



## Das Kapital

Was fließt, wer lenkt, wer stoppt



**... so preiswert!**

Cityräder im Retro- oder Nostalgielook  
finden Sie bei uns in großer Auswahl  
und zu günstigen Preisen.

Mit Alu Comfort-  
Rahmen für noch  
mehr Fahrspaß!



### HERCULES "Comfort 3"

Alu 6061 Comfort-Rahmen,  
Shimano Nexus 3-Gang Nabenschaltung mit Rücktrittbremse,  
Miranda Lupus Alu-V-Brakes,  
Schwalbe Big Apple Reflex  
Bereifung, Shimano DH3N20  
Nabendynamo

**399.-**  
statt 409.-



[www.das-radhaus.de](http://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

#### Spandau

Päwesiner Weg 19  
Tel. 030 / 35 10 55 96

#### Rudow

Alt Rudow 73  
Tel. 030 / 6 63 50 93

#### Lichterfelde

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

#### Werder/Havel

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

#### Pankow

Treskowstr. 5  
Tel. 030 / 74 07 23 79

# Mit Sicherheit

500.000 Fahrradfahrer sind in Berlin jeden Tag unterwegs. Das entspricht 182,5 Millionen im Jahr. Unfälle mit Radbeteiligung gibt es laut Polizeistatistik jährlich nur gut 7.000. Stimmt diese Zahl, so läuft ein täglich radelnder Berliner also Gefahr, im Durchschnitt alle einundsiebzig Jahre in einen Unfall verwickelt zu werden. Das wirft ein interessantes Licht auf die von Politik und Polizei gern vorgetragenen Wünsche nach „Sicherheit“ suggerierender Spezialkleidung für Radfahrer.

Zugleich jedoch ist so eine Rechenspielerei wie jede Statistik für den einzelnen Betroffenen irrelevant. Wer einen Unfall hatte, (und das sind natürlich durchaus mehr Menschen, als polizeilich erfasst) dem hilft es wenig, dass sein Nachbar statistisch gesehen nun hundertzweiundvierzig Jahre heil nach Hause kommt. Wertvoller wäre stattdessen Unfallvermeidung.

Und diese muss, soll sie denn effektiv sein, bei der Stadtplanung und -strukturierung anfangen. Die Mehrheit aller Unfälle mit Radbeteiligung wird von Kraftfahrzeugführern verursacht, die wiederum oftmals angeben, den entsprechenden Radfahrenden „nicht gesehen“ zu haben. Nun, dann sollen sie die Augen öffnen, wird mancher einwenden und damit Recht haben. Denn wer ein tonnenschweres Gefährt durch öffentliches Gebiet bewegt, ist schließlich zu erhöhter Wachsamkeit verpflichtet. Zugleich steht jedoch auch die Verkehrsplanung und -gestaltung in der Pflicht: Radfahrern muss sichtbar Platz eingeräumt werden auf der Straße! Über 1.600 Kilometer erstreckt sich Berlins Hauptstraßenetz; aber auf nicht einmal 200 Kilometern befinden sich Radstreifen – die zu allem Überfluss auch noch ungestraft und regelmäßig als Kfz-Park- und -Ladezonen missbraucht werden. Auch in Kreuzungsbereichen dürfen die Hauptstadtradler oftmals sehen, wo sie (sicher) bleiben: Deshalb nutzten Tausende Ende vergangenen Jahres das vom Senat eingerichtete Portal [radsicherheit-berlin.de](http://radsicherheit-berlin.de), um gefährliche Bereiche zu nennen (mehr dazu S.10/11).

Statt weiterhin Jugendverkehrsschulen zu schließen (S. 12/13) und Gelder zu sperren (S.18), sollten deshalb endlich Mittel für Verkehrsinfrastruktur ausgegeben werden (siehe dazu auch S. 8f.). Denn Radfahren macht Freude und hält beweglich und gesund. Statistisch gesehen auch noch mit Einundsiebzig.

Viel Vergnügen

**Kerstin Emma Finkelstein**  
Chefredakteurin



**Kerstin Emma Finkelstein**  
Foto: Phil Fisher

## seite drei

3 Mit Sicherheit

## finanzen

6 Meister des Schatzes

8 Rad des Geldes

## politik

10 Horror, Hölle, Todesstrecke

18 Geld? Qualifizierte Sperre!

## kinder

12 Radfahrprüfung auf dem Schulhof?

## technik

14 Das große Waschen

## berlin

15 Hingucker in Gold und Leder

## meldungen

16 Bike and Bus – Podiumsdiskussion mit ADFC – Lastenräder-Umfrage – Velo Berlin – ADFC Mitgliederversammlung

## internationales

19 Kein Rad nirgends

## tourismus

22 Uckermark: Die wahren Prenzlauer Berge

## feuilleton

26 Richtig Lobbyieren

## service und termine

28 Karten und Bücher

29 ADFC-Geschäftsstelle, Adressen, Termine

25 ADFC-Stadtteilgruppen, Reisevorträge

30 Kleinanzeigen

4 Impressum



Bald wieder aktuell: das Eisrad. Foto: Philipp Poll

# 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 1439-8720

### REDAKTION

Dr. Kerstin E. Finkelstein, Wolfgang Augustin, Infotext GbR – Stefanie Weber (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. 24.

### HERAUSGEBER/VERLEGER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V.,  
Brunnenstr. 28, 10119 Berlin,  
Tel. (030) 448 47 24, kontakt@adfc-berlin.de

### SPENDENKONTO

IBAN: DE82100100100440378106, BIC: PBNKDEFF

### DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage: 42 500 Exemplare (IVW III/2012)

### ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 2/14: ET 04.03.2014, AS 18.02.2014/DU 20.02.2014



Titel radzeit 1/2014:

Juliane Grossmann, Karl Marx und Friedrich Engels blicken einer gut finanzierten Radfahrzukunft entgegen.

Foto: Kerstin E. Finkelstein



## Vorstand wagen!

Für den Bereich Webseite, soziale Medien und Kampagnenarbeit wirbt der Vorstand des ADFC Berlin ab März für einen kompetenten neuen Kandidaten.

Wer die ehrenamtliche Arbeit des Vereins gerne unterstützen und weiterentwickeln möchte, kann sich bei eva.scheel@adfc-berlin.de melden. Vorstandswahlen sind am 29.03.2014. Wir freuen uns auf Zuwachs!

## 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 entgegenseht 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.

## Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Berlin e.V.

sucht zum nächstmöglichen Arbeitsantritt eine/n

## Koordinator/in für Verkehrssicherheits-Projekte und Öffentlichkeitsarbeit

Mehr Informationen zur Stellen-ausschreibung finden Sie unter [www.adfc-berlin.de](http://www.adfc-berlin.de)



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,- €

**velophil.** Sonne in den Speichen

Alt-Moabit 72

10555 Berlin

Geöffnet:

Mo - Fr 10 - 19 Uhr

Verkauf 030 399 02 116

Do 10 - 20 Uhr

Werkstatt 030 399 02 118

Sa 10 - 16 Uhr

team@velophil.de

[www.velophil.de](http://www.velophil.de)

# Meister des Schatzes

VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

**Frank Maserat ist seit März 2013 für die Finanzen des ADFC Berlin zuständig. Über die Krönung des deutschen Steuerrechts, Haushaltspläne und warum Rechnen spannend sein kann sprach der 53-Jährige mit Kerstin E. Finkelstein.**

**radzeit:** Das Amt des Schatzmeisters löst bei vielen akuten Grusel aus – Zahlen in Reinform. Was hat Dich dazu bewogen, Dich der Excel-Tabelleflut zu stellen?

**Frank Maserat:** Ich fahre jeden Tag mit dem Rad durch Berlin und war von den Bedingungen ge- nernt – wenn man nicht aufpasst, wird man jede Woche mindestens einmal überfahren. Also wollte ich mich im ADFC engagieren und da mir Finanzen, Budgets und Controlling berufsbedingt ver- traut sind, habe ich mich zur Wahl gestellt, als der Verein einen neuen Schatzmeister suchte.

**Über welche Summen wächst Du denn jetzt?**

Der Landesverband verfügt im Jahr über knapp 500.000 Euro Erlöse. Etwa ein Drittel stammt aus den Mitgliedsbeiträgen, weitere hohe Erlöse kom- men von den Radtouren und dem Radtourenpro- gramm, dem Info- und Buchladen und der Radzeit. Allerdings generieren die letzten drei Punkte na- türlich auch Kosten. Unsere Radtouren etwa schrei- ben meist eine „rote Null“, andere Posten tragen sich nicht aus eigener Kraft und müssen gegenfinan- ziert werden. Das ist auch das Interessante an dem Amt des Schatzmeisters: Die Finanzen ermög- lichen einen großen Gestaltungsspielraum. Wir sind ja kein gewinnorientierter Betrieb, sondern ein ge- mein-nütziger Verein, der sich genau überlegt, wel- che Projekte unterstützenswert sind.

Übrigens sind wir inzwischen auch Unterzeichner der „Initiative transparente Zivilgesellschaft“, mit der wir uns zur Transparenz von Struktur, Abhän- gigkeiten und Finanzen nach vorgegebenen Krite- rien verpflichtet haben, für jeden einsehbar unter adfc-berlin.de.



