



Berliner Bürokratiebär

Und täglich grüßt die Amtsstube

Wir feiern
20
Jahre
 „Das Radhaus“

Komplette Shimano Tiagra Ausstattung

nur
999,-

FOCUS "MARES AX 4.0"
CycloCross 28er

Ideal für jedes Wetter! Shimano Scheibenbremsen für bestes Bremsverhalten, helle LED Beleuchtung für gute Sicht, Schwalbe Rocket Ron Bereifung für maximalen Grip und das 20-Gang Shimano Tiagra Schaltwerk für beste Schaltperformance!

GROSSE AUSWAHL • GROSSER SERVICE

RAD
haus

www.das-radhaus.de

www.das-radhaus.de
 Das Radhaus Zweirad Vertriebs- und Service GmbH

Caramba!

Deutlich mehr als 100 Mails in nur drei Tagen mit demselben Betreff: „Caramba“, mein Postfach war voll! Eigentlich hatten wir in der vergangenen Ausgabe ja nur etwas verlosen wollen – keine Kreuzfahrt, sondern ein paar Fahrradkarten und Kettenöl. Doch siehe: Heraus kam der Beweis, wer alles sogleich nach Postkasten-Ankunft die radzeit aufschlägt und Zeile für Zeile liest.

Was für ein Zuspruch, wie viel Aufmerksamkeit! Diese wünschte man sich als Radfahrer auch öfter mal von den Damen und Herren der Berliner Verwaltung. Schließlich wird in den langen Amtsfluren über das Wohl oder Weh der hauptstädtischen Mobilität entschieden. Denn wo ein Parkplatz oder eine Fahrspur ist, da kann kein Radstreifen sein. Oder doch? Wer wo wie und warum über die Entwicklung Berlins Richtung modernem Verkehrskonzept entscheidet, lesen Sie auf den Seiten 8/9.

Und haben zuvor (S. 6/7) die Freude, im Interview einen Goliath der Berliner Verkehrspolitik kennen zu lernen: Jörg Lange, Leiter der Berliner Verkehrslenkungsbehörde (VLB). Lange kann unter anderem nicht nur Ampeln von Rot auf Grün stellen, sondern sogar entscheiden, ob überhaupt welche aufgestellt werden.

Welch liebliche Stilblüten die Verbandelung von Verwaltung und Radverkehr treiben kann, eröffnet zum Schluss das Feuilleton (S. 22/23).

Auch diese radzeit wartet also mit einem Gewinn auf: keinem Kettenöl, aber der Erkenntnis, dass sogar das Schwerpunktthema „Verwaltung“ aufregend sein kann!

Kerstin Emma Finkelstein
 Chefredakteurin



Kerstin Emma Finkelstein
 Foto: Phil Fisher

seite drei

3 Caramba!

titel

6 Behördenlenker

8 Ein Radstreifen wird geboren

berlin

10 Mauerweg: Nimmer an der Wand lang

12 Unabhängige Mobilität

wirtschaft

14 Per Rad Steuern sparen

meldungen

16 Petitionsausschuss – Aus für Warnemünde-Express – Ausgezeichnete Radfahrer

internationales

18 Von Elchen und Hirschen

tourismus

20 Fließende Übergänge

feuilleton

22 Paradies Verwaltung

kinder/jugend

26 Pack die Badehose ein

service und termine

13 ADFC-Kreisfahrt

24 ADFC-Stadtteilgruppen/Reisevorträge

28 Karten und Bücher

29 ADFC-Geschäftsstelle

30 Kleinanzeigen

4 Impressum



Titel radzeit 5/2014:

Bis zum Sommer noch am

Tor – jetzt von der Verwaltung

verbannt: Der Berliner Bär.

Foto: Kerstin E. Finkelstein



Radfahrer absteigen – nun ja ... Foto: Horst Stark

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, Katja John (Lektorat), 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 6/14: ET 28.11.2014, AS 14.11.2014/DU 16.11.2014



Museumsdorf Düppel, Clauerstraße 11, 14163 Berlin

Museumsfest für Kinder

14. September 2014

10-17 Uhr



Benutzung der Spielstätten 4€

Eintritt für Kinder frei!

Erwachsene 5€, Erm. 2,50€



**Von A nach
B mit dem
ADFC!**

ADFC-Fahrrad-Stadtplan Berlin

- * Von ADFC-Experten empfohlene Routen für sicheres und komfortables Radfahren
- * Ganz Berlin (1:30.000) und vergrößerte Innenstadt (1:15.000)
- * Komplett mit U-Bahn, S-Bahn und Tram

Pietruska Verlag, Preis 6,90 €.

Beim ADFC Berlin oder im Buchhandel erhältlich.



Vor dem Kauf:
Ergonomie-
beratung

Ein Rad wie kein anderes

Stellen Sie sich Ihr Wunsch-Fahrrad zusammen: NORWID, VELOTRAUM, PATRIA oder TOUT TERRAIN. Der Rahmen nach Maß, die Farbe nach Wahl, ausgestattet mit einer SHIMANO-Kettenschaltung oder dem ROHLOFF 14-Gang bzw. PINION 18-Gang Getriebe, auch mit Carbon Drive Riemenantrieb von Gates.

Wir führen auch die TX-Modelle der VSF FAHRRADMANUFAKTUR und die Camino, Sovereign und P18 Reiseräder von STEVENS.

Neuheiten von der Eurobike bei
velophil. www.velophil.de

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

Behördenlenker

Jörg Lange ist Chef der Verkehrslenkungsbehörde (VLB). Mit dem studierten Geophysiker, der jährlich etwa 10.000 Kilometer Fahrrad auf Berlins Straßen fährt, sprach Kerstin E. Finkelstein

radzeit: Viele Jungs träumen von einem Job als Verkehrspolizist. Ist Chef der VLB zu sein noch besser?

Jörg Lange: Manchmal denke ich ja, ich bin der mächtigste Mann in Berlin – jedenfalls an den Negativschlagzeilen gemessen. Eine Baustelle muss nur den Verkehr stark behindern und schon sind viele Berlinerinnen und Berliner über die VLB verärgert. Im Positiven ist das leider weniger schnell zu schaffen.

Wir leiden nicht nur unter Ihren Baustellen, auch Ampeln gehören zum alltäglichen Grauen. Ich habe schon mal darüber nachgedacht, einen Wettbewerb „Berlins sinnloseste Ampel“ auszurufen. Was halten Sie davon?

Ampeln werden doch nicht willkürlich aufgestellt. Statistisch gesehen haben wir zu wenige Ampeln: Im Durchschnitt rechnet man da mit einer Signalanlage pro 1.000 Einwohner. Hamburg, München, Frankfurt – alle liegen etwa in diesem Durchschnitt. Entsprechend müsste Berlin 3.500 Signalanlagen haben. Es gibt aber bisher nur 2.100.

Das heißt ja aber nicht, dass alle vorhandenen eine Berechtigung haben. Zumal in Berlin pro Kopf auch deutlich weniger Autos unterwegs sind als in den von Ihnen genannten Städten. Zum Beispiel beim Modell Habersaathstraße / Schwarzer Weg habe ich schon mal überlegt, ob Sie mit einem Ampelhersteller verschwägert sind. Da stehe ich immer ganz allein auf weiter Flur vor meinem „Rot“.

Ich kenne nicht jede einzelne der 2.100 Ampeln in Berlin. Meistens beschweren sich die Bürgerinnen und Bürger aber, wenn wir mal eine Ampel wegnehmen. Wir stellen zum Beispiel bei Baustellen manchmal temporär eine Signalanlage auf. Wenn die Baustelle dann fertig ist, beklagen sich Fußgänger, dass sie vor dem Rückbau der temporären Anlage dort sicher die Straße queren konnten. Für Fußgänger sind Ampeln sehr wichtig. Meistens beschweren sich nur Kraftfahrzeugfüh-



Jörg Lange vor den Büros der VLB – am ehemaligen Flughafen Tempelhof.

rer oder Radfahrer über Ampelanlagen. **Logisch. Fußgänger müssen sich dem allgemeinen Empfinden nach ja auch nicht an Ampeln halten.**

Ohnehin bräuchten wir ohne Autos wohl keine Ampeln. Die tägliche Praxis und auch diverse Modellversuche zeigen uns, dass Ampeln nötig sind, um Unfälle zu vermeiden. In verschiedenen Städten wurde schon versucht, einfach mal einen Teil der Signalanlagen abzuschalten – daraufhin stiegen die Unfallzahlen. Leider gilt das auch für Nachtabschaltungen.

Wenn es um die Unfallgefahr ginge, dürfte es in Berlin keine verpflichtenden Hochbordradwege mehr geben. Schließlich sind Radfahrer erwiesenermaßen auf Radspuren sicherer unterwegs. Warum werden wir dennoch auf 110 Kilometern Strecke auf den Radweg gezwungen?

Seitdem nachweisbar die Radverkehrsführung auf der Straße für den Radfahrer sicherer ist, werden in Berlin – soweit möglich – Radstreifen auf den Fahrbahnen angelegt. Dazu muss auch schon mal eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr weichen.

In der Vergangenheit wurde manchorts anders entschieden. Derzeit gibt es viele Klagen bzw. Widersprüche gegen die Radwegebenutzungspflicht an konkreten Stellen. Dort werden wir nach und nach die Benutzungspflicht aufheben. Das geht aber nicht überall gleichzeitig.

Erstaunlich, wenn man bedenkt, dass die generelle Benutzungspflicht schon vor 16 Jahren aufgehoben wurde! Verblüffenderweise gibt es ja sogar noch immer Orte, wo neue Hochbordradwege angelegt werden.

Das liegt am langen Zeitraum zwischen Planfeststellung und Fertigstellung. Am Großberliner Damm z. B. würde man heute sicher einen Radstreifen anlegen. Zum Zeitpunkt der Planung hatte man die aber noch gar nicht auf dem Plan. Jetzt ist es so, dass wir die Benutzungspflicht auch nicht überall abordnen können, wo es aus Radfahrerperspektive sinnvoll erscheint. Laut Gerichtsurteil muss z. B. ein Radweg aus Sicherheitsgründen genutzt werden, wenn beim Abbiegen nach links Schienen in einem spitzen Winkel gekreuzt würden. Radfahrer dürfen dort nicht fahren, wo sie beim Linksabbiegen zumindest einer theoretischen Gefahr ausgesetzt wären. Und ein Schild „Radfahrern ist Linksabbiegen verboten“ gibt es nicht. Wir versuchen uns jetzt durch die Anlage von so genannten „Hasenohren“ zu helfen. Darunter versteht man die Bereiche, wo Radfahrer sich rechts von der Radspur aufstellen können, wenn sie nach links abbiegen wollen.

Ist die VLB also von Radfahrern gesteuert? Bei uns arbeiten Menschen, die wahlweise lieber

Auto fahren, öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder mit dem Rad unterwegs sind. Wir repräsentieren ganz gut den Bevölkerungsdurchschnitt und können auch die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsteilnehmer gut wahrnehmen. Und deshalb kümmern wir uns auch um den Radverkehr! Zum Beispiel installieren wir zurzeit ein Detektionsnetz, um zu zählen, wie viele Räder unterwegs sind. Das ist für den Autoverkehr Standard und wird als Grundlage für planerische Entscheidungen gebraucht. Beim Radverkehr hat man das bislang nur sporadisch und manuell gemacht. Mit den neuen Zahlen werden wir dann strategisch besser auf den steigenden Radverkehr reagieren können, weil wir belastbare Zahlen haben.



Umlenkungsmanöver

Seit über 30 Jahren
Qualität und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg



räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107
10961 Berlin
Fon 74 07 35 99

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

Körtestraße 14
10967 Berlin
Fon 6 91 85 90

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

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



Ein Radstreifen wird geboren

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Auch Radstreifen sind nicht immer der Weg zum Glück – werden sie doch oftmals zugeparkt oder für Ausweichmanöver überholwütiger Autofahrer missbraucht. Und dennoch: Sie sind ein erster weißer Strich in Richtung Wahrnehmung. Der Weg zum eigenen Radterrain führt jedoch durch das Dickicht der Berliner Behörden. Hier der Versuch eines Einblicks.

5.400 Kilometer lang ziehen sich Straßen durch Berlin – zwei Drittel davon sind Teil von Tempo-30-Zonen. „Das ist das Nebenstraßennetz“, erläutert der ADFC-Verkehrssicherheitsexperte Bernd Zanke. „Hier dürfen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen und keine Schutzstreifen angelegt werden, denn Radverkehrsanlagen sind hier nicht erforderlich.“ Stattdessen herrscht Mischverkehr, was auf Grund der ähnlichen Geschwindigkeiten

und der geringen Verkehrsstärken meist gut funktioniert. Anders sieht es da auf den Hauptstraßen aus. Schließlich fühlen sich die wenigsten Radfahrer wohl, wenn sie den Windstoß eines knapp überholenden Lkw spüren. Sie weichen dann nach rechts bis an den äußersten Fahrbahnrand aus und geraten dort in den gefährlichen Bereich der Autotüren. Früher hat man versucht, den Radverkehr in solchen Straßen auf zumeist enge, baulich abgetrennte Radwege zu schicken. „Hier ist die Gefahr, von einem abbiegenden Kraftfahrzeugführer „nicht gesehen“ zu werden, aber besonders hoch. Deshalb sieht die moderne Verkehrsplanung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den meisten Fällen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vor,“ so Zanke. Diese sind in der Regel zusätzlich sogar noch erheblich preiswerter als bauliche Radwege.

Soweit die Idee. De Facto verfügen jedoch bei weitem noch nicht alle Berliner Hauptstraßen über den sichernden weißen Strich. Warum? Immerhin stellt der Landeshaushalt zwei Millionen

Euro für die Reparatur von vorhandenen Radverkehrsanlagen bereit – und weitere vier Millionen für die Neuanlage. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2020) sieht sogar 5 € je Einwohner vor. Da müsste Berlin mind. 17 Millionen Euro investieren! Das ist gemessen an den Summen, die in die Kfz-Infrastruktur fließen, immer noch höchst überschaubar – ein paar Malerarbeiten sollten sich aber doch finanzieren lassen. Wo holpert es also im Prozedere?

Zanke stellt die These auf, dass der Verkehrslenkungsbehörde (VLB) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadtUm) der Mut fehlt, die nötigen Einschränkungen für den Autoverkehr anzuordnen. „Es fehlt schlichtweg die Bereitschaft, den nötigen Platz zu schaffen, indem man Parkmöglichkeiten reduziert oder auf die zweite Kfz-Fahrspur verzichtet.“

Auch die Bezirksämter tragen dazu bei, dass die Markierung der Radfahrstreifen nicht vorankommt. So sind die Bezirke für den ruhenden Verkehr zuständig und nur selten bereit, zugunsten eines Radfahrstreifens auf Parkplätze am Straßenrand zu verzichten. Auch Bedenken der Bezirksverordnetenversammlungen verhindern manchmal Radverkehrsanlagen. Wenn es eine grundsätzliche Einigung auf ein Radfahrstreifen-Projekt gibt, hapert es an der Umsetzung durch die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter. Sie schaffen es meist nicht, die Markierungen innerhalb eines Jahres fertigzustellen.

So kommt es teilweise dazu, dass zu Beginn des Jahres, wenn die Senatsverwaltung alle Bezirke zur Absprache der Radverkehrsprojekte einlädt, gar nicht genügend baureife Vorhaben vorhanden sind, um die möglichen Budgetmittel sofort zu vergeben. Manche bezirkliche Vorschläge orientieren sich auch nicht an den Erfordernissen einer modernen Infrastruktur, sondern bestehen in Alibi-Lösungen wie dem Ausbau von Gehwegen für den Radverkehr oder der Reparatur alter Radwege, die wegen direkt daneben parkender Autos eine Todesfalle darstellen, oder die so dicht neben Bäumen verlaufen, dass sie wegen der Wurzeln gleich wieder kaputt gehen würden. „Man muss sich das so vorstellen, dass bei SenStadtUm meistens Experten sitzen, die sich mit Verkehrspla-

nung auskennen. In den Bezirksverordnetenversammlungen (BVV) hingegen sind viele Hobbypolitiker, die Radfahren als eine mögliche, aber nicht zwingende Freizeitbeschäftigung betrachten. Ob schon also das Land Berlin die Kosten für jede Maßnahme im Bereich Radverkehrsinfrastruktur trägt, haben die Bezirksverordneten ein Mitspracherecht – und lehnen in einigen Bezirken immer wieder Projekte der Senatsverwaltung ab. „Da haben viele Angst, nicht wieder gewählt zu werden, wenn sie dem Autoverkehr eine Fahrspur wegnehmen, oder Parkplätze vor Geschäften streichen. Das Potenzial des Radverkehrs – und die Verpflichtung der Politik, für sichere Mobilität und weniger Unfälle Sorge zu tragen, wird dabei gerne übersehen“, meint der Verkehrssicherheitsexperte.

In den Tiefbauämtern, die zuständig für Planung, Ausschreibung und Überwachung der Baumaßnahmen sind, mangelt es zugleich an Personal, genau wie in der zuständigen Senatsverwaltung. Jahrelang sind Stellen gestrichen worden, und selbst wenn jetzt freiwerdende Stellen wiederbesetzt werden sollen, gibt es hausgemachte Probleme: „Da werden Leute gesucht, die studiert haben und über jahrelange Berufserfahrung verfügen – die aber gleichzeitig mit vielleicht weniger als 2.000 Euro Einstiegsgehalt zufrieden sind,“ so Zanke.

Trotz aller Widrigkeiten werden aber dennoch immer wieder neue Radstreifen in die Welt gesetzt. Positiven Einfluss über hierbei die bezirklichen „FahrRäte“ aus. In diesen Gremien sitzen Vertreter u.a. von Parteien, Tiefbauämtern, Polizei, BVG, ADFC und Umweltverbänden zusammen und versuchen gemeinsam die hauptstädtische Mobilität zu modernisieren. Diese „FahrRäte“ gibt es inzwischen bereits in zehn der zwölf Berliner Bezirke. Wer also Vorschläge für weitere Radstreifen etwa auf seinem täglichen Arbeitsweg hat, sollte seinen Wunsch an dieses Gremium richten. Und sich anschließend in Geduld üben. Denn von der Idee und Abstimmung über die Planung und Ausschreibung bis hin zur Vergabe und tatsächlichen Umsetzung einer Baumaßnahme können die Jahre vorüber streichen. Man kann nur hoffen, bis dahin noch Rad fahren zu können!



Für Radfahrer stehen die Zeichen oft auf „Rot“

Mauerweg: Nimmer an der Wand lang

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

Fast nichts ist mehr übrig von der Mauer. Trotzdem beeindruckt die 160 Kilometer lange Runde um West-Berlin selbst Einheimische.

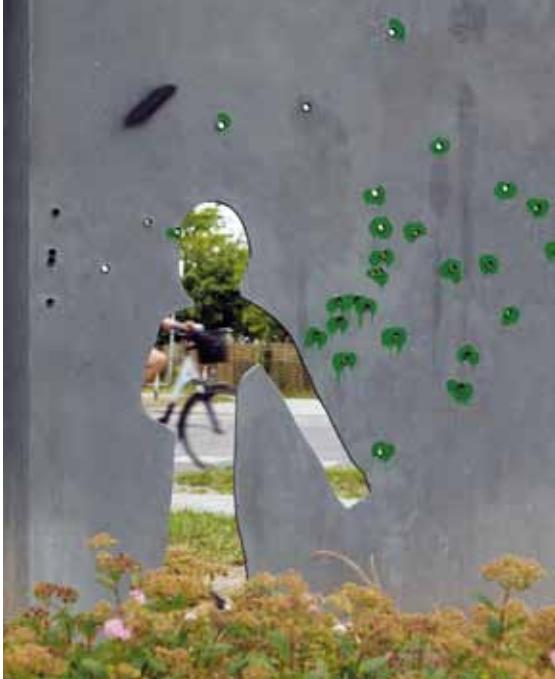
Als Berliner kommt man nicht unbedingt auf die Idee, den Mauerweg abzuradeln. Weil man vielleicht an alberne Vopo-Darsteller, an das Holperfaster im Mauerpark oder an Touristenhorden denkt, die auf dem Radweg vagabundieren. Doch solche Unbilden prägen nur einen winzigen Teil der 160 Kilometer langen Runde um den Westteil der Stadt. 25 Jahre nach der Wende ist zwar von der Mauer fast nichts mehr da, aber der ganze Irrsinn dieser betonierten Weltgeschichte tritt klarer zutage denn je. Über den Todesstreifen ist nicht nur Gras, sondern vielerorts sogar Wald gewachsen. Und zwischen den Bäumen ragen orange Stelen auf, die von jenen 160 Menschen erzählen, die zwischen 1961 und 1989 hier starben. Erschossen, ertrunken, erstickt. Weil niemand lebend durchkommen sollte, dem die DDR zu eng geworden war. Die Stelen zeigen die Gesichter dieser Menschen, ihre Fluchtwege und ihre Todesorte. Und wer die Tour mit dem vom Grünen-Verkehrspolitiker Michael



Rarität: Erhaltener Wachturm zwischen Hennigsdorf und Frohnau.



Kleinod: Die Sacrower Heilandskirche am Havelufer.



Erinnerung: Mahnmal für zwei Kinder, die 1966 an der Kieholzstraße erschossen wurden.

Cramer geschriebenen Bikeline-Spiralo aus dem Esterbauer-Verlag abradelt, kann auch als Berliner überrascht werden – von verschiedenen Straßenbelägen oder Laternen links und rechts, von einer Autobahnbrücke voll blütenhaften Blumen und von Blicken auf Berlin, die man sonst nicht hat. Auf geht's.

Wir lassen die Innenstadt hinter uns und suchen die Weite. Zwischen Treptow und Neukölln hat der Bau der A113 zehn Kilometer rennradtauglichen parallelen Radweg am Teltowkanal und einen Landschaftspark mit sich gebracht. Eine Stele erinnert an den Spionagetunnel, durch den Amerika-



Highlight: Stelen erzählen die Geschichten der Maueropfer.

ner und Briten das sowjetische Telefonnetz anzapften. Bei Schönefeld ragen Symbole alter und neuer Verirrungen in den Himmel: Direkt am Weg fallen die absurd dicht stehenden Laternen auf, die von der „Lichtstrasse“ am Todesstreifen geblieben sind. Und am Horizont grüßt der Tower des Gerne großflughafens BER. Tragisch, dass der Bau der Mauer glatter lief als der des Airports.

Links Felder, rechts Großstadt: So geht es westwärts, um Großziethen mit der früheren Müll-Transitstrecke, auf Pflaster durch Lichtenrade und dann wieder hart an der Grenze zwischen Stadt und Land entlang. Neuer Asphalt wechselt mit altem und verliert sich auch mal in Trampelpfaden, die bei Hundesetzern beliebt sind. Dazwischen immer wieder Stelen für Maueropfer. Ab Teltow häufen sich die Highlights: Erst die Erinnerungstafel für einen Fluchttunnel durchs Wohngebiet von Zehlendorf nach Kleinmachnow, dann – nach einer etwas mühsamen Sandpartie – ein rosa Schneeflug auf dem einstigen Panzerdenkmal an der Avus, gleich darauf Dreilinden samt (sonntags geöffnetem) Kontrollturm und einigen der vielen Info-Tafeln darvorn, die den Weg immer wieder säumen und den Wahnsinn erklären. Der gipfelte hier darin, dass eine Mutter bei der Flucht im Laderaum eines Autos ihren 15 Monate alten Sohn versehentlich er-

stickte, weil der Kleine während der Grenzkontrolle zu weinen begann und wegen einer Erkältung keine Luft durch die Nase bekam.

Nach solchen Geschichten tut Natur dem Gemüt gut. Die findet sich auch auf der früheren Avus-Brücke über den Teltowkanal, über die seit Jahrzehnten kein Auto mehr rollt. Jetzt zeigt die Natur, dass sie selbst mit Asphalt etwas anzufangen weiß – und hat gelbe Blümchen über die noch erkennbaren Fahrspuren des alten Kontrollpunkts Dreilinden verteilt. Am Kanal geht's komfortabel weiter zum Griebnitzsee, an dem die Villen leider nur noch von der Landseite aus besichtigt werden können, seit einige Besitzer den Uferweg gesperrt haben. Klein Glienicke, die DDR-Halbinsel in West-Berlin – ist jetzt Potsdams idyllischer Vorposten. Endlich darf auch durch den Neuen Garten geradelt werden. Es folgen Bauarbeiten am Weg und ein ödes Stück neben der B2, bevor es Richtung Heilandskirche Sacrow wieder idyllisch wird. In Kladow lässt sich eine Tagesetappe mit der BVG-Fähre nach Wannsee (letzte Abfahrt 19:31 Uhr) beenden – oder durch eher reizlose Wald- und Wiesenlandschaft weiterfahren nach Spandau.

An der Grenze zu Falkensee sorgen Stelen mit Fotos für Abwechslung. Die Ausstellung im Wachturm in Nieder Neuendorf ist kürzlich aufgerichtet worden, der Blick auf die Havel war schon immer schön. Um Frohnau geht es idyllisch, aber manchmal holprig durch Wald und Wiesen, bis in Pankow wieder die Stadt beginnt. Vielleicht sollte man die Tour hier beenden: Das ganz normale Berliner Verkehrsgemüll ist irgendwie kein passender Abschluss für diese Runde auf den Spuren der ganz und gar unnormalen Geschichte der Stadt.



Bilderreise: Fotoausstellung zwischen Spandau und Falkensee.

Unabhängige Mobilität



Foto: Boris Kolipost

VON CLAUDIA LIPPERT

Im Sommer vorigen Jahres kam Aynur zum ersten Mal in die Mädchenfahrradwerkstatt im Wrangelkiez. Mitgebracht hatte sie ein kaputtes Rad. Über Wochen werkeln sie unter Anleitung einer Mechanikerin daran herum und fuhr schließlich stolz auf ihrem Velo davon. Um wiederzukommen und auch für ihren jüngeren Bruder ein Fahrrad aus alten Teilen aufzubauen. Eine ungewöhnliche Geschichte, denn die 16-Jährige ist Libanesin, kam vor drei Jahren nach Deutschland, lebt mit ihrer Familie in einem Kreuzberger Flüchtlingswohnheim.

Aynur kommt aus einer Kultur, in der es nicht üblich ist, dass Mädchen Fahrrad fahren. „Eine junge Libanesin hat mir mal erzählt, dass sie heimlich aus der Schule abgehauen ist, um das Radfahren zu lernen“, berichtet Boris Kolipost, Fachbereichsleiter Kinder- und Jugendarbeit bei der Bildungseinrichtung für berufliche Umschulung und Fortbildung (BUF). In der BUF, die auch in den drei Jugendverkehrsschulen in Friedrichshain-Kreuzberg Projekte organisiert, wurde die Idee der Mädchenfahrradwerkstatt 2010 geboren. Das Ziel: Insbesondere Mädchen und junge Frauen bis 27 Jahren mit Migrations- und Flüchtlingshintergrund ein Stück „Unabhängigkeit durch Mobilität“ zu ermöglichen.

„Es war ein glücklicher Umstand, dass das Mädchenzentrum Alia uns in seiner Remise Räumlichkeiten zur Verfügung stellen konnte“, sagt Kolipost. Mit Montageständern und Werkzeug, beschafft aus

Fördermitteln des Programms „Lokales soziales Kapital“ und ein paar „Fahrradleichen“ zum Aus-schlachten und Wiederaufbauen, richteten BUF-Mitarbeiter seinerzeit im Wrangelkiez die Mädchenwerkstatt ein. Bis heute ist das Projekt deutschlandweit das einzige seiner Art.

Die Fahrradwerkstattszene in Berlin sei von Jungen dominiert, sagt Boris Kolipost. „Handwerklich-technische Tätigkeiten entsprechen eben immer noch eher dem männlichen Rollenbild.“ Dem wollte der BUF etwas entgegensetzen. „Es mangelt Mädchen nicht an Interesse an Technik. Sie haben vielfach nur keine Lust, sich von Jungen in die Rolle der weniger Kompetenten drängen zu lassen.“ Das passtie leicht, wenn ein Junge einem Mädchen „in unbeholfen leichtfertiger Hilfsbereitschaft“ den Schraubendreher aus der Hand nehme mit dem Spruch: „Komm, ich zeig' dir mal, wie das geht.“

Mädchen in ihrer Ausbildungsfähigkeit für technische Berufe zu unterstützen war ein Ansatzpunkt beim BUF. Die kulturelle Schwelle im Kopf überwinden zu helfen, ein zweiter. „Dass Mädchen auch deshalb in die Werkstatt kamen, weil sie sich sonst kein Fahrrad hätten leisten können, war auch für uns neu“, sagt Kolipost.

Konnte die Mädchenfahrradwerkstatt dank der Förderung der Stiftung Pfefferwerk seit 2012 zunächst zwischen Mai und Ende Oktober einmal pro Woche am Nachmittag öffnen, steht das Angebot seit Anfang September nun viermal die Woche zur Verfügung, dienstags bis freitags von 16 bis 18 Uhr. Außerdem kann erstmals den ganzen Winter über in der Wrangelstraße 84a an den Rädern geschraubt werden. „Wir haben es geschafft, terres des hommes für uns zu interessieren“, erklärt Kolipost. „Die internationale Kinderhilfsorganisation fördert uns 2014 und 2015 als ihr Pilotprojekt für Deutschland.“ Dadurch habe man endlich genug Geld, um eine Mechanikerin für die vier Nachmitte pro Woche bezahlen zu können.

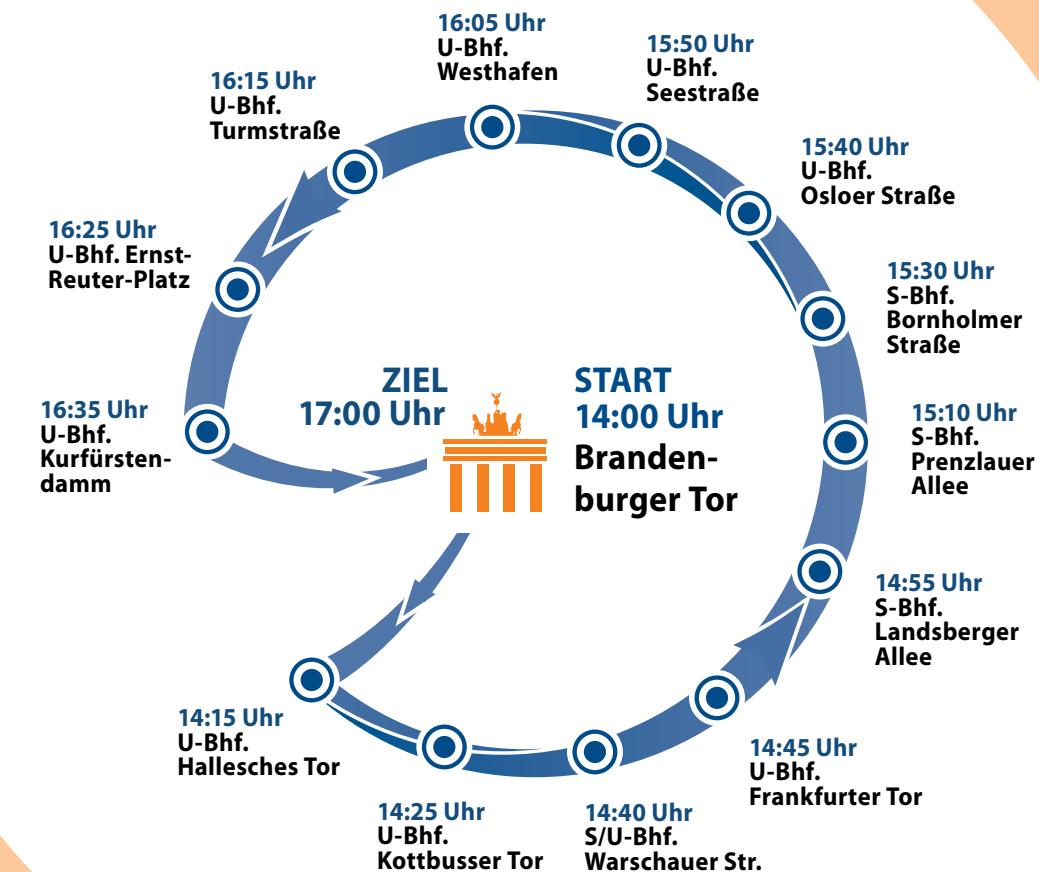
Logisch, dass auch die Kooperationen mit Schulen im Kiez fortgeführt werden – aktuell mit der Fichtelgebirge-Grundschule. Mädchen sollen die Fahrradwerkstatt als Arbeitsgemeinschaft wählen können.
mfw-berlin.de, facebook.com/maedchenfahrradwerkstatt



Kreisfahrt



Mobile Zukunft: Das Fahrrad!



vorläufige Routenführung und aktuelle Infos unter:
www.adfc-berlin.de

Samstag, 20. September 2014

Per Rad Steuern Sparen

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Audi A6, Mercedes S-Klasse und 5er BMW war gestern. Heute fährt der Mitarbeiter, der auf sich hält – und von dem etwas gehalten wird – Dienstrad. Die Unternehmen unterstützen den Trend, schließlich spart ein Radfahrer ihnen Geld.

Seit Ende 2012 sind Diensträder den Dienstwagen gleichgestellt, was bei weitem noch nicht jeder Arbeitnehmer weiß. Zuvor durften Unternehmen ihren Mitarbeitern zwar bereits Diensträder zur Verfügung stellen – allerdings nur für Geschäftsfahrten. Den Weg nach Hause durfte das Gefährt nicht mit antreten. Die neue Chance zum Dienstrad nutzen inzwischen diverse Großkonzerne von Allianz über Telekom bis Bayer. Zwangswise entscheiden zwischen Dienstrad und -auto muss sich niemand, solange der Arbeitgeber beide Varianten finanziell unterstützt.

Wer als normaler Angestellter bislang keine Chance sah, an ein teures Pedelec oder Carbonrennrad heranzukommen, dem kann die neue Regelung nun eine Tür öffnen: So werden bei der Dienstradregelung zum einen dem Arbeitgeber meist bei den Fahrradvertriebenen Sonderkonditionen gewährt. Zum anderen werden dem Mitarbeiter, so er einen Leasingvertrag wählt, die Raten für die Räder direkt von seinem Bruttoeinkommen



Darf auch etwas teurer sein: das Dienstrad

abgezogen. Somit werden weniger Steuern und Sozialabgaben auf das verbliebene Gehalt fällig. Lediglich die Ein-Prozent-Regelung muss mit einkalkuliert werden: Ihr entsprechend muss allmonatlich ein Prozent des Fahrrad-Listenpreises als geldwerten Vorteil versteuert werden. Auf der anderen Seite kann ein Dienstradfahrer pauschal 0,30 Cent pro Kilometer seines Weges zur Arbeit in der Steuererklärung geltend machen.

Nach drei Jahren kann das Leasinggrad entweder für zehn Prozent des ursprünglichen Listenpreises übernommen werden – oder ein weiteres Rad geleast werden. Zusammengerechnet kann ein Angestellter etwa 30 bis 50 Prozent beim Kauf eines Rades sparen, wenn er die Dienstrad-Variante wählt. Das Dienstrad lohnt sich!

Ein Angestellter mit einem Bruttogehalt von 3.000 € sucht sich ein Rad für 2.000 € aus. 65 € werden von seinem Gehalt monatlich für Leasingrate und Versicherung abgezogen. 2935 € plus 20 € geldwerten Vorteil verbleiben. Das versteuerbare Einkommen beträgt also nur 2955 €. Somit zahlt er 22 € weniger Steuern und Sozialabgaben als auf das Ursprungsgehalt. Die realen Kosten des Radleasing betragen für ihn also lediglich 43 €. In drei Jahren sind das 1.548 €. Rechnet man nun die 200 € Restwert hinzu, erhält der Arbeitnehmer ein Rad im Wert von 2.000 € für 1.748 € und genoss zusätzlich noch Versicherungsschutz, der ihm drei Jahre lang alle Verschleißteile und Reparaturen ersetzte. Und auch der Arbeitgeber hat gespart: 300 € Sozialabgaben.

GESCHICKT

taz.
zeo₂
Magazin für Umwelt, Politik und Neue Wirtschaft

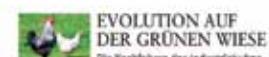
**DAS NEUE HEFT
JETZT AM KIOSK
ODER IM TAZ SHOP!**



**STARKE MARKE:
Eigenbau!**



Wie Selberbauen glücklich macht – eine Anleitung



zeo₂ erscheint viermal im Jahr.
Ein Jahresabo kostet 22 Euro, eine einzelne Ausgabe am Kiosk 5,50 Euro.
www.zeozwei.de | zeo2abo@taz.de | T (0 30) 2 59 02-200

taz.zeo₂
das Umweltmagazin



Auf zum Petitionsausschuss Foto: K. E. Finkelstein

Petitionsausschuss

Bei einer 2013 durch die Unfallforschung der Versicherer (UDV) durchgeführten Umfrage glaubten 85 Prozent der Teilnehmer, dass ein Radweg, so vorhanden, benutzt werden müsse. Tatsächlich ist dies nur der Fall, wenn ein blaues Schild darauf

hinweist. In der Hauptstadt ist dies aber nur bei etwa 15 Prozent der Radwege der Fall. Deshalb hat sich der Berliner Dirk Eggstein jetzt an den Petitionsausschuss des Bundestages gewandt. Er beschwert sich über das Bundesverkehrsministerium „wegen dauerhafter Nichteinhaltung der Informationspflicht gegenüber dem Bürger über wesentliche und grundsätzliche Bestandteile der Straßenverkehrsordnung seit 1998“. Das so entstandene mangelnde Wissen hat Folgen: Radfahrer, die trotz vorhandenen Radweges auf der Straße fahren, werden von uninformierten Autofahrern regelmäßig genötigt. Eggstein hatte das Ministerium bereits 2005 gebeten, das gefährliche Informationsdefizit abzustellen, was abgelehnt wurde. Jetzt bleibt zu hoffen, dass der Bundestag das Ministerium zurechtweist, und eine Info-Kampagne initiiert wird. Das würde allen Verkehrsteilnehmern helfen, schließlich kommen Radfahrer auf der Fahrbahn nicht mit Fußgängern in Konflikt und werden von Kfz-Lenken weniger leicht „übersehen“ als auf einem getrennt geführten Radweg.

Reichsstraße 38
14052 Berlin

Velo Westend



Velo Westend sucht zur Anstellung
einen **Fahrradmonteur**.
Auch Teilhaberschaft möglich.
Telefon: 0178-5400517



Pappelallee 21 A
10437 Berlin

Brettspielgeschäft.de
Das Haus der tausend Spiele

Di.-Sa. 12-22 Uhr



FAHRRAD BOX
NEU + REPARATUR + VERLEIH
BERLIN



Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 10.00 - 18.30 Uhr
Sa. 10.00 - 14.00 Uhr

Tel. 030 / 891 18 96
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com

Konstanzer Str. 55
10707 Berlin

Ulis 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





Ausgezeichnete Fahrradstadt Foto: K. E. F.

Ausgezeichnete Radfahrer

Als Anerkennung für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs in Berlin vergab der Staatssekretär für Verkehr und Umwelt, Christian Gaebler, im August zum sechsten Mal die Auszeichnung „Fahrrad-StadtBerlin“. Ausgezeichnet wurden die Initiatoren des Blogs „Alle Macht den Rädern“ (für die Entwicklung dieses kritischen Diskussionsforums im Internet), der Verein Mellowpark e.V. (für sein Engagement für die Jugendarbeit mit dem BMX-Fahrrad) sowie das Hotel 25hours Bikini Berlin (für ein Mobilitätsangebot, das dem Image- und Wertewandel des Radfahrens in innovativer Weise Rechnung trägt). „Alle Macht den Rädern“ hat auch den Feuilletonbeitrag in dieser radzeit verfasst.

Aus für Warnemünde-Express

Der ADFC bedauert die Einstellung des Warnemünde-Expresses. Radreisende mit dem Ziel Warnemünde müssen künftig in Rostock umsteigen. Die Verbindung wurde vom Land Mecklenburg-Vorpommern trotz hoher Nachfrage abgestellt, weil Verkehrsminister Pegel die Verbindung nicht als Nahverkehr betrachtet und ihre Kosten nicht mehr tragen will.

„Die Einstellung des Warnemünde-Expresses bedeutet eine deutliche Verschlechterung für die Fahrradmitnahme zur Ostsee, einen Einschnitt für den Tourismus und ist so nicht hinnehmbar“, erklärt die ADFC Berlin Landesvorsitzende Eva Scheel. Der Verein bittet daher um Unterstützung der Petition von ProSchiene: change.org/de/Petitionen/christian-pegel-verbessern-sie-den-nahverkehr-in-mecklenburg-vorpommern?



ZENTRALRAD

Gute Räder seit 1991



Der Rjukandefossen rauscht

und selbst die Rezeptionistin um 18 Uhr nach Hause geht, ist der Fahrradverleih zumindest nach unserer vorherigen Anmeldung geöffnet und rückt auch ein paar deutlich über dem normalen Leihgaloschen stehende Räder heraus. Mit ihnen machen wir uns auf den Weg zum Rjukandefossen Wasserfall. Der gemeine Norweger verbringt, so lernen wir, jede freie Minute in der Natur. Er klettert, wan-



Und jetzt downhill ins Tal: Blick vom Totten

Von Elchen und Hirschen

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Nach zweieinhalb Stunden Fahrt ist es endlich soweit. „Da“ ruft der Fahrer und schiebt die von unserem heißen Atem beschlagenen Scheiben zur Seite. „Da“ – sehe ich nur einen dunklen Schatten, der entfernt an ein Pferd erinnert. „Das ist ein Pferd“ ruft einer meiner Mitausflügler aus dem Fond des Kleinbusses. „Das ist ein Elch“, entgegnet unser Guide.

Zwei Minuten später stehen wir zu acht im Regen hinter dem Kleinbus und lugen vorsichtig um die Ecke. Per Fernglas wird aus dem Pferd tatsächlich ein Elch. Allerdings einer ohne Geweih. Und im schönsten Mitternachtsregen statt in der ebensolchen Sonne. Sei's drum. Wir haben das Wahrzeichen gesehen und dürfen wieder zurück ins Hotel.

Am nächsten Tag leihen wir uns direkt neben unserer „Alpin Lodge“ Fahrräder aus. Während das ausgewachsene Hotel selbst Assoziationen an Stephen Kings „Shining“ weckt, da außer uns mitten im Sommer kein einziger Gast in den leeren Fluren weilt, wir Bar und Restaurant nie geöffnet erleben

dert, angelt, fährt Ski und seit neuestem auch Fahrrad. Da sich Letzteres im touristischen Sommerangebot ganz gut macht, legt man zunehmend Radwege an. Für die ganz Coolen geht es dabei im Lift (samt extra Radabteil) auf den Berg und dann rasant downhill wieder ins Tal.



Dies ist ein Radweg!

Für die weniger Coolen wie uns gibt es auch Trekking- und Mountainbikestrecken. Wobei diese nicht immer als solche zu erkennen sind. Man sollte schon einen ortskundigen Führer, Kompass oder guten Orientierungssinn samt Zuversicht mitbringen, dass, wo kein Weg ist, etwas mehr Wille zur Fortsetzung einer Tour nötig, aber auch ausreichend ist. Zum Ausgleich fahren sich die wenigen in die Tour integrierten Hauptverkehrsroute entspannt. Schließlich gibt es nur fünf Millionen Norweger, von denen knapp zwei Millionen im Ballungsraum Oslo leben. Von einem besonders hohen Verkehrsaufkommen kann man hier rings um Hemsedal also beileibe nicht sprechen. Und kommt schon mal ein Auto, überholt es mit entspanntem Seitenabstand.

Die letzten zweihundert Meter bis zum angestrebten Rjukandefossen gehen wir zu Fuß. Und schauen einen Moment ins brausende Wasser und auf zwei weitere Radfahrer, die einen anderen Zugang gewählt haben und sich nun auf einer Hängebrücke mühen, nicht Gleichgewicht und Rad an die Schlucht zu verlieren.

Dann geht es weiter Richtung Hemsedal Hjort. Gerade als wir unsere Räder auf den Hof schieben, fängt es an zu regnen. Dann zu gewittern. Und anschließend zu hageln. Wir bekommen Bier und Gespräch in Ragnhild Kvernbergs Küche angeboten. Die Norwegerin betreibt mit ihrem Mann eine Hirschfarm. Auf mehr als zehn Hektar Land laufen die Tiere das ganze Jahr über frei herum und werden zumindest im Sommer nur gelegentlich für touristische Schauzwecke zugefüttert. Etwa ein-einhalb Jahre können die Jungtiere so ihr Leben genießen, bevor sie von Ragnhilds Mann geschossen werden. „Mit einem Schalldämpfer, damit die



Zurück zur Natur

anderen Tiere nichts mitbekommen. Die grasen dann auch schlicht friedlich weiter.“ Für Ethikgegner wie mich ein gefundenes Fressen: Auf einem Bauernhof mit Massentierhaltung aufgewachsen, esse ich seit langem kein Fleisch mehr und sehe mich nun schon mit einer echten, ehemals freilaufenden, norwegischen Hirschwurst zurück nach Berlin kommen. Ragnhild verkauft aber leider nur Frischfleisch. Und kochen geht in unserem Shining-Hotel nicht. So brechen wir nach beendeten Hagel schlicht zur Tierfütterung auf. Ragnhilds Mann verstreut aus großen Säcken Pellets auf dem Boden und wird dabei von der Herde beinahe umgestoßen. Nach der ersten Aufregung bekommen auch wir ein Eimerchen hingehalten. Und können so in der schönsten Nachmittagsonne zumindest mal eine Hirschkuh aus der Hand fressen lassen.



Ragnhild auf der Hirschfarm



Es muss nicht immer das Rad sein. Beim Fluss-schnorcheln bitte Helm tragen – Geröll von vorne!



Fließende Übergänge

Das Fischerdorf in der Unesco-Welterbestadt Bamberg trägt den Beinamen Kleinvenedig.

TEXT UND FOTOS VON CLAUDIA LIPPERT
UND KATRIN STARKE

Unterwegs auf dem Regnitz-Radweg in Franken

Im Regnitztal haben Radler zwischen Nürnberg und Bamberg die Wahl zwischen zwei Streckenführungen: der 85 Kilometer langen Talroute, die auf Rad- und Wirtschaftswegen und kleinen Nebenstraßen dem Lauf der Regnitz folgt, und der zehn Kilometer kürzeren Kanalroute direkt am Main-Donau-Kanal entlang.

Wir wollen den Abschnitt zwischen Forchheim und Bamberg erkunden und entscheiden uns, beide Routen miteinander zu kombinieren. Los geht's auf der Talroute, auch wenn hier auf den ersten Kilometern der Fluss, dem der Radweg seinen Namen verdankt, überhaupt nicht ins Blickfeld rückt. Bevor wir in die Pedale treten, muss gleich etwas besichtigt werden: Inmitten der Forchheimer Altstadt erhebt sich das ehemalige Bischofsschloss, im Volksmund Kaiserpfalz genannt. Bei einer Führung lässt sich in Erfahrung bringen, dass hier im 9. und 10. Jahrhundert die Karolinger gekrönt wurden. Nun aber auf den Sattel: Links des Radwegs erstrecken sich Felder, rechts Kirschbäume. Beim Blick in Richtung Spitzelberg bekommen wir einen ersten Eindruck davon, dass es in der Fränkischen Schweiz ganz schön auf und ab gehen kann. Aber mit dem Hun-

deanhänger am Rad – samt fast zwölf Kilo schwerem Dackelmix – steht uns der Sinn eher nach Ge- nussradeln.

Durch Eggolsheim mit seinem denkmalgeschützten Ortskern fahren wir nach Buttenheim. Schon am Ortseingang ist die Versuchung groß, gleich eine Pause einzulegen – in einem der beiden Bierkeller der örtlichen Brauereien. Doch wir wollen lieber erkunden, was es mit der Bierflasche in Jeans-Optik auf sich hat und warum der Gerstensaft Levi-Bier heißt. Wo doch die berühmte Nietenhose vor 140 Jahren in den USA erfunden wurde. Levi Strauss, der dafür das Patent anmeldete, wurde in Buttenheim geboren. Das in seinem Geburtshaus eingerichtete Museum erinnert an den jüdischen Sohn der Stadt.

Nur noch ein Katzensprung ist es von hier nach Altendorf, dessen Höfe im Herbst mit Tausenden von Kürbissen geschmückt sind. Sie müssen unbedingt der Korbblechtfamilie Friedrich einen Besuch abstatten, hat Anne Schmitt, Geschäftsführerin des Vereins Flussparadies Franken, uns ihren Geheimtipp verraten. Das riesige Anwesen am Bahnhof ist gar nicht zu verfehlten: Auf dem Gelände der seit 100 Jahren bestehenden Korbwarenfabrik fertigen die Friedrichs traditionelle fränkische Korbtypen aus heimischen Weiden – so auch die typischen Transportkörbe der Fränkischen Schweiz.

Auf der Brücke über den Main-Donau-Kanal verlassen wir Altendorf. Erster Ort gleich hinter der Brü-

cke ist Seußling, wo das Schloss mit seiner barocken Gartenanlage gerade neu herausgeputzt wird. Wir machen einen Abstecher hinauf zum Kreuzberg. Nicht nur wegen der Namensgleichheit mit unserem Berliner Heimatstadtteil, sondern wegen der Wallfahrtskirche von 1463 auf dessen Kuppe. Zwar muss man ganz schön stampeln, um den steilen Anstieg zu bewältigen, aber in einem der drei Bierkeller an der Kirche lässt sich der Flüssigkeitsverlust wieder regulieren. Über Sassenfahrt und Erlach verläuft der Radweg parallel zur Hauptstraße am Waldrand entlang nach Pettstadt, wo wir die Regnitz mittels Seilfähre überqueren. „Bis in die 1920er Jahre gab es zwischen Forchheim und Bamberg keine Brücken, waren Fähren die einzige Möglichkeit, über den Fluss zu kommen“, lesen wir im Reiseführer. Die Seilfähre in Pettstadt, bei der die Strömung des Flusses zur Fortbewegung genutzt wird, ist schon seit 1461 belegt.

Jetzt sind wir mitten im Naturschutzgebiet Pettstädter Sande. Diesmal lassen wir uns nicht zu einem Abstecher überreden – auch wenn ein Abzweig unterhalb der Schleuse Strullendorf uns rasch ins Zeegenbachtal mit seinen vielen Bierkellern bringen würde. Stattdessen radeln wir durch die Buger Wiesen, die sich zwischen Regnitz und Main-Donau-Kanal erstrecken, und durch den Bamberger Hain mit mächtigen Buchen und Eichen. An der Buger Spitze hat sich die Regnitz in zwei Arme aufgeteilt und durchfließt auf fünf Kilometern Länge Bamberg auf zwei Wegen. Wir haben unser Etappenziel erreicht.

Ein Besuch im Kaiserdom auf dem Domberg ist Pflicht, doch schnell zieht es uns wieder ans Wasser – mit dem herrlichen Blick aufs Fischerdorf am anderen Regnitzufer. Die bunten Häuser reihen sich direkt am Ufer, mit ihren Booten fuhren die Fischer einst direkt bis vor die Haustür. Kein Wunder, dass das malerische Viertel in der UNESCO-Welterbestadt den Beinamen Klein-Venedig trägt.

Für den Rückweg nach Forchheim wählen wir die Kanalroute. Die ist zwar nicht so abwechslungsreich, verläuft nahezu geradlinig parallel zum Main-Donau-Kanal. Der Vorteil ist aber, dass Radler den Weg nicht mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen müssen – weshalb der Hund nun auch den Anhänger verlassen und „eigenpflötzig“ losrennen kann. Auf der Tal-



**Typisch für die Region:
Fachwerkhäuser –
wie hier in Eggolsheim**

**Brücke über die Regnitz
bei Forchheim**

route, wo immer wieder Teilstücke über Straßen verlaufen, wäre das nicht möglich gewesen. Ausklingen lassen wir die Tour im Forchheimer Kellerwald.

Längst haben die mehr als 20 Felsenkeller ihre Funktion als kühle Lagerstätten fürs Bier der Forchheimer Brauereien verloren. Als Schankstätten sind sie aber weit über die Grenzen der Fränkischen Schweiz hinaus beliebt. Wir kehren in einem Keller ein, in dem das fränkische „Nationalgericht“ auf der Karte steht: „Schäufele“ mit Sauerkraut und Klößen. Bei einem frisch gezapften Bier blättern wir durch das dickeleibige Buch „Die schönsten Brauereitouren in Oberfranken“, um unsere nächste Tour zu planen. Wir entscheiden uns für die 36 Kilometer lange Bierkeller-Entdeckertour durch den Landkreis Forchheim. Dann werden wir noch einmal in Buttenheim Station machen. „Die beiden großen Bierkeller dort – der vom Löwenbräu und der vom St. Georgenbräu – sind Klassiker, die man gesehen haben muss“, meint Bastian Böttner, einer der drei Autoren des Brauereitouren-Buches. Tja, dort sind wir heute einfach vorbeigefahren.

regnitzradweg.de flussparadies-franken.de
fränkische-schweiz.com

Paradies Verwaltung

VON KEVIN SCHÖN, ULRIKE HERINGER, TILL RUNGE

Die Leipziger Straße im Zentrum Berlins ist so breit wie eine Autobahn. Eine Architektin wollte das ändern. Gerade noch verhinderte die Berliner Verwaltung die fahrradunfreundliche Umgestaltung. Alle Macht den Rädern berichtet über die Hintergründe.

Die Leipziger Straße in Berlin gilt mit ihren bis zu sechs Spuren als Paradies für Radfahrer. So berichtet Torsten R. (31), Radfahrer, strahlend gegenüber *Alle Macht den Rädern*: „Auf der Leipziger Straße kann ich endlich mal die anderen Radfahrer überholen. Wo sonst in Berlin hat man als Radfahrer so viele Spuren zur Verfügung? Auch meinem Sohn gefällt es hier. Er kann auf seinem Dreirad endlich neben mir fahren, so viel Platz gibt es.“

Auch Lorenz D. (33), Radfahrer, hat viel Freude beim Radfahren auf der Leipziger Straße. Vor einigen Tagen kam er ganz besonders herzlich mit einem anderen Verkehrsteilnehmer in Kontakt. „So viel Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern hat man in Berlin ansonsten ja selten. Das werde ich so schnell nicht vergessen.“ (siehe Berichte zu: „Autofahrer schlägt Radfahrer mit Schlagstock bewusstlos“).

Beinahe wäre der Radfahrspaß jedoch zu einem jähen Ende gekommen: Eine schamlose Architektin schlug vor, einige Spuren zu streichen, um neuen Wohnraum zu schaffen. Doch diesen Plänen stellte sich die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mutig in den Weg: Gerade noch rechtzeitig stellte sie fest, dass eine Wegnahme der Spuren eine „Verschlechterung für [den] Öffentlichen Nahverkehr und [den] Radverkehr darstellt“, wie der Tagesspiegel zitiert („Wohnen im Penthouse auf der Leipziger Straße“).

Mit dieser couragierten Entscheidung zeigt die Senatsverwaltung einmal mehr, wie sehr ihr die Radverkehrsförderung und der Nahverkehr ihrer Stadt am Herzen liegt. „Wir tun alles dafür, dass der Radverkehr in Berlin gefördert wird, wir sind schließ-



lich alle Radverkehrsbeauftragte. Jeder weiß, dass breite Straßen für Radfahrer besonders attraktiv sind. Wir freuen uns, dass unser Einspruch zu Gunsten der Radfahrer auf positive Resonanz trifft“, berichtet Hans G. (64), Mitarbeiter der Senatsverwaltung. Besonders stolz sei er darauf, dass „wir von anderen Städten gelernt haben. Statt einfach den Entwurf abzulehnen, setzen wir auf die aus Hamburg erprobte Taktik, einen teuren Gegenentwurf aufzustellen, der aber niemals umgesetzt werden kann. Das funktioniert immer wieder.“ (siehe NDR Hamburger Journal vom 09.04.2014: „Neue U-Bahn-Linie in Hamburg geglant“).

Das nächste Projekt sei auch bereits im Bau: die Erweiterung der A100 für knapp 500 Millionen Euro. Hans G. schwärmt: „Das wird das Radfahren in unserer Stadt auf eine ganz neue Stufe heben.“ Sein Kollege Günther S. (61) merkt an, dass „die Stadt endlich auch finanziell zeigt, wie wichtig ihr der Radverkehr ist.“ Denn der bisherige Radverkehrsetat von 4 Millionen Euro „war für eine Großstadt wie Berlin wirklich peinlich. Gut, dass wir mit

der Erweiterung der A100 wenigstens ein großes Projekt für Radfahrer auf die Beine stellen konnten.“ Wer in Zukunft in dieser Stadt den Rückbau weiterer Straßen plant, dem kann der Widerspruch der Senatsverwaltung gewiss sein. *Alle Macht den Rädern* dankt der Senatsverwaltung für so viel Engagement für den Radverkehr. So viel Einsatz ist

nicht selbstverständlich. In anderen Städten bringen Argumente wie Wohnraum, hohe Lebensqualität oder weniger Lärm die Verwaltung zum Einknicken, aber nicht so in Berlin. Hier wird dem Radverkehr höchste Priorität eingeräumt: auf bis zu sechs Spuren.

Mehr von den Autoren:
alle-macht-den-raedern.de

fahrradkoppel
 Räder • Zubehör • Werkstatt



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

www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

RAD-SPANNEREI.de/blog/

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



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**, Treffpunkt Lavandevil, Schustehrusstr. 3 (Richard-Wagner-Platz), 10585 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**, UmweltKontaktstelle, 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**, 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 „Unvernunft“, Mauerstraße 6, 13597 Berlin. **Michael Goretzki**, Tel. (0170) 661 15 84

STG Steglitz-Zehlendorf: 1. Do im Monat, **19 Uhr**, „Guts haus Lichterfelde“, Hindenburgdamm 28, 12203 Berlin. **Jürgen Müller**, juergen.mueller@adfc-berlin.de

STG Tempelhof: 1. Do im Monat, Treffpunkt und Uhrzeit 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 Str. 38-40, 12439 Berlin, Nähe S-Bhf. Schöneeweide, **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**, klaus-dieter.mackrodt@adfc-berlin.de

Reisevorträge

(Bitte Karten reservieren)



Bolivien. Foto: Hans Henne Neumann

Freitag, den 24.10.2014

Bolivien

Hans Henne Neumann

Freitag, den 31.10.2014

in Vorbereitung

Freitag, den 07.11.2014

in Vorbereitung

Info bitte unter

<http://www.adfc-berlin.de/service/diavortraege/>

Freitag, den 14.11.2014

Meine Welt – Meine Reise

Markus Schorn

Freitag, den 21.11.2014

Über die Bellunesi- und Brenta-Dolomiten zum Gardasee

Hannelore Lingen

Beginn: jeweils freitags um 19:00 Uhr

Eintritt: 6,00 € Nichtmitglieder/

3,00 € ADFC-Mitglieder

ADFC Berlin, Brunnenstr. 28, 10119 Berlin

<http://www.adfc-berlin.de/service/diavortraege/>

adfc HerbstCheck 2014

**Sichtbar und sicher
in der dunkleren Jahreszeit!**

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

Samstag	Samstag	Samstag	Samstag
13. September 10–17 Uhr Pankow Am Tröpfelbrunnen Berliner Str. / Breite Str.	27. September 10–17 Uhr Moabit Am Rathaus Tiergarten Mathilde-Jacob-Platz	11. Oktober 10–17 Uhr Neukölln U-Bhf. Johannisthaler Chaussee	25. Oktober 10–17 Uhr Mitte Brunnenstraße / Invalidenstraße

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

be in Berlin
Verkehrslenkung Berlin (VLB)

adfc



Wir radeln ja so gerne ...

Pack die Badehose ein

Kinder/Jugendcamp Blossin 2014

TEXT VON NORBERT KESTEN,
FOTOS VON SHAMROCK MEDIA

Am 28. Juli war es soweit, unsere erste Mehrtagstour nur für Kinder/Jugendliche von 10-14 Jahren startete. Nach einer einstündigen Bahnfahrt ging es von Groß-Köris los. Zuerst fuhren wir den Hofradweg entlang, bis wir auf den Dahme-Radweg kamen. Weiter ging es über Prieros und Dolgenbrodt ins Ferien- und Freizeitzentrum (FFZ) Blossin. Nach 44 km Tagetour war natürlich ein Abend am Grill genau das Richtige. Der nächste Tag begann mit viel Spaß, wir konnten am Neptunfest des FFZ teilnehmen. Einige erhielten die Neptunstufe, eine sehr nasse und lustige Angelegenheit. Am Nachmittag erkundeten wir auf unseren



Ausruhen im Bungalow

Rädern die wunderschöne Umgebung. Unterwegs entdeckten wir einen Kindertierpark und ein lehrreiches „Haus des Waldes“, wo wir viel über Tiere und Pflanzen erfahren konnten. Der 3. Tag war dann wieder für eine längere Radtour reserviert. Auf dem Weg zur Sielmann-Stiftung am Groß-Schauener See beobachteten wir eine Herde Wasserbüffel, die sich in der Sonne wohl fühlte. Über uns kreisten einige Fischadler, die von ihrem Horst, zwei Hochspannungsmasten, Flugstunden für ihre Jungen gaben. In einem Info-Haus der Sielmann-Stiftung konnten wir live über eine Webcam direkt in den Adlerhorst schauen. Am Abend ließen wir bei Disco und einem überraschenden Feuerwerk mit Nachtdamen den Tag ausklingen. Der 4. Tag gehörte dem Mitmachpark IRRLANDIA. Die Tour ging also nach Storkow, wo wir uns erst einmal die Burg anschauten. Wir verbrachten dann einen erlebnisreichen Tag im Park mit Spielen, Toben und Abkühlen. Auf der Rückfahrt besuchten wir noch das Fahrradmuseum des Tour-Teufels Didi Senft. Einige probierten sogar seine speziellen Fahrradmodelle mit mehr oder weniger Erfolg aus. Nach dem Frühstück am 5. Tag stiegen wir mal nicht auf unsere Räder, sondern in schaukelnde Kanus. Auf dem Langen See und dem Wolziger See konnten die Kinder die Natur vom Wasser aus entdecken. Leider störten einige Motorboote unsere ruhige, sportliche Fahrt. Aber das kennt man ja beim Fahrradfahren mit den Autos. Auch der 5. Tag ging mit einem Erlebnis, einer Nachtradfahrt, zu Ende. Wir radelten in der Dämmerung 15 km durch den nächtlichen Wald. Unterwegs erschreckten uns zwei schaurige Waldgeister, die wir dann mit an unser Lagerfeuer nahmen. Am Tag vor unserer Heimfahrt machten wir eine Schnitzeljagd mit dem Rad. Jedes Kind musste einmal die Gruppe auf den richtigen Weg führen. Alle zusammen fanden das Ziel: den schönen Badestrand in Dolgenbrodt. Der geplante Abschlussabend am Strand fiel dann eher ins Wasser, da es in Strömen regnete. Es wurde trotzdem ein toller Abend mit Geschichten und Liedern in einem unserer Bungalows. Die Heimreise am 7. Tag war dann noch einmal eine Herausforderung an die Fitness der Teilnehmer. 43 km bis Fürstenwalde/Spree, mit einigen Steigungen, schafften alle Teilnehmenden aber ohne Probleme. Insgesamt hatten wir dann in 7 Tagen 230 km auf unseren Rädern zurückgelegt.

Im nächsten Jahr geht es dann zum Jugend-Fahrradfestival nach Göttingen (3.-9.8.2015).



Auch Pferde ... am Wegesrand

Erlebnisse im Jugendcamp

Von Philipp Mensah

Das Kinder/Jugendcamp in Blossin 2014 war für uns ein sehr tolles Erlebnis. Auch wenn die Bungalow-Anlage nicht mehr ganz so neu war und das Wetter etwas launig, haben wir jeden Tag etwas Spannendes unternommen: Angefangen mit dem Besuch des Mitmachparks Irrlandia über eine Nacht-Radtour, einer Schnitzeljagd mit unseren Rädern, bis hin zu einer Kanutour über den Langen See bis zum Wolziger See. Auf den Spuren der Fischadler und des Zanders führte uns eine Tour einmal um die Groß-Schauener Seenkette vorbei an Badestellen, Wasserbüffeln, der Burg Storkow und einer geheimnisvollen Wurzelkiefer. Es waren aber nicht unbedingt nur die großen geplanten Touren und Erlebnisse, die das Ganze so abwechslungsreich gemacht haben. Es waren auch kleinere spontane Erlebnisse, die dafür gesorgt haben, dass es nie langweilig wurde, wie z. B. unser morgendliches Aqua Tai-Chi oder der spontane Besuch im Streichelzoo am Frauensee. Der wichtigste Punkt, denke ich, ist dass wir trotz des Altersunterschiedes als Gruppe super zusammengefunden haben und alle ihren Spaß hatten. Dies ist unter anderem auch unseren tollen Betreuern Andrea, Editha, Sebastian und Norbert zu verdanken, die sich stets darum gekümmert haben, dass uns viele Aktivitäten angeboten wurden. Vielen Dank an euch für diese tollen 7 Tagen in Blossin. Ich hoffe dass es nächstes Jahr auch wieder ein Jugendcamp geben wird!

ADFC-Buch- und Infoladen



Die vielfältigen Schönheiten der Inseln Sjælland, Møn, Lolland und Falster sind eine Reise wert. Die Tourenvorschläge führen entlang der Ostsee- und Fjordküsten, zu kleinen und größeren Häfen, herrlichen Stränden und natürlich auch nach Kopenhagen. Präzise Streckenbeschreibungen, Hinweise zu kulturellen und touristischen Highlights sowie ein Übernachtungsverzeichnis sind in diesem Radführer zu finden.

Radregion Dänemark Ost, Maßstab 1:75.000, 180 S., Verlag Esterbauer 2014, 14,90 €.



Von Goslar und Halberstadt im Norden bis ins Eichsfeld hinne reicht die neue Harz-Fahrradkarte des Bielefelder Verlages. Regionale und Überregionale Routen sind ausgewiesen, ebenso 10 Tourenempfehlungen. In gewohnter Qualität erfährt man etwas über die Oberflächenbeschaffenheit und Verkehrsbelastung.

ADFC-Regionalkarte, Maßstab 1:75.000, BVA 2014, 7,97 €.

Das Rad hat einen Plattfuß? Oder der Allerwerteste schmerzt noch von der letzten Tour? Kein Grund zu verzweifeln, denn auch zu Fuß lässt sich viel im Berliner Umland entdecken. Das langsamere Tempo eröffnet neue Perspektiven auf Naturschönheiten und kulturelle Schätze. Die Autorin weckt die Wanderlust mit einer Fülle von Touren in der näheren und weiteren Umgebung. Detaillierte Wegbeschreibungen, Kartenskizzen und Wissenswertes rechts und links des Weges gehören zu jedem Ausflugstip. Alle Ausgangs- und Endpunkte haben Anschluß zum öffentlichen Nahverkehr.



Ulrike Wiebrecht: Die besten Wanderungen rund um Berlin, 192 S., Via Reise Verlag 2014, 12,95 €.

Eine Sightseeing-Tour durch die Hauptstadt lässt sich auch mit dem Fahrrad unternehmen. Abseits der üblichen Touristenströme pulsiert das wahre Berliner Leben. Auf Nebenstraßen kann man den Kiez-Alltag hautnah erkunden, und auch hier stößt man immer wieder auf geschichtsträchtige Orte. Wer Besucher durch die Stadt führen möchte oder selbst noch Unbekanntes im Nachbarbezirk kennenlernen möchte, der sollte sich von diesem Taschenbuch begleiten lassen.

Inge Pett: Berlin- Radtourenführer, 211 S., Verlag Publicpress 2014, 11,95 €.

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 10-20**

fahrrad.frank@vsf-mail.de

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSZTE AUSWAHL AN
**FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS,
TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN**

u.a. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SESSEL- / LIEGEDREIRAD
für Sport, Freizeit, Reha

--> & ein faltbares kippstables (!!!) Dreirad für normale Sitzposition

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

Goethestrasse 79, 10623 Berlin-Charlottenburg

Di., Do., Fr.: 16¹⁶-19¹⁹ Uhr, Mi.: 11¹¹-13¹³ & 16¹⁶-19¹⁹ Uhr, Sa., So.: 11¹¹-13¹³ Uhr

... & nach Vereinbarung

Phone/Fax: (030) 31 80 60-10/20

christoph.beck@falttrad-direktor.de/www.falttrad-direktor.de



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: Buch-/Infoladen, Werkstatt: **Di, Mi, Fr 16-20 Uhr, (01.04.-30.09. auch Sa 12-16 Uhr)**

Büro: Mo-Fr 10-18 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

Beginn: jeweils **18:00 Uhr** (bis etwa 21:00 Uhr)
Kursgebühr 15 €/ ADFC-Mitglieder 7,50 €
Anmeldung erforderlich, max. 15 Teilnehmer

Reparatur-Basiskurs mit Gerald Strahl

Dienstag, den 09. September 2014
Dienstag, den 30. September 2014
Dienstag, den 21. Oktober 2014
Dienstag, den 18. November 2014

Reparatur-Aufbaukurs mit Gerald Strahl

Dienstag, den 16. September 2014
Dienstag, den 04. November 2014

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

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
während der Öffnungszeiten 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

kleinanzeigen

kontakte

Suche Mit-Radler o. Anschluss an Radlergruppe, Tages-/Mehrtagestouren, Raum Köpenick, efuchs50@gmail.com

M 60+ (Köpenick) sucht W zum Radeln (15-18km/h, ca. 75km), Wandern, Reden, Kultur,...
virku@aol.com

F 65, Charlottenburg, wünscht sich sportl. Menschen für Rad-Tagestrips (Kultur und Einkehr)
matiluna@gmx.de

Vermietete typ. kanarische Finca - 5 Pers. auf Insel La Palma. Für Radler ganzj. geeignet.
info@freudeanmusik@web.de

„E-Bike-Fahrerin“, 70 J., sucht Partnerin für Tages-/Mehrtagestouren im Umland Berlin. Kontakt: rad66.44@web.de oder Tel. 01777925514

Brandenburgs Natur, Kultur und Geschichte erkunden. M 58 NR sucht lustige Radpartnerin für Ganztagestouren bis 63 km. chris-tian@freenet.de

Private Kleinanzeigen

Kleinanzeigeneschluss **radzeit 6/14:**

17. Oktober 2014.

Anzeigen bitte per E-Mail an
kontakt@radzeit.de

Bis 100 Zeichen 5 €
(2,50 € für ADFC-Mitglieder)
max. 200 Zeichen 10 €
(5 € für ADFC-Mitglieder)
Gewerbliche Anzeigen bis max. 200 Zeichen: 25 €
Chiffreanzeige (zzgl. 5 €)
Veröffentlichung von Kleinanzeigen
nur gegen Vorkasse.

Überweisung an Postbank Berlin,
Kto.-Nr. 4403 78106,
BLZ 100 100 10
IBAN: DE82100100100440378106
BIC: PBNKDEFF



Angebote - Zubehör - Werkstatt - Ersatzteile

Berlin:

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

Internet: www.hfc-bikes.de

Potsdam:

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

Email: hfc@hfc-bikes.de



Öffnungszeiten:

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

Private Kleinanzeigen

Anschrift:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Straße	PLZ, Ort
Telefon	E-Mail
Beruf	

Ja, ich trete dem ADFC bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im ADFC-Tourenportal erhalte ich Freikilometer.

Einzelmitglied ab 27 J. (46 €) 18 - 26 J. (29 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft ab 27 J. (58 €) 18 - 26 J. (29 €)

Jugendmitglied unter 18 J. (16 €)

Zusätzliche jährliche Spende €

Anmerkungen

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
---------------	-------------

Name, Vorname	Geburtsjahr
---------------	-------------

Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847 | Mandats-Referenz: wird separat mitgeteilt
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

D	E							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

IBAN								
------	--	--	--	--	--	--	--	--

BIC								
-----	--	--	--	--	--	--	--	--

Datum/Ort/Unterschrift

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus. Personen unter 27 Jahren können freiwillig gerne den Normalbeitrag bezahlen. Dazu bitte einfach die Kategorie „ab 27 Jahre“ wählen.

Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

www.bausatzrad.de

Alle aktuellen Angebote online

www.bikemarketcity.de

BikeMarket CITY



BOSCH E-Bike Experts Center

cannondale Star-Dealer

Rohloff HeadShok-Service

SRAM Vertragshändler

Bella Ciao - Brooks - Cannondale - Centurion
Dahon - Falter - Felt - Gazelle - Giro - Ghost
Kreidler - Merida - Ortlieb - Rohloff - Rabeneick
Tubus - vsf Fahrradmanufaktur - Winora

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 RADREISEABENTEUER!



Bei uns in Berlin-Steglitz erwarten Sie über 35.000 Ideen und Inspirationen für mehr Spaß draußen in der Natur – für alle großen und kleinen Abenteurer. Und Sie treffen bei uns auf Globetrotter Experten und Expertinnen, wie Axel Klemm, die am liebsten selbst jede freie Minute in der Natur verbringen.

Globetrotter Experte **Axel Klemm**

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

Globetrotter.de
Ausrüstung