

4/2016

radzeit

Das Fahrradmagazin für Berlin und Brandenburg



CARGOBIKES

Der große Ratgeber mit
Händlerübersicht für Berlin

Fahrraddiebstahl

Diebesbanden bleiben unbehelligt

Falschparker

Aktivist ruft konsequent die Polizei

Schlechte Luft

Verbände klagen gegen Berlin

Tag & Nacht gute Fahrt!

mit Reflex-Ausstattung
für gute Sichtbarkeit –
auch im Dunkeln



Starkes
LED-Standlicht!

KTM "Lugano 8 Plus"
Elektro-Trekking-Bike 28"

Alu-Rahmen, Suntour Federgabel mit Lockout, Shimano Nexus 8-Gang Nabenschaltung mit Freilauf, Magura HS 11 hydraulische Bremsen, LED-Lichtanlage mit Standlichtfunktion, Shimano Nabendynamo, Schwalbe Marathon Plus Bereifung

€ 1299*

999

*Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers. Irrtümer vorbehalten. Keine Haftung für Druckfehler.

Gesehen werden in der dunklen Jahreszeit!

Reflektierende
Oberfläche!

€ 169,95

169,95

Ortlieb "Back Roller High Visibility" Packtasche
Wasserabweisende Fahrradtasche, erhöhte Sichtbarkeit im Scheinwerferlicht durch vollflächig reflektierendes Gewebe



Mit integriertem
LED-Rücklicht!

NUR € 79,95

79,95

ABUS "Urban-I V2 Signal" Fahrradhelm
Inmold Technologie, feinjustierbares Verstellsystem, großes, hoch angebrachtes und integriertes LED-Rücklicht mit 180° Sichtbarkeit



Wir sind für Sie da!



Unsere Werkstätten haben montags bis freitags, sowie auch samstags bis 19.00 Uhr für Sie geöffnet.



1 12207 Lichtenfelde
Hildburghauser Str. 248a, S-Bahn:
Osdorfer Str., Tel. 030 / 76 80 77 07

2 12355 Rudow
Alt-Rudow 73
Tel. 030 / 6 63 50 93

3 12683 Biesdorf
Alt-Biesdorf 45
Tel. 030 / 51 06 37 70

4 13089 Pankow
Treskowstr. 5, Ecke Prenzlauer Promenade, Tel. 030 / 74 07 23 79

Das Radhaus Zweirad
Vertriebs- und Service GmbH
Wetzlarer Str. 112 • 14482 Potsdam



Neu in Biesdorf!

DAS MODERNSTE RADHAUS AUF 5000M²
• Großauswahl Fahrräder • Riesenauswahl Zubehör und Ersatzteile
• E-Bike-Spezial-Abteilung • Große Bekleidungs-Abteilung

5 13403 Reinickendorf
Auguste-Viktoria-Allee 99-100
Tel. 030 / 41 50 86 18

7 14482 Potsdam
Wetzlarer Str. 112, am Nuthe-Schnellweg, Tel. 0331 / 70 42 96 0

6 13581 Spandau
Päwesiner Weg 19
Tel. 030 / 35 10 55 96

8 14542 Werder/Havel
Berliner Straße 6-8
Tel. 0 33 27 / 43 61 91

Lasten auf die Räder



Liebe Leserinnen und Leser,

Lastenräder sind voll im Trend. Vor allem in Berlin sieht man immer mehr von ihnen. Hier schauen ein paar Kinder aus der Transportbox, dort der Wocheneinkauf oder eine neue Kommode. Das Spannende ist: Vor allem für Familien kann das Lastenrad eine echte Alternative zum Auto in der Stadt sein. Viele Berliner Händler führen sie mittlerweile und die Vielfalt der Modelle wächst beständig. Welches Lastenrad ist das richtige für Sie und wo können Sie es testen? Einen Überblick finden Sie auf den Seiten 8-11 und laufend aktualisiert auf www.adfc-berlin.de.

Falschparker auf Radspuren sind nicht nur ärgerlich, sondern führen regelmäßig zu gefährlichen Situationen für Radfahrende. Aber was passiert eigentlich, wenn man bei jedem Falschparker 110 wählt? Andreas S. tut das fast täglich. Auf seiner Mission für freie Radwege hat ihn unsere Autorin begleitet (S.18-20).

Stellen Sie sich einmal vor, Ihr Rad wird gestohlen. Wenig später steht es im Internet zum Verkauf. Die deutsche Polizei kann aber nichts tun, weil es sich um eine Internetseite aus Polen handelt und so müssen Sie zusehen, wie Ihr geliebtes Rad ungestört verkauft wird. Klingt unmöglich? Ist es leider nicht. Die ganze Geschichte lesen Sie auf den Seiten 12-14.

Die radzeit verabschiedet sich nun erstmal in die Winterpause. Die nächste Ausgabe erscheint am 7. März 2017.

Bis dahin wünsche ich Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und freue mich über Anregungen und Kritik an kontakt@radzeit.de.

Ihre

Eva-Maria Scheel, Landesvorsitzende des ADFC Berlin

Titelfoto: Ints/Fotolia

Inhalt

Meldungen

- 4 Neuigkeiten
- 6 Meldungen/Berliner Bezirke

Ratgeber

- 8 Der große Cargo-Ratgeber Berlin

Berlin

- 12 Ungestörte Geschäfte
- 16 Frische Luft
- 18 Die Stadt als Hindernisparkours
- 20 Der Mellowpark bleibt

Brandenburg

- 21 Der Radwegetester
- 22 Brandenburger Start-up will Dieben das Handwerk legen
- 23 Aktion »FahrRad Licht«

Aktiv im ADFC

- 24 ADFC -Cargobike, made in Berlin
- 25 500 auf der ADFC-Kreisfahrt
- 25 Termine/Stadtteilgruppen

Auf Tour

- 26 Die Spuren des Weines

Service

- 28 Expertentipps
- 29 ADFC-Geschäftsstellen
- 30 Diavorträge/Rad-Rätsel

radzeit DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

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

ERSCHEINUNGSWEISE

4 Ausgaben pro Jahr

VERTRIEB

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

ISSN 1439-8702

REDAKTION

Eva-Maria Scheel (V.i.S.d.P.), Nikolas Linck (NL – Chefredaktion), Philipp Poll (PP), Claudia Lippert (CL), Simikka Hansen (SH), Susanne Jäger (SJ), Norbert Kesten, Lea Hartung (ADFC Brandenburg), Katja John (Lektorat), Infotext GbR (Layout)



ANZEIGEN
Katja John, Tel. (030) 44 04 99 84, anzeigen@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26.

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

SPENDENKONTO
Berliner Sparkasse, IBAN: DE52 1005 0000 0190 3716 09, BIC: BELADEBXXX

DRUCK
Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage: 30 000 Exemplare (IVW-geprüft, Q3/2015)

ANZEIGENSCHLUSS
radzeit 1/2017: ET 07.03.2017, AS 10.02.2017/DU 17.02.2017





S-Bahn-Mehrzweckabteil. Foto: S-Bahn Berlin

Neue S-Bahn: Fahrradmitnahme wird schwieriger

Die DB hat ein neues Modell der S-Bahn-Züge vorgestellt, die ab 2021 zum Einsatz kommen soll. Der ADFC konnte es vorab testen. Fazit: Leider sind deutliche Verschlechterungen für Radfahrende zu erwarten. In jedem Wagen gibt es ein Mehrzweckabteil. Dort sind Klappsitze angebracht, obwohl dadurch Konflikte zwischen den Reisenden absehbar sind. Denn ist ein Sitz besetzt, stehen drei Räder im Türbereich. Dort wird es enger als in den aktuell verwendeten Wagen: Wegen zwei Stangen lässt sich das Rad schwerer umplatzieren. Ein starker Umweltverbund als Alternative zum PKW muss auch die Mitnahme von Rädern im ÖPNV ermöglichen. Um eine hohe Zahl von Sitzplätzen anzubieten, werden Sitz- und Radplätze doppelt gezählt, obwohl sie nicht zusammen genutzt werden. Die Aktion »Rad im Regio« macht es vor: Radstellplätze ohne Sitze schaffen Klarheit und vermeiden Konflikte. Der ADFC fordert daher, in den mittleren Mehrzweckabteilen der S-Bahn einseitig keine Klappsitze einzubauen. Die radzeit wird weiter berichten.

Skalitzer Straße bekommt Radspur

Friedrichshain-Kreuzberg – Die Skalitzer und Gitschiner Straße bekommt eine Radspur. Noch in diesem Jahr soll damit begonnen werden, anstelle der Parkspuren auf beiden Seiten Schutzstreifen zu markieren. Als Ersatz sollen Kfz-Parkplätze unter dem Hochbahnviadukt der U1 geschaffen werden. Seit 13 Jahren wird geplant, auf diesem Straßenzug Radverkehrsanlagen anzulegen. Da die für die übergeordnete Straße zuständige Verkehrslenkung Berlin (VLB) nie damit begann, ordnete nun der

Bezirk die Baumaßnahme an, so Baustadtrat Hans Panhoff. Auf der Skalitzer und Gitschiner Straße ist ein hohes Radfahreraufkommen zu erwarten. Trotzdem soll der Schutzstreifen nur 1,50 m breit sein, ebenso wie in der neu gestalteten Warschauer Straße (S. X). Der ADFC kritisiert, dass Schutzstreifen dieser Breite zwar regelkonform sind, Radfahrende sich aber nicht gegenseitig überholen können, ohne in die Fahrspur der Kraftfahrzeuge ausweichen zu müssen.

Anzeigen

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSZTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS,
TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN
ua. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SESSEL- / LIEGEDREIRAD
für Sport, Freizeit, Reha
-> & ein faltbares kippstables (!!) Dreirad für normale Sitzposition
& ALLES RUND UM'S VELO: SCHNELLREPARATUREN,
VERMÉIETUNG (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@fahrrad-direktor.de/www.fahrrad-direktor.de

Fahrrad.Frank

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

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

285 99 750 Öffnungszeiten (Winter):
285 99 751 Mo-Fr 09-19°
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 09-17°

Eberswalder Str. 27
10437 Berlin
030 54 71 45 70

Brettspielgeschäft.de
Immer eine Radtour wert ...

Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr
Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr

FahrRat fordert Fertigstellung des Spreeradwegs

Spandau – Der FahrRat, das Beratungsgremium für den Radverkehr im Bezirk, fordert die baldige Fertigstellung des Spreeradwegs. Bisher endet der 404 km lange Radfernweg in Charlottenburg-Wilmersdorf. Dort werden Radfahrende in Richtung Westen auf verkehrsreichen Straßen weiter geführt. Das letzte Stück würde die Route bis zur Mündung der Spree in die Havel verlängern und Spandau an den Radweg anschließen.

Radfahrer-Zählstellen zeigen neue Rekorde

Die Daten der elektronischen Zählstellen für Radfahrer lassen sich jetzt tagesaktuell online abrufen. Die Zahlen zeigen, dass der Radverkehr in diesem Jahr weiter zugenommen hat. Den Rekord hält wie in den Jahren zuvor die Oberbaumbrücke: Addiert man beide Richtungen, wurde sie in diesem Jahr bereits 2,6 Millionen Mal mit dem Fahrrad überquert. Zu den aktuell 10 Zählstellen sollen weitere hinzukommen, darunter Maybachufer, Frankfurter Allee und Mariendorfer Damm. Ergebnisse der Zählstellen online: www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/de/radzachlungen

Sichere Alternativroute für Tempelhof und Mariendorf

Zwischen Alt-Tempelhof und Alt-Mariendorf fehlt für Radfahrer eine sichere Nord-Süd-Verbindung. Vorschläge zur Verbesserung des Tempelhofer/Mariendorfer Damms laufen seit mehr als 10 Jahren ins Leere. Gemeinsam mit einem breiten Bündnis aus Fahrradaktivisten hat die ADFC-Stadtteilgruppe jetzt eine vielversprechende Alternativroute erarbeitet.

VON STEFAN GAMMELIEN UND DETLEF WENDTLAND

Inm Herzen des Alt-Bezirks Tempelhof gibt es für Radfahrer keine sichere, durchgängige und legale Nord-Süd-Verbindung. Auf der 3,1 km langen Strecke des Tempelhofer/Mariendorfer Damms (Bundesstraße 96) mit mehr als 50.000 Kfz täglich gibt es nur wenige Radverkehrsanlagen. Lärm- und Feinstaubwerte werden regelmäßig überschritten. Die meisten Gefahren für Radfahrer werden von unaufmerksamen oder rücksichtslosen Autofahrern hervorgerufen: Gefährliche Abbiegesituationen, Schwerlastverkehr, überhöhte Geschwindigkeit und zu geringer seitlicher Abstand beim Überholen. Pro Jahr zählt die Polizei hier ca. sechs Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Eine 14jährige Schülerin verlor beim Einfädeln in den Fließverkehr im März 2008 ihr Leben. Die B96 steht leider exemplarisch für viele Hauptverkehrsstraßen der Stadt.

Vorschläge aus der Zivilgesellschaft blieben ohne Erfolg: Die preisgekrönte Veloroute Tempelhof des BUND Tempelhof (1999) wurde nicht umgesetzt und Anträge des bezirklichen Kinder- und Jugendparlaments und der Seniorenbewegung für Radverkehrsanlagen wiederholt negativ beschieden. Auch Beschlüsse der BVV und Vorgaben der Berliner Radverkehrsstrategie zur Verbesserung der Situation blieben folgenlos.

Konzept trifft auf breite Zustimmung

Mitglieder des ADFC, des Volksentscheids Fahrrad und des BUND haben deshalb mit Unterstützung des VCD und der Grünen Radler im Frühjahr 2016 die Initiative Alternativrouten zur B96 für Radfahrer ins Leben gerufen. Verschiedene Lösungen wurden der Öffentlichkeit vorgestellt, diskutiert und gemeinsam mit dem Fahrrad erprobt. In diesem Prozess fanden die Beteiligten schließlich die hier vorgestellte Route, welche mit Politikern des Bezirks öffentlich diskutiert und be-



Würden Sie Ihrem Kind, Ehepartner oder Bekannten empfehlen, auf der B96 Fahrrad zu fahren? Foto: Norbert Michalke

fahren wurde. Sie fand bei allen anwesenden Bezirkspolitikern Zustimmung.¹

Das Besondere an der Route: Sie würde nur 200 m westlich der B96 weitestgehend durch ruhige Nebenstraßen und Grünanlagen verlaufen, mit Verbindung zu den geplanten Hauptrouten der Stadt und Nebenrouten des Bezirks. Mehrere Schulen, Geschäftszentren und öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Bibliothek, Schwimmbad) könnten auf diese Weise sicher erreicht werden. Am Teltowkanal könnte die Route in Nord- und Südrichtung gesplittet werden, um Rechtsabbiegosituationen für Radfahrer zu gewährleisten – wenn nicht noch ein Steg über den Teltowkanal für den Rad- und Fußverkehr gebaut werden sollte; die entsprechende Machbarkeitsstudie hat die örtliche SPD jüngst beim Bezirksamt angeregt.

¹ <http://berlin-b96.de/index.php/diskussionsveranstaltung/>
Mehr Infos unter: www.berlin-b96.de und www.adfc-berlin.de/tempelhof
Email: kontakt@berlin-b96.de



Foto: Arne Behrensen

Der große Cargobike-Ratgeber Berlin

Cargobikes liegen in Berlin voll im Trend. Vor Kitas und Spielplätzen gehören sie längst zum Straßenbild – auch über Prenzlauer Berg und Kreuzberg hinaus. Wieso? Sie sind verdammt praktisch im Berliner Familienalltag. In unserem Ratgeber erfahren Sie, welches Cargobike zu Ihnen passt und bei welchen Berliner Händlern Sie es testen können. VON ARNE BEHRENSEN

Der Fahrspaß auf Cargobikes ist groß – für Eltern wie Kinder. Schon werden die praktischen Transporter zu angesagten urbanen Kultobjekten, deren Fans sich zu einem Rennen treffen: Im März fand bereits das 2. Berlin International Cargo Bike Race statt – hier waren allerdings weniger Familien am Start, sondern eher Fahrradkuriere, die ebenfalls zu den Cargobike-Trendsettern gehören. Klar, ein Cargobike braucht mehr Platz zum Unterstellen, auch wenn es nicht immer gleich ein Garagenplatz sein muss. Außerdem haben vernünftige Modelle ihren Preis. Bei 1.500 Euro geht es im Fachhandel mit den günstigsten Modellen in der Grundausstattung los, höherwertige Räder starten bei 2.000 Euro – jeweils in der Grundausstattung ohne Regenverdeck und ohne Pedelec-Antrieb. Im vergleichsweise flachen Berlin geht es zwar auch ohne E-Antrieb, doch mit elektrischem Rückenwind lässt es sich auch beladen ohne große Anstrengung die Prenzlauer Allee hochfahren und mit bis zu 25 km/h durch die Stadt cruisen. So wird das Cargobike in Sachen Komfort und Schnelligkeit noch mehr zur ernsthaften Auto-Alternative. Im Vergleich zum Auto relativieren sich schließlich auch 2.500 bis 6.000 Euro für ein voll ausgestattetes eCargobike – vor allem, wenn die dauerhaft entfallenden Kosten für Sprit, Steuer und Versicherung bedacht werden. Doch eine Kaufprämie für Cargobikes – ähnlich wie für eAutos – wäre ein

zusätzlicher Anreiz zum Umsteigen. In der Steiermark in Österreich gibt es einen Zuschuss von bis zu 500 Euro für alle Cargobikes, in München bis zu 1.000 Euro für gewerblich genutzte eCargobikes.

Welches Cargobike passt zu mir?

Im Berliner Straßenbild fallen vor allem zwei Grundtypen der Lastenräder auf. Der eine ist das dreirädrige Cargobike mit Transportbox vorne. Der Klassiker ist das seit 1984 gebaute Christiania-Bike aus Kopenhagen. Der zweite Grundtyp ist deutlich älter. Einspurige (zweirädrige) »Long Johns« mit verlängertem Radstand und Transportfläche vorne entstanden bereits in den 1920er Jahren in Kopenhagen. Dort und in Amsterdam liegt auch der Ursprung ihres aktuellen Comebacks. Selten sind in Berlin sogenannte Longtails mit besonders langen stabilen Gepäckträgern und verlängertem Radstand hinten. Longtails sind vor allem in den USA beliebt. Weniger auffällig im Straßenbild aber durchaus weit verbreitet sind alte Bäcker- oder Posträder, von denen es inzwischen auch moderne Varianten gibt. Bei allen vier Cargobike-Grundtypen gibt es eine schnell wachsende Modellvielfalt. Attraktives Design, Vielfalt des Zusatzequipments, sicherer (Klein-)Kindertransport und Qualität der Komponenten haben in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht.

Langstrecke oder Kiezmobilität?

Oft ist Kindertransport ein wichtiger Grund für den Kauf eines Cargobikes und die Entscheidung fällt zwischen Dreirad und Long John. Bei beiden ist die Fahrweise und vor allem die Lenkung anfangs gewöhnungsbedürftig. Man sollte sich aber nicht nur vom Fahrgefühl der ersten Testfahrten leiten lassen – man gewöhnt sich an (fast) jedes Cargobike. Wichtig ist, dass das Rad zu den Alltagsstrecken und zum Transportbedarf passt. Wer regelmäßig längere Strecken als zwei oder drei Kilometer fährt und zügig ans Ziel kommen will, sollte ein einspuriges Cargobike wählen. Wer gerne gemächlicher oder nur im eigenen Kiez unterwegs ist und viel Platz für Kinder und Einkäufe braucht, ist beim Dreirad richtig. Und in manchen Haushalten braucht es vielleicht zwei Modelle: Weil das Cargobike das zentrale Transportmittel ist und sowohl ein Langstreckenfahrzeug als auch ein Kiez-mobil gebraucht wird.

Wer sich für einen der beiden Grundtypen entschieden hat, kann zwischen verschiedenen Varianten mit unterschiedlichem Fahrverhalten wählen. Soll es beim Dreirad ein Modell mit der üblichen Drehschemellenlenkung (Lenker, Transportbox und vordere Laufräder sind ein Element), einer Achsschenkellenlenkung (Lenker bewegt nur die Laufräder) oder einer Lenkung mit Nei-

getechnik sein, die eine sportlichere Fahrweise auch auf drei Rädern erlaubt? Da hilft nur ausführliches Testfahren. Ebenso bei den Long Johns. Hier gibt es Modelle mit aufrechter Fahrt position im Hollandrad-Stil oder mit sportlicheren Sitzpositionen. Einige Modelle bieten zusätzlichen Fahrkomfort durch eine gefederte Vorderradgabel; das »Load« von Riese & Müller hat sogar einen vollgefedernten Rahmen.



Komfort durch vollgefedernten Rahmen: Das »Load« von Riese & Müller

Mit oder ohne E?

Fast alle Cargobikes werden inzwischen auch als Pedelec, einige Long Johns sogar als S-Pedelec angeboten. Ein Test von ExtraEnergy im Frühjahr 2016 hat gezeigt, dass sich die Antriebs-

	Hersteller	Modellname	ohne E	Pedelec	S-Pedelec	max Anzahl Kinder*
3rädrig – Klassiker						
	Christiania Bikes Nihola	Light Family	ab 2.000 € ab 2.600 € (Komplett-Ausstattung)	ab 3.779 € ab 4.000 € (Komplettausstattung)	4 2	
	Babboe Winther Bikes	Big Cargo	ab 1.449 € ab 2.245 €	ab 2.099 € ab 3.620 €	4	
3rädrig – Newcomer						
	Butchers & Bicycles Veleon	MK1 Eco / Sport	ab 2.895 € ab 2.519 €	ab 5.395 € ab 4.699 €	2	
	Michelmobil		ab 2.750 €	ab 4.150 €	2	
2rädrige Klassiker						
	Bakfiets.nl	Cargobike Classic Long	ab 1.619 €	ab 3.299 €	4	
	Iarryvsharry	Bullitt	ab 2.400 €	ab 4.400 €	2	
	Urban Arrow	Family	ab 2.150 €	ab 3.950 €	3	
	Riese & Müller	Load	ab 4.999 €	ab 5.699 €	2	
2rädrige Newcomer						
	Douze-Cycles Pedalpower	Famille eHarry	ab 2.650 € ab 2.699 €	ab 4.100 € ab 4.299 €	2	
	Radkutsche	Rapid	ab 2.699 €	ab 3.699 €	4	
Longtails und moderne Bäckerräder						
	Yuba	Mundo	ab 1.149 €	ab 2.849 €	2	
	Bike43	Mini	ab 2.295 €	ab 3.495 €	2	
	Omnium	Klassik	ab 1.579 €			
	Bicicapace		ab 999 €			

*(ohne normale Kindersitze)

leistung der eCargobikes seit einem ersten Test im Jahr 2013 deutlich verbessert hat – auch am steilen Berg mit 50 kg Zuladung lieferten alle getesteten Modelle (überwiegend Long Johns) eine ordentliche Performance. Doch wie beim »normalen« Fahrrad bedeutet ein E-Antrieb am Cargobike außer unbestreitbarer Erleichterung und Fahrspaß auch: höherer Kosten (anfänglicher Kaufpreis und Nachkauf von verbrauchtem Akku), höhere Ansprüche an den Stellplatz (weil teurer und witterungs-sensibler) und höherer Wartungsaufwand (weil mehr und komplexe Technik).

Kindertransport

Im Gegensatz zum Anhänger dürfen nach StVO auf dem Fahrrad (und damit auch dem Cargobike) mehr als zwei Kinder mitgenommen werden. Das setzt voraus, dass »besondere Sitze vorhanden« sind und »durch Radverkleidungen oder gleich wirkende Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können«. Eine DIN-Norm »Lasten – und Transporträder«, die darüber hinausgehende Standards für den sicheren Kindertransport definiert, soll Ende 2017 erscheinen. Für Fahrrad-Kindersitze und Kinderanhänger gibt es sie bereits.

Für selbstständig sitzende Kinder gibt es auf vielen Cargobikes

die klassische Sitzbank mit niedriger Lehne. Darauf können zusätzlich spezielle Sitze für Kleinkinder montiert werden, die Nacken und Kopf stabilisieren. Einige dreirädrige Modelle sowie die sportlichen einspurigen Cargobikes bieten auch hohe Rückenlehnen. Bei den sportlichen Einspurern sitzen die Kinder statt auf einer Sitzbank auf einem Sitzkissen mit nach vorne ausgestreckten Füßen. Das ergibt einen tieferen Schwerpunkt, geht aber auch zu Lasten des Stauraums. Ein wichtiges Zusatzequipment für den Kindertransport ist ein Verdeck, das die kleinen Fahrgäste vor Wind und Wetter schützt. Einige wenige Modelle verfügen über stabile Kinderkabinen, die auch einen Überrollschutz bieten. Zum Anschallen der Kinder sollte ein bequemer 3-Punkt-Gurt Mindeststandard sein. Einfache Verstellbarkeit der Gurtlänge ist ein deutliches Plus. Ein Brustgurt, eine hohe Rückenlehne oder spezielle Kindersitze können helfen seitliches Abrutschen der Gurte von den Schultern zu verhindern. Sie sind auch hilfreich, wenn Kinder während der Fahrt einschlafen und sonst zur Seite wegknicken würden. Babys ab dem 2. Monat können auf vielen Cargobikes in Babyschalen transportiert werden, die für Autos konzipiert sind. Diese bieten eine sichere Liegeposition, eine gute Anschallmöglichkeit und einen Bügel als Überrollschatz. Auf Cargobikes werden sie meist in gefederten Aufnahmeverrichtungen befestigt, die entweder auf dem Boden der



Foto: privat

Transportfläche oder an beiden Seiten der Transportbox montiert sind. Die Babyschale wird wie im Auto entgegengesetzt der Fahrtrichtung montiert, Baby und fahrendes Elternteil haben so – anders als im Auto – direkten Blickkontakt.

Wo kann ich in Berlin Cargobikes testen und kaufen?

Berliner Cargobike-Pioniere wie der Mehringhof-Fahrradladen in Kreuzberg und Pedalpower in Lichtenberg waren lange Zeit allein auf weiter Cargobike-Flur. Sie sind weiterhin wichtige Anlaufstellen. In den letzten Jahren kamen jedoch eine ganze Reihe Händler hinzu (siehe Übersicht auf S. X). Auch viele herkömmliche Fahrradhändler haben inzwischen Cargobikes in ihr Angebot aufgenommen.

Konkurrenz für die spezialisierten Fachhändler kommt von diversen Online-Anbietern – teils gibt es hier dreirädrige Kindertransporter oder einspurige Long Johns für weniger als 1.000 Euro, vor deren Qualität eindrücklich gewarnt sei. Nutzen Sie die einmalige Dichte kompetenter Cargobike-Fachhändler in Berlin und nehmen Sie sich vor dem Kauf Zeit für ausführliche Probefahrten. Sie werden später umso mehr Nutzen und Fahrspaß mit Ihrem Cargobike haben! Eine ausführliche und laufend aktualisierte Version dieses Ratgebers finden Sie online unter www.adfc-berlin.de/lastenrad.

Name des Geschäfts	Adresse	Website	Dauerhaft präsente Marken	Tageweise Testen vor Kauf?	Warum hier?
Radspannerei	Kottbusser Straße 8, 10999 Berlin-Kreuzberg	www.rad-spannerei.de	Bicicapace, Bakfiets.nl, Esimex	Ja, gegen Kaution	»Lastenräder gehören nicht in die Werkstatt sondern auf die Straße!«
King Larry's Cargo Circus	Gerichtstraße 21, 13347 Berlin-Wedding	www.kinglarry.de	Urban Arrow, Larryvsharry (Bullitt), Bicicapace, Kiffy	Probefahren im Wedding	Europe's finest cargobikes. – Bester Service der Stadt. Vertragswerkstatt und mobile Werkstatt. Vorort Service. Finanzierung, Versicherung, Gebrauchtwagenhandel.
Pedalpower (Hersteller und Geschäft)	Pfarrstr. 115, 10317 Berlin-Lichtenberg	www.pedalpower.de	Pedalpower Cargobikes	Ja, 25-50 €, bei Kauf wird Mietpreis angerechnet	Sehr individuelle Konfiguration der Cargobikes möglich, als Hersteller kann Pedalpower auf Spezialwünsche eingehen, Baukastensystem. Eigene Tischlerei und Schlosserei für Aufbauten.
Amb-cycles	c/o Der Fahrradkonsum, Danziger Straße 135, 10407 Berlin-Prenzlauer Berg	www.amb-cycles.com	Larryvsharry (Bullitt)	Ja, 35 €, gibt es zurück bei Kauf	AMB - Alles Mit Bullitt. Warum soll Kindertransport nicht sportlich, schnell und trotzdem sicher sein?
Little Big Cargo	Grünberger Straße 20, 10243 Berlin-Friedrichshain	www.littlebigcargo.de	Douze-Cycles, Yuba, Bicicapace, Radkutsche	derzeit nicht, Testfahrten auch halbtagsweise möglich	Cargobikes, Equipment und Service. Wir sind als Little Big Cargo professional berlinweit als Servicedienstleister für Businesskunden aktiv.
Mehringhof Fahrradladen	Berlin-Kreuzberg	www.fahrradladen-mehringhof.de	Christiania, Nihola, Urban Arrow, Bakfiets.nl, Bike43, larryvsharry (Bullitt), i:SY Car:Go, Johnny Loco	Wochenende 50 €, gibt es bei Kauf zurück	Lastenradverkauf seit 1980
KiwiBikes	Eitelstraße 68, 10317 Berlin-Lichtenberg	www.kiwibikes.de	Bakfiets.nl, Babboe, Nihola, auch gebrauchte Modelle weiterer Marken	nur Probefahren und in Ausnahmefällen ausleihen	Auch gebrauchte Modelle und weiterer Hersteller
Klara Geist	Danziger Straße 143, 10407 Berlin-Prenzlauer Berg (nur Werkstatt)	www.klarageist.com	Larryvsharry (Bullitt)	Nein	Indivuelle & gewerbliche Aufbauten, insbesondere mobile Soundsysteme
Mogool Bikes	Elbestraße 1 / Ecke Sonnenallee, 12045 Berlin-Neukölln	www.mogool-bikes.com	Babboe, Winther, Dolly Bike, Johnny Loco, Boxer-Cycles, trioBike, Nihola, Hercules,	40-50 €, Anrechnung auf Kaufpreis	Auch Verleih
KEIRIN cycle culture cafe	Oberbaumstraße 5, 10997 Berlin-Kreuzberg	www.keirinberlin.de	Omnium	Nein. Gerne längere Probefahrt, während der Öffnungszeiten.	»Cargobikes sind die Zukunft, wer das noch nicht gemerkt hat, AUGEN auf!«
stilrad°° Berlin	Walter-Benjamin Platz 2, 10629 Berlin-Charlottenburg	www.stilrad.com	Urban Arrow	keine Angabe	Hochwertige und stilvolle Räder für die Stadt und passende Accessoires
FahrradHOF Steglitz	Feuerbachstraße 22, 12163 Berlin-Steglitz	www.fahrradhofsteglitz.de	Riese & Müller		Riese & Müller Erlebnis-Store
Fahrradbox Berlin	Konstanzer Str. 55, 10707 Berlin-Charlottenburg	www.fahrradbox.com	Babboe	nein, aber ausführliche Testfahrten	
Hollandrad	Zossener Str. 58, 10961 Berlin-Kreuzberg	www.hollandrad.de	Gazelle, Urban Arrow	25-40 €, Anrechnung auf Kaufpreis	
Auftragsrad	Markgrafenstraße 58, 10117 Berlin-Mitte	www.auftragsrad.de	Larryvsharry (Bullitt)		‘Dein Rad’ – ‘Dein Stil’, customized bikes
Whingwheels	Kastanienallee 64, 10119 Berlin-Prenzlauer Berg	www.wingwheels.de	Urban Arrow, Butchers & Bicycles		
Radhaus Kreuzberg	Yorckstr. 77, 10965 Berlin-Kreuzberg	www.radhaus-kreuzberg.de	Veleon, Johnny Loco	20 €, wird bei Kauf angerechnet	

Ungestörte Geschäft

In Berlin werden reihenweise hochwertige Fahrräder von Banden gestohlen. Wenig später werden sie auf einer polnischen Internetseite verkauft – immer von demselben Anbieter. Opfer und Ermittler müssen dabei zusehen, weil die Staatsanwaltschaft untätig bleibt. VON NIKOLAS LINCK

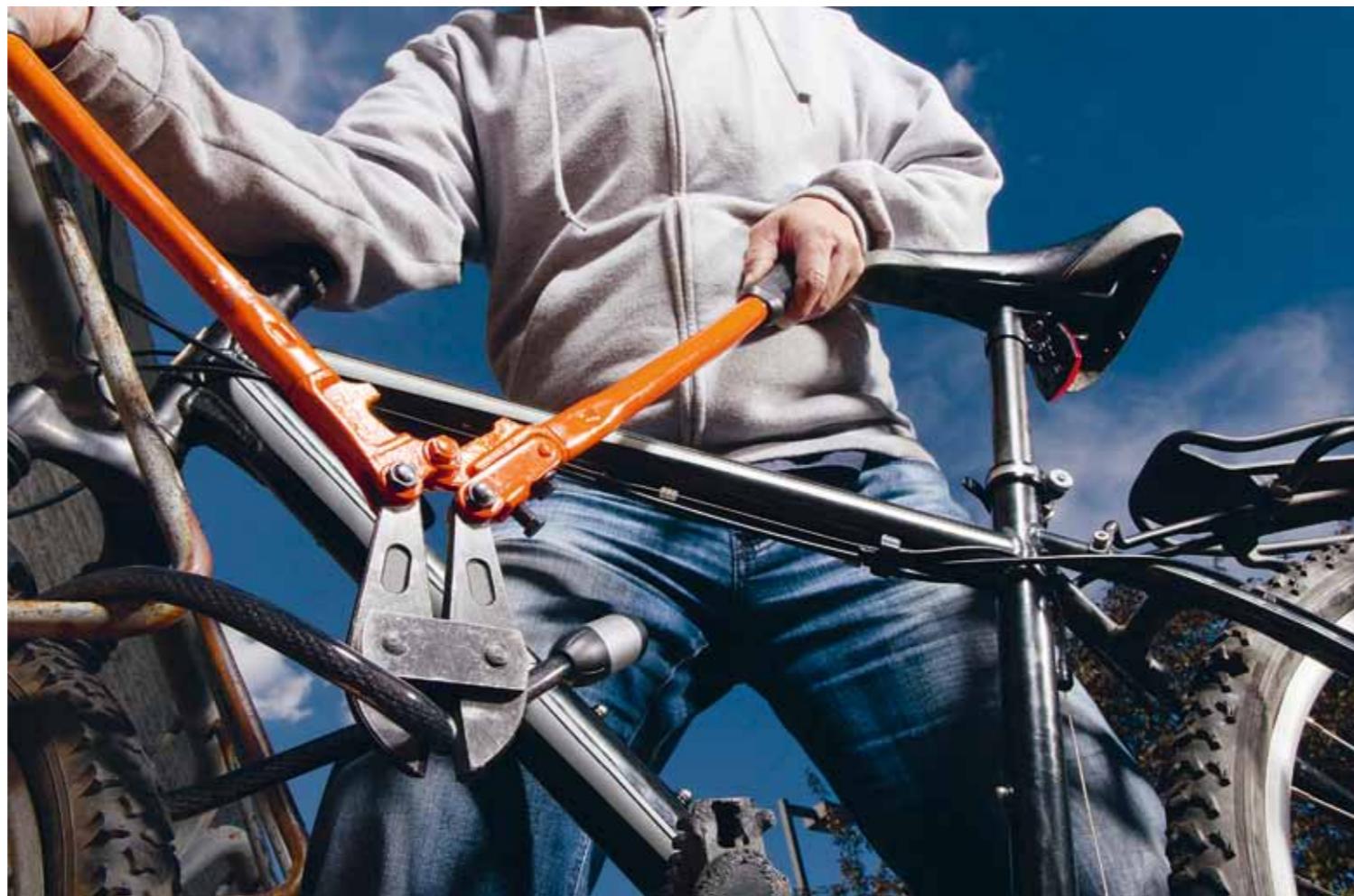
Es ist der Urangst jedes Fahrradbesitzers. Vor diesem Moment fürchtet sich jeder Fahrradbesitzer: Als Felix T., Rechtsanwalt aus Schöneberg, eines Morgens aus dem Haus tritt, scheint im Hof alles beim Alten. Ungefähr 40 Fahrräder sind an den Ständern angeschlossen. Nur sein eigenes Rad sieht er nicht. Erst langsam – Blick nach links, Blick nach rechts – setzt die Erkenntnis ein: Von seinem Randonneur der Marke Patria fehlt jede Spur. Noch am Abend zuvor hatte er es an der vertrauten Stelle mit einem schweren Kettenschloss gesichert. Von dem Schloss fehlt jetzt ebenso jede Spur.

Ist das Ihr Fahrrad?

Felix zeigt den Diebstahl an und bekommt wenig später eine E-Mail von der Polizei, mit einem Foto und der Frage: Ist das Ihr Fahrrad? Die Mail zeigt einen Screenshot einer polnischen Plattform für Online-Auktionen nach dem Prinzip Ebay. Dort steht Felix' Spezialanfertigung jetzt zum Verkauf – für 400 Euro, ein Bruchteil des Neuwertes. Wer in die Suchmaske der Plattform die Namen deutscher Fahrradhersteller wie die >VSF Fahrradmanufaktur< eingibt, erhält sofort eine lange Liste von Gebrauchträgern zu Schnäppchenpreisen. Die meisten von ihnen werden von einigen wenigen Nutzern verkauft, die regelmäßig frische Räder aus Deutschland anbieten. Sie werden mit ansprechenden Fotos und allen technischen Details beworben – zu einem Preis, der oft nicht einmal dem Wert einzelner Komponenten entspricht. Die Polizei macht Felix keine Hoffnungen. In Polen könnte sie nicht tätig werden. Während der Jurist noch überlegt, sein geliebtes Velo vom Dieb zurück zu kaufen, ist die Anzeige am nächsten Tag bereits verschwunden.

Immer derselbe Anbieter

Einige Wochen später im Moabiter Fahrradhändel Velophil, Geschäftsführer Rolf Wietzer und Velophil-Mitarbeiter treffen sich zum Krisengespräch mit der Polizei. Gleich mehrere Räder, die Velophil-Kunden in Berlin geklaut wurden, standen innerhalb weniger Monate auf der polnischen Seite zum Verkauf – immer durch denselben Nutzer. Wietzer ist ebenso wie andere lokale Fahrradhändler besorgt, dass in Berlin bald niemand mehr ein gutes Fahrrad kaufen will, weil er es nirgendwo guten Gewissens abstellen kann. Der Polizeibeamte Stefan Kliesch erscheint im Radler-Trikot, eine Fahrradtasche über der Schulter. Ihm liegt die Sache auch persönlich am Herzen, kein Zweifel. Kliesch ist Ermittler im Bereich Hehlerei und Sachfahndung der Polizeidirektion 5 in Kreuzberg und Neukölln. Gestohlene Fahrräder sind, neben Handys und anderem begehrten Diebesgut, gewis-



Für billige Schlösser reicht der Bolzenschneider. Doch auch für teure Modelle gibt es leider Mittel und Wege. Foto: istock/shotbydave

sermaßen sein tägliches Brot. Kliesch und seine Kollegen beobachten schon länger, dass Fahrräder, die in Berlin geklaut wurden, von einem einzelnen Anbieter auf der polnischen Plattform zum Verkauf stehen. Mehr als 60 Fahrräder hat er derzeit im Angebot, immer vor dem gleichen Gartenzaun fotografiert. Fast alle sind Markenräder der gehobenen Preisklasse von Stevens, Kalkhoff, Scott und anderen Herstellern. Sein Benutzername soll hier aufgrund der laufenden Ermittlungen nicht genannt werden.

>Ginge es um Autos, würde die Staatsanwaltschaft handeln<

Kliesch tippt im Fahrradladen mit dem Finger auf den Bildschirm und sagt: »Natürlich sind die alle geklaut«. Trotzdem müsse er jeden einzelnen Fall durch individuelle Merkmale nachweisen, wie bei der Sonderanfertigung für Felix. Oder durch die Aufkleber der Berliner Fahrradhändler, die oft genug auf den Fotos erkennbar sind. Der Händler kann das Rad in seiner Datenbank finden und den Käufer kontaktieren. Dieser bringe den Diebstahl jedoch oft genug nicht zur Anzeige – zum Ärger von Kliesch, denn nur vermisst gemeldete Räder kann er mit der Hehlerware im Netz abgleichen. Bislang konnten er und seine Kollegen 13 Räder im Angebot des Verkäufers identifizieren, die definitiv in Berlin gestohlen wurden. Trotzdem sind den deutschen Polizeibeamten die Hände gebunden. Die polnische Polizei muss tätig werden, dafür braucht es die Initiative der deutschen Staatsanwaltschaft. Doch die lasse die Ermittlungen von

Kliesch und seinen Kollegen im Nichts verpuffen und stelle die Verfahren regelmäßig ein. Die Verantwortlichen, so Kliesch, bagatellisierten das Delikt Fahrraddiebstahl. »Wenn ein einzelner Anbieter mehrere hundert gestohlene, hochwertige Fahrräder anbietet, die für ihn bandenmäßig und gezielt in Berlin entwendet werden, ist er für einen sechsstelligen Schadenswert verantwortlich. Die Geschädigten verlieren ihre täglichen Transportmittel und trotzdem passiert nichts«, ärgert sich Kliesch. Er ist sicher: Ginge es um gestohlene Autos, würde die Staatsanwaltschaft handeln.

Kein Halt vor hochwertigen Schlössern

Was Kliesch weiter erzählt, ist entmutigend: Die meisten hochwertigen Räder, mit denen er zu tun hat, waren mit teuren Markenschlössern gesichert. Oft sogar im Hinterhof, hinter verschlossenen Türen. Mit Methoden, die hier nicht näher erläutert werden sollen, lassen sich auch High-End-Schlösser geräuschlos öffnen – der Beamte zeigt einige Youtube-Videos zum Beweis. Auch mit Gewalt lassen sich manche Schlossarten scheinbar leichter knacken als versprochen. Velophil-Geschäftsführer Wietzer erzählt, dass er keine Empfehlung mehr für Faltschlösser ausspreche, seit ihm vor seinen Augen demonstriert wurde, wie sich deren Gelenke im richtigen Winkel aufhebeln lassen. Das bedeutet zwar nicht, dass die Wahl des Schlosses gleichgültig ist. Vor Gelegenheitsdieben bieten gute Schlösser nach wie vor Schutz. Nur gegen Profis scheint kein Kraut gewachsen. Diese finden laut Kliesch auch einen Weg in den Hof oder Hausflur, wenn es sich lohnt. Was bleibt, ist die eigene Wohnung als letztes Refugium.

 = STEVENS STRADA 600 = "aLu" 61cm TIAGRA x10 -HIT- 2 dni do końca 1 dostępna sztuka = PEGASUS PIAZZA TRK = "aLu" 45cm SHIMANO_2015 TANIO 4 dni do końca 1 dostępna sztuka = CENTURION V MTB = "aLu" 45cm SHIMANO_TANI MTB 4 dni do końca 1 dostępna sztuka = NORWID R8 TRK = Cr-Mo" 64cm ROHLOFF x14 MAGURA 4 dni do końca 1 dostępna sztuka = VSF FAHRRAD MANUFAKTUR T500 = 57cm DEORE x10_ 7 dni do końca 1 dostępna sztuka	kup teraz 1 499,00 zł <small>z dostawą 1 549,00 zł</small> kup teraz 1 120,00 zł <small>z dostawą 1 170,00 zł</small> kup teraz 690,00 zł <small>z dostawą 740,00 zł</small> kup teraz 2 650,00 zł <small>z dostawą 2 700,00 zł</small> kup teraz 1 550,00 zł <small>z dostawą 1 600,00 zł</small>
--	--

Screenshot der polnischen Internetplattform: Schon eine Woche, nachdem die Fahrräder in Berlin gestohlen werden, tauchen sie hier auf.

CONDITION - LIKE NEW

GALLERY



(CLICK TO ENLARGE)

Screenshot von Ebay: Hier fanden sich Einzelteile des geklauten Fahrrads wieder.

Höherer Ermittlungsdruck, neue Abstell-Lösungen

In Berlin wurden vergangenes Jahr 32.244 Fahrräder gestohlen gemeldet, die Dunkelziffer ist weit höher. Das sind 5% mehr als

im Vorjahr. Stefan Kliesch und seine Kollegen sind zwar ein positives Beispiel, tatsächlich werden die polizeilichen Ermittlungen zu Fahrraddiebstählen umgehend eingestellt, wenn keine direkte Aussicht auf Erfolg besteht. Das besagt eine interne Geschäftsweisung der Polizei. Klieschs Erfahrungen mit der Staatsanwaltschaft zeigen, dass auch in Teilen der Justiz das Delikt offenbar bagatellisiert wird. Kein Wunder, dass nicht einmal vier von hundert Fällen aufgeklärt werden. Die Forderungen des ADFC an die Politik sind daher wichtiger denn je: Um organisierten Banden das Handwerk zu legen, muss der Druck von Polizei und Staatsanwaltschaft erhöht und eine Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl gegründet werden. Darüber hinaus müssen mehr sichere Abstellanlagen geschaffen werden. Hier wird es Zeit für neue Lösungen wie bewachte Radstationen und alarmgesicherte Fahrradboxen. Vermieter müssen Verantwortung übernehmen und den Mietern sichere Abstellanlagen und, falls möglich, abschließbare Räume zur Verfügung stellen.

Schrottrad als letzte Option

Eine Woche, nachdem Felix' Fahrrad von der polnischen Seite verschwand, findet seine Frau ein gelbes Patria-Rahmenset bei Ebay. Zweifelsfrei sein Rahmen, sagt Felix, der da von einem User im polnischen Krakau angeboten wird. Der Preis hat sich erhöht: 418 Euro soll jetzt der Rahmen allein kosten. Neben einer Reihe von Kosmetikartikeln hat der Verkäufer etliche gebrauchte Fahrradteile im Angebot. Ob er die Räder demontiert hat, damit niemand sie erkennt, oder die Einzelteile gekauft – für Felix spielt das keine Rolle mehr. Ihm wurde der Neupreis seines Fahrrades inzwischen von der Versicherung erstattet. Doch ein gleichwertiges Rad wird er sich, wenn überhaupt, nur für Touren am Wochenende kaufen. Für seine täglichen Wege nimmt er jetzt ein altes Hollandrad ohne Gangschaltung. Die Untätigkeit der Staatsanwaltschaft sei doch eine »Einladung für professionelle Diebe«, sagt er. Jetzt kann er sich morgens wenigstens sicher sein: Sein Rad steht noch da.



Werte leben und erleben

Der Geheimtipp aus der Region

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN



Genossenschaft
mit 140 Jahren
Tradition

Exklusiv-Angebot für ADFC-Mitglieder

- ✓ Kostenloses Gehaltskonto mit 50 Euro ADFC-Startguthaben plus Bank- und Kreditkarte im ADFC-Design
- ✓ Digitaler Kontoumzugsservice
- ✓ Finanzierungsangebote zu Top-Konditionen



Jetzt profitieren
psd-bb.de
030 850 82-550





ZENTRALRAD

Gute Räder seit 25 Jahren



GEBURTSTAGSTOUR

Berlin Zentral (Mai/Juni): N52° 30.316 | E13° 25.075
 Berlin West (Juli): N52° 28.691 | E13° 11.805
 Berlin Ost (August): N52° 26.619 | E13° 37.296
 Brandenburg (September): N51° 56.322 | E13° 53.847
www.zentralrad.de/25 | www.facebook.com/zentralrad25



Zentralrad · Oranienstraße 20 · 10999 Berlin-Kreuzberg | www.zentralrad.de · info@zentralrad.de | Mo. - Fr.: 10 - 19 Uhr · Sa.: 10 - 16 Uhr

radzeit 4/2016

15



Setzt sich für bessere Luft in der Berliner Allee (Weißensee) ein – Norbert Mahler. Foto: Reto Klar / Berliner Morgenpost

Frische Luft!

Luftreinhaltung, Grenzwerte, Stickoxide – die Worte kommen schon sperrig daher, die Materie selbst ist unsichtbar. Doch in den letzten Wochen gab es spannende neue Entwicklungen im sonst so konservativen Verkehrsbereich: Tempo-30 auf Hauptstraßen wurde eingeklagt, ein Gericht empfiehlt das Verbot von Dieselautos. VON PHILIPP POLL

Das Jahr 2016 beginnt mit einem Novum. Norbert Mahler sitzt im Berliner Verwaltungsgericht auf der Klägerbank zusammen mit Vertretern des BUND Berlin. Auf der anderen Seite Mitarbeiter der Senatsverwaltung und der Verkehrslenkung (VLB). Mahler wohnt in Weißensee an der Berliner Allee, einer durch starken Verkehr belasteten Bundesstraße. Täglich drängen sich 31.000 Fahrzeuge durch die Berliner Allee, jedes dritte ein LKW. Zwischen Indira-Gandhi- und der Rennbahnstraße werden die Grenzwerte für Feinstaub, Stickoxide und Lärm ständig überschritten. Seit wenigen Jahren gilt hier nachts Tempo-30, aber der meiste Verkehr findet tagsüber statt. Radverkehrsanlagen gibt es keine. Es ist das erste Mal, dass ein Berliner Gericht für Tempo-30 auf einer solchen Hauptstraße entscheidet. Es stellt damit die Gesundheit

über die Geschwindigkeit des Kraftverkehrs. Die Entscheidung ist richtungsweisend für Berlin. Verständlich, dass der Senat in Berufung gehen will. Der BUND fordert inzwischen bei der VLB für 20 weitere vergleichbare Straßenabschnitte Tempo-30 ein. Es ist derzeit nicht das einzige Verfahren, das verkehrsmindernde

Gesunde Luft, das müsste eigentlich das Selbstverständliche der Welt sein. Doch der Verkehr geht meist vor – noch.

Maßnahmen an Hauptstraßen forciert. Mitte Juni hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Klage gegen das Land Berlin eingereicht. »Trotz mehrerer vorbildlicher Maßnahmen sind die derzeit geplanten Luftreinhaltemaßnahmen unzureichend«, begründet Jürgen Resch, Bun-

desgeschäftsführer der DUH, den Schritt. Auch aktuelle Diesel-Pkw (mit Euro VI) emittieren giftiges Stickstoffdioxid im Durchschnitt sieben Mal mehr als erlaubt. »Der Berliner Senat wagt es aber derzeit nicht, sich mit der mächtigen Automobilindustrie anzulegen und schmutzige Diesel-Pkw aus der Stadt auszusperren«, kritisiert er. »Mit unserer Klage wollen wir erreichen, dass der Berliner Senat endlich effektive und kurzfristig wirkende Luftreinhaltemaßnahmen ergreifen muss.«

Die Chancen dafür stehen gut. Erst Mitte September hatte die DUH in NRW ein wegweisendes Urteil erstritten. Die Richter vom Verwaltungsgericht Düsseldorf kamen zu der Auffassung, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge so schnell wie möglich auszusprechen sind. »Dies ist das erste Urteil in Deutschland, das Fahrverbote für Dieselfahrzeuge den Weg eb-

net«, erklärt Prof. Remo Klinger, der die DUH als Rechtsanwalt vertritt. Vierzehn weitere Verfahren der DUH laufen vor Verwaltungsgerichten, u.a. in München, Köln, Frankfurt und Stuttgart.

Viele belastete Großstädte hätten gerne die bestehenden Umweltzonen verschärft. Als Nachfolger der bisherigen grünen Plakette hatten sie eine blaue vorgeschlagen. Der zuständige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) lehnte dies allerdings kürzlich ab.

Problemfall Stickoxide

Hauptverursacher von Stickoxiden wie NO₂ ist der Kfz-Verkehr, insbesondere Diesel-Fahrzeuge. An allen Verkehrsmessstellen in Berlin wird seit Jahren der Grenzwert (40 µg/m³) deutlich überschritten. Die giftigen Gase dringen tief in die Lungenbläschen ein und führen zu Atemwegserkrankungen. Zudem steigt das Risiko, an Herz-Kreislauf-Krankheiten zu sterben. Stickoxide verursachen Schwindel und Kopfschmerzen, sind Mitverursacher von Ozon, dem Sommersmog. Anwohner sind besonders betroffen, allerdings auch Verkehrsteilnehmer und unter ihnen besonders die Aktiven – Fußgänger und Radfahrer.

An den Grenzwertüberschreitungen hat auch die Berliner Umweltzone wenig geändert. Nicht zuletzt, weil die Hersteller von Diesel-Pkw die Abgasreinigung nur bei bestimmten Temperaturen einschalten oder gar nur auf dem Rollenprüfstand. Während die Hersteller im ersten Fall ein Schlupfloch in einer EU-Verordnung nutzen, ist der zweite Fall, also die Komplett-

abschaltung der Abgasreinigung, rechtswidrig. Umweltverbände hatten schon vor einigen Jahren festgestellt, dass Neuwagen im Straßenverkehr die Grenzwerte nicht einhielten. Dank hartnäckiger US-Behörden kam vor einem Jahr der VW-Dieselskandal in die Medien. Ein Untersuchungsausschuss des Bundestags arbeitet den Fall gerade auf. Zu klären ist die Frage, ob das Ausmaß des Betrugs den deutschen Behörden schon vorher bekannt war, was der Spiegel jüngst belegte, und ob deutsche Politiker großzügig wegschauten, um die Autoindustrie zu schonen. Seltsam nimmt sich in diesem Zusammenhang die Stellungnahme aus, die der Bundesrat letzte Woche beschloss: Die EU-Kommission solle Vorschläge vorlegen, »damit spätestens ab dem Jahr 2030 unionsweit nur noch emissionsfreie Pkw zugelassen werden.«

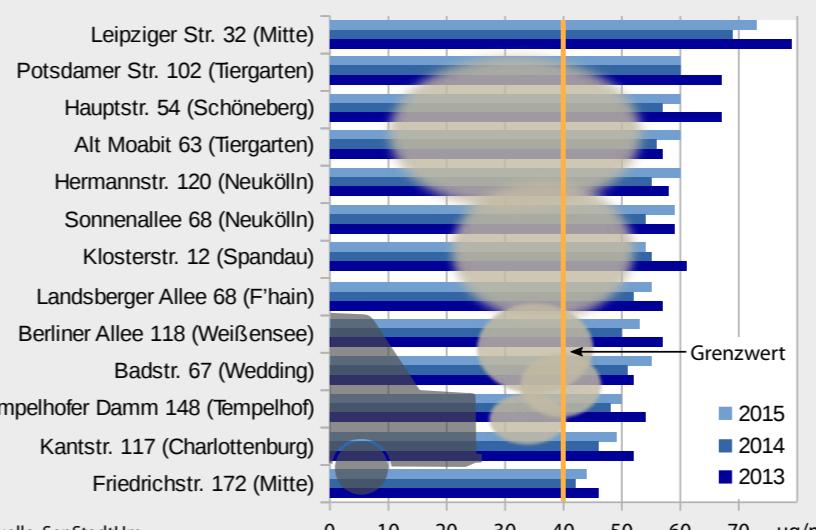
Die Forderung bedeutet allerdings nicht, dass ab 2030 keine Verbrennungsmotoren mehr eingesetzt werden dürfen. Von dem Vorschlag ausgeschlossen sind Nutzfahrzeuge wie Lkw und Busse. Bereits zugelassene Fahrzeuge dürften bis zu ihrem Lebensende weiter Abgase in die Stadtluft entlassen.

So lange hingegen werden ADFC und andere Umweltverbände nicht warten. Luftgrenzwerte sind einzuhalten. Die Politik wird bald wirksame Maßnahmen ergreifen müssen, will sie nicht von der Rechtsprechung überholt werden.

Fordern Sie als Anwohner/in Tempo 30!

Infos online unter:
bit.ly/tempo30fordern

NO₂-Überschreitungen an Messstellen in Berlin (Auswahl)



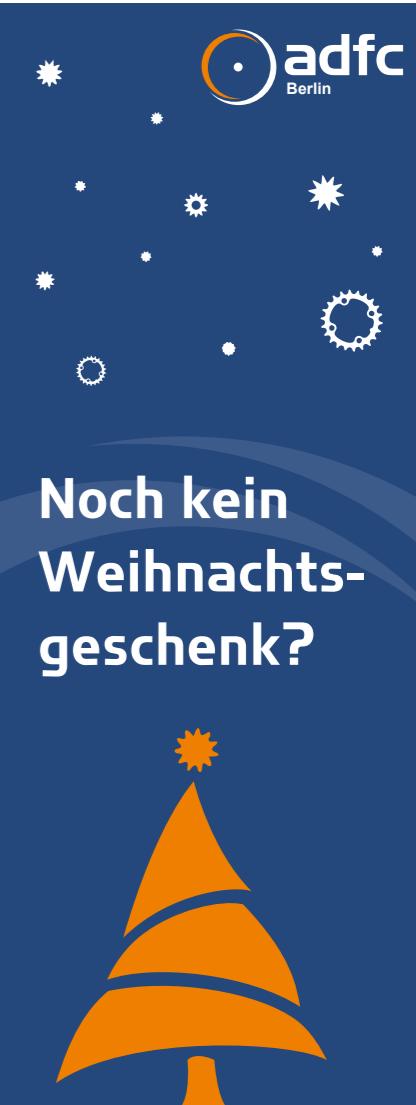
Dann verschenken Sie doch eine Jahresmitgliedschaft mit den bewährten ADFC-Vorteilen:

- * ADFC-Pannenhilfe
- * Die ADFC-Magazine Radwelt und Radzeit mit Tourenvorschlägen, Produktempfehlungen, Hintergrundinfos uvm.
- * Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung, Rechtsberatung*
- * Zahlreiche geführte Radtouren, Reparaturkurse, Vorträge uvm. zum Mitgliedspreis

* sämtliche Details zu den ADFC-Services unter:



mitgliedschaft.adfc-berlin.de



Noch kein
Weihnachts-
geschenk?



Beim Ausweichen in den Kraftfahrzeugverkehr kann es gefährlich werden. Foto:@poliauwei

Zugeparkte Radwege: Die Stadt als Hindernisparcours

Falschparken auf Radspuren ist in Berlin ein weitverbreitetes Problem, das oft zu gefährlichen Situationen führt. Doch die Polizei und die Ordnungsämter lassen nur selten falschgeparkte Autos abschleppen. Andreas S. belässt es nicht dabei: Er zeigt Falschparken gezielt an und dokumentiert die Verstöße auf Twitter. VON JOSTA VAN BOCKXMEER

Während er mit dem Fahrrad durch Schöneberg fährt, weist Andreas S. immer wieder auf falsch geparkte Autos hin. Hier steht ein Postauto auf dem Radstreifen, dort hat jemand sein Auto auf einen zu kleinen Parkplatz gestellt, sodass es halb in den Fahrradweg hineinragt. Überall müssen Fahrradfahrer falsch geparkten Lieferwagen ausweichen, was vor allem dann zu gefährlichen Situationen führt, wenn sie dabei ein Auto überholt. Eine Fahrradtour durch Berlin gleicht somit oft einem Hindernisparcours. Für Andreas S. und viele andere ein tägliches Ärgernis.

Doch S. belässt es nicht dabei, sich zu ärgern. Der 54-jährige Stadtführer mit dem ernsten Gesichtsausdruck hat es sich

zur Aufgabe gemacht, dem Falschparken in Berlin Einhalt zu gebieten. Er ruft regelmäßig die Polizei, wenn ihm ein Auto im Weg steht. Auf Twitter berichtet er unter dem Nutzernamen @poliauwei täglich über die Untätigkeit von Polizei und Ordnungsämtern, wenn es ums Falschparken geht. Die hohe Zahl der Falschparken belegte die Kampagne »Radspuren frei!«, die ADFC und BUND im Jahr 2014 in Berlin durchführten. Innerhalb von drei Monaten gingen rund 6.000 Meldungen zugeparkter Radverkehrsanlagen ein.¹

In der Großbeerenstraße hält S. an. Auf Höhe der Nummer 65 parken auf beiden Seiten Autos auf dem Schutzstreifen, insgesamt sind es fünf. Er wählt die 110 und meldet in echtem Polizeijargon eine

Falschparken werden selten erwischt

Wie das Geschehen in der Großbeerenstraße zeigt, werden Falschparken nur selten erwischt. Oft sind sie schon wieder weg, bevor die Polizei oder das Ordnungsamt eintrifft. Und wenn diese das Fahr-



In der Hauptstraße in Schöneberg kam es schon zu schweren Unfällen. Foto:@poliauwei



In der Großbeerenstraße in Schöneberg blockieren Autos die Radspuren in beiden Richtungen Foto: Josta van Bockxmeer

zeug noch antreffen, haben die Eigentümer meist keine Anzeige zu befürchten. Das hat mit der sogenannten »Berliner Linie« zu tun, einer Dienstanweisung aus dem Jahr 1978. Sie besagt, dass Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe parken dürfen, sofern die konkrete Lieferung wichtiger ist als der Verkehrsfluss.

Auch werden Falschparken auf Radwegen nur in den seltensten Fällen abgeschleppt. Dem Tagesspiegel zufolge wurden 2015 nur 150 Falschparken abgeschleppt, während die Bußgeldstelle 15.700 Strafzettel für das Parken auf Radwegen verschickte.¹ »Damit hat man die Gefahr aber nicht beseitigt«, so Andreas S.

Forderungen des ADFC

Rainer Paetsch ist erster Polizeihauptkommissar für Verkehrsüberwachung in

Berlin. Zu den vielen Strafzetteln und den wenigen abgeschleppten Fahrzeugen sagt er: »Wenn zwar eine Behinderung vorliegt, aber es nicht verhältnismäßig ist, das Fahrzeug umzusetzen, darf es auch nicht umgesetzt werden.« Verhältnismäßig sei es dann, wenn Fahrradfahrer wirklich nicht mehr an dem Fahrzeug vorbeikommen. Das sei zum Beispiel nicht der Fall, wenn die Fahrbahn leer und es deshalb nicht gefährlich sei, dahin auszuweichen. Der ADFC hat dazu eine andere Auffassung als die Polizei: »Das Abschleppen dient dazu, Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer abzuwenden. Die gibt es auch, wenn Radfahrende über längere Zeit wegen eines Falschparkers in den Kraftfahrzeugverkehr ausweichen müssen«, sagt ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel. Das sei vor allem für Langsame oder Ungeübte wie Kinder oder ältere

Menschen gefährlich. Der ADFC fordert deshalb, ausreichend Ladezonen und Taxistände einzurichten. Um den Parkdruck zu verringern, sollten außerdem zumindest innerhalb der Umweltzone überall Parkgebühren erhoben werden. Zudem möchte der ADFC, dass Falschparker mehr kontrolliert und öfter abgeschleppt werden.

Druck machen bis zum Abschleppen

Twitterer S. wartet nicht, bis die Politik sich endlich bewegt. Er bleibt bei den falsch geparkten Autos, bis die Polizei eintrifft und versucht die Beamten davon zu überzeugen, sie abzuschleppen. Einige seien schon genervt von ihm, gibt er zu, während er in die Katzbachstraße abbiegt. Doch das halte ihn nicht davon ab, das Problem weiter anzuprangern. Nach eigener Aussage hat sein Handeln etwa in der



Dudenstraße schon dafür gesorgt, dass sich dort kaum noch jemand traut, auf der Radspur zu parken.

Als nächstes hält Andreas S. in der Belziger Straße an, an der Kreuzung gegenüber vom Rathaus Schöneberg. Dort parken direkt vor der Ampel zwei Autos auf der Radspur. Die Fahrerin eines dritten Autos parkt vor seinen Augen auf dem übrigen Teil der Radspur ein. Für S. folgt das vertraute Prozedere. Als eine dreiviertel Stunde später zwei Mitarbeiter des Ordnungsamtes eintreffen, stehen zwei der drei falschgeparkten Autos noch da.

Anhand des Nummernschildes versuchen sie, die Eigentümer zu finden. Als das nicht gelingt, rufen sie den Abschleppdienst. Bevor dieser eintrifft, erscheinen jedoch die beiden Eigentümerinnen der Autos, die aufgefordert werden, ihren Wagen umzuparken. Das befreit sie aber nicht von einer Strafe: Neben 30 Euro Bußgeld müssen sie jeweils rund 45 Euro für die Leerfahrt des Abschleppwagens zahlen. Die Strafe fällt vergleichsweise hoch aus: Oft kommen Falschparker mit einem Knöllchen von 10 Euro davon – das schreckt kaum jemanden ab. In den meisten europäischen Ländern kostet der Verstoß, je nach Schwere, von 40 bis zu mehreren hundert Euro. »Die haben ihre Lektion gelernt«, so Andreas S. über die beiden Eigentümerinnen.

Für eine nachhaltige Lösung des Falschparker-Problems reicht das natürlich noch nicht. Die Politik müsse laut ADFC präventiv gegen illegales Halten und Parken vorgehen, während Polizei und Ordnungsämter den klaren Auftrag erhalten, Radwege, Gehwege und Kreuzungen freizuhalten. »Dafür muss ein anderer Wind durch die Behörden wehen und ausreichend Personal eingestellt werden«, sagt Vorsitzende Scheel. Andreas »@poliauwei« S. – und mit ihm viele andere Fahrradfahrer – könnte dann entspannter durch Berlin radeln.

¹ Eine Bilanz der Kampagne ist hier zu finden: <http://adfc-berlin.de/aktiv-werden/bei-aktionen/208-bilanz-der-kampagne-radspuren-frei.html>

² Tagesspiegel, 30.05.2016. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/polizei-justiz/berliner-falschparker-im-visier-der-polizei-jede-minute-ein-falschparker-auf-berlins-radwegen/13655368.html>

Der Mellowpark bleibt

Die Zeit des Bangens ist vorbei, die Zukunft der BMX- und Skateboardanlage Mellowpark an der Wuhlheide ist gesichert. Im Sommer haben Vertreter der beiden Betreibervereine und des Bezirksamts Treptow-Köpenick die Nutzungsverträge für das landeseigene Gelände verlängert – bis 2035, inklusive Option auf weitere fünf Jahre. TEXT UND FOTOS VON CLAUDIA LIPPERT

Damit bekommen die Macher im Mellowpark – der Verein »all eins« und der Mellowpark e.V. – endlich Planungssicherheit. Seit dem Umzug auf das 70.000 Quadratmeter große Areal an der Spree im Jahr 2010 hatten sie immer wieder deutlich gemacht, dass sie das Gelände an der Wuhlheide nicht als Zwischenlösung betrachten, sondern dort dauerhaft etwas aufbauen wollen. Doch hatten sie über die Jahre manche Hürde zu überwinden, zuletzt noch in Form eines Ansinnens des 1. FC Union. Der Fußballweitligist hätte auf dem Grundstück in unmittelbarer Nähe seines Stadions gern sein Nachwuchsleistungszentrum aufgebaut. Doch Bezirksverordnete und Bezirksamt standen an der Seite der Mellowpark-Betreiber – sicher auch

deshalb, weil die Anlage mittlerweile europaweit bekannt ist. Neben mehreren hundert Freizeitsportlern trainiert seit 2014 auch die BMX-Nationalmannschaft regelmäßig im Mellowpark. Und beim UCI-BMX-Worldcup oder der Deutschen BMX-Race-Meisterschaft habe man bewiesen, »dass wir zu den besten Spots in Europa gehören«, sagt Max Tuchtenhagen vom Sportverein Mellowpark.

Geplant ist nun, das bestehende Jugendzentrum auf dem Areal und die Sportanlagen auszubauen – sowohl für BMX-Freestyle und Skateboard als auch für BMX-Race. »Denn beides hat hier seinen Platz – Freestyle und Leistungssport«, sagt Jens Werner, Vorstand vom Mellowpark-Verein.



Hier springt es sich gut: Der Mellowpark an der Wuhlheide hat Berlin den Ruf als BMX-Hauptstadt Europas eingebracht.

Der Radwegetester

Auf einem mit Navigationsgerät und spezieller Messtechnik ausgestatteten E-Bike ist Stefan Oertelt (62) seit einigen Wochen in Brandenburg unterwegs. Im Auftrag des Landesbetriebes Straßenwesen erfasst der Bauingenieur aus Bayern den Zustand der Radwege an allen märkischen Landesstraßen – rund 1.000 Kilometer. VON KATRIN STARKE

Bei zu 75 Kilometer radelt Stefan Oertelt täglich durch Brandenburg – was er problemlos auch ohne »Rückenwind aus der Steckdose« schaffen würde. Die Elektrounterstützung braucht er dennoch – um eine konstante Geschwindigkeit von rund 25 Kilometern in der Stunde beizubehalten. Nur so seien die Messungen, bei denen die Erschütterung des Rades auf den Wegen aufgezeichnet werde, miteinander vergleichbar. Neben dem Gerät zur vertikalen Schwingungsmessung hat der Ingenieur eine Kamera an der Lenkstange angebracht. Jeden Meter des Untergrundes filmt er damit. Macht er Schäden auf und im Belag aus, markiert er diese mittels GPS-Koordinaten in seinen digitalen Aufzeichnungen, die dann mit der Straßendatenbank abgeglichen werden. »Diese genaue Verortung macht es dem Landesbetrieb leicht, die Landesmeister zu den Gefahrenstellen zu lotsen, damit diese beseitigt werden können.«

Hervorgegangen ist das Projekt aus einer Forschungsgemeinschaft des Bundes, die sich mit den »Grundlagen zur Instandhaltung von Radwegen« beschäftigt. »Wir haben uns ans Projekt angedockt, weil wir den Radverkehr noch stärker ins Alltagsgeschehen integrieren wollen«, sagt Brandenburgs Verkehrsministerin Kathrin Schneider (SPD). Hier sei Brandenburg bereits auf gutem Weg. »Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtver-

kehrsaufkommen liegt bei 13 Prozent – vier Prozent mehr als im Bundesdurchschnitt.« Den Vorsprung will Schneider ausbauen.

»Aber nur wenn die Radwege in gutem Zustand und sicher sind, werden noch mehr Menschen mit dem Rad fahren«, sagt Schneider. Ihr Ministerium setze in diesem Jahr sieben Millionen Euro für Neubau und Erhaltung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen ein.

Nicht zum ersten Mal ist Oertelt in Brandenburg auf Achse. Schon 2013/14 erfasste er die Beschaffenheit der Radwege – an Bundesstraßen. Sein Fazit seinerzeit nach 964 abgefahrenen Kilometern: 60 Prozent der Radwege schnitten mit »sehr gut« ab, 20,2 Prozent mit »gut«. 8,1 Prozent bewertete er mit »ausreichend«, nur 4,9 und 6,8 Prozent strafte er als schlecht und sehr schlecht ab. Ein guter Schnitt. »Die Radwege in Brandenburg sind im Vergleich zu anderen Bundesländern in einem wirklich guten Zustand«, befindet Oertelt. Was nicht verwundert: Das Gros der strassenbegleitenden Radwege wurde erst in den 90er-Jahren gebaut. Im vorigen Jahr untersuchte der Begutachter 900 Kilometer Radwege in Rheinland-Pfalz: »Die Verbindungen



Auf seinem mit spezieller Messtechnik ausgestatteten E-Bike nimmt Stefan Oertelt den Zustand der Radwege an den brandenburgischen Landesstraßen ins Visier. Foto: Katrin Starke

zwischen Ortschaften waren teils in katastrophalem Zustand. Oder ohne Sachverständig angelegt.« Oertelt erinnert sich, wie er über rutschigen Grund schlingerte. »Man hatte einfach Eisenbahnschotter ausgelegt.«

Sein besonderes Lob gilt dem Fläming, der sich bei seinen Wege überwiegend für Asphaltbelag entschieden hat. »Das bedeutet Komfort.« Das gesamte Radwegenetz in Brandenburg inklusive der touristischen Routen zu erfassen – auch dazu hätte Oertelt Lust. Baden-Württemberg habe da bereits einen Vorstoß gemacht: »Die wollen ihr gesamtes Radwegenetz von 44.000 Kilometern erfassen lassen.«

Anzeige

CESENATICO VILLAMARINA
Adria Italien
Hotel Milord
CESENATICO

CESENATICO, im Herzen der Romagna,
Heimat des Super-Champions Marco Pantani
Eröffnung 8. April 2017
Sonderangebot HP + Getränke am Tisch ab 39 € pro Tag u. Person
zusätzliche Rabatte für Gruppen – personalisierte Angebote

Wir bieten Ihnen:
reichhaltiges Frühstücksbuffet
4 Menüs nach Wahl, jeden Tag
Fisch
Salat- u. Gemüsebuffet
kostenloses Wi-Fi
Radraum

ausgestattete Werkstatt
technische Wartung im Falle einer Panne
Radtouren, Streckenpläne
Sauna, Relax- u. Wellness-Ecke

Brandenburger Start-up will Dieben das Handwerk legen

Was als Studienprojekt begann, wurde zum vielversprechenden Start-up: Die beiden brandenburger Mechatroniker Christian Anuth (32) und Markus Weintraut (29) wollen ein intelligentes Fahrradschloss auf den Markt bringen. VON KATRIN STARKE



Mechatroniker Christian Anuth (32) zeigt, wo »I Lock It« am Fahrrad montiert wird. Im Frühjahr soll das intelligente Schloss auf den Markt kommen.

Foto: Katrin Starke

Obwohl bislang nur Prototypen existieren, haben Kunden schon 1.500 Schlösser geordert – Ergebnis einer Crowdfunding-Kampagne, die den Gründern fast 170.000 Euro einbrachte. »Wir wollten Sicherheit und Komfort miteinander verbinden«, sagt Christian Anuth, während er den jüngsten Prototypen in seiner Hand wiegt. Ein muschelförmiges schwarzes Kunststoffgehäuse, in dem sich ein Stahlbügel, Sensoren und Leiterplatten verbergen. Die Zielgruppe: »Alltagsradler, die kurze Besorgungen in der Stadt machen und ihr Rad immer wieder ab- und aufschließen müssten.« Was viele nicht tun. »Und Gelegenheit macht bekanntlich Diebe.« Denen wollen die Haveltec-Gründer das Handwerk legen.

Das von ihnen entwickelte Sicherheitsschloss wird am Rahmen unter dem Sattel montiert, schließt oder öffnet sich mittels

Bluetooth-Funkübertragung vollautomatisch, sobald der Besitzer in der Nähe ist. Voraussetzung ist ein Smartphone, das sich mit dem System verbindet. Schlüssel oder Zahlenkombinationen werden überflüssig. Wer kein Handy hat, muss nicht verzichten: »Wir bieten alternativ einen Handleser an.« Nimmt ein Räuber das Rad unter den Arm, wird

Mittels GPS-Tracker lässt sich das Schloss lokalisieren

ein Alarm ausgelöst. »I Lock It« haben die Existenzgründer ihr Schloss genannt, das sich mittels GPS-Tracker lokalisieren lässt. So wird auch die App heißen, mit der Radbesitzer die Berechtigung zum Freischalten des Schlosses an Freunde weitergeben können.

Erst Anfang August haben Anuth und Weintraut ihren neuen

Firmensitz bezogen: Bäckerstraße 1, direkt in der Altstadt von Brandenburg an der Havel. Dass er hier einmal ein Büro haben würde, hätte der gebürtige Brandenburger Anuth 2013 noch nicht gedacht. Im Studium an der hiesigen Fachhochschule Brandenburg, heute TH, sollten er und sein Kommilitone Weintraut einen Businessplan für ein neues Produkt schreiben. Spontan dachten beide an die kalten Hände, die sie im Winter bekommen hatten, wenn sie zur Mensa, zur Bibliothek, zum Seminarraum radelten. »Immer wieder mussten wir ja die Handschuhe ausziehen, um in der Tasche nach dem Schlüssel fürs Schloss zu suchen.« Nervig fanden das die beiden. Sie suchten eine Lösung, fanden sie und schrieben das Konzept fürs Seminar. Das hätte das Ende der Geschichte sein können. Doch das Gründerzentrum der Hochschule war aufmerksam geworden, vermittelte den jungen Männern das Gründer-ABC. Und: Der Innovationspreis der TH lockte. Mit ihrer Idee kamen die zwei angehenden Akademiker auf den dritten Platz. Kurz darauf schon präsentierten sie ihr Projekt auf der Hannover-Messe – obwohl es zu dem Zeitpunkt noch nicht mal einen Prototypen gab: Die beiden frästen ihre Firmenidee in Styropor und kombinierten sie mit LED-Lampen als Modell für den Stand. »Wir waren umlagert, hatten offenbar einen Nerv getroffen«, erzählt Anuth. Zum Start der Fahrradsaison im Frühjahr 2017 soll das »I Lock It« für 119 Euro in den Handel kommen. Die Serienfertigung ihres Produkts wollen die Beiden Unternehmern einem erfahrenen Hersteller überlassen. »Wir brauchen die Zeit, um unser Produkt weiterentwickeln«, sagt Anuth. Um es beispielsweise für die dickeren Reifen von E-Bikes oder Mountainbikes kompatibel zu machen.

Mehr über das Start-up Haveltec und das intelligente Fahrradschloss im Internet unter: www.ilockit.bike



Foto: Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate

Aktion »FahrRad-Licht«

In Potsdam findet am 8. November die Aktion »FahrRad-Licht« statt. Mit der alljährlichen Veranstaltung möchten die Landeshauptstadt Potsdam, der ADFC und der VCD Radfahrende für das Thema Beleuchtung sensibilisieren. Von 16 bis 17 Uhr erhalten sie auf der Mittelpromenade der Hegelallee kostenlose Reflektorenbänder als Dankeschön dafür, dass sie mit Licht fahren. Radfahrende ohne Beleuchtung können in der naheliegenden ADFC-Selbsthilfeworkstatt die kostenlose Hilfe der Reparatur-Profis in Anspruch nehmen. Neben einem funktionierenden Fahrradlicht wird auch darauf geachtet, ob alle Reflektoren am Fahrrad vorhanden sind, damit alle Potsdamerinnen und Potsdamer sicher durch die dunkle Jahreszeit kommen.

E-Bike-Reisen für Genießer

Bergauf ist wie bergab.
Gegenwind? Kenne ich nicht.
Ein völlig neues Fahrgefühl!

Kostenlosen
Katalog
anfordern!

Belvelo

Jakobsweg | Toskana

Marokko | Südafrika

USA | Costa Rica | Chile

Vietnam

6 bis 12 Teilnehmer

weltweit und naturnah

Tel.: +49 (0)30 786 000-124
info@belvelo.de
www.belvelo.de

Belvelo ist eine Marke von Lernidee Erlebnisreisen.



Bei Bedarf mobiler Infostand:

Das neue ADFC-Lastenrad.

Foto: ADFC Berlin

ADFC-Cargobike, made in Berlin

Eigentlich brauchte der ADFC Berlin nur ein neues Lastenrad. Aber wenn Michael Schönstedt von Pedalpower vorbeikommt, bringt er nicht nur Fahrrad-Hightech mit, sondern auch einige Anekdoten aus einem Leben voller Cargobike-Erfahrung. VON NIKOLAS LINCK

Schick sieht es aus, das neue ADFC-Cargobike. Die große Ladekiste lässt sich zum Infostand mit Tresen aufklappen, dank E-Motor surrt es bei der Testfahrt unverschämt leicht den Radweg vor der Geschäftsstelle rauf und runter. Während Entwickler Michael Schönstedt von der Berliner Fahrradschmiede Pedalpower den Bordcomputer und die stufenlose Schaltung erklärt, erfährt er, dass die Kollegin vom ADFC aus Kopenhagen stammt. Sofort gerät er ins Schwärmen.

Als Schönstedt vor 30 Jahren mit seiner Begleiterin per Tandem in die dänische Hauptstadt reiste, wurden nicht nur Hippie-Träume wahr, ihm wurden auch die Augen in puncto Cargobikes geöffnet. In der selbstverwalteten Wohnsiedlung Christiania werkten damals dutzende Aussteiger an ihren Lastenrädern, heute ist das zweispurige Christiania-Bike eine Ikone. »Tagsüber wurde gemeinsam geschraubt, abends saßen wir mit Wein und Gitarre am Lagerfeuer. Das war eine grandiose Zeit, die mich bis heute inspiriert«, erinnert sich der Mechaniker.

Er spezialisierte sich auf Lasten- und andere Spezialräder, probierte viel aus, schweißte eigene Rahmenkonstruktionen.



Michael Schönstedt (63) wird nie langweilig.
Zuletzt hat er ein Lastenrad mitentwickelt, das von einer Brennstoffzelle mit Wasserstofftank angetrieben wird. Foto: Privat

Auf anderen Reisen lernte er, dass Lastenräder in vielen Ländern schon lange zur Kultur gehören: »In Südamerika habe ich damals gesehen, wie Menschen so ziemlich alles auf Fahrrädern transportieren. In Deutschland hielten es die Leute dagegen für unmöglich, nur eine Kiste Bier ohne

Auto von A nach B zu bekommen.« Neben dieser Erkenntnis gab es irgendwann eine ganz persönliche Dringlichkeit: Schönstedt wurde Vater von Zwillingen und stand vor der Frage, wie er mit zwei Kindern mobil bleiben könnte – natürlich baute er sich ein passendes Fahrrad.

Zeitweise setzte der Fahrrad-Profi seine Ideen zusammen mit verurteilten Straftätern oder benachteiligten Jugendlichen um, im Rahmen von Sozialprojekten wurde seine Fahrradwerkstatt zum Ort gesellschaftlicher Integration. Aus der Leidenschaft und den vielen Experimenten wurde irgendwann ein professioneller Betrieb. Schönstedt gründete Pedalpower und beschäftigt inzwischen zehn Mitarbeiter. Die Spezialität des Hauses ist ein eigenes Lastenrad nach Vorbild des einspurigen Long John. Bei der Ausstattung mit E-Motoren arbeitet die Fahrradschmiede eng mit dem bayrischen Autozulieferer Brose zusammen. Der baut laut Schönstedt erstklassige E-Bike-Motoren, die leicht, flexibel und trotzdem leistungsstark sind. Da der Motor »E-Harry« ebenfalls in Berlin gefertigt wird, trägt das ADFC-Lastenrad nun das stolze Label: made in Berlin.

500 auf der ADFC-Kreisfahrt

Mehr als 500 Fahrradbegeisterte forderten auf der ADFC-Kreisfahrt einen Tag vor der Berliner Wahl eine Wende in der Verkehrspolitik. Unter dem Motto »Berlin wählt Fahrrad« fuhren sie rund 38 km um das Stadtzentrum herum.



Foto: ADFC Berlin

Die 16. ADFC-Kreisfahrt fand am 17. September zeitgleich mit zwei anderen großen Demonstrationen statt. Nach seinem Start am Brandenburger Tor fuhr der Demonstrationszug in einem großen Kreis um das innere Stadtgebiet. Dabei passierte er zahlreiche U- und S-Bahnhöfe, an denen weitere Teilnehmende hinzukamen. Die Demonstration verlief ohne Zwischenfälle und endete gegen 17:15 Uhr am Potsdamer Platz. ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel sagte am Rande der Demonstration: »Bei der Wahl geht es auch um die Frage: Wie kann Berlin weiter wachsen und trotzdem eine lebenswerte, moderne Stadt sein, die nicht in Autostaat erstickt? Radverkehr spielt dabei eine zentrale Rolle und muss

endlich entsprechend gefördert werden. Mit der Radverkehrsstrategie gab es lange Zeit ein gutes Konzept, das jedoch kaum umgesetzt wurde. Die neue Regierung muss baldmöglichst handeln und zeigen,

dass sie es ernst meint.« Mit seinen im Juli veröffentlichten Forderungen¹ zeigte

der ADFC, welche Weichen jetzt gestellt werden müssen, damit 2025 alle Berliner schnell, sicher und komfortabel in ihrer Stadt Rad fahren können: Die Forderungen erwartet der Verband als Bestandteil der Koalitionsverhandlungen nach der Wahl. Die Ziele und Programme der Parteien hatte der ADFC vor der Wahl geprüft.²

¹http://bit.ly/ADFC_forderungen_pdf

²http://bit.ly/ADFC_Wahlpruefsteine

Danke!

Wir bedanken uns bei der PSD-Bank Berlin-Brandenburg für die großzügige Spende von 5.000 Euro. Ohne Spenden könnten wir Service-Angebote wie unsere Selbsthilfeworkstatt nicht kostenlos für alle aufrecht erhalten.



Foto: ADFC Berlin

STADTTEILGRUPPEN BERLIN

In den ADFC-Stadtteilgruppen treffen sich Aktive, um den Radverkehr in ihrem Bezirk zu verbessern. Du willst Dich auch einsetzen? Komm zu einem Treffen Deiner Stadtteilgruppe.

Mehr Informationen unter:
www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen

City-West Charlottenburg-Wilmersdorf

1. und 3. Mo im Monat, 20 Uhr, aktueller Treffpunkt siehe www.adfc-berlin.de, **Sven Lorenzen**, Tel. (030) 312 95 37, sven.lorenzen@adfc-berlin.de

Friedrichshain-Kreuzberg

1. und 3. Dienstag im Monat, »Attac-Treff«, Grünberger Str. 24 (Friedrichshain), **Florian Noto**, florian.noto@adfc-berlin.de

Lichtenberg

4. Do im Monat, 19 Uhr, UmweltKontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin. **Roy Sandmann**, roysandmann@adfc-berlin.de

Mitte

2. Mo im Monat, 19 Uhr, »Don Giovanni«, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin. **Jürgen Saidowsky**, juergen.saidowsky@adfc-berlin.de

Neukölln

3. Mo im Monat, 19:30 Uhr, »s...cultur«, Erkstr. 1, 12043 Berlin, **Ralf Tober**, Tel. (030) 680 814 80, ralf.tober@adfc-berlin.de

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

Reinickendorf

1. Di im Monat, 19 Uhr, »WEIL«, Alt-Tegel 6, 13507 Berlin. **Bernd Zanke**, Tel. (030) 411 69 21

Schöneberg

2. Montag im Monat, 19 Uhr, »Feinbäckerei«, Vorbergstr. 2, 10823 Berlin. **Markus Kollar**, markus.kollar@adfc-berlin.de

Spandau

2. Mi im Monat, 19 Uhr, »Unvernunft«, Mauerstraße 6, 13597 Berlin. **Michael Goretzki**, Tel. (0170) 661 15 84

Steglitz-Zehlendorf

1. Do im Monat, 19 Uhr, »Gutshaus Lichterfelde«, Hindenburgdamm 28, 12203 Berlin. **Jürgen Müller**, juergen.mueller@adfc-berlin.de

Tempelhof

1. Do im Monat, Treffpunkt und Uhrzeit siehe: www.adfc-berlin.de/tempelhof, **Martin Senzel**, Tel. (030) 745 23 85

Treptow-Köpenick

2. Do im Monat, 19:30 Uhr, »Villa Offensiv«, Hasselwerder Str. 38-40, 12439 Berlin, Nähe S-Bhf. Schöne-Weide, **Matthias Gibtner**, matthias.gibtner@adfc-berlin.de

Wuhletal Marzahn-Hellersdorf

4. Di im Monat, 19 Uhr, Stadtteilzentrum Hellersdorf-Süd »Kompass«, Kummerower Ring 42, 12619 Berlin. **Klaus-Dieter Mackrodt**, klaus-dieter.mackrodt@adfc-berlin.de

Die Spuren des Weines

Preußenkönig Friedrich Wilhelm I. liebte einen edlen Tropfen. Wenn er Gäste ins Schloss Königs Wusterhausen einlud, servierte der »Soldatenkönig« gern ein gutes Glas Wein – nicht etwa von irgendwelchen süddeutschen Lagen, sondern von märkischen Hängen. Lange war die Tradition des Weinanbaus in der Mark Brandenburg in Vergessenheit geraten, seit einigen Jahren lebt sie wieder auf. Unsere Autorinnen sind auf den Spuren des Weins geradelt – auf der vom Tourismusverband Dahme-Seen ausgewiesenen Genießertour »Kulinarik und Weinkultur«. TEXT UND FOTOS VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

Ausgangspunkt der 26 Kilometer langen Rundtour ist der Bahnhof Königs Wusterhausen. Von dort geht es zunächst zur Stadtschleuse und dann für etwa acht Kilometer am Nottekanal entlang. Schnurgerade verläuft der Radweg direkt am Wasser, auf dem mal eine Schwanenfamilie ihrer Wege zieht, mal ein Entenpärchen auf der glatten Wasseroberfläche zur Landung ansetzt. Ansonsten ist nur das Rauschen der Blätter in den mächtigen