschen, die es nicht für den Höhepunkt der Evolution halten, sich in etwas fortzubewegen, auf dessen Hutablage ein zwanzig Zentimeter großes Plüschtierschwein steht? Vielleicht Menschen, für die Autofahrerhosen nicht den Inbegriff von Komfort und Eleganz bedeuten? Oder Menschen, die die Straße für einen öffentlichen Raum halten, der allen gehört. Und nicht nur den Autofahrern, die in ihrem Leben zum letzten Mal auf einem Rad gesessen haben, als Roy Black noch Coverboy der „Bravo“ war?

Es war einer dieser Momente, die zeigen, dass auf unseren Straßen formal die Straßenverkehrsordnung das Miteinander regeln mag. Tatsächlich aber geht es zu wie im Dschungel, in dem viele Autofahrer mit der Überzeugung unterwegs sind, dass sie nur laut genug auf ihrer Brust trommeln müssen, dann werden die Radfahrer schon aus ihrem Territorium verschwinden. Das liegt wahrscheinlich auch an Männern wie Matthias Wissmann. Für den Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie ist jeder Autofahrer offensichtlich ein Botschafter des Programms „Rettet den Urwald“. In der jüngsten Ausgabe des Greenpeace-Magazins antwortete er auf die Frage, ob die vordringlichste Aufgabe der Hersteller gerade von großen Limousinen nicht die Entwicklung von CO₂-sparenden Modellen sei: „Jeder, der gegen Premium Stimmung macht, sollte wissen, wie wichtig solche Fahrzeuge für unseren Wohlstand und den Standort Deutschland sind.“



Bestimmt sind auch solche Aussagen der Grund dafür, dass viele Autofahrer glauben, die Straße gehöre ihnen allein. Dabei haben wir Radfahrer die viel älteren Rechte.

Firmen wie Peugeot oder Opel, die heute für reine Automarken gehalten werden, haben als Fahrradbauer begonnen. Von Adam Opel selbst etwa stammt der Satz: „Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.“ Als zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts die ersten Autos anrollten, wurden sie mit großer Skepsis beäugt. Straßen waren öffentliche Räume, die Fußgängern, Kutschen und Radfahrern vorbehalten waren. Autos galten als Eindringlinge in eine bis dahin heile Welt, in der die Menschen höflich den Zylinder abnahmen, wenn sie einander begegneten.

Als die Unfallzahlen wegen des zunehmenden Autoverkehrs nach oben schnellten und dabei zunehmend Kinder ums Leben kamen, kam große Wut auf. In den Zeitungen wurden Hinweise veröffentlicht, was man tun könne, um zwischen den Autos noch heil über die Straße zu kommen. So wie der eines gewissen Sic Semper Tyrannis, der 1923 im „St. Louis Star“ beschrieb, wie er vorging: „Wenn du eine Kreuzung betrittst, guck nach links,

zieh deine Waffe aus dem Halfter und ziele auf den ersten Fahrer, der auf dich zukommt. Wenn du auf der Mitte der Straße angekommen bist, ziele auf den ersten, der aus der anderen Richtung kommt.“

Im Laufe der Jahre veränderte sich die Stimmung allerdings. Nun galten Autoskeptiker als Fortschrittsverweigerer. Und zugleich änderte sich auch die Sicht auf die Straße: Es waren nicht mehr die neuen und starken Autofahrer verantwortlich, wenn etwas passierte; vielmehr hieß es, Fußgänger oder Radfahrer hätten wohl nicht genug aufgepasst. Viele Fahrradhersteller schwenkten um aufs Auto, weil sich dort bessere Geschäfte machen ließen. Das Auto stieg auf zum König des Verkehrs und das Rads ab zu einem Verkehrsmittel der armen Leute und Spinner, die auf der Straße nichts verloren haben.

Im Jahr 1937 schließlich wurde in die Reichsstraßenverkehrs-Ordnung eine Benutzungspflicht für Radwege aufgenommen. Zwar war sie noch um die Anmerkung ergänzt, dass die Pflicht nur gelte, „soweit der Sonderweg zur Aufnahme des Sonderverkehrs ausreicht“. Aber im Grunde war damit die Vertreibung des Fahrrads von der Straße besiegelt und der Samen gelegt für einen Konflikt, der bis heute andauert. Im gleichen Maße, wie Autofahrer die Straße für sich beanspruchen, fühlen

sich Radfahrer um ihre Rechte geprellt. Ich finde, dagegen müssen wir etwas tun. Alle gemeinsam.

„Ich finde, wir sollten uns mal unterhalten“, sagt ich deshalb zu dem Trampelpärchen, das noch immer neben mir an der roten Ampel wartete. „Wissen Sie, dass die Straße früher ... Da sprang die Ampel auf Grün, das Männchen gab Gas und weg waren die beiden. Man sollte sich davon aber nicht entmutigen lassen. Die Straßen Roms wurden auch nicht an einem Tag erbaut.

radfahren-macht-gluecklich.de

FroschRad
DIE BERLINER FAHRRADMARKE



FAHRRÄDER
FÜR DEN ALLTAG
SERVICE & VERLEIH

Wiener Straße 15 | D-10999 Berlin
T 030 611 43 68 | www.froschrad.de

ADFC Buch- und Infoladen

Die Bibertour bei Annenwalde oder die in der Kleinen Schorfheide verstecke Ziegenkäserei im Regow-Schleusenhof sind ein Geheimtipp.