**Frank Maserat: Ob geliehen, oder gekauft – Hauptsache Rad.** Foto: privat

## Und welche Projekte erscheinen Dir besonders unterstützenswert?

Da muss ich etwas weiter ausholen. Der ADFC Ber- lin ist ja bekannt für seine Sternfahrt, die welt- größte Radfahrerdemonstration, an der jedes Jahr auch dank der professionellen Organisation mehr als 100.000 Menschen teilnehmen. Wir machen aber viel mehr Dinge, die von Außen meist nicht so wahrgenommen werden. In unserer Selbsthil- fewerkstatt ist der Andrang zum Beispiel oft so groß, dass die Menschen im Hof stehen und sich gegenseitig beim Schrauben und Reparieren unterstützen. Und macht der Verein seine Frühjahrs- oder Herbst-Checks, stehen die Radfahrer lange an, um ihr Rad kostenfrei prüfen und reparieren

zu lassen. Damit ermöglicht der ADFC auch Berlinerinnen und Berlinern aus prekären Verhältnis- sen eine Grundmobilität zu bewahren und über- nimmt damit eine wichtige gesellschaftliche Auf- gabe.

## Welche Rolle spielt Du selbst innerhalb dieses Netzes?

Als Schatzmeister erstelle ich den Haushaltsent- wurf, der im Einklang mit unserer strategischen Planung steht, undachte darauf, dass wir den Plan nach der Verabschiedung durch die Mitglie- derversammlung einhalten. Um das Controlling in diesem Bereich weiter zu verbessern, haben wir im Herbst unsere Buchhaltung ausgelagert. Wir haben noch weitere Veränderungen vor uns, um wichtige Fahrradthemen befördern zu kön- nen. Der ADFC spielt ja in der Königsklasse des deutschen Steuerrechts, da wir unter unserem Dach neben dem ideellen Kernbereich auch einen Zweck- und einen wirtschaftlichen Geschäftsbe- trieb haben. Diese werden jeweils unterschiedlich steuerlich behandelt. Die Mitgliedsbeiträge wer- den buchhalterisch und steuerlich anders behan- delt als zum Beispiel Buch- und Infoladen. Leider erleben wir seit Jahren sinkende Umsätze in un- serem Buch- und Infoladen. Da dieser aber auch eine wichtige Beratungs- und Anlaufstelle für un- sere Mitglieder ist, haben wir beschlossen den Laden aufrecht zu erhalten. Um die Kosten zu re- duzieren und gleichzeitig dem Informations- und Kommunikationsbedürfnis unserer Mitglieder ge- recht zu werden, wollen wir ab dem 1. Februar 2014 an drei Tagen in der Woche je vier Stunden geöffnet haben und in den Sommermonaten wer- den wir zusätzlich samstags vier Stunden öffnen.

## Gibt es auch Bereiche, in denen der Verein auf Expansionskurs ist?

Ja, wir modernisieren unseren Internetauftritt der- zeit, um besser und zeitnaher zu Fahrradthemen zu informieren. Auch im Bereich Social Media wol- len wir aktiver werden. Gerade jüngere Leute er- reicht man über facebook und twitter und kann sie dort am ehesten für den Verein und die vielen Mitmachmöglichkeiten begeistern. Und Nach- wuchs suchen und brauchen wir immer! Im Mo- ment wird zu viel Arbeit von zu wenig Menschen übernommen und wir wollen viel mehr ehren- amtliche, aktive, radfahrbegeisterte Berlinerinnen und Berliner gewinnen und fördern. Dafür müs- sen und werden wir auch in anderen Bahnen wie Kampagnen, Aktionen und Projekten denken.



# ZENTRALRAD

## Gute Räder seit 1991



Versuch eines Radstellplatzes in Brandenburg

## Rad des Geldes

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Mit dem Fahrrad geht es bergauf, der Weg vom verzauselten Ökomobil zum alltagsgebräuchlichen Verkehrsmittel ist geschafft. 70 Millionen Fahrräder haben sich die Deutschen inzwischen gekauft und fahren damit zur Arbeit, in den Urlaub, zum Einkauf oder in die Rußwolke aus einem der langsam zurückweichenden 42 Millionen deutschen Pkw.

Der Fahrradhandel setzt fünf Milliarden Euro jährlich um, Tendenz steigend, nicht zuletzt wegen des E-Bikes oder Pedelecs, das es im Gegensatz zu seinem Pkw-Bruder ganz ohne Subventionen und Abwrackprämien zu einem Innovations-

schlager gebracht hat: 1,3 Millionen Pedelecs rollen über Deutschlands Hügel, derweil das vierrädrige Pendant nach verkaufter Stückzahl immer noch nach wie vor im Tausender-Bereich vor sich hin eiert.

Aber nicht nur das Rad des Handels rollt. Die Branche ist größer, beginnt bei den Herstellern, die etwa drei Millionen Fahrräder pro Jahr produzieren. Sie geht, um nur einige zu nennen, über die Zulieferer, den Fahrradtourismus mit seinen geführten Touren, den Verleihsystemen und speziellen Herbergen, den Kurier und Lastenfahrern bis zu dem Mechanikern, der Fachpresse und in den Bereich des Fahrradsports: Fast 300.000 Arbeitsplätze hängen in der Bundesrepublik inzwischen direkt vom liebsten deutschen Verkehrsmittel ab.

Das Gesamtvolume der Fahrradwirtschaft liegt aktuell bei 16 Milliarden Euro und übersteigt damit, nur zum Vergleich, den Haushalt des Landes Sachsen. Hinzu kommen die vermiedenen Ausgaben: Ein Fahrradstellplatz kostet weniger als einer für den Pkw; ein Radstreifen lässt sich preiswerter unterhalten als eine Autostraße; und die gesamtgesellschaftlich getragenen Kollateralschäden von Unfallfolgen bis Staubhusten treten beim Rad auch nicht auf.

Eine Investition, die sich lohnt, sollte man also denken und angesichts hehr formulierter Radver-



Liebevolle Infrastrukturmaßnahme Typ Berlin

kehrsstrategien erwartungsfroh auf die staatlichen Haushalte blicken. Allein: Berlin formuliert zwar das Ziel, 2017 fünf Euro pro Kopf für den Radverkehr ausgeben zu wollen, hat sich jetzt aber erst einmal einen Haushalt für 2014/15 gegeben: mit 1,70 Euro pro Hauptstadtkopf fürs Rad. Sechs Millionen sind das in absoluten Zahlen und damit nur 500.000 Euro mehr, als München sich allein seine Werbekampagne „Radlhauptstadt“ hat kosten lassen. Berlin muss und soll ja auch gerne sparen, nur wie ist die Frage. Während man sich einen Radverkehrsbeauftragten meint nicht leisten zu können, wird zeitgleich der Posten des Musikbeauftragten geschaffen. Und während für Straßenbau und -erhalt mehrere hundert Millionen Euro ausgegeben werden, wird gleichzeitig wochenlang über eine mögliche Kürzung des Radverkehrsetats debattiert. Gutes muss offenbar teuer sein, so wie zum Beispiel die Großbaustelle in Schönefeld. Hier entstehen Kosten, die dem Gegenwert von 800 Jahren Radverkehrsetat entsprechen.

### Wo könnte die Reise stattdessen hingehen?

Laut Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt stehen Radfahrern in Berlin mittlerweile 200 Kilometer Radstreifen zur Verfügung. Die Hauptstraßen messen indes mehr als 1.600 Kilometer. Da ist also noch Luft. Ebenso wie beim Landes- und Bundesetat.

So sank auch auf Bundesebene das Budget für Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen zwischen 2010 und 2011 von 100 auf 80 Millionen Euro. Anschließend sollte weiter gekürzt werden, was nur auf Grund intensiven Protests vor allem des ADFC verhindert werden konnte. Der Verkehrsreferent des Bundesvereins, Wilhelm Hörmann, sieht denn auch in diesen ständigen Beschränkungen ein völlig falsches Signal. Er verlangt entsprechend des Verkehrsanteils für das Rad dauerhaft mindestens zehn Prozent der gesamten Ausgaben im Verkehrsbereich. Das wären etwa 1,5 Milliarden Euro im Jahr. Und klingt nach Entwicklungsmöglichkeit.

In anderen Finanzbereichen bewegt sich indes immerhin etwas. So gilt seit November 2012 das so genannte Dienstwagenprivileg auch für Fahrräder. Als monatlicher Durchschnittswert wird für die private Nutzung ein Prozent des Listenpreises festgesetzt; der Steuervorteil kann rückwirkend



Radtourismus: schön, grün und bringt Geld

zum 1. Januar 2012 wahrgenommen werden. Die Vorteile für Unternehmen und Beschäftigte sind offensichtlich: Räder brauchen weniger Stellfläche als ein Fuhrpark Limousinen. Zudem sind Rad fahrende Mitarbeiter gesünder, der Krankenstand geht nachweislich zurück; Unterhalt und Wartung eines Rades sind vergleichsweise preiswert; und schlussendlich können Unternehmen sich mit einer Diensträderflotte auch noch einen grünen Anstrich geben, was dem Marketing nicht schadet.

Das Gute liegt so nah und wird dennoch regelmäßig zur Seite geschoben. So wurden im Dezember Berliner Haushalte von der TU Dresden und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angeschrieben. Man möge bitte an einer Studie zum Thema „Mobilität in Städten“ teilnehmen. Gefragt wurde, welche Wege man am 10. Dezember zurücklegen würde und welche Verkehrsmittel man dafür nutze. Die vorgeschlagenen Antwortmöglichkeiten lauteten „z. B. zu Fuß, mit dem Bus, mit dem Pkw“.

**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



# Horror, Hölle, Todesstrecke

TEXT UND FOTOS

VON CLAUDIA LIPPERT UND KATRIN STARKE

## Berliner Radler schreiben sich ihren Frustr von der Seele

„Überschlagene Autos, Blutlachen auf der Straße, ruinierte Litfasssäulen...“. Kein Szenario aus einem Krimi, sondern die Beschreibung einer Berliner Straßenkreuzung unter der Überschrift „Horror Hermannplatz“, eingetragen im Internetportal [www.radsicherheit.berlin.de](http://www.radsicherheit.berlin.de) – und damit einer von fast 9.000 Einträgen im Dialogforum, das die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom 12. November bis 10. Dezember 2013 geschaltet hatte. Mit dem Ziel, einen Überblick zu bekommen über „Kreuzungen, die aus Sicht von Berliner Radfahrerinnen und Radfahrern mögliche Konfliktshierarchien sind.“ Tausende haben das Angebot angenommen, sich teils ihren Frustr von der Seele geschrieben, teils konkrete Vorschläge gemacht. Wie Kreuzungsbereiche entschärft werden könnten, aber auch, wie die Situation für Radfahrer in Berlin insgesamt verbessert werden könnte. Während einige die Umfrage als gute Möglichkeit sahen zu erfahren, wo in der Stadt sich Radler am unsichersten fühlen, monierten Kritiker,



**Beide Hände an der Bremse und Rundumblick:  
der Berliner Radfahrer.**

dass dies dem Senat durch die jährliche Unfallstatistik der Polizei längst bekannt sei.

Zu „jeder Tages- oder Nachtzeit“ sei der Hermannplatz lebensgefährlich, schrieb besagter Anwohner beispielsweise – und löste damit unzählige weitere Eintragungen aus. Ebenso wie der Radler, der für eine „deutlich vorgezogene Grünphase für Radfahrer“ am Kottbusser Tor plädierte, den dortigen Kreisverkehr als „extrem gefährlich“ brandmarkte. Pro Durchfahrt werde man auf dem Rad mindestens einmal von Autofahrern geschnitten. Schon kurz nachdem das Portal online ging, stellte sich heraus, dass sich die Radfahrer nicht aufs Benennen von „Angstkreuzungen“ beschränken – weshalb die Betreuer der Plattform rasch eine zweite Liste aufmachten, in der Gefahrenstellen jedweder Art gemeldet werden konnten. Dass die als Fahrradstraße ausgewiesene Linienstraße zu Stoßzeiten von Autofahrern genutzt würde, um der zugestauten Torstraße zu entgehen, wurde da angeprangert. Ebenso das penetrante Parken auf Radstreifen und –wegen. Die Schönhauser Allee sei deswegen eine „echt saugefährliche Todesstrecke“, heißt es in einem Eintrag. Und dass man den Rad-



weg dort am besten gleich zurückbauen, stattdessen einen Radstreifen anlegen solle. Dass die Oranienstraße eine wahre „Radfahrhölle“ sei, klagte ein Radler, eine „BMW-Proll-Teststrecke“, auf der achtlos in zweiter Reihe gehalten und geparkt werde. Immer wieder wird auch gefordert, dass Weitwinkelspiegel für Lastwagen Pflicht werden müssten.

„So schnell wie möglich“ will der Senat die Meldungen nun unter die Lupe nehmen, damit sie „in laufende Planungen eingehen können“. Bis Ende Januar will die Verwaltung die Einträge zur eigentlichen Projektfragestellung nach den gefühlten gefährlichen Kreuzungen analysieren, die inhaltliche Auswertung der Top-20-Liste der Konfliktpunkte veröffentlichen. Zum Ende des ersten Quartals 2014 sollen auch die anderen gemeldeten Verkehrsprobleme als Download im Netz aufbereitet sein.

Man sei „begeistert von dem großen Zuspruch“, jubelte Stadtentwicklungsstaatssekretär Christian Gaebler im Dezember. Die „subjektiven Rückmeldungen“ seien „wichtige Ansatzpunkte für künftige Maßnahmen, gerade in Ergänzung zu den statistischen Unfallschwerpunkten, derer wir uns sowieso annehmen“. Nach Ende des weitgehend vom Bundesverkehrsministerium finanzierten Projekts sollen einzelne Pilotvorhaben „möglichst zeitnah zur testweisen Umsetzung gebracht werden“, heißt es im schönsten Amtsdeutsch in der Pressemitteilung der Senatsverwaltung zum Ende der Online-Phase. Experten sind allerdings angesichts der notorisch klammen Berliner Kassen skeptisch, wie solche Modellprojekte aussehen



könnten. Denn schon zum Start der Online-Umfrage hatte Staatssekretär Gaebler auf die Haushaltssituation des Landes Berlin verwiesen. Und auch keinen Hehl daraus gemacht, dass man auf eine Vielzahl von Ideen aus der Bevölkerung setze, die auch ohne große monetäre Belastung umgesetzt werden könnten. Denn finanziert werden müssen mögliche Vorhaben aus den im Doppelhaushalt 2014/15 für den Radwegebau veranschlagten vier Millionen Euro. Zusätzliche Mittel sind nicht in Sicht.

Allein schon diese Mittel zu verbauen, dürfte angesichts immer geringer werdender personeller Kapazitäten in der Senatsverwaltung – ebenso wie in den Tiefbauämtern der Bezirke – schwierig werden, sagt Bernd Zanke vom Landesvorstand des ADFC. Hinzu komme, dass es in den zuständigen Bezirksamtern neben Geld und Personal bisweilen auch am Verständnis für Radlerbelange mangle. Weshalb er lediglich „gedämpften Optimismus“ hege, dass die Umfrage im Ergebnis zu kurzfristigen Verbesserungen der Radverkehrssituation beitrage. Eine gute Maßnahme wäre es aus seiner Sicht, wenn Polizei und Ordnungsamt endlich hart durchgreifen würden, um Radspuren von parkenden Autos frei zu halten. „Aber das ist leider wohl nur Theorie“, sagt Zanke.

# Radfahrprüfung auf dem Schulhof?



Kinder müssen draußen bleiben: verwaiste Jugendverkehrsschule in Tiergarten.

TEXT UND FOTOS VON  
CLAUDIA LIPPERT UND KATRIN STARKE

Braune Blätter wehen über feuchte Wege. Die Ampeln an den kurzen Masten sind abgeschaltet, eines der Verkehrsschilder steht schief. Das hohe Gittertor ist verriegelt. Die Jugendverkehrsschule in der Bremer Straße in Tiergarten wirkt verwaist. Dass sie an diesem trüben Wintertag ihre Pforten nicht öffnet, ist der Jahreszeit geschuldet. Und doch gibt das Bild schon einen Vorgeschmack auf das Schicksal, das der Einrichtung droht: die Schließung. In der Saison 2014 werde man die Einrichtung wohl noch offen halten können, sagt Ste-

fan Busse, Jugend- und Schulamtsleiter im Bezirksamt Mitte. „Langfristig ist aber geplant, sie aufzugeben“, bestätigt Busse, was der Buschfunk schon längst in den Grundschulen des Bezirks getrommelt und zahlreiche Eltern auf die Barrikaden gebracht hatte.

„Wie sollen denn die Viertklässler von 42 Grundschulen des Bezirks in nur einer einzigen Jugendverkehrsschule ihre praktische Fahrradausbildung erhalten?“, fragen sie empört. Die Radfahrausbildung steht im Lehrplan der Berliner Grundschulen, möglichst in der vierten Klasse sollen die Kinder ihre Fahrradprüfungen ablegen. Bislang stiegen sie dafür bei einer der berlinweit gut zwei

Dutzend Jugendverkehrsschulen (JVS) auf den Sattel. In Mitte werden die Leistungen des Fahrrad-Nachwuchses möglicherweise schon bald auf den Schulhöfen bewertet werden müssen. Amtsleiter Busse will nicht ausschließen, dass einige Grundschulen in seinem Bezirk den Radfahrunterricht auf den eigenen Hof verlegen müssen, wenn die Verkehrsschule in der Bremer Straße wegfällt.

Aber es sei auch nicht Sache der Jugendverkehrsschulen, Kindern das Radfahren beizubringen. Ihre Aufgabe sei es vielmehr, „im Sinne des Präventionsgedankens dazu beizutragen, dass sich Kinder sicher im Verkehr bewegen“. Ob das künftig mit nur noch einer JVS in Mitte leistbar sei? „Begrenzt“, lautet Busses Antwort. Aber die JVS Bremer Straße sei in einem baulich so schlechten Zustand, dass der Bezirk viel Geld zur Instandsetzung in die Hand nehmen müsste. „Geld, das der Bezirk nicht hat“, sagt Busse. Der Grund, warum auch die JVS in der Berolinastraße in Alt-Mitte dichtgemacht wurde. Übrig bleibt auf Dauer nur die JVS in der Weddinger Gottschedstraße. „Aber lieber eine Schule vernünftig führen als zwei oder drei schlecht“, habe der zuständige Stadtrat gerade erst wieder einer Elterninitiative geschrieben. Uwe Felsch, in Mitte Verkehrsobmann der Grundschulen, will sich damit nicht abfinden. Er appelliert an die Verantwortlichen im Bezirk, ein nachhaltiges Konzept zum Erhalt der JVS vorzulegen. In den vergangenen zehn Jahren sei gerade in den Innenstadtbezirken die Möglichkeit, Kindern eine praxisnahe Übungsmöglichkeit in einem Schonraum anzubieten, immer mehr zurückgefahren worden. Seine Sorge: dass die Zahl der Unfälle, an denen radelnde Kinder beteiligt sind, wieder steigt.

Die Zukunft der Jugendverkehrsschulen ist mehr als einmal in die Diskussion geraten, seit sich vor einigen Jahren die Polizei weitgehend aus den Einrichtungen zurückzog, den Radfahrlehrern an den Schulen lediglich noch begleitend zur Seite steht. Die Verkehrsschulen mit eigenen Kräften zu bestücken, dafür hatte es nach einem spürbaren Personalabbau bei den Ordnungshütern nicht mehr gereicht. Doch auch den Bezirksamtern als Betreibern fehlte zunehmend das Personal. „Wir gehörten mit zu den Letzten, die die Verkehrsschulen noch selber betrieben haben“, sagt der Spandauer Schulamtsleiter Horst Lorenz. Inzwischen seien die Personalreserven in der Berliner Verwaltung „vollkommen ausgeknautscht“. Wes-

halb die Spandauer schließlich dem Beispiel anderer Bezirke folgten, einen Vertrag mit einem freien Träger abschlossen. Das Personal der Verkehrsschulen wird seither vom Job-Center bezahlt. Der Bezirk sorgt lediglich für die Ausstattung. Zweimal im Jahr werden Schläuche und Mäntel und was sonst noch kaputt gegangen sei an den Rädern neu gekauft. Mit 3.000 bis 5.000 Euro Materialkosten schlägt das pro Jahr für die beiden Spandauer Verkehrsschulen zu Buche. Eine Summe, die anderswo nicht mal mehr zur Verfügung steht. „In manchen Bezirken muss einfach kaputt bleiben, was kaputt geht“, sagt Nina Scholz, im Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf zuständig für die Jugendverkehrsschulen, mit Blick über Bezirksgrenzen. Da seien die Kids in den Verkehrsschulen auch mal auf Rädern ohne Rücklicht un-



terwegs. Steglitz-Zehlendorf sei in einer vergleichsweise recht komfortablen Lage. Glücklicherweise lasse es der Bezirkshaushalt zu, „den Fuhrpark auf dem Laufenden zu halten“. Die beiden JVS in ihrem Bezirk verfügen über mehr als 80 Räder. 2012 habe man sogar acht neue anschaffen können.

Mit der Lösung, dass die Einrichtungen personal über Maßnahmen des Job-Centers bespielt werden, ist Scholz zufrieden. Dadurch könnten über die Radfahrausbildung hinaus Aktivitäten angeboten werden – wie beispielsweise ein Stabilitätstraining für Vier- bis Siebenjährige. Und dank der Unterstützung von Sponsoren verfüge man auch über gute Kettcars – ein Renner nicht nur bei Kindergeburtstagen.

# Das große Waschen



**Patrique Starker demonstriert, wie die mobile Anlage „bike wash“ funktioniert.**

TEXT UND FOTO VON CLAUDIA LIPPERT

„Das müsstest du dringend mal putzen.“ Wie oft hatte Mechthild Bläute das gedacht, wenn sie sich ihr Fahrrad ansah – „und es dann doch schmutzig in den Keller gestellt“, gibt die 54-jährige Wilmersdorferin zu. Eigentlich müsste es Waschanlagen, wie sie für Autos gang und gäbe sind, doch auch für Fahrräder geben, überlegte sie, als beim Plausch mit ihrer Freundin Patrique Starker das Gespräch mal wieder aufs leidige Thema kam. Die beiden Frauen surften im Internet und wurden fündig: In München hatte Stefan Sarfert eine mobile Fahrradwaschanlage entwickelt. Sie fuhren hin, sahen sich das Gerät in Funktion an und kamen mit Sarferts Prototyp im Gepäck zurück nach Berlin. Nach erfolgreichem Probe Einsatz im vergangenen Herbst vor den Schönhauser Allee Arcaden soll 2014 das große Waschen in ganz Berlin beginnen.

Vornehmlich bei Events, bei denen viele Radfahrer zu erwarten seien, wollen sie ihre mobile Anlage „bike wash“ aufbauen. Aber auch an Fahr-

radläden vermieten möchten sie die Maschine. Mit knappen zweieinhalb Metern Länge, 1,30 Metern Höhe und einer Tiefe von 80 Zentimetern passe die „in jede Ecke“, sagt Mechthild Bläute. „Ideal wäre, wenn über alle Bezirke verteilt ein fester Turnus zustande käme, so dass Radler genau wissen, wann sie ihr Rad in Spandau oder Steglitz waschen lassen können“, meint Bläute. „Im Grunde würde Berlin zehn solcher Anlagen vertragen“, ist die freie Landschaftsplanerin überzeugt. „Toll wäre, wenn wir irgendwann eine Kleinserie produzieren lassen könnten.“

Im Moment sind die beiden Frauen noch dabei, verschiedene Modelle zu überlegen. „Der Vorteil ist, dass sich die Anlage sowohl stationär betreiben als auch mit wenig Aufwand transportieren lässt.“ Einzig ein Stromanschluss und Wasser – notfalls aus einem mitgebrachten Kanister – sind für den Betrieb nötig. Aufgrund eines nahezu geschlossenen Wasserkreislaufs mit Umwälzpumpe benötigt „bike wash“ nur 30 Liter Wasser pro Tag. Die Anlage hat verschiedene Schlammfilter, einen Ölabscheider. Und arbeitet mit abbaubarem Bio-Putzmittel. „Das Schmutzwasser darf somit in die Kanalisation fließen.“

Aus Umweltsicht betrachtet, kann das Rad also guten Gewissens in die Anlage geschnitten werden. Aber kommt's auch heil wieder heraus? „Da wir nicht mit Hochdruckdüsen arbeiten, werden weder Lager noch Schaltung belastet“, kann Mechthild Bläute diese Sorge zerstreuen. Sanft rotierende, sensorgesteuerte Puschel-Bürsten wirbeln in dem Plexigaskasten am Fahrrad entlang. Nach oben ist die Anlage offen. Sattel und Lenker ragen darüber hinaus. „Beides wird vom Reinigungsvorgang nicht erfasst“, beruhigt Bläute auch Ledersattelfans.

Drei Minuten dauert der maschinelle Säuberungsakt, dann wird mit Lappen und Radglanz von Hand poliert und nach manueller Ritzelreinigung noch etwas Kettenwachs aufgetragen.

Wer die Anlage für eine Veranstaltung ordnet oder sie für seinen Laden mieten möchte, erreicht die „Waschfrauen“ per E-Mail unter [berlin@bike-wash.eu](mailto:berlin@bike-wash.eu) oder telefonisch unter 01738070574 (Bläute) und 015775420017 (Starker).

# Hingucker in Gold und Leder



TEXT UND FOTOS VON  
CLAUDIA LIPPERT UND KATRIN STARKE

Handgriffe und Sattel aus feinstem Rindsleder, farblich abgestimmt mit der Lackierung des Rahmens. Mit dem gleichen geprägten Leder bezogen sind die Pedale und das Kettenblech. Kein Fahrrad, das man einfach draußen anschließt – und wenn sich das mal gar nicht vermeiden lässt, hat das Schloss zumindest ebenfalls einen ledernen Überzug. Alles andere wäre Stilbruch. Und natürlich soll das Velo keine hässlichen Schrammen bekommen. Aber wer sich in der Deginder-Cycle-Manufaktur in Charlottenburg ein Fahrrad ganz nach seinen Wünschen gestalten lässt, will das üblicherweise eher in seinem Wohnzimmer als unter einer La-

terne parken. Die Räder, die Dirk deGünther nach individuellen Kundenwünschen zusammenstellt, sind Unikate. Kunstwerke, abgestimmt auf den Stil seiner Besitzer.

Festzustellen, was genau zu dem Menschen passt, der in seinem Laden vor ihm steht, dafür nimmt sich der 42-Jährige richtig Zeit. Nie käme er auf die Idee, Kunden einfach einen dicken Katalog in die Hand zu drücken. Stattdessen führt er Interviews mit ihnen. „Und das sehr detailliert“, wie er betont. Welchem Zweck das Rad dienen soll, das will er genau wissen. Ob es als Zweitrad nur am Wochenende für Ausfahrten genutzt werden soll oder als Alltagsrad. Ob derjenige, der es künftig fährt, als Anzugträger ins Büro radelt. Das ist für ihn viel wichtiger als die Frage, was das gute Stück kosten darf. Die Antwort darauf ergibt sich vielfach von selbst. Kürzlich habe sich zum Beispiel ein Arzt von ihm ein Rad gestalten lassen. „Der wollte es in seiner Praxis parken. Dort, wo es auch die Patienten sehen.“ Logisch, dass für deGünther wichtig war zu erfahren, wie die Praxis gestaltet sei. Mit manchen der Räder, die Kunden bei ihm bestellen, wird vielleicht nie auch nur ein einziger Kilometer zurückgelegt. Sie dienen bei Messen als Blickfang. Oder ziehen die Aufmerksamkeit gut betuchter Touristen auf sich – wie das 3.500 Euro teure Damenrad, bei dem statt Chrom nur Kupfer glänzt, und das deGünther an einen Fahrradhändler auf Mallorca verkauft hat.

Das auffälligste – und mit 4.200 Euro auch teuerste – Stück, das er bis dato zusammengebaut hat, war der Chopper mit der matt goldenen Lackierung, den Stierhörnern als Lenker, dem mit Ziegenfell bezogenen Sattel und den silbernen Totenköpfen als Ventilkappen. DeGünther ist Radfreak, war es schon als Steppke. Er habe eher Rad fahren als laufen gekonnt, sagte die Mutter immer scherhaft. Mit dem Vater, der im nordhessischen Korbach ein Freizeit- und Radgeschäft betrieb, baute er schon als kleiner Junge Fahrräder zusammen. Folgerichtig wurde er entdeckt, als er vom Rad aus gegen eine Coladose trat: Mehrfach war deGünther deutscher Meister im Radball und bedient jetzt vornehmlich männliche Kunden ab 40. Manchmal auch mit Mantarochenleder überzogenen Rahmen.

## Bike und Bus

Sechs Berliner Landesunternehmen nahmen 2013 am Rennen um den „Berliner-Betriebe-Pokal“ teil. In den beiden Wettbewerbsmonaten August und September ging es darum, in Teams möglichst viele Kilometer zurückzulegen. Gesamtsieger waren in diesem Jahr die Berliner Verkehrsbetriebe mit durchschnittlich 877 Kilometern pro Teilnehmer. Die BVG bewies somit, dass sie nicht nur Bus und Bahn kann. Den Siegerpokal überreichte ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel, die sich über das wachsende Interesse an Pokal und Alltagsradfahren insgesamt erfreut zeigt.



Eva-Maria Scheel überreicht den Siegerpokal an BVG Personalchef Lothar Zweininger. Foto: KEF

## Podiumsdiskussion mit ADFC

Am 10. Februar führt die Architektenkammer Berlin gemeinsam mit der Urania Berlin und dem „Tagesspiegel“ die Veranstaltungsreihe „Stadt im Gespräch - Berlin im Wandel“ durch. Die Veranstaltung zum Thema „Verkehr 2025 – Dauerstau und volle Bahnen?“ beginnt um 19:30 Uhr in der Urania (An der Urania 17, 10787 Berlin). Teilnehmen werden neben der ADFC Landesvorsitzenden Eva-Maria Scheel auch Burkhard Horn (Sen-StadtUm) und Volker Krahne (ADAC Regionalvorstand). Die Veranstaltung leitet Gerd Nowakowski vom Tagesspiegel.

**Die Mitgliederversammlung des ADFC Berlin e.V. findet in diesem Jahr am 29. März statt.  
Uhrzeit und Ort werden noch rechtzeitig bekannt gegeben.**

**RAD-SPANNEREI.de/blog/**

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

**Uli's 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

## VELOBERLIN: 29.-30. MÄRZ

Die VELOBerlin ist nach der EUROBIKE in Friedrichshafen die bedeutendste und größte Fahrradpublikumsmesse Deutschlands. Sie spannt den Bogen von Alltagsmobilität über Reise, Sport, Ergonomie, Elektromobilität bis hin zu Intermodalität, VELOArt und Design und Spezialhemen wie „Reisen per Pendel“ und „VELOTransport“. Die beiden Themendorfer „Navi + Apps“ und „Tech“ sind 2014 erstmals mit im Programm. Neueste Geräte und Apps können hier ausprobiert werden.

Daneben gibt es ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm auf zwei Bühnen zu Themen wie Reise, Ergonomie, Technik und Kultur. Fahrrad-Testparcours machen die Messe für alle „erfahrbar“. Für die kleinen Besucher (und Ihre Eltern) gibt es qualifizierte Kinderbetreuung und einen eigenen Parcours.

Beim diesjährigen VELOBerlin Film Award dreht sich alles um „The Love Cycle“, die Liebe zum Rad. Die Filme sind während der gesamten Messe auf einer eigenen Bühne zu sehen, die Preisverlei-



hung findet am Sonntag, 30. März 2014 auf der VELOBerlin statt.  
[www.veloberlin.com](http://www.veloberlin.com)

## Lastenräder-Umfrage

Beim Lastenfahrrad-Sharing sollen den Bewohnern Berlins, ähnlich wie beim Prinzip des Carsharings, in Zukunft Lastenfahrräder an Stationen zur Verfügung gestellt werden. Um das Projekt optimal zu starten, läuft derzeit eine Onlineumfrage: [unipark.de/uc/Lastenfahrrad-Sharing-Berlin/](http://unipark.de/uc/Lastenfahrrad-Sharing-Berlin/)

**fahrradkoppel**  
Räder • Zubehör • Werkstatt

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

[www.fahrradkoppel.de](http://www.fahrradkoppel.de) [info@fahrradkoppel.de](mailto:info@fahrradkoppel.de)

**Gepäcktaschenhalter für Radpuristen**

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

**weitere Infos:**  
[www.urbix-berlin.de](http://www.urbix-berlin.de) / 030-202 88 627

Seit über 30 Jahren  
Qualität und Fahrradvielfalt  
aus Kreuzberg

**räderwerk**  
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107  
10961 Berlin Mo – Fr 10 – 19  
Fon 74 07 35 99 Sa 10 – 16

Körtestraße 14  
10967 Berlin info@raederwerk.de  
Fon 6 91 85 90 www.raederwerk.de

**LUST AUF BEWEGUNG**

# Geld? Qualifizierte Sperre!

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Alle Politiker finden Radfahren toll. Vor allem, weil es so billig ist. Ein paar huldvolle Erwähnungen reichen: wie fein das wendige Gefährt doch sei, wie umweltschonend, sozial, gesund und sogar Freude spendend. Ein Schelm, wer ob solcher vollmundiger Worte auch Taten erwarten mag!

Nein, die Berliner Parteien zeigen derzeit ungewohnte Einmütigkeit, wenn es darum geht, die Radverkehrsausgaben auf eine glatte Null zu setzen. Zwar hatte man sich nach ewigem Hin und Her im November auf eine überschaubare Erhöhung des Radetats auf vier Millionen geeinigt. Theoretisch zumindest. Denn jetzt, zaperlott, beschloss das Abgeordnetenhaus eine „qualifizierte Sperre“. Die qualifiziert vor allem dafür, die für 2014 vorbereiteten Radverkehrsprojekte nicht wie sonst üblich zum Jahresanfang bewilligen zu können. Eine Begründung für die Sperre hat man sich auch gleich gespart.



Ab in die Mülltonne mit Berlins Radverkehrspolitik



Radfahrer dürfen in Berlin absteigen

Von einer freien Verfügbarkeit der eigentlich bewilligten vier Millionen für 2014 kann momentan also keine Rede sein. Im Gegenteil ist davon auszugehen, dass die Gelder selbst bei einer späteren Freigabe nicht mehr ausgegeben werden (können). Denn schließlich ist zu befürchten, dass die bezirklichen Tiefbauämter ihr überschaubares Personal nun anderen Projekten zuteilen – einen Mitarbeiter, der in seinem Büro darauf wartet, einen irgendwann finanzierbaren Radstreifen zu planen und zu bauen, kann sich niemand leisten.

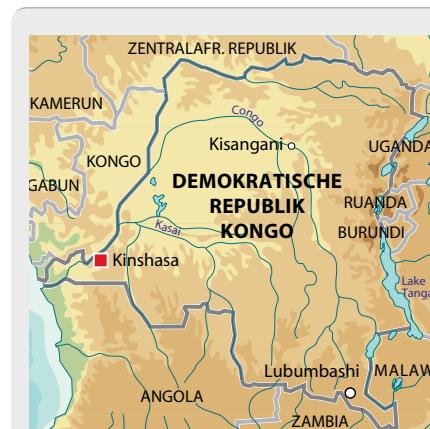
Berlins Politiker blockieren zudem vorausschauend, also noch über 2014 hinaus: So wurde ebenfalls die Verpflichtungsermächtigung gesperrt, ohne die eine rechtzeitige Vorbereitungen für die 2015 geplanten Vorhaben nicht möglich ist.

Ja, so geht Politik: Nach vorne groß eine mickrige Erhöhung des Radverkehrsetats präsentieren und gleichzeitig hinten alles bis zur Null herunter blockieren.

Nur Teil drei fehlt noch: Das Lamentieren über sinkende Wahlbeteiligung und steigende Politikverdrossenheit.



Hauptstadt am Handeln.



Diese Reise fand im Rahmen eines anderen Projekts statt. Von individuellen Radreisen ist tendenziell abzuraten. Für mehr Informationen über Tourmöglichkeiten in das Land siehe [kongo.info](http://kongo.info) und [kongo-kinshasa.de](http://kongo-kinshasa.de).

## Kein Rad, nirgends

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

1888 erfand der schottische Tierarzt John Boyd Dunlop den aufblasbaren Luftreifen. Welch eine Erleichterung für Tausende Reisende in Europa und Nordamerika, die sich nun nicht mehr mit eisenbeschlagenen Rädern herumquälen mussten! Und Welch eine Qual für Millionen von Kongolese, die fortan ihrem „Besitzer“, dem belgischen König Leopold, Kautschuk liefern mussten. Drei Jahre zuvor hatte der europäische Herrscher beschlossen, sich das Gebiet des heutigen Kongo auf der Karte mit ein paar Bleistiftstrichen abzutrennen und als Privateigentum anzueignen. Und nun hatten die Einwohner des im Vergleich zum Königreich fast hundert Mal größeren Gebietes zu lie-

fern: 1891 warf der Kongo nur etwa 100 Tonnen Kautschuk ab, 1896 schon dreizehnhundert Tonnen und 1901 schließlich ganze 6000 Tonnen. Mit den entsprechenden Einnahmen verschönerte man Belgien aufwändig: In Brüssel wurden Jubelparkmuseum und neuer Königspalast errichtet, in Tervuren ein riesiges Kolonialmuseum samt Park, in Oostende die Venezianischen Galerien angelegt.

Und im Kongo mussten die Einheimischen in den Urwald ziehen, dort Kautschukianen anritzen, den Saft auffangen und provisorisch in klebrige Brocken verarbeiten. Für das Eintreiben der so genannten Kautschuksteuer waren bewaffnete, afrikanische Bewacher verantwortlich – die je nach Menge des eingetriebenen Rohstoffes bezahlt wurden. Folter, willkürliche Erschießungen und Erpressungen waren folglich an der Tagesordnung. Die „Steuer“ wurde immer weiter angehoben, die Landwirtschaft begann brach zu liegen, es kam zu Mangelernährung und Hungertöten. Ein erneutes Aufkommen der Schlafkrankheit traf somit auf eine entkräftete Bevölkerung und tötete zu Beginn des 20. Jahrhunderts Millionen Kongolese.

Rad fuhr damals im Kongo niemand.

Und heute auch nicht. Obwohl das die Verkehrslage zumindest ein wenig entspannen könnte. Die Hauptstadt Kinshasa hat etwa zehn Millionen Einwohner, aber so gut wie keine Verkehrsinfrastruktur: Es ist die erste Stadt, die ich kennenlernenle, die nicht nur ohne U-, S- und Straßenbahn auskommt, sondern auch weder Busli-



**Das klassische 4\*4 Fahrrad**

nien noch herkömmliche Taxen kennt. Stattdessen fahren beziehungsweise stauen sich auf den Hauptstraßen Privatautos neben grotesk überfüllten Minibussen mit jeweils ausgerufenem Ziel und einer erbärmlichen Konsistenz – Baujahr 1950, zusammengehalten von Kabelbindern und dicken Stricken. Nebenstraßen bestehen mehr aus Schlaglöchern als befahrbaren Asphaltflecken, so dass „Taxen“, die man an ihrem konsequenteren Hupen erkennt, diese überwiegende Mehrheit der Hauptstadtwege seit langem nicht mehr befahren. Stattdessen rollen auch sie nur auf den Hauptstraßen, lassen jeweils so viele Passagiere einsteigen, wie die durch Sprungfedern durchlöcherten Sitze hergeben und stoppen nur an Eckpunkten, wo die Kundschaft dann wieder auf ein weiteres „Taxi“ in der nächsten Richtung warten muss – und den Rest der Strecke zu Fuß zu laufen hat.

Nach einer Woche verlasse ich Kinshasa, ein Synonym für Überlebenskampf, und habe ganze acht Radfahrer gesehen. Hier sei es dafür zu gefährlich, höre ich allerorten und glaube es späte-



**Privater Nahverkehr Marke Kinshasa**



**Wenn einen die Infrastruktur trägt, gibt es außerhalb der Städte im Kongo Schönes zu entdecken: z.B. das Bonobo Reservat, Lola ya Bonobo' in Mont-Ngafala oder die Zongo-Fälle**



stens, nachdem ein „Taxifahrer“ eine rote Ampel missachtet und mit beim Abbiegen mit erheblicher Geschwindigkeit in die Pickup Seite fährt. Totalschaden zum Glück nur an den Fahrzeugen. In Lubumbashi, einer dank umliegender Minen relativ wohlhabenden Stadt im Südosten des Landes, will ich dann endlich aufs Rad. Wo alles von Kupfer über Gold und Uran bis Coltan abgebaut wird, da gibt es auch Straßen, die diese Bezeichnung verdienen. Allerdings weiterhin kaum Räder

und schon gar keinen Fahrradverleih. Nun gut, beschließe ich, dann wird also auf dieser Reise ein Rad gekauft, und laufe optimistisch ins Zentrum. Vier Radläden weiter bin ich nur um Erfahrungen reicher: Neben umfassenden Beständen an Reifen, Felgen und sonstigen Ersatzteilen stehen jeweils nur ein bis zwei Exemplare zum Erwerb. Und müssen jeweils nach dem Motto „wie gesehen, so gekauft“ genommen werden. Probefahrten gibt es nicht, stattdessen Modelle, die als „Vierradantrieb“ angepriesen werden: schließlich gibt es jeweils vorne und hinten zwei angedachte Stoßdämpfer, die originell anzuschauen sind, indes unter anderem über den Mangel an Bremsen und Licht hinweghelfen müssen.

Ich kaufe nicht, sondern bleibe für eine Weile Fußgängerin. Fazit: Wer im Kongo Rad fahren will, sollte sich sein Mountainbike, gutes Werkzeug und Nerven mitbringen. Und kann anschließend über den gern zitierten „Krieg“ auf Berlins Straßen herhaft lachen.

# Uckermark: Die wahren Prenzlauer Berge



Der Breite Luzin bei Fürstenberg im Mecklenburger Abschnitt des Rundweges schimmert karibisch türkis.

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

## Eine 260-Kilometer-Runde erschließt Brandenburgs Norden – und trainiert die Waden

Fangen wir bei der Bundeskanzlerin an. An der Goethe-Schule in Templin also, in die in den 1960ern eine gewisse Angela Kasner ging. Kleiner Anfang einer großen Karrierfrau, hier in diesem Backsteinbau zwischen Stadtmauer, teils schiefen Fachwerkhäusern und einem Ausläufer des Templiner Stadtsees. Hier startet unsere Tour durch die Uckermark, die irgendwo beginnen kann, weil ein Rundweg mit diversen Bahnanschlüssen durch den gesamten Landkreis im Brandenburger Nordosten führt. Durch eine Gegend mit 30 Einwohnern pro Quadratkilometer. Man könnte auch sagen: In Berlin ist es mehr als 120 Mal so voll. Das verspricht erholsame Urlaubstage.

Tatsächlich sind wir bis nach Lychen meist allein mit dem Rauschen des Waldes. Drei junge Rennradler mit Trainer, das von lokalen Initiativen aus Ruinen errettete und nun als Pausenziel an einem Feldrain gelegene „Kirchlein im Grünen“ und glitzernde Seen im Dickicht der Buchen – mehr ist nicht auf diesen 15 Kilometern. Lychen wirkt wegen seiner Lage zwischen sechs Seen, als wollte es einmal Stockholm werden, aber blieb dann doch lieber klein. Hinter jeder Ecke wartet eine Überraschung – und meistens eine Brücke.

Der hügelige Wechsel aus Wäldern und Feldern

begleitet uns nach Mecklenburg-Vorpommern. Wir erkennen die Landesgrenze am schlagartig schlechter werdenden Belag. Dafür ist die Landschaft ums Städtchen Feldberg besonders schön: Von beachtlichen Hügeln tun sich grandiose Blicke übers Land und die Seen mit ihren Buchten und Inselchen und Seerosenfeldern auf. Heftiger Wind biegt das Schilf und lässt das karibisch schimmernde Wasser schäumen. Solche Aussichten lassen das zwangsläufige Reisetempo verschmerzen. Und als wir nach etwa 30 Meck-Pomm-Kilometern zurück in Brandenburg sind, ist belagtechnisch wieder alles bestens. Weite Kornfelder wogen ringsum, wölben sich über Kuppen und sinken in kleine Täler. In manchen hat die Eiszeit tiefblaue Tümpel hinterlassen, in denen je ein Schwanenpaar den Traum vom Einklang mit der



Abschwung Ost: Im Wald bei Stolpe fällt das Terrain steil ab zum Odertal.



Blick von der Marienkirche auf Prenzlau am Unteruckersee.

Natur lebt. Weise Planer haben ein neu gebautes Stück Radweg mit Apfel-, Kirsch- und Pfauenbäumen bepflanzt, so dass Reisende von Juni bis Oktober gute Chancen auf Proviant haben. Gerade ist Pfauenzeit.

Die nächste Stärkung gibt's im „Kräutercafé“ beim Dörfchen Parmen, wo die Chefkin quasi auf der grünen Wiese Torte mit Zutaten aus dem Garten nebenan serviert. Die kann man in der Veranda mit Panoramablick verspeisen oder mit in den Garten nehmen, in dem die Kräuter beschriftet sind und ein Hocker als Platz zur Schmetterlingsbeobachtung steht. Die Idee zum Kräutercafé sei ihr gekommen, also sie „mal wieder arbeitslos“ war und eine Fortbildung in Tourismusmanagement gemacht habe, erzählt sie. Also hat sie die Laube zum Laden ausgebaut und Schilder an den Radweg gestellt. Nach drei Jahren mit Fördergeld und zweien mit zusammengebissenen Zähnen laufe es inzwischen gut.

Mit schwerem Tortenbauch fahren wir nach Boitzenburg, wo Brandenburgs zweitgrößtes Schloss weiß in der Sonne blendet – und seine Bewohner



Das „Kirchlein im Grünen“ in Alt Placht war eine Ruine.

fröhlich lärmten, weil sie in großen Scharen auf Klassenfahrt hier sind. Ein Schlossflügel beherbergt ein feines Hotel, in dem wir gern mehr als nur eine Nacht geblieben wären.

Aber der Rundweg ist das Ziel und die uckermarkische Hauptstadt Prenzlau nicht mehr weit. Praktisch dauert es auf der autofreien Alternativroute zur Landstraße dann doch einen halben Tag: Sand, Schlamm, Bäh! Aber wunderschön. War halt ein Versuch, und am Unteruckersee und erst am Oberuckersee ist wieder alles gut: Weiter Blick, glatter Asphalt, hoher Himmel, weites Feld.

Weiter östlich bis nach Schwedt ist der Weg noch nicht ausgebaut, so dass nur die Wahl zwischen mäßig befahrenen Landstraßen und unmäßig schlechten Feldwegen bleibt. Auch die relativ platten, waldlose Landschaft enttäuscht – was aber auch daran liegen mag, dass sie vorher alles aufgeboten hat, was Brandenburg und die Mecklenburger Seenplatte zu bieten haben.

An der Oder ist es einmal mehr so, dass man gleichzeitig gar nicht weg und immer weiter möchte. Doch der Uckermarkische Rundweg wendet sich zurück nach Westen und führt wieder in 1A-Qualität über Angermünde und das Naturschutzzentrum Blumberger Mühle bis nach Templin. Für viele Kilometer schließt sich der Wald der Schorfheide um uns und lässt nur die nötigsten Informationen durch: Tageszeit? Hell. Wetter? Trocken. Wind? Wie immer von vorn. Wie weit noch? Na ja. Aber bevor es zu lang oder gar langweilig wird, kommt wieder ein kleines Highlight: Ein Blick auf Kraniche, ein glitzernder See oder ein Dorf, wo jemand ein paar Tische vor ein Café oder eine Schale mit Obst rausgestellt hat. Hier könnte man bleiben. Oder immer weiter fahren.



Picknick bei Lychen am Westrand der Uckermark-Runde.

## 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](http://www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen)

**STG City-West:** 1. und 3. Mo im Monat, **20 Uhr**, Treffpunkt siehe [www.adfc-berlin.de/city-west](http://www.adfc-berlin.de/city-west).  
**Sven Lorenzen**, Tel. (030) 312 95 37

**STG Friedrichshain-Kreuzberg:** 2. Di im Monat, **19:45 Uhr**, Hotel Klassik, Revaler Str. 6, 10245 Berlin.  
**Sybil Henning-Wagener**, E-Mail: [sybil.henning-wagener@adfc-berlin.de](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:marion.roesch@adfc-berlin.de)  
**STG Reinickendorf:** 1. Di im Monat, **19 Uhr**, Restaurant „WEIL“, Alt-Tegel 6, 13507 Berlin. **Bernd Zanke**, Tel. (030) 411 69 21

**STG Schöneberg:** 3. Mo im Monat, **19 Uhr**, Restaurant Heuberger, Gotenstr. 1, 10829 Berlin. **Birgit Stennert**, Tel. (030) 280 948 94

**STG Spandau:** 2. Mi im Monat, **19 Uhr**, Café „Unerwunscht“, 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 Schlippahk**, Tel. (030) 516 55 955

**STG Tempelhof:** 1. Do im Monat, Treffpunkt und Uhrzeit siehe: [www.adfc-berlin.de/tempelhof](http://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, Nähe S-Schöneweide, **Claudia Pirsich**, 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

## Reisevorträge

(Bitte Karten reservieren.)

**Freitag, den 24.01.2014**, Jan Schaller

**Vom Rhein zur Seine – auf dem Paneuropa-Radweg nach Paris**

**Freitag, den 31.01.2014**, Torsten Sodemann

**Berlin – Teheran**

Wiederholung

**Freitag, den 07.02.2014**, Philipp Latinak

**Welt-Rad-Reise**

**Freitag, den 14.02.2014**, Jan Schaller

**Flüsse und Berge in Nordböhmen und Nordmähren**



**Kanada**. Foto: Robert Pelz

**Freitag, den 28.02.2014**, Robert Pelz

**Wo die wilden Bären wohnen – Kanada**

**Freitag, den 07.03.2014**, Daniela Schmidt und Tobi Klein

**EurAsika – Welt per Rad**

Wiederholung + Buchpräsentation

**Freitag, den 14.03.2014**, Jan Schaller

**Den unbekannten Jura entdecken**

Beginn: jeweils freitags um 19:00 Uhr

Eintritt: 6,00 € Nichtmitglieder/  
 3,00 € ADFC-Mitglieder

**ADFC Berlin**, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin

## DIENSTWAGEN taz.rad

10% Rabatt  
für taz-AbonnentInnen  
und GenossInnen



**taz Rad allround ab 999 €**



Jetzt werden Fahrräder steuerlich als Dienstfahrzeug gefördert.  
Eine gute Idee für mehr Platz auf den Straßen.

[www.taz.de/rad](http://www.taz.de/rad) 

 **taz. die tageszeitung**



## Richtig Lobiieren

VON GREGOR GRABOWSKI

Erinnern Sie sich noch an die Lebensmittelampel? Jener Plan zur Kennzeichnung von Chipstüten, Joghurtbechern und Marzipankartoffelverpackungen, der sich angeblich gegen tricksende Nahrungsmittelmultis richtete, in Wahrheit aber vor allem eine demütigende Breitseite gegen deren Kundschaft war? Diese sei nicht nur in akuter Gefahr europaweit zu verfetten, sondern auch nur bedingt in der Lage, Werbebotschaften zu entschlüsseln, die beispielsweise eine Flasche Cola als „100 Prozent fettfrei“ anpreisen. Sicher könnten solch überforderte Konsumenten eine gedankliche Hilfestellung in Form der hinlänglich bekannten Ampelsymbolik sehr gut gebrauchen, dachte sich der „Verbraucherschutz“. Die Käufer würden – „Rot heißt krampfen, grün dagegen mampfen“ – den Signalen auch schon bald ähnliche Autorität zubilligen wie jenen einer Verkehrsampel. Oder sich beim Überfahren zumindest bewusst sein, Unrecht zu tun. Aus dem famosen Plan ist bekanntlich nichts geworden: Mit Blick auf die Qualität ihres Sortiments

stellten Nestlé, Unilever und Co. einmütig fest, dass längst nicht alles davon im grünen Bereich sein dürfte und schalteten (so was können sie ja mindestens genauso gut wie Fertigmüll herstellen) im europäischen Verordnungsprozess auf Rot. Sie hätten sich natürlich auch darüber freuen können, dass es immer noch Menschen gibt, die witzigerweise ausgerechnet dem Markt im Grundsatz trauen, Transparenz und Fairness herstellen zu können. Aber der Profit lag näher als irgendein Prinzip.

Deshalb: Freie Zutatenwahl für freie Monopolisten, weg mit der Lebensmittelampel und alles andere ins Kleingedruckte. Ganz tot war die Idee eines konzernkritisch geschminkten Ökolabels damit allerdings noch nicht. Wie auch? Massig Konsumenten fahren mit einem schlechten grünen Gewissen zum Einkaufen und würden, wenn es dem Seelenheil dient, auch notdürftigste Ablassbriefe abkaufen. Grüne Gütesiegel stehen deshalb hoch im Kurs. Das hat auch der Industriezweig erkannt, für den Autos das Lebensmittel schlechthin sind und aus dessen Wirkungskreis ja nicht zuletzt die Ampelmetapher stammt.

Versuchen wir es also doch mal mit einem „anschaulichen Informationssystem“ für Neuwagen, die nach den Waschmaschinen- und den Glühbirnenkäufern nun auch Automobilisten eine Auskunft über die Energieeffizienz ihrer Anschaffung erteilt, werden sich die Greenwasher vom Verband der Automobilindustrie gesagt haben. Am Ende können wir auch noch das gute Gefühl verkaufen, mit dem Erwerb eines grün zertifizierten Autos zum Umweltschutz beizutragen?

Besonders praktisch wäre es, wenn aus der Produktinformation noch die fettesten Spritschlucker

### DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN

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

u.a. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SESSEL- / LIEGEDREIRAD  
für Sport, Freizeit, Reha  
→ & ein faltbares kippstabiles (!!) 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.: 16<sup>16</sup>-19<sup>19</sup> Uhr, Mi.: 11<sup>11</sup>-13<sup>13</sup> & 16<sup>16</sup>-19<sup>19</sup> Uhr, Sa. 11<sup>11</sup>-13<sup>13</sup> Uhr  
... & nach Vereinbarung  
Phon/Fax: (030) 31 80 60-10/20  
christoph.beck@fahrrad-direktor.de/www.fahrrad-direktor.de

als irgendwie sparsam und „grün“ durchgehen. Man vergleiche zu diesem Zweck einfach nicht Äpfel mit Birnen. Und Obst schon gar nicht mit einer Tüte Chips. Sondern höchstens die eine Sorte Chips mit einer anderen. Nur durch eine solche Rechenmethode haben die SUVs und all die anderen Protzschlitten der deutschen Autokonzerne überhaupt eine faire Chance, in die Nähe einer grünen Kennzeichnung zu geraten. Klingt angesichts des aberwitzigen Energieaufwands, den selbst ein Kleinwagen zur Personenbeförderung leisten muss, irgendwie durchgeknallt? Nein, für Institutionen wie das Bundeswirtschaftsministerium oder das Bundesumweltministerium klingt so was irre gut, wie jetzt die Deutsche Umwelthilfe öffentlich gemacht hat. Sie musste zuvor indes bis zum Europäischen Gerichtshof gehen, um zu ihrem Recht auf Akteneinsicht zu kommen und wurde dann auch noch von der schwarz-gelben Bundesregierung über den Wahltag hinaus hingehalten.

Am jetzt im Internet dokumentierten Beispiel der Lebensmittelampel für Autos kann besichtigt werden, wie ausgesprochen zuvorkommend Unternehmen einer Regierung unter die Arme greifen können. Sie übernehmen nicht nur die Erarbeitung von Gesetzesvorlagen, sondern sorgen gleich noch für die nötige Ressortabstimmung – damit gleich zu Beginn eines neuen farbcodierten Kennzeichnungssystems sichergestellt wird, „dass alle Hersteller ihre Top-Produkte auch in den vordersten Rängen wiederfinden“.

Aus der Tatsache, dass Gesetze wie Würste sind, hat Bismarck wohlweislich den Ratschlag abgeleitet, man solle nicht dabei sein, wenn sie gemacht werden. Doch wer Verkehrspolitik verstehen will, sollte diesen Ratschlag besser nicht befolgen.

## Fahrrad.Frank

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

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



285 99 750      Öffnungszeiten (Winter):  
285 99 751      Mo-Fr 09-19<sup>00</sup>  
fahrrad.frank@vsf-mail.de      Sa 09-17<sup>00</sup>

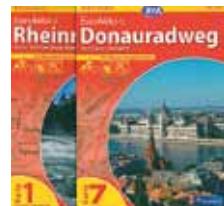
**ADFC-Buch- und Infoladen**

Zwei Brüder brechen zu einer 13.600 kilometerlangen Reise von Berlin nach Shanghai auf. Großes Glück und scheinbar ausweglose Situationen begleiten sie ebenso wie die Frage, was wirklich wichtig im Leben ist. Sie treffen auf wunderbare Menschen und auf Schurken - und auf sich selbst.

Hansen Hoepner, Paul Hoepner, *Zwei nach Shanghai*, 270 S., Malik Verlag, 19,99 €.

Daniela Schmidt und Tobias Klein sind beim Berliner ADFC keine Unbekannten. Ihre Reiseerlebnisse durch 3 Kontinente präsentierten sie einem interessierten Publikum in der Geschäftsstelle. Und auch im kommenden Frühjahr, am 7. März, werden Sie wieder bei uns zu Gast sein. (Siehe auch unter Rubrik Reisevorträge.) Eine rechtzeitige Anmeldung ist ratsam.

Daniela Schmidt, Tobias Klein, *Eurasika*, 300 S., Verlag Esterbauer, 12,95 €.



Insgesamt sieben Karten zeigen den Verlauf des EuroVelo Nr. 6, beginnend in Basel am Rhein, weiter der Donau folgend bis nach Budapest. Die Abschnitte von der französischen Atlantikküste

bis Basel und von Budapest zum Schwarzen Meer finden leider keine Berücksichtigung. Verkehrsbe-

lastung und Oberflächenbeschaffenheit sind ausgewiesen, ebenso einige Adressen von Übernachtungsbetrieben.

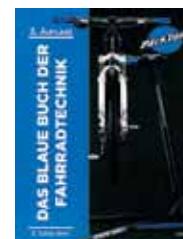
*Kartenset EuroVelo 6, Maßstab 1: 100.000, 7 Karten, Verlag BVA, 24,95 €.*

Wohin soll die nächste Sommerreise gehen? Mit der neuen aktualisierten Auflage des Übersichtswerks stehen 125 Radfernwege zur Auswahl. Steckbriefhafte Beschreibungen charakterisieren die Strecken und erleichtern die Urlaubsplanung. Ob sportliche Gebirgstour, entspanntes Flachlandradeln oder eine Flussradtour – in Deutschland warten 43.000 Radkilometer auf ihre Eroberung.



*RadFernWege Deutschland, 516 S. mit Übersichtskarte 1: 1.000.000, Verlag Esterbauer, 7,90 €.*

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



In komplett überarbeiteter Auflage ist nun der Klassiker der Reparaturbücher wieder erhältlich. Die einzelnen Kapitel sind übersichtlich gegliedert vom Basiswissen bis hin zum Profi-Wissen. Detaillierte Fotos veranschaulichen die einzelnen Arbeitsschritte.

Sowohl für Neueinsteiger als auch für versierte Schrauber ist dieses Standardwerk ein wichtiger Helfer.

C.C. Jones, *Das blaue Buch der Fahrradtechnik*, 238 S., Park Tool, 24,95 €.

**ADFC-Geschäftsstelle, Buch- und Infoladen**

**Kontakt:** Brunnenstraße 28 (Berlin Mitte), Tel. (030) 448 47 24,

Fax (030) 443 405 20, [kontakt@adfc-berlin.de](mailto:kontakt@adfc-berlin.de), [www.adfc-berlin.de](http://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 für Rad, Fahrradtaschen, Beratung, Infos, u.v.m.

**Veränderte Öffnungszeiten  
ab 01.02.2013**

Büro: Mo–Fr, 10–18:00

Buch- / Infoladen und Werkstatt:

Di, Mi, Fr 16–20:00

(1.4.–30.9. auch Sa 12–16)

**Veranstaltungen und Kurse des ADFC Berlin**

Termine unter: [www.adfc-berlin.de/service/kursangebot](http://www.adfc-berlin.de/service/kursangebot)

Verbindliche Anmeldung für alle Kurse erforderlich.

**Werkstatt-Kurse**

Beginn: jeweils **18:00 Uhr** (bis etwa 21:00 Uhr)

Kursgebühr 15 €/ ADFC-Mitglieder 7,50 €

Anmeldung erforderlich, max. 15 Teilnehmer

**Reparatur-Basiskurs mit Christian Cholewa**

Montag, den 20. Januar 2014

Montag, den 27. Januar 2014

Montag, den 10. Februar 2014

Montag, den 03. März 2014

Montag, den 31. März 2014

**Reparatur-Aufbaukurs mit Christian Cholewa**

Montag, den 03. Februar 2014

Montag, den 17. März 2014

Bei akuten Problemen können Sie auch gerne unsere Selbsthilfeworkstatt nutzen!

**Sicher Radfahren – auf Fahrbahn und Radspuren**

Kompakt-Fahrkurse mit Tipps und Informationen für alle Verkehrsteilnehmer, inkl. Fahrrad-Check und Testfahrt mit ADFC-Übungsleitern jeden 4. Mittwoch von 17 bis 20 Uhr in der ADFC Geschäftsstelle.

[kontakt@adfc-berlin.de](mailto:kontakt@adfc-berlin.de)

**Codierung**

Fahrräder codieren wir in der Regel mittwochs und freitags ab 17 Uhr. Bitte vorher auf [adfc-berlin.de](http://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](mailto:kontakt@adfc.de), [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

**ADFC Brandenburg**

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



# Träume ...



Spannende Ausrüstungs- und Reise-Tipps von Globetrotter Experten zum Thema Fahrrad unter [www.4-Seasons.TV/radreise](http://www.4-Seasons.TV/radreise)



## ... leben.



### DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR OUTDOOR- UND RADREISEFANS

Direkt in der Schloßstraße und mitten in Berlin-Steglitz finden Sie alles, was das Herz eines Outdoor- oder Reisefans höher schlagen lässt: die größte Auswahl, kompetente Beratung und eine Vielzahl spannender Möglichkeiten, die Ausrüstungsprodukte gleich vor Ort auf Herz und Nieren zu testen – von der Kältekammer bis zum Kanu-Erlebnisbecken. Lassen Sie sich bei uns auf neue Ideen bringen – ein Besuch im größten Outdoor-Testcenter Berlins lohnt sich immer!

#### VERANSTALTUNGSTIPP:

**„Weltfremd“** – Mit dem Fahrrad von Hamburg um die Welt, von Kollege Globetrotter Andreas Krüger. Freuen Sie sich über beeindruckende Bilder aus dem Hochgebirge, dem Himalaja und den Anden. Packende Landschaften und berührende Begegnungen mit Menschen aus 29 Ländern. Termin: 30.01.2014, 20 Uhr Alle Infos unter [www.globetrotter.de/veranstaltungen](http://www.globetrotter.de/veranstaltungen)



#### GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG BERLIN

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](http://shop-berlin@globetrotter.de)

# Globetrotter.de

Ausrüstung