



Extrem per Rad

Schneller, weiter, ritterlicher

Stolz wie Oskar

...über das erste
Fahrrad vom
Radhaus!



Für mehr
Sicherheit:

z.B. KED "Maggy"
Kinderhelm

Das KED Modell Maggy
im passenden Capt'n
Sharky Design



NUR €
35,95



z.B. PUKY "ZL Capt'n Sharky"
Kinderfahrrad 16/18"

Das PUKY Capt'n Sharky eignet sich für Kinder ab 4 Jahren und ist in verschiedenen Größen erhältlich. Es bietet neben einem leichten Alu-Rahmen eine Rücktrittbremsnabe, Front- & Rückstrahler, eine Glocke, ein Lenkerpolster sowie einen rundum geschlossenen Kettenenschutz

199,95



7 x in Berlin und Brandenburg!

Potsdam

Wetzlarer Str. 112,
am Nuthe-Schnellweg,
Tel. 0331 / 70429620

Reinickendorf

Auguste-Viktoria-Allee 99-100
Tel. 030 / 41508618

Spandau

Päwesiner Weg 19
Tel. 030 / 35105596

Rudow

Alt Rudow 73
Tel. 030 / 6635093

Lichterfelde

Hildburghauser Str. 248a,
Tel. 030 / 76807707

Werder/Havel

Berliner Straße 6-8
Tel. 03327 / 436191

Pankow

Treskowstr. 5,
Tel. 030 / 74072379

Umsetzen, sechs!

„Extrem“ lautet das Titelthema dieser Ausgabe – und lässt sofort Gedanken aufkommen an extrem schnelles (S. 8 f.) oder extrem weites (S. 6 f.) Radfahren.

Leider gibt es daneben noch extrem nervendes Radeln. Dazu gehört das ständige Slalomfahren auf zugeparkten Radspuren. In trauter Idylle stehen hier der Pkw des „mal eben“ zur Bank Gehenden neben dem Lieferwagen eines Postzustellers und dem Geländewagen eines gemächlichen Restaurantbesuchers. Gemeinsam formen sie aus einem Bereich, der Radfahren sicherer und attraktiver machen soll, ein Synonym für eine zweite Parkzone.

Dem setzten ADFC und BUND in diesem Sommer eine Kampagne entgegen. Unter dem Motto „Radspuren frei“ konnten im Internet Blockaden gemeldet werden. 6.000 Hinweise kamen so zusammen und formten ein Ranking der Ignoranz mit der Schlesischen Straße in Kreuzberg als Spitzenreiter.

Nun bleibt abzuwarten, ob sich Berlin weiterhin mit der Einrichtung von Infrastruktur-Attrappen begnügt – oder beginnt, Radspuren den Radfahrern zugänglich zu machen. Dafür bräuchte es neben der Einrichtung von Lieferzonen schlicht vermehrter Kontrollen durch das Ordnungsamt, welches dann auch mal neben der wenig abschreckenden Verwarnung über 15 Euro eine Umsetzung anordnen könnte. Wer nach dem entspannt verspeisten Dessert sein Auto nicht mehr vorfindet, macht sich beim nächsten Restaurantbesuch vielleicht die Mühe, nach einem Parkplatz Ausschau zu halten. Oder kommt mit dem Rad.

Denn Radfahren kann auch extrem viel Spaß machen, wie die Ritter von der Pädel Bärtle zeigen (S. 10 f.). Warm und trocken kann es dabei auch im schaurig kühlen Winter zugehen (S. 17) – und unterwegs gibt es vorfreudige Gedanken an extrem schöne Touren im kommenden Frühjahr (S. 23).

Viel Vergnügen!

Kerstin Emma Finkelstein

Chefredakteurin



Kerstin Emma Finkelstein
Foto: Phil Fisher

seite drei

3 Umsetzen, sechs!

titel

6 Die Fitness kommt beim Radfahren
8 Rasen statt Radeln
10 Gerüstete Radler

berlin

14 Zoff hinter der Brücke
15 Im Alltag gemeinsam radeln
16 Spatenstich

technik

12 Winterfest
17 Warm im Winter
18 Radschau

meldungen

20 Kreisfahrt – radzeit ab 2015 – E-Autos frei?
– ADFC Berlin wählt Fachreferenten – Pedelec-Pendler – Radroutenplaner – Herbst-Check
– Ordnerinnen und Ordner gesucht – PSD-Herzfahrt

tourismus

22 Bischofstour: Vom Glauben abgefallen

feuilleton

24 Gefühlte Zahlen

service und termine

26 ADFC-Stadtteilgruppen
27 Reisevorträge
28 Karten und Bücher
29 ADFC-Geschäftsstelle
30 Kleinanzeigen
4 Impressum



Titel radzeit 6/2014:
Hendrik Hambourg über Norwegens Abgrund.
Foto: Kerstin E. Finkelstein



In Moabits Waldstraße wacht Superman Foto: KEF

radzeit

ZEITSCHRIFT FÜR ALLTAGS- UND FREIZEITRADFAHRER

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20
kontakt@radzeit.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE

6 Ausgaben pro Jahr (zweimonatlich)

VERTRIEB

radzeit-Abo: 12 Euro pro Jahr
ADFC-Mitglieder: Bezug in Berlin und Brandenburg kostenfrei. Kostenlose Verteilung: über Fahrradläden, Bibliotheken, Unis, Kinos usw., kein Rechtsanspruch auf Belieferung

ISSN 1439-8702

REDAKTION

Dr. Kerstin E. Finkelstein-Kabengele, 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 1/15: ET 03.03.2015, AS 06.02.2015/DU 13.02.2015



Zweirichtungsradweg am Bülowbogen endlich fertig



Foto: Joseph Glatthaar

Jahrelange Überzeugungsarbeit hat sich gelohnt; der Zweirichtungsradweg am Bülowbogen in Schöneberg wurde kürzlich fertiggestellt. Asphalt als Belag,

Markierung und Beschilderung sind vorbildlich. Der Zweirichtungsradweg schließt eine Lücke in der Fahrradnebenroute 11 (Innsbrucker Platz – Potsdamer Platz), die Radfahrern eine Alternative zum stark belasteten Korridor Potsdamer Straße/Hauptstraße (B1) bieten soll. Bevor die Nebenroute 11 ihr Potenzial voll entfalten kann, muss noch die nördliche Crellestraße asphaltiert werden. Wichtig ist auch der Bau einer Fußgänger-/Radfahrerbrücke über den Landwehrkanal zwischen Flottwellstraße und Tilla-Durieux-Park, für die zurzeit leider keine Mittel bereit stehen.



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.



**Wintercheck
jetzt anmelden**

Reiseveranstaltungen im Januar und März 2015

Freitag, 16. Januar, 19.30 Uhr

It's a Bloody long way

Mit dem Fahrrad auf der Nord- und Südisel Neuseelands – Hilde Klinkhardt

Freitag, 23. Januar, 19.30 Uhr

Mit dem Fahrrad um die Ostsee

3 Monate, 9 Länder, 7328 Kilometer – von Berlin durch die baltischen Staaten – Robert Pelz

Freitag, 30. Januar, 19.30 Uhr

Auf gefrorenen Meeresbuchten durch die Schwedischen Schären

Radfahren auf dem Eis abseits menschgemachter Wege – Richard Löwenherz

Freitag, 6. März, 19.30 Uhr

Tief in den Osten – Lesung und Lichtbildvortrag

20.000 km durch Russland, Osteuropa und Zentralasien – Nicola Haardt

**Anmeldung: team@velophil.de
Kostenbeitrag pro Abend 5,- €**



velophil.

Sonne in den Speichen

Alt-Moabit 72
10555 Berlin
Verkauf 030 399 02 116
Werkstatt 030 399 02 118
team@velophil.de

Geöffnet:
Mo–Fr 10–19 Uhr
Do 10–20 Uhr
Sa 10–16 Uhr

www.velophil.de

„Die Fitness kommt beim

Radfahren“

Extremradler? Nein, so würden sich die Berliner Zwillingsschwestern Paul und Hansen Hoepner selbst nicht bezeichnen. Sie seien keine RadSportler, würden „nicht exzessiv fahren“. Sagen zwei Männer, die schon Tausende von Kilometern auf dem Sattel zurückgelegt haben. 2012 fuhren sie per Rad von Berlin bis Shanghai. Über Polen, Lettland, Litauen, Russland, Kasachstan und Kirgistan bis nach China – mehr als 13.000 Kilometer. Gut ein halbes Jahr waren sie unterwegs, ihre bislang längste Radtour. Aber nicht das Extremste, was sich die beiden 32-Jährigen vorstellen können. Claudia Lippert sprach mit den radelnden Zwillingen.

Die Straße nach Yushu führte über viele Pässe.

radzeit: Wann ist Eure Leidenschaft für lange Radtouren entstanden?