Bekannter sind da schon der Kunstkaten in Thomsdorf oder die Freiluftaufführungen des Puppentheaters „Lampion“ aus Funkenhagen. Viele Wege führen zu diesen Orten, die auf den kleinen Karten aus dem Klemmer Verlag zu finden sind. Die Karten zeichnen sich durch ihre Leichtigkeit und das praktische Hosentaschenformat aus. Radfahrer werden Angaben zu Oberflächenbeschaffenheit und Verkehrsbelastung vermissen, jedoch den der Vielfältigkeit der Landschaft angemessenen Maßstab zu schätzen wissen.

Rad-, Wander- und Paddelkarte Feldberg-Lychener Seenlandschaft und Templin-Lychen, Maßstab 1:50.000, Klemmer Verlag, je 3,90 €.

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


Das Bügelschloss „Sinero“ wurde kürzlich von der Stiftung Warentest genauer unter die Lupe genommen und mit gut bewertet. Im mittleren Preissegment bietet das Schloss einen soliden Diebstahlschutz. Wer ein sehr hochwertiges Rad zu schützen hat, greift zum Testsieger „Abus Granit-XPlus 54“.

Bügelschloss „Sinero“ Abus Sicherheitslevel 7, erhältlich mit 230 oder 300 mm Innenlänge, 1070 bzw. 1183 g, 39,95 € bzw. 44,95 €.

Bügelschloss „Granit-XPlus 54“ Abus Sicherheitslevel 15, erhältlich mit 230 oder 300 mm Innenlänge, 1556 bzw. 1794 g, 94,95 € bzw. 99,95 €.



Die Auswahl der 1.225 Radkilometer in Brandenburg dürfte schwere Gefallen sein bei den vielen schönen Radwegen der Region. So konzentriert sich der neue Bikeline-Führer auf einige landschaftlich und kulturhistorisch reizvolle Landstriche, die in jeder Himmelsrichtung zu finden sind. Alle Ausgangs- und Endpunkte können mit der Bahn erreicht werden. Die Routen sind als Tagesrouten konzipiert. Ein Übernachtungsverzeichnis verführt zum längeren Verweilen.

Radregion Brandenburg, spiralgebunden, Maßstab 1:75.000, 192 S., Verlag Esterbauer, 13,90 €.



Gegliedert in übersichtliche Etappen zwischen 15 und 30 Kilometern führt der ADFC-Tourenleiter Axel von Blomberg einmal um das alte West-Berlin. So bleibt genügend Zeit, um die historischen und die heutigen Orte zu würdigen und Früher und Jetzt zu vergleichen. Jede Etappe ist fahrradfreundlich von einem S- oder U-Bahnhof zu erreichen. Ein Übernachtungsverzeichnis sowie wichtige Adressen findet man im Anhang. Nicht zu dick und nicht zu schwer passt der Führer in jede Jackentasche.

Berliner Mauerweg, spiralgebunden, Maßstab 1:50.000, 95 S., Verlag Grünes Herz, 8,95 €.

Faltschlösser lassen sich gut verstauen, ob nun direkt am Fahrradrahmen oder in der Tasche. Sie sind als Zahlenschloss oder in der Schlüsselvariante erhältlich. Das Besondere am „Bordo Ecolution TM“ ist, dass die Materialien zu 100 % recyclingfähig sind. 1 Euro des Preises geht an den Naturschutzbund Deutschland.



Faltschloss „Bordo Ecolution TM“, Abus Sicherheitslevel 8, mit Halterung, 90 cm Umfang, 1200 g, 77,95 €.

**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, u.v.m.

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 Gerald Strahl

Dienstags: 30. Juli, 13. August, 10. September, 24. September 2013
max. 15 Teilnehmer

Reparatur-Aufbaukurs mit Gerald Strahl

Dienstag, den 20. August 2013
Dienstag, den 01. Oktober 2013
max. 15 Teilnehmer

Laufradbaukurs

Montag, den 14. Oktober 2013 (Teil 1)
Montag, den 28. Oktober 2013 (Teil 2)
Kursgebühr: 30 € / ADFC Mitglieder 15 €
max. 10 Teilnehmer

Codierung

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

Rechtsberatung

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

ADFC-Selbsthilfeworkstatt

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

Weitere ADFC-Adressen

ADFC Bundesverband (Mitgliederverwaltung)
Postfach 107747, 28077 Bremen,
Tel. (0421) 34 62 90, Fax -50,
kontakt@adfc.de, www.adfc.de

ADFC Brandenburg

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

Treffen der ADFC-Stadtteilgruppen

In den ADFC-Stadtteilgruppen treffen sich Aktive, um den Radverkehr in ihrem Bezirk zu verbessern. Sie wollen sich auch einsetzen? Kommen Sie zu einem Treffen Ihrer Stadtteilgruppe. Mehr Informationen unter: 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: sybil.henning-wagener@adfc-berlin.de

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“, Böhmische Str. 46 (am Böhmischen Platz), 12055 Berlin. **Ralf Tober**, E-Mail: ralf.tober@adfc-berlin.de, 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: marion.roesch@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: 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 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

Martin Senzel, Tel. (030) 745 23 85

STG Treptow-Köpenick: 2. Do im Monat, **19.30 Uhr**, „Villa Offensiv“, Hasselwerder Straße 38-40, 12439 Berlin, (nahe S-Bhf. Schöneweide).

Claudia Pirsch, Tel. (030) 26 55 77 17

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

Eine offene
Plattform zum
mitmachen

Über 1.100
Initiativen
stellen sich
vor

BERICHTE UND
INFOS AUS
DER BEWEGUNG

VON
ANTI-ATOM
BIS ZIVILER
UNGEHORSAM

bewegung
.taz.de

www.bewegung.taz.de – die Plattform für Veränderung



kontakte

Bewegungsfreudige Frau (48) sucht Gefährten für Radtouren (+/-50km) und Wanderungen, für Naturbeobachtung u. Stille, gute Gespräche und die Kultur am Wege. gefaehrtin-berlin@gmx.de

Wer schweißt meine Fahrradidee? Ich suche Unterstützung beim Umsetzen meiner neuen Fahrradkonzeptidee in die Realität. Material und Arbeitsaufwand wird anständig bezahlt. Email: thomas.dziekan@web.de Mobil: 01522-1983460

Tor zum Fischland-Darß, tagsüber Strand, abends aufs Land! Mit dem Rad zur Ostsee, Nationalpark, ländliches Gästehaus. 2 FEWO, 2 Radlernojen, Sauna, Kamin, Ruhezonen 03821-390180, www.storchenhof-ostsee.de

Südschweden Ferienhaus zu vermieten - schwimmen, wandern, Rad fahren etc., suedschweden@hotmail.com

Glücksgefühle

Wir radeln entlang
der Oder und Neiße.
Die Reifen surren
und surren, ganz leise
auf dem Asphalt
eine beglückende Weise.

Gerald Bühring

Fahrrad.Frank

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

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



285 99 750 Öffnungszeiten (Sommer):
285 99 751 Mo-Fr 10-20⁰⁰
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 10-18⁰⁰

Private Kleinanzeigen

Kleinanzeigenenschluss *radzeit* 5/13:

02. August 2013

Anzeigen bitte per Email an
kontakt@radzeit.de

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

Veröffentlichung von Kleinanzeigen
nur gegen Vorkasse.
Überweisung an Postbank Berlin,
Kto.-Nr. 44 03 78106, BLZ 100 100 10
oder in Briefmarken per Post an
radzeit, Brunnenstraße 28, 10119 Berlin.

Mehr Platz für Fahrräder!

Ja, ich möchte Mitglied werden:

Name, Vorname Geburtsjahr

Straße / Nr. Telefon

PLZ, Ort

Telefon

Einzelmitgliedschaft ab 27 J. (46 €) 18 – 26 J. (29 €) <18 J. (16 €)

Haushaltmitgliedschaft ab 27 J. (58 €) 18 – 26 J. (29 €)

weitere Mitglieder der Familie / des Haushalts:

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit eine Einzugsermächtigung bis auf Widerruf:

Kontoinhaber

Kontonummer Bankleitzahl

Schicken Sie mir eine Rechnung.



Mit meinem Beitrag unterstütze
ich die Fahrradlobby in
Deutschland und Europa.

Ich möchte den ADFC über
meinen Mitgliedsbeitrag hinaus
mit einer jährlichen Spende in
folgender Höhe unterstützen:

€

Datum, Unterschrift

Beitritt
mitgliedschaft.adfc-berlin.de

www.bausatzrad.de

Alle aktuellen Angebote online

www.bikemarketcity.de

BikeMarket CITY

vsf
Fahrradmanufaktur
P-100 Bosch 250Wh
1.999,00Eu



BOSCH
cannondale
Fahrrad
Rohloff
SRAM

E-Bike Experts Center
Star-Dealer
HeadShok-Service
Vertragshändler

Uetzenburger Str.
Fehrbelliner Platz
Hohenzollernstr.
damer
Hohenzollern-
Uplatz

**Neue
Website
online**

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

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: GPS Grundlagenkurse

Wie funktioniert ein GPS Empfänger, welche Anwendungsmöglichkeiten bietet es? Diese u.a. Fragen werden in diesem Kurs erläutert, um Mithilfe des Satelliten gestützten Ortungssystems GPS die Grundlagen der Navigation mit Handgeräten zu ermöglichen. Termin: 24.07. | Alle Infos und weitere Termine unter www.globetrotter.de/veranstaltungen

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