Paul: Wir waren 14 oder 15, als wir das erste Mal zu einer Abenteuertour aufbrachen. Wir wollten um den Bodensee radeln – dort, wo wir herkommen. Aber weil wir nicht volljährig waren, durften wir nicht campen. So war die Tour nach einem Tag vorbei.

Hansen: Später haben wir die Leidenschaft wiederentdeckt, als ich von Holland aus zu einer Möbelmesse nach Mailand musste und keinen Bock hatte auf den Flieger. Gemeinsam mit meinem Bruder bin ich die 900 Kilometer nach Italien geredelt.

Paul: Damals haben wir Blut geleckt. Obwohl auf der Tour einiges schief ging. Hansens Rad ging ständig kaputt, es hat ewig geregnet, wir hatten uns in der Zeit total verschäzt und kamen an, als die Messe vorbei war.

Danach seid Ihr von Berlin nach Budapest geradelt und habt die 3.200 Kilometer lange Strecke bis zu den Lofoten per Rad zurückgelegt.

Habt Ihr vor diesen Touren ein spezielles Fitnessprogramm absolviert?

Hansen: Nein, die Fitness kommt beim Radfahren.

Paul: Eine gewisse Grundfitness und sportliche Dynamik muss allerdings vorhanden sein.

Und wie muss das Rad beschaffen sein?

Hansen: Für unsere ersten Touren haben wir ge-

brauchte Rennräder zu Tourenrädern umgebaut. Für die Shanghai-Reise haben wir aber tief in die Tasche gegriffen und uns jeweils ein „Silkroad“ von „tout terrain“ gekauft. Die Firma baut gezielt Räder für Weltreisen, beim „Silkroad“ ist der Gepäckträger in die Rahmenkonstruktion integriert. Das ist wichtig, wenn man mit bis zu 60 Kilogramm Gepäck unterwegs ist.

Paul: Und wir wussten, dass unser Leben von der Qualität unseres Rades abhängt. Es gibt Gegenden, in denen man sich darauf verlassen muss, dass das Fahrrad durchhält – wenn es 150 Kilometer durch die Wüste geht.

Gab es dennoch Pannen?

Paul: Wir hatten an die 30 Mal einen Platten, mussten in China einen Reifen wechseln. Das wars. Die Räder sind bis jetzt komplett fahrtüchtig. Die sind gerade erst eingefahren, die Nabenschaltung sollte locker 100.000 Kilometer schaffen.

Was hatte Ihr an Werkzeug im Gepäck?

Hansen: Nicht viel. Ein Standarddöschen Flickzeug, Schleifpapier, einen Inbusschlüssel, Bowdenzüge, einen Ersatzmantel, ein paar Schläuche. Aber wir haben festgestellt, dass man Schläuche selbst im kleinsten Dorf in Kasachstan bekommt. Für 26-Zoll-Reifen – eine Größe, die weltweit vertreten ist. Deswegen waren wir mit 26er Rädern unterwegs.

Und wenn das Rad schlapp gemacht hätte?



Oder geklaut worden wäre?

Hansen: Aufgegeben hätten wir nicht. Wir haben uns unterwegs immer mal wieder Gedanken gemacht, was wäre wenn. Dann haben wir witzige Alternativpläne ausgeheckt – wie eine Fahrt mit dem Floß auf dem Jangtsekiang.

Gibt es Pläne für eine weitere große Radtour?

Paul: Wir wollen definitiv von Feuerland nach Alaska fahren. Aber da müssen wir schon anderthalb Jahre einplanen. Das ist nichts, was wir in nächster Zeit in Angriff nehmen.

Hansen: Wir leben gerade unser ganz normales Leben – ich als Produkt-Designer und selbstständiger Goldschmied, Paul als freier Online-Konzepter. Dazu kommen Vorträge und Lesungen aus unserem Buch. Alle zwei bis drei Jahre eine große Tour ist realistisch, dann verliert das Reisen nicht an Spannung.

Paul: Dennoch wollen wir nächstes Jahr von April bis August wieder unterwegs sein, wenn möglich einmal die Welt umrunden. Auf welche Art, wissen wir noch nicht. Vielleicht wird es eine Reise mit einem selbstgebauten Verkehrsmittel oder einer Rad-Schiff-Kombination.

Wie finanziert Ihr Eure Projekte?

Hansen: Was wir brauchen, bekommen wir aus Ersparnissen und mit Hilfe von Sponsoren beisammen. Gegebenenfalls werden wir wieder ein Crowdfunding-Projekt starten. Aber vom Grund-



Ankunft in Shanghai.

satz her planen wir immer Low-Budget-Touren.

Apropos Budget. Hat die lange und entbehrungsreiche Tour nach Shanghai, bei der Ihr ja mit wenig auskommen musstet und vielfach im Zelt geschlafen habt, Euer Konsumverhalten verändert?

Hansen: Man lernt bei einer solchen Reise, mit dem zu leben, was man wirklich braucht – und das macht extrem frei und glücklich. Bevor ich heute etwas kaufe, überlege ich mir zweimal, ob ich das wirklich brauche. Aber einige Bedürfnisse sind dann doch rasch wieder da – wie der Wunsch nach einer warmen Dusche, einem weichen Bett und leckerem Essen. Und der Möglichkeit, mal schnell Mails zu checken.

Rasen statt Radeln



Auf Speed: Das VeloX IV beim Weltrekordversuch in Nevada, USA. Foto: Bas de Meijer

Niederländische Studenten haben das schnellste Rad der Welt gebaut. Und versuchen, es zu verstehen.

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

Doch nur 122,2 km/h diesmal! Dabei war Projektleiter Toine Hooijen optimistisch, dass sie ihren eigenen Weltrekord aus dem vergangenen Jahr überbieten würden: 133,78 Stundenkilometer, gefahren bei der „World Human Powered Speed Challenge“ in Battle Mountain, einem Kaff in Nevada, wo die Straßen breit und leer sind. Irgend-

wie hat ihnen der Wind Probleme gemacht in diesem September. Nun bereiten sie sich auf den nächsten vor.

Der Weg ins Labor führt an die Technische Universität von Delft in eines der üblichen 70er-Jahre-Gebäude. In einer Halle parken Gefährte mit zwei oder mit vier Rädern, die aussehen, als hätten sich Männerkinder mal richtig austoben dürfen. Genauso ist es auch. Das aktuelle Rekordversuchsrad „VeloX IV“ wiegt 32 Kilo und ist das bisher windschnellste, weil seine Konstrukteure die Frontscheibe in der Karbonhülle weggelassen haben. Darüber, dass der schnellste Radfahrer der Welt kein Fenster mehr zu selbiger hat, wird noch zu reden sein. Erst einmal steigt Hooijen ein, was bedeutet: Rad im Montageständer fixieren, obere Hälfte der Karbonschale beiseite legen, Sicherheitsrahmen hochklappen und dann wie ein Aal auf den Liegesitz gleiten, die Füße nach vorn auf die Pedale setzen und den Rahmen wieder runterklappen, unter dem der Fahrer in einem Käfig aus Karbon und Aramid sitzt. Damit werden sonst Autos für VIPs gepanzert.

Ohne Montageständer müsste Hooijen von Helfern angeschoben werden, damit er nicht umkippt. Jetzt tritt er ein bisschen auf dem Trockendock und erklärt die Belüftung der Fuhre: Ein dicker Schlauch befördert Luft vom Bug zum Gesicht des Fahrers, der jenseits von Tempo 100 durchaus ins Schwitzen kommt. Eine Aussparung

in der Sitzlehne befördert die Abwärme zum Hinterrad, das nach unten nur minimal aus der Eierschale ragt. Windschnelligkeit ist alles in diesem Fall. Doppeltes Tempo bedeutet achtfachen Krafteinsatz, erklärt Hooijen und illustriert die Rolle des Luftwiderstandes mit der Bemerkung: „Wenn wir keine Bremsen hätten, würden wir in den Ozean klatschen, obwohl der 2000 Kilometer vom Wettkampf entfernt ist.“ Das ist leicht übertrieben, aber anschaulich. Bei der WM der Speedaholics in Nevada werden acht Kilometer gefahren und das Tempo auf 200 Metern gemessen. Es gibt noch einen anderen Wettbewerb um den Stundenrekord, auf dem Lausitzring. 91,6 km/h seien da zu überbieten. Aber auf der Weltbühne zählen die 133,78 aus Amerika mehr. Die Fahrer sind Sportler von der Freien Universität Amsterdam; das Ca-

sting für 2015 läuft. Wie schnell ein Otto Normalradler mit diesem Geschoss wäre? „Tempo 110 müsste er schaffen“, schätzt Hooijen, der Optimist, und lässt die Schaltung klacken. Ein handelsübliches 5er-Ritzelpaket, das mit Teilen einer Rohloff-Nabe kombiniert wurde, so dass ein Übersetzungsverhältnis bis 1:14 möglich wird. Damit der Fahrer auch bei Autobahn-tempo mit dem Treten nachkommt. Gebremst wird mit Scheiben – aber möglichst nur sachte, damit sich die Rakete nicht in Rauch auflöst. Wie das Nachfolgemodell aussieht, ist noch offen. Zurzeit werden die vier bisher gebauten Exemplare untersucht, um die Geheimnisse ihrer Aerodynamik zu lüften. Außerdem sollen Rad und Fahrer ihre Daten künftig in Echtzeit übertragen, damit die Forscher ihr Objekt noch besser verstehen.



Stielauge, sei wachsam. Im Rad für den aktuellen Rekordversuch ersetzt eine Kamera die Frontscheibe.

Neben diesem Extremsport befassen sich die Studenten mit ihrem Professor Arend L. Schwab auch mit Fragen, die so naheliegend sind, dass sie kaum jemand stellt. Etwa damit, warum ein Fahrrad zwar nicht stehen kann, aber so stabil geradeaus fährt, dass man es sogar unbemannt anschieben und zwischendurch ins Wanken bringen kann, ohne es umzuwerfen. Die Erklärung in gewagter Kürze: Der Kontaktpunkt des Vorderrades mit der Straße muss hinter der Lenkachse, also der zur Straße gedachten Verlängerung des Steuerrohrs sein. Sie haben in Delft auch ein Rad, unter dessen Lenkervorbaus statt des Gabelschafts eine Elektromechanik sitzt, die die Lenkbefehle mit Motoren an die Gabel überträgt. „Steering by wire“ heißt das aus der Luftfahrt bekannte Prinzip, das am Fahrrad sinnlos scheint. Ist es aber nicht, sagt Schwab: Die Elektronik könnte jedes beliebige Fahrgefühl simulieren. Eine Chance in Zeiten alternder Bevölkerung, wenn sich ein langsam gefahrenes Rad nicht mehr so kippelig anfühlt, wie es seit seiner Erfindung bis heute ist.

Wer Hollandräder elektrisch lenken lässt, findet es auch nicht allzu revolutionär, Rennradler in ein Karbon-Ei ohne Frontscheibe zu setzen. Im VeloX IV schaut statt dem Fahrer eine Kamera nach vorn. Sie überträgt ihr Bild auf einen Monitor am Lenker. Vogelschlag an der Kamera wäre schlecht, sagt Toine Hooijen. Aber selbst dann würde der Fahrer einfach bremsen. Geradeaus fährt das Rad jenseits von Tempo 100 sowieso, „und in der Wüste kommt einem ja nichts in die Quere“. Man braucht allerdings einen Fahrer, der das genauso sieht. So einen wie den im vergangenen Jahr. Der sei bei Tempo 120 gestürzt – und zwei Tage später wieder eingestiegen für den nächsten Rekordversuch.



In Schale geworfen: Projektleiter Toine Hooijen auf dem Trockendock an der TU Delft.



Schnellspanner: Blick in die Werkstatt an der Uni in Delft.



Ritzel zu Schwertern – Roland, die Battlefee: Mit der Lanze den Schild treten, aber dem alsdann umschlagenden „alten Sack“ ausweichen.

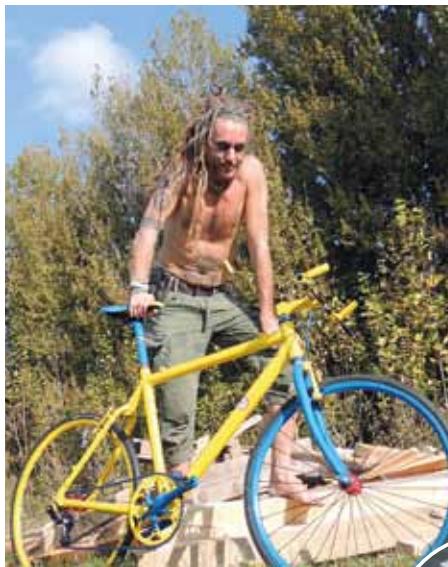


Gerüstete Radler

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Anfang Oktober trafen sich die Ritter des Rades, um ihren neuen König auszufechten. Zum dritten Mal hatten sich dazu Mannschaften aus dem gesamten Norden der Republik auf dem Sportplatz Kynaststraße in Lichtenberg eingefunden und schlugen hier ihre Zelte zum Gelage auf. Initiiert und abgehalten wurde das Hauen und Stechen von den Herren aus der Jägerklause, einem berühmten Berliner Radenthusiastentreff in Friedrichshains Grünberger Straße.

Ein reines Draufschlagen sollte das Turnier jedoch beileibe nicht werden: Stattdessen galten strenge Regularien: „Der Turnierfrieden ist unbedingt zu wahren!“ verlas das Schiedsgericht zu Beginn des Turniers. Zudem seien lediglich „eingängige Stahlrösser ohne jegliche Extra-Anbau-



Ritter Kai mit frisch selbst gebautem Rad.



„So gehst Du mit Deinem Rad bitte nicht um“. Kommentar einer mitreisenden Rittersfrau zu ihrem Nachwuchs.

teile (z. B. Halterungen für Schild und/oder Lanze)“ zugelassen; es galt Helmpflicht – und auch fernab des Kampfes habe man sich zu benehmen: Zum „Koten, Urinieren und sich Erbrechen“ seien die eigens aufgestellten Dixi-Klos aufzusuchen.

Alsdann ging es zum Aufmarsch der Teams. Einen Extrapunkt für gelungene Namensgebung hätten sich dabei die ganz in rosa auflaufende Mannschaft „Koks und Nutten“ sowie die „Krüppelritter“ verdient. Letztere traten in Rollstühlen an. Der hebre Wettbewerb erstreckte sich anschließend über zwei Tage und kannte Disziplinen wie Ritzelstechen, Nussekacken oder Stahlross-Weitwurf.

Einmal vom Rad gestoßen, zeigte sich nicht jeder dabei als ehrenvoller Verlierer, sondern knüppelte nach – um sich anschließend beim gemeinsamen Fassbier mit Spanferkel wieder zu verbrüdern.

Wer König wurde, war Nebensache: Stattdessen geht die Empfehlung an alle Jungs, die mit Leidenschaft Räder fahren, bauen und stylen, nächstes Jahr unbedingt zur Bärlin Pedäl Bätte aufzuschlagen.

bärlinpedälbätte.de/



Das Schiedsgericht mit preiswürdigem Moderator.



Winterfest

von KERSTIN E. FINKELSTEIN

Ganjährig Radfahren

Der Winter kommt – was inzwischen jedoch kaum noch einen Berliner vom Radfahren abhält. Beachtet man ein paar Hinweise, besteht für Abstinenz schließlich auch kein Grund:

1. Gelassen fahren! Abrupte Bremsmanöver sind auf glatter Fahrbahn unbedingt zu vermeiden. Und für Glätte braucht es nicht einmal Eis – matschiges Laub reicht oftmals. Manchmal ändern sich die Straßenbedingungen auch im Laufe des Tages: Was morgens noch ein Pfütze oder eine angetauta Schneefläche war, kann abends zur Eisfläche werden. Und zu guter Letzt sind Unebenheiten unter dichtem Schnee auch oft nicht zu erkennen – wer eine Strecke also nicht bereits aus dem Sommer kennt, sollte besonders aufmerksam auf mögliche Hindernisse wie verdeckte Bordsteinkanten achten.

2. Gleichmäßig bremsen! Viele sportliche Fahrer nutzen oft vor allem die Vorderradbremse, da diese effektiver arbeitet. Um Schleudern zu vermeiden, sollte man sich im Winter umstellen. Schließlich haftet das Vorderrad auf Schnee und Eis weniger intensiv, als auf Asphalt. Deshalb kommt im Winter vor allem die Hinterradbremse zum Einsatz. Um Rutschen auf Eis zu vermeiden, empfiehlt sich zudem das Aufziehen von Spikes. Anders als bei Autos, sind diese Reifen mit ein-

gezogenen Metallstiften bei Fahrrädern erlaubt. Zugleich ist es ratsam, mit etwas weniger Luft auf die Straße zu rollen – so vergrößert sich die Auflagenfläche des Reifens, was zusätzliche Stabilität gibt. Um im Falle eines möglichen Schleuderns schnell mit den Füßen auf dem Boden zu sein und so einen Sturz zu verhindern, empfiehlt sich zudem das Absenken des Sattels um zwei bis drei Zentimeter. Das hat sogar noch den positiven Nebeneffekt, dass Kontaktkorrosion an der Sattelstütze verhindert wird.

3. Licht an! Wer mit Batterielampen unterwegs ist, sollte daran denken, dass besonders Lithium-Ionen-Akkus kälteempfindlich sind und schnell an Kraft verlieren. Eine Lampe aber, die lediglich dünn vor sich hin flackert, taugt nicht, um im Straßenverkehr sicher unterwegs zu sein. Wer also auf einen Nabendynamo verzichten möchte, der sollte zumindest regelmäßig seine Stecklichter aufladen. Zudem schadet Putzen dem Rad im Winter nicht – zum einen, um mögliche Schäden durch Nässe und Streumaterialien zu vermeiden, zum anderen, um die oftmals verdreckten Reflektoren an Reifen, Speichen und Pedalen wieder sichtbar zu machen.

Wer sich jetzt noch warm anzieht (S. 17), der kann also auch im Winter mobil bleiben!



DIE LUST AM WIDERSPRUCH:
taz.die tageszeitung hat jetzt ein Wochenmagazin.

Jetzt testen:
10 Wochen taz für 10 Euro.

www.taz.de/testabo
abo@taz.de
T (0 30) 2590 2590



Zoff hinter der Brücke



TEXT VON CLAUDIA LIPPERT UND
FOTOS VON KATRIN STARKE

Die Warschauer Straße werde „den Radfahrern gehören“, frohlockten die Medien, als im September der Umbau der Magistrale begann. Bis sich die Situation auf der viel befahrenen Straße (hoffentlich) zum Besseren wendet, hat die Verkehrslenkung Berlin (VLB) bei Radfahrern aber erst einmal für mächtig Unmut gesorgt – mit einer praxisfernen Verkehrsführung.

Bis Herbst 2015 soll das 940 Meter lange Teilstück zwischen Warschauer Brücke und U-Bahnhof Frankfurter Allee umgebaut werden. Radfahrer bekommen eigene, zwei Meter breite Spuren – wo bislang Autos parkten. Doch als die Baustelle eingerichtet wurde, trauten die Radler ihren Augen nicht: Auf der Warschauer Brücke vor der Einmündung der Marchlewskistraße hatten die Bauleute den Radstreifen in Fahrtrichtung Frankfurter Allee auf den Gehweg verschwenkt. Ausgerechnet an der Stelle mit dem meisten Fußgängerverkehr müssen Radfahrer den Gehweg gemeinsam mit den Fußgängern benutzen. Und sind auch hinter der Einmündung der Revaler Straße weiter per Schild zum Benutzen des Gehwegs verdonnert. „Unbefahrbar wegen des hohen Fußgängeraufkommens, vieler Poller – zumal die Gehwege durch die Absperrschanzen noch schmäler sind als früher“, be-



findet Radler Peter Rieck. „Von zehn Radfahrern benutzen acht die Fahrbahn, jetzt ordnungswidrig, vor Einrichten der Baustelle legal“, bestätigt Bernd Zanke, im ADFC-Landesvorstand zuständig für Verkehrssicherheit.

Mehrfach wandte sich auch Zanke an die VLB, forderte die Aufhebung der Benutzungspflicht. Bislang vergebens. Aufgrund der Tramgleise sei es für Radfahrer zu gefährlich, auf der Straße zu fahren, begründet die Behörde. „Überfürsorglichkeit“, wirft Zanke der VLB vor. Eine „besondere Gefahrenlage“ sei nicht gegeben, versuchte der ADFC-Mann den Verkehrslenkern zu erläutern. „Als Radfahrer kann ich mich darauf einstellen, falls ich Schienen queren muss. Zudem verlaufen die Schienen hier parallel zur Fahrbahn“, kontert er das Argument der Behörde.

Ein aktuelles Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin könnte eine Wende bringen: Keine Radwegbenutzungspflicht in der Kastanienallee. Begründung: „Allein der Umstand, dass sich auf der Fahrbahn parallel zur Fahrtrichtung der Radfahrer Tramgleise befinden, stellt keine besonderen örtlichen Verhältnisse dar.“ Bei Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ob die VLB gegen das Urteil Berufung einlegt. Während die Juristen beim Senat noch prüfen, müssen die Radler in der Warschauer Straße weiterhin auf den Gehweg. Besonders bitter: Der Baustellenabschnitt sollte eigentlich schon fertig sein.



Foto: Orgateam mitRADgelegenheit

Im Alltag gemeinsam radeln

VON CLAUDIA LIPPERT (TEXT)

Es ist Montag früh, zehn vor neun. Ein paar Radfahrer treffen sich am Tempelhofer Feld, Eingang Oderstraße. Nicht, um einen gemeinsamen Ausflug zu unternehmen. Sonder einfach, weil sie den gleichen Weg haben. In den Wedding. Einige sind Studenten, wollen zur Beuth-Hochschule für Technik. Eine junge Frau hat sich ihnen angeschlossen, weil sie in der Luxemburger Straße nahe der Hochschule arbeitet. Wenn die Gruppe übers alte Rollfeld radelt, sitzt Florian Keiper längst am Schreibtisch. Auch der 34-jährige Projektmanager ist nicht allein zur Arbeit geradelt. Allerdings hat sich an jenem Morgen nur ein Mitradler am Hohenstaufenplatz eingefunden, um mit ihm zusammen in Richtung Ernst-Reuter-Platz zu fahren. Punkt halb acht ging es dort los. „Ist vermutlich für die Studenten zu früh, um zur TU zu fahren“, sagt Florian, Mitstreiter im Orga-Team der „mitRADgelegenheit“.

Vor einigen Monaten wurde die Initiative gestartet – angesiedelt unter dem Dach der Berliner BUNDjugend und von dort unterstützt, aber als Projekt eigenständig. Sieben Leute bilden derzeit den „harten Kern“. Paul (15), ein Schüler, der über die BUNDjugend dazustieß, ist der Jüngste, Florian der Älteste. Die meisten sind Mitte 20, Studenten oder junge Berufstätige. Die Grundidee: Es

fahren jeden Tag so viele Leute mit dem Rad in Berlin von A nach B – warum nicht auf Alltagswegen gemeinsam radeln? „Es macht mehr Spaß, mit netten Leuten unterwegs zu sein als sich alleine über Autofahrer zu ärgern“, nennt Florian den Gemeinschaftsgedanken als Motiv. „Außerdem können wir so Leute zum Rad bringen, die ansonsten nicht in der Stadt fahren würden.“ Im Verbund würden Radler besser gesehen, seien dadurch sicherer unterwegs. Durch die mitRADgelegenheit habe sich auch eine WG-Mitbewohnerin aufs Rad getraut, die zuvor schlichtweg Angst vor den Berliner Verkehrsverhältnissen gehabt habe.

Zudem sende das gemeinsame Fahren auch politische Signale. „Wir wollen zeigen, dass wir viele sind und Platz brauchen.“ Die Straßen müssten fahrradfreundlicher werden. „Wenn wir gesehen und vielleicht in der Masse auch zum Problem werden, wird man uns wahrnehmen – denn offensichtlich scheint Politik nur so zu funktionieren“, sagt der 34-Jährige. Die Idee habe man sich bei der Critical Mass abgeschaut. Zwar kommen die einzelnen mitRADgelegenheiten derzeit noch nicht auf 16 Radler, sie dürfen also noch nicht nebeneinander fahren, aber das Projekt ist ja noch jung. „Auf Facebook haben wir immerhin schon mehr als 1.000 Likes“, freut sich Florian.



Stadtentwicklungsstadtrat Marc Schulte und Ulrich Thom vom ADFC beim Spatenstich.

Spatenstich

TEXT UND FOTO VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Im September ging es los mit dem Bauen: Startend an der Charlottenburger Brücke entsteht eine Teilstrecke des Spreeradweges. Auf mehr als 400 Kilometern verläuft der Fluss von den Quellen in der Oberlausitz bis zu seiner Mündung in die Havel in Berlin-Spandau – und kann auf seiner Tour durchgängig per Rad begleitet werden. Wobei nicht alle Abschnitte danach rufen, ein ADFC-Gütesiegel zu bekommen. Zumindest zwischen Charlottenburger Brücke und Dovebrücke soll das jetzt anders werden. Ein glatter Belag wird künftig den Radfahrer vor tiefen Pfützen schützen – und so genannte Aufmerksamkeitschwelten den Fußgänger vor dem Radfahrer.

„Wir begrüßen das sehr“, so Ulrich Thom, stellvertretender ADFC-Stadtteilgruppensprecher City-West. „Allerdings liegen die wirklich proble-

matischen Stellen hinter dem Schloss auf dem Weg Richtung Spandau.“ So wird zum einen nachts der Schlosspark auf Grund der Sorge vor Vandalismus geschlossen. „Hierfür müsste eine ausreichende Kompensation geschaffen werden“, damit Radfahrer nach Einbruch der Dunkelheit nicht an der Spree stranden. Zumindest hinter dem Schlosspark erwartet sie bislang ohnehin nur ein sehr schmaler Trampelpfad, der zwischen den Häuschen der dortigen Kleingartenkolonie hindurchführt. Laut Stadtentwicklungsstadtrat Marc Schulte werden sich dort jedoch in Zukunft neue Möglichkeiten ergeben: Die direkt am Ufer liegenden Gärten werden nach Pachtaufgabe nicht mehr neu vergeben und sollen mittelfristig einem breiteren Weg Platz machen.

Auf nichts mehr zu warten bräuchte hingegen die Spandauer Verwaltung: „Sie muss endlich Schritte unternehmen, eine Brücke über die Spree aus Richtung Sophienwerderweg nach Norden zu errichten“, so Thom. „Seit Jahren immer wieder im Gespräch, würde eine solche Querungsmöglichkeit wirklich einen großen Fortschritt für den Radverkehr bedeuten.“ Wir warten auf Neuigkeiten!

Warm im Winter

VON KERSTIN E. FINKELSTEIN

Radfahren im Winter, dabei gut aussehen und trotzdem warm und trocken sein? Das sind ja gleich drei Wünsche auf einmal! Wir wollen sie umsetzen. Und haben uns deshalb ein wenig umgeschaut.

Während es im Sommer ausreicht, möglichst wenig anzuziehen, rufen Regen und Winter schon nach etwas mehr Aufwand, so man ohne Auflösungsscheinungen am Ziel ankommen will. Glücklicherweise hat sich der Markt für Radmode in den vergangenen Jahren entwickelt, weshalb sich niemand mehr, wie Ötzi in Felle gehüllt, auf den Weg machen muss.

So gibt es inzwischen zum Beispiel spezielle Fahrradjeans, die nicht nur im Sattelbereich besonders stabil sind und deshalb länger lochfrei bleiben – einige der Modelle wie die Commuter von Levis haben auch eingearbeitete Reflektoren zur besseren Sichtbarkeit und sind sogar wasserabweisend; allerdings nicht als Damenmodell zu haben.

Wer als Frau aufs Rad steigen möchte und unterwegs auch so aussehen will, ist bei Vaude deshalb besser aufgehoben. Das nach dem Ökosiegel arbeitende Unternehmen vertreibt unter anderem das „Wo Homy“ Set, von denen wir einmal Jacke wie Hose getestet haben. Letztere bekommt eine Eins mit Sternchen: Die Regenhose sitzt bequem und sieht mit ein paar unauffälligen Reflektorstreifen angenehm zurückhaltend aus. Zugleich hält sie auch dem Wassertest stand: Man braucht nicht einmal den nassen Sattel abzuwischen, sondern kann sich hinein in die kalte Regenpfütze setzen und dennoch so trocken wie warm losradeln! Super. Das Jackenpendant kann immerhin teilweise mitziehen: Schicker und praktischer Schnitt, winddicht, wasserdicht und erstaunlich warm für ihr geringes Gewicht. Allein: Die Jacke, in der man beim Radfahren nicht schwitzt, muss wohl schlüssig noch erfunden werden. Ein Hemd zum Wechseln im Gepäck schadet also nicht.



Women's Homy Padded Jacket – black für 180 Euro

Women's Homy Rainpants – black für 100 Euro

BaaBaa Merino Winter Socken von Endura für 13,99 Euro.

Oder eine Ergänzung aus schnell trocknender, nicht riechender und gleichzeitig intensiv wärmender Merinowolle. Zum Beispiel von Endura. Die Briten stellen nicht nur langärmelige Unterhemden auch speziell für Damen her – es gibt vor allem auch Socken! Die mag man nach einmaligem Test gar nicht wieder ausziehen. Endlich warme Füße!

Endura.co.uk, vaude.com

FAHRRAD BOX BERLIN
NEU + REPARATUR + VERLEIH



Konstanzer Str. 55
10707 Berlin

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

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



Aufgehängte Radgeschichte

Radschau

TEXT UND FOTOS VON KERSTIN E. FINKELSTEIN



Ein Traum in Gold: einmal Porsche radeln.

Mehr als 100 Fahrrad-Ikonen auf 600 Quadratmetern – das bietet derzeit eine Ausstellung in Hamburgs Museum der Arbeit „Das Fahrrad“ heißt die Schau und zeigt gleich am Eingang einen Höhepunkt der Mobilitätskunst: Golden glänzt „Ferdinand GT3“ – und vermittelt zunächst den Eindruck, im falschen Raum gelandet zu sein. Denn das von Johannes Langeder konstruierte Rad für zwei ist äußerlich eine Kopie des Porsche 911 GT3 RS. Über original Bauteile oder gar einen Motor verfügt das straßentaugliche Modell jedoch nicht und nennt sich deshalb auch zu recht „der langsamste Porsche der Welt“. Es wäre bestimmt ein Erlebnis, damit einmal eine Runde durch Berlin zu kurven!

Nicht im Straßenverkehr, aber immerhin doch auf dem Trockendeck, kann man das nächste Modell ausprobieren: Ein Hochrad der Firma Adler aus dem Jahr 1885 steht gesichert bereit. Auf halber Höhe des Rahmens befindet sich ein Miniaturtritt, auf dem man sein linkes Bein zu platzieren hat, um dann mit elegantem Schwung auf dem Rad zu landen. Der Museumswärter macht es mir denn auch entspannt vor. Und ich weiß nach

einem ersten eigenen Versuch auch, warum man damals viele Unterrichtsstunden nehmen musste, um einmal den Genuss zu erleben, auch zu fahren – und nicht ausschließlich zu stürzen. Immerhin ist dieses Modell fest abgestützt, so dass man sogar, wenn gerade keiner hinschaut, den hohen Sattel unelegant von der Seite erklimmen kann.

Eine Ecke weiter kann man auf seinem Nachfolger, dem Sicherheits-Niederrad, pedalieren – und dabei per Simulator-Bildschirm durch die Stadtumrisse von Amsterdam oder New York fahren. Im großen Gang schließlich hängen dutzende Räder der vergangenen 150 Jahre an den Wänden, ein Fundus, der in dieser Breite noch nie in Deutschland gezeigt wurde. Zusätzlich gibt es noch einen Fahrrad-Parcours für Kinder und Workshops zum Lastenrad-Bau. Mit etwas Glück wird die Ausstellung im kommenden Jahr nach Berlin kommen. Wer sich diese Augenreise durch die Geschichte des Rades jedoch auf keinen Fall entgehen lassen möchte, fährt bis zum 1. März nach Hamburg oder lässt sich zumindest vom Ausstellungsblog inspirieren.

Museum der Arbeit, Wiesendamm 3, 22305 Hamburg, www.das-fahrrad.org



Vorne das Hochrad zum Selbst-Testen, dahinter der flotte „Rad des Monats“-Feger

ZENTRALRAD
Gute Räder seit 1991

Kreisfahrt

Bei spätsommerlichem Wetter war die 14. ADFC-Kreisfahrt am 20. September 2014 eine entspannte Demonstration durch die Innenstadt. Unter dem Motto **Mobile Zukunft: Das Fahrrad!** fuhren etwa 1.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer durch mehrere Bezirke Berlins.

In der *europäischen Woche der Mobilität* demonstrierten sie für die Anerkennung des umwelt- und klimafreundlichen Fahrrades als gleichwertiges Verkehrsmittel.

Die Kreisfahrt ist die „kleine Schwester“ der *Sternfahrt*. Sie beginnt und endet am Brandenburger Tor.



Foto: Kerstin E. Finkelstein

radzeit ab 2015 in neuem Gewand

Die radzeit erhält im nächsten Jahr ein Redesign und wechselt vom A5- auf das doppelt so große A4-Format. Außerdem wird an einem professionellen Online-Auftritt gearbeitet.

Die nächste Ausgabe erscheint am 3. März 2015.

Seit über 30 Jahren
Qualität und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg



räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107
10961 Berlin
Fon 74 07 35 99

Körtestraße 14
10967 Berlin
Fon 6 91 85 90

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

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

E-Autos frei?

Aus dem Bundesverkehrsministerium kam jüngst der Vorschlag, Mehrzweckspuren für elektrische Autos freizugeben. Bislang dürfen auf diesen Fahrbahnen lediglich Busse, Taxen und Fahrräder fahren. Auf Grund ihrer oft mangelnden Breite kommt es bereits zwischen diesen Verkehrsteilnehmern zu Konflikten. Die Spur nun zusätzlich auch noch E-Autos zur Verfügung zu stellen, lehnen Fachverbände wie der ADFC deshalb ab.

ADFC Berlin wählt Fachreferenten

Die Fachreferenten decken als Ehrenamtliche wichtige Themen im Verband ab, wie z.B. Intermodalität, Kinder/Jugend/Familie, Verkehr etc. Auf der nächsten Berliner ADFC-Mitgliederversammlung am 28.3.2015 findet u.a. die Fachreferentenwahl statt. Sie haben Interesse, sich themenorientiert für die Belange von Radfahrern beim ADFC einzusetzen? Folgende Fachreferenten sind zu wählen:

- Tourismus
- Verkehr
- Sternfahrt
- bezirkliche FahrRäte und Fahrradparken
- Radtouren
- Kinder, Jugend und Familie
- Intermodalität (Rad & Bahn, vakant)

Die Tätigkeitsbeschreibungen der Fachreferenten finden sich unter:
<http://www.adfc-berlin.de/verein/landesverband/fachreferenten.html>

Bei Fragen melden Sie sich gerne unter
kontakt@adfc-berlin.de.

Pedelec-Pendler

Im September startete das Projekt „EBikePendeln“. 70 Berufspendler ausgewählter Unternehmen und Einrichtungen im Südwesten Berlins und den Umlandkommunen Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow erhielten für acht Wochen kostenlos ein Pedelec, um es auf ihren Arbeitswegen und im Alltag auszuprobieren. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt möchte mit dem Projekt „EBikePendeln“ herausfinden, unter welchen Umständen Beschäftigte ein Elektrofahrrad zum Pendeln nutzen und wie der Umstieg vom Auto aufs Elektrorad erleichtert werden kann. Das Projekt „EBikePendeln“ ist eines von 30 Projekten im Schaufenster Elektromobilität Berlin-Brandenburg und wird vom Land Berlin gefördert.

Herbst-Check

Nasse, laubbedeckte Straßen im Herbst, Schnee und Eis im Winter: Damit die Berliner auch in den dunkleren Jahreszeiten sicher mit ihren Fahrrädern unterwegs sind, überprüfte der ADFC wieder Fahrräder auf ihre Verkehrssicherheit, reparierte und er-

setzte Licht und Bremsen. Hunderte nahmen das Angebot an und ließen anschließend oft auch gleich noch ihr Fahrrad codieren. Die Aktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde von Polizei und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Verkehrslenkung Berlin (VLB) unterstützt.



Foto: Kerstin E. Finkelstein

Radroutenplaner

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der VBB haben gemeinsam die App Naviki vorgestellt. Hier können Radfahrer ihre Wege (durch Berlin) planen, ausrechnen, wie viele Kalorien sie unterwegs verbrauchen – und wo die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ist, falls dem Rad oder seinem Nutzer unterwegs die Luft ausgeht. Noch zeigt die App einige Schwächen. So werden oft Hauptstraßen oder andere für Radfahrer wenig komfortable Routen vorgeschlagen. Alternativ bietet sich deshalb für Berliner die Nutzung des seit Jahren existierenden bbbike.de an. Hier erfährt man zwar nichts über verbrannte Kalorien – kann dafür aber zwischen diversen Optionen wie „grüne Wege“ oder „Kopfsteinpflaster vermeiden“ wählen. www.naviki.org/berlin; [bbbike.de](http://www.bbbike.de)

Ordnerinnen und Ordner gesucht

Der ADFC Berlin sucht regelmäßig Ordnerinnen und Ordner, die mit dem Fahrrad die Kreisfahrt oder die Sternfahrt begleiten. Die Ordnerinnen und Ordner helfen, dass die Teilnehmenden sicher und entspannt am Ziel ankommen.

Bei Interesse bitte mit uns in Verbindung setzen: kreisfahrt@adfc-berlin.de



Mehr als 300 Fahrradbegeisterte beteiligten sich Ende August trotz Regens an der Premiere der PSD-Herzfahrt, einem Spendenradeln zugunsten der Stiftung Kinderherz. Um das Motto „Mehr Forschung für Kinderherzen“ auch optisch zu unterstützen, formierten die Teilnehmer im Anschluss „Deutschlands größtes Fahrradherz“. 20.000 Euro konnten gespendet werden.

Bischofstour: Vom Glauben abgefallen

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

Wenn der Advent naht, lässt der Langenscheidt-Verlag seit 2008 das „Jugendwort“ des Jahres wählen. In diesem Jahr ist „Tebartz“ nominiert. Übersetzt wird es mit „sich etwas Teures leisten“. Da war doch was. Genau: Tebartz-van Elst, der – nein, nicht zum Teufel, aber nach Bayern gejagte – Bischof von Limburg mit seiner mehr als 30 Millionen Euro teuren Residenz. Es gab Diskussionen, ob das pure Verschwendungen war oder ob vielleicht doch eines fernen Tages Menschen dorthin pilgern würden, um die Hirtenwohnung mit ihrer 15.000-Euro-Badewanne zu bestaunen. Eine Frage, die sich gut auf einer Wochenendtour erörtern lässt: Auf der „Bischofstour“, die auf knapp 120 Kilometern ausgeschüttet durch die Prignitz führt zu ein paar Orten, an denen schon vor Jahrhunderten getebarzt wurde.

Da der Wind gerade von Nordosten weht, starten wir in Wittstock/Dosse, zwischen der Autobahn nach Hamburg und dem früheren Bombo drom. Man überblickt das Städtchen von der St. Marien-Kirche aus. Vom Turm aus scheint es, als drängten sich die Ziegeldachhäuser wie eine Schafherde um den mächtigen Backsteinklotz herum und wollten nicht weglauen, obwohl viel



Schön wär's: Ruinenpflege in Mesendorf.



Nahe am Wasser gebaut: Sommerresidenz der Bischöfe in Plattenburg.

Platz wäre. Die Prignitz ist dünn besiedelt. Im Mittelalter, als die Gegend von Markgrafen und von Kirchenfürsten verwaltet wurde, residierten in Wittstock die Bischöfe im Schloss – seit 1271. Reformation und 30-jähriger Krieg ließen nur noch einen Turm übrig. Der ragt heute dick und düster als Museum neben dem Radweg auf.

Die beschilderte Route führt südwärts durch Stadtrand-Ödnis und dann sandig durch den Wald. Besser als dieser Umweg ist der Radweg parallel zur B189, die direkt nach Heiligengrabe führt. Das Klosterensemble dort zählt zurecht zu den Highlights der Region: Kirche, Stiftsgebäude und Wohnhäuser aus mehr als 700 Jahren; berankte Mauern, in Würde gealterte Bäume. Dazwischen ein Restaurant, wo die Küchenkräuter vor der Terrasse wachsen.

Auf dunklen, schmalen Alleen mit wenig Verkehr führt die Route nach Pritzwalk. Auch hier fällt der Kontrast zwischen der Größe der Kirche und der Bescheidenheit der Häuser ins Auge. Immerhin gibt es einiges hübsche Fachwerk zu sehen, bevor sich das Städtchen in den Feldern verliert. Man ahnt, dass die Prignitz sich schwertut – fern der großen Städte, ohne Industrie und mangels Seen auch kein geborenes Tourismusziel. In Mesendorf hat irgendwer die Fensterhöhlen eines

verlassenen Hauses mit bunten Bildern voller gemalter Menschen wiederbelebt. Gleich dahinter folgt Groß Woltersdorf, das mit seinen gepflegten Vorgärten mit Rosen und einem beängstigend schief stehenden Fachwerkkirchlein hübscher wirkt als andere Orte der Gegend. Ein Glück für uns, denn hier auf halber Strecke wollen wir übernachten. Der Heimatverein betreibt den Campingplatz mit komfortablen Hütten und im Sommer auch das Freibad nebenan. Eine Gaststätte gibt's schräg gegenüber, sonst beschränkt sich das Angebot auf Ruhe. Also alles da, was man auf einer Wochenendtour braucht.

Der nächste Tag beginnt so angenehm, wie der vorige endete: Kranichrufe schallen durch den Morgendunst. Auf die Rosen folgen Felder mit Mohn, Kornblumen und Kamille. Nacheinander kreuzen Reh, Fuchs und Hase unseren Weg, der formal eine Straße ist. In Plattenburg ragt wie aus dem Nichts die größte Wasserburg Norddeutschlands empor. Hier zwischen lauschigen Wässchen verbrachten die Bischöfe ihre Sommer und, ja, auch hier wurde getebarzt.

So plötzlich, wie sie aufgetaucht ist, ist die Burg hinter Bäumen wieder verschwunden. Wir sind im Land der schmalen Wege: Auf die einspurigen Sträßchen folgt ein Pfad durch den Wald, der passabel zu fahren ist. Unsere Fahrtrichtung erweist sich als Glück, weil die anfangs eher eintönige Landschaft immer reizvoller wird und der Belag in diesem Teil der Tour eher besser ist. So bleibt er auch hinter Bad Wilsnack, wo die Kirche im Verhältnis zu ihrer Umgebung so gigantisch wirkt, als hätte jemand sie auf eine Modellbahplatte gemörtelt. Bei schlechtem Wetter könnten wir ins Thermalbad gehen, aber wir radeln lieber bei Sonne weiter durch harzig riechenden Kiefernwald. Bei Quitzöbel erreicht der Weg die Elbe. Von hier geht es regulär südwärts nach Havelberg, zur Havelmündung in Sachsen-Anhalt. Von dort aus begann vor gut 1000 Jahren die Christianisierung der Mark. Es gibt auch dort eine Kirche zum Staunen. Um uns eine baubedingte Umleitung zu sparen und den auf Süd gedrehten Wind zu nutzen, folgen wir der Elbe allerdings stromabwärts nach Wittenberge, von wo der Zug zurück nach Berlin fährt. Und unsere letzte Pause machen wir im Storchendorf Rühstädt, wo fast auf jedem Haus ein mächtiges Nest thront. Erstaunlich, was die hohen Tiere so zustande gebracht haben – ob mit dem eigenen Schnabel oder in Gottes Namen.



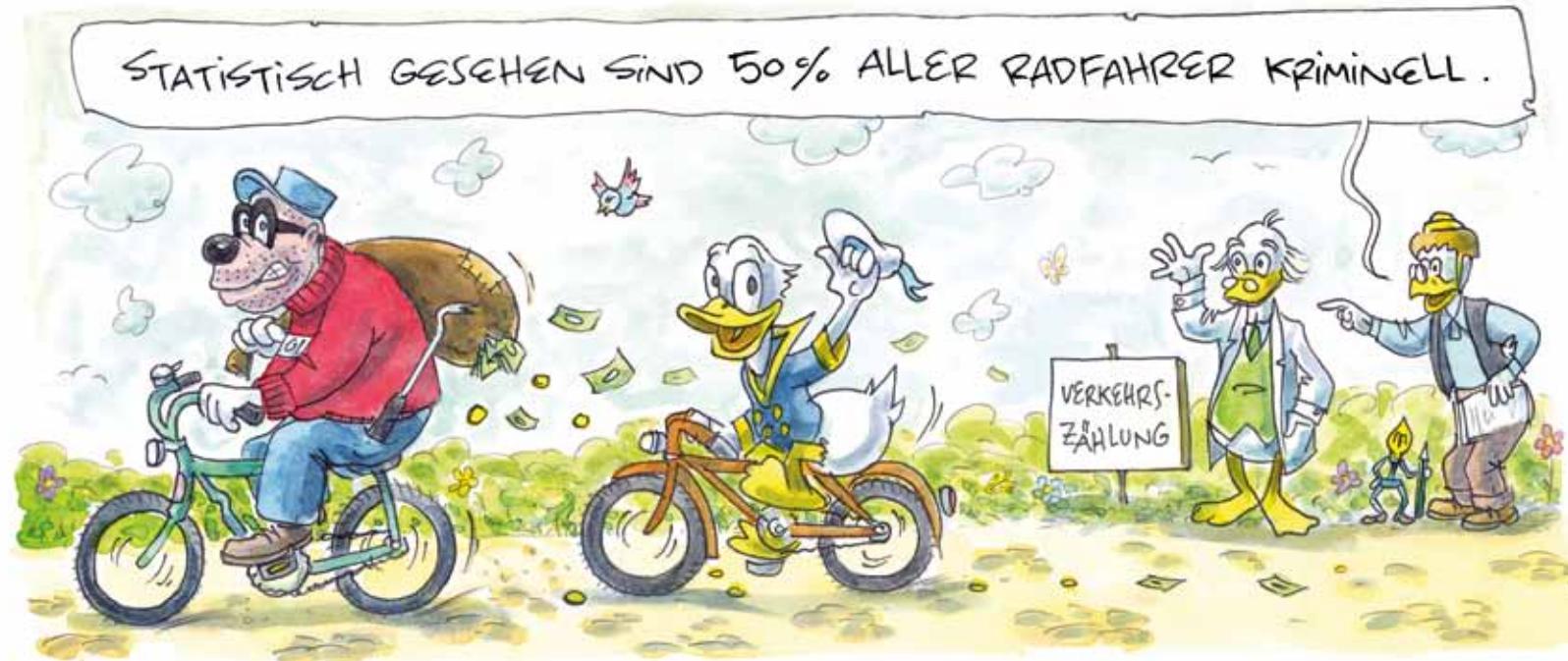
Bogen raus: Blick von der St.-Marien-Kirche auf Wittstock.



Trostpflaster: Groß Woltersdorf bietet sich für die Übernachtung an.



Die reine Leere: Wer gern mal für sich ist, wird die Prignitz schätzen.



Gefühlte Zahlen

von KERSTIN E. FINKELSTEIN

Im September las ich im Newsletter des Statistischen Bundesamtes die Zahl des Monats: Ganze 166.700 Personen wurden 2012 republikweit wegen Straftaten im Straßenverkehr verurteilt. Das entspricht immerhin einem Fünftel aller überhaupt in Deutschland aufgeklärten und gerichtsfest gemachten Verbrechen.

Eine Zahl, die nach Konsequenzen rief. Ich zog, an meinem Frühstücksdinkel herumkauend, kurzfristig in Erwägung, nie wieder eine Straße zu betreten: Es war einfach zu gefährlich. Andererseits: Die Mehrheit aller Menschen stirbt im Bett und die meisten Gewalttaten werden innerhalb der Familie begangen. Nie wieder das Haus zu verlassen war also auch keine Option, der Weg ins Straftätergewühl unvermeidbar.

„Gefahr erkannt, Gefahr gebannt“ heißt es jedoch, und so wollte ich mich zumindest versi-

chern, vor wem es sich gesondert in Acht zu nehmen gilt. Ich rief beim Statistischen Bundesamt an. Fragte: „Sie schreiben, dass 166.700 Personen wegen Straftaten im Straßenverkehr verurteilt wurden. Wie viele davon waren denn Radfahrer?“

Stille.

„Hallo?“ fragte ich in den fernen Wiesbadener Gegensprecher. „Ich meine: Radfahrer. Diese Menschen ohne Autos, die trotzdem auf der Straße herumrollen. Wie viele von denen sind denn wegen Straftaten verurteilt worden? Ich muss doch wissen, von wem ich mich in Zukunft besser fern halten sollte.“

Es atmete hörbar in Wiesbaden. Dann gab es sogar Worte: „Hören Sie, der ganze Report hat über 500 Seiten! Wenn wir da auch noch Unterabteilungen einführen wollten, wer da nun gerade auf einem Skateboard oder mit dem Rollstuhl unterwegs war, als er die entsprechende Handlung vollzog, dann wären das ja tausende Seiten, das

wären ja Berge von Papier, die könnte ja niemand mehr bewältigen, das wäre...“

Ich sah ganz Wiesbaden vor meinem inneren Auge dem Kölner Stadtarchiv gleich in den Boden stürzen, Aktenberge vom Wind davon getragen werden; ungeordnete, unabgeheftete, ungestempelte Papiere die Republik ins Chaos stürzen. Jetzt galt es zu retten durch Vereinfachung: „Ich dachte eigentlich nur an eine Dreiteilung zwischen Fußgängern, Radfahrern und motorisiertem Verkehr.“

Wieder Stille.

„Motorisierter Verkehr wären Autos, Lkw, Busse und Motorräder.“

Stille.

Ich begann zu überlegen, ob ein elektrischer Rollstuhl nicht eigentlich auch in der Kategorie des motorisierten Verkehrs auftauchen müsste, und dass ein Skateboard vier Räder hat und damit fast ein Auto ist. Und was war mit Pedelecs, den Fahrrädern mit Motor bis 25 km/h, oder gar E-Bikes, die zum Teil ihre Pedale nur noch als Alibi tragen und bequem 50 Kilometer pro Stunde fahren können? Ein in Wiesbaden schweigender Mann machte mir deutlich, wie kompliziert die Welt ge-

worden war. Und dass keine Statistik sie mehr ins Lot bringen konnte.

„Sie haben solche Daten nicht, und es gibt auch nirgends sonst solche Daten.“

„Nein.“

„Danke.“

Ich legte auf. Das Vakuum amtlich bestätigter Leere und Strukturlosigkeit umhüllte mich.

Was tun? Bleiben oder gehen? Fahren oder laufen? Oder vielleicht einen Buggy besorgen und fortan als Fußgänger mit Wagen eine statistische Lücke der Straftatenstatistik nutzen?

Ich setzte mich auf mein Indoobike und begann eine Pedalmeditation. Mit jedem Tritt nach unten verließ eine Unsicherheit den Körper, mit jedem Schwung nach oben sprang eine neue Idee in den Geist. Nach wenigen Minuten herrschte Klarheit: Es gibt keine Statistik, keine repräsentative Untersuchung über das Regelverhalten von Radfahrern. Niemand weiß, wie viele von ihnen rote Ampeln und Stop-Schilder überfahren, wie viele Geschwindigkeitsbegrenzungen brechen, mitten auf der Straße parken, durchgezogene Linien kreuzen oder Minutenlang laut klingeln, weil jemand ihr Rad behindert. Statt klarer Zahlen sehen wir uns nur einer Menge gefühltem Wissen gegenüber. Damit muss Schluss sein. Deshalb präsentierte ich hier nun die erste offizielle Statistik zum Thema Regelverhalten von Radfahrern:

50 Prozent halten sich immer an alle Regeln. Dreißig Prozent davon machen das aus Bequemlichkeit, die anderen 70 Prozent aus Überzeugung. Man erkennt letztere daran, dass sie lieber spanische Touristen vom Radweg klingeln, anstatt diese weiträumig über den Gehweg zum umfahren. Etwa 10 Prozent der überzeugten Regelfahrer möchten die Welt zudem Teil haben lassen an ihrem Wissen und belehren unterwegs auch andere kostenlos über geltendes Recht.

40 Prozent der Radfahrer halten sich an die Regeln, falls diese dem Verkehrsfluss entsprechen. Ihr oberstes Gebot lautet „Rücksicht, Umsicht, Vorsicht.“ Man erkennt diese Gruppe am Stoppen an grünen Ampeln – wenn wieder einmal ein Rechtsabbieger den Schulterblick spart.

10 Prozent fahren irgendwie. Die Hälfte davon ist über 80 und schuckelt mit quietschenden Reifen bis zum nächsten Bäcker. Die andere Hälfte ist unter 40 und nervt. Man erkennt sie zumindest nachts nicht, weil sie kein Licht anmachen.

Soweit meine Statistik. Weitere mögen folgen.

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: 09.12.2014, 19:45 Uhr, Hotel Klassik, Revaler Str. 6, 10245 Berlin: Neuwahl Sprecher/in und deren/dessen Vertretung. **Friedemann Scriba**, friedemann.scriba@adfc-berlin.de

STG Lichtenberg: 4. Do im Monat, 19 Uhr, UmweltKontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin. **Roy Sandmann**, roy.sandmann@adfc-berlin.de

STG Mitte: 2. Mo im Monat, 19 Uhr, „Don Giovanni“, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin. **Jürgen Saidowsky**, juergen.saidowsky@adfc-berlin.de

STG Neukölln: 3. Mo im Monat, 19:30 Uhr im „s...cultur“, Erkstr. 1, 12043 Berlin, **Ralf Tober**, 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**, 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, 18 Uhr, Restaurant Heuberger, Gotenstr. 1, 10829 Berlin. **Markus Kollar**, markus.kollar@adfc-berlin.de

STG Spandau: 2. Mi im Monat, 19 Uhr, Café „Unvernunft“, Mauerstraße 6, 13597 Berlin. **Michael Goretzki**, Tel. (0170) 661 15 84

STG Steglitz-Zehlendorf: 1. Do im Monat, 19 Uhr, „Gutshaus Lichterfelde“, Hindenburgdamm 28, 12203 Berlin. **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

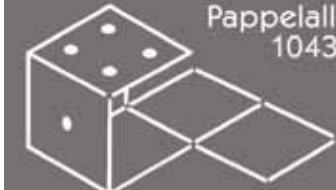
STG Treptow-Köpenick: 2. Do im Monat, 19:30 Uhr, „Villa Offensiv“, Hasselwerder Str. 38-40, 12439 Berlin, Nähe S-Bhf. Schöneweide, **Matthias Gibtnér**, matthias.gibtnér@adfc-berlin.de

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

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



Pappelallee 21 A
10437 Berlin



Brettspielgeschäft.de
Das Haus der tausend Spiele

Di.-Sa. 12-22 Uhr



Reisevorträge

(Bitte Karten reservieren)

Freitag, den 28.11.2014

Ägypten

Jens Hübner



Vietnam. Foto: Alexander Jung

Freitag, den 05.12.2014
Panama und Costa Rica

Thomas Jakob

Freitag, den 12.12.2014
Burma

Hans-Henne Neumann

Freitag, den 19.12.2014
Vietnam

Alexander Jung

Freitag, den 09.01.2015
Los Angeles/USA und Puebla/Mexiko

Martin Kaltwasser

Freitag, den 16.01.2015
Alpen

Jan Schaller

Freitag, den 23.01.2015
Kirgistan

Richard Löwenherz

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/>

Fahrrad.Frank

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

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

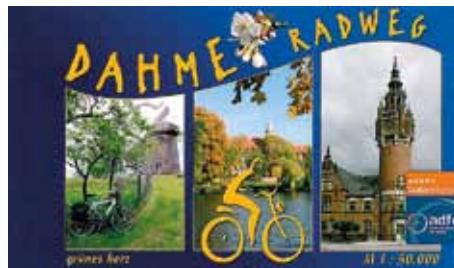
285 99 750 Öffnungszeiten (Sommer):
285 99 751 Mo-Fr 10-20°
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 10-18°



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.: 16:00-19:00 Uhr, Mi.: 11:00-13:00 & 16:00-19:00 Uhr, Sa.: 11:00-13:00 Uhr
... & nach Vereinbarung
Phon/Fax: (030) 31 80 60-10/20
christoph.beck@faltrad-direktor.de www.faltrad-direktor.de

ADFC-Buch- und Infoladen



Mit 123 Kilometern ist der Dahme-Radweg nicht gerade sehr lang, dafür aber landschaftlich reizvoll. Von der Quelle bei Kolpien bis nach Berlin-Köpenick führt die Strecke vorbei an Wassermühlen und durch beschauliche Ortschaften sowie durch den Naturpark Dahme-Heideseen. Als erfahrener Radtourenführer des ADFC weiß der Autor wovon er schreibt und was Radtouristen wissen wollen. Der handliche und nicht zu dicke Führer passt in jede Jackentasche.

Axel von Blomberg, Dahme-Radweg, Maßstab 1:50.000, 70 Seiten, Verlag Grünes Herz, 7,95 €.



stützen sich auf eigene Erfahrungen und sind ein Lesevergnügen erster Klasse.

Christoff Brumme: 111 Gründe, das Radfahren zu lieben, 269 S., Verlag Schwarzkopf & Schwarzkopf 2014, 9,95 €.



Weihnachten naht meistens schneller als man denkt: Die Designerin Anja Vogel hat eine kleine Kollektion Weihnachtskarten mit originellen Motiven gestaltet.

Die Klappkarten mit Briefumschlag kosten je 2,- €. Die Daumenkino-Variante 2,50 €.



Untragbare Verhältnisse? Nicht mit den Gepäckträgern der Firma Tubus! Verschiedene Modelle sind im ADFC-Laden vorrätig. Zum Beispiel das Modell „Cargo“: Der Allround-Träger erlaubt eine Zuladung von 40 kg, bringt selbst ca. 500g auf die Waage und kostet 79,95 €.

Mitglieder erhalten 10% Rabatt!



Die wasser-dichten und ro-busten Packta-schen der Firma Ortlieb lassen sich optimal an den Tubus-Gepäckträ-gern einhängen. Verstellbare Haken und Adapter ermöglichen aber auch den universellen Einsatz an anderen Gepäckträgern. Verschiedene Modelle für Büro, Ausflug und Reise sind im Laden vorrätig.

Zum Beispiel: Back-Roller Classic in verschiedenen Farbkombinationen, Paar-Preis 119,95 €. Auch hier erhalten Mitglieder 10% Rabatt.



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, Di, Mi, Fr 16–20 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 für 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

Bei akuten Problemen können Sie auch gerne unsere Selbsthilfeworkstatt nutzen!

Reparatur-Basiskurs

Dienstag, den 16. Dezember 2014
(mit Christian Cholewa)
Dienstag, den 03. Februar 2015
(mit Christian Cholewa)
Dienstag, den 17. März 2015
(mit Gerald Strahl)

Reparatur-Aufbaukurs

Dienstag, den 13. Januar 2015
(mit Christian Cholewa)
Dienstag, den 31. März 2015
(mit Gerald Strahl)

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](http://adfc.de;brb)

kontakte

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

Vermiete typ. kanarische Finca - 5 Pers. auf Insel La Palma. Für Radler ganz.jeeignet. info@freudeanmusik@web.de

Die radzeit verabschiedet sich in die Winterpause und erscheint in neuem Format am 3. März. Leserbriefe gerne an kerstin.finkelstein@adfc-berlin.de



VELOBerlin – Die Fahrradmesse. Entdecken. Testen. Kaufen.

www.veloberlin.com

21.-22.3.2015 / 10-18 Uhr

Messe Berlin rund um den Funkturm

Veranstalter
velo:konzept



Messe Berlin
Guest Events



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.

ab 27 J. (46 €) 18 – 26 J. (29 €)

Einzelmitglied 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 Voraabinformation 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

Beitritt
auch auf www.adfc.de

Datum Unterschrift

Träume ...



... leben.



DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR ALLE RADREISEABENTEUER!



Globetrotter Expert
Axel Klemm

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.

VERANSTALTUNGSTIPP:

Mongolei: Mit Kind & Kamel unterwegs

Barbara Vetter und Vincent Heiland auf den Spuren der Nomaden in den unendlichen Weiten der Mongolei – mit Töchtern und auf Kamelen! Insgesamt fünf Monate waren die vier in den Landschaften des Altai-Gebirges unterwegs.

Termin: 11.12.2014, 20:00 Uhr

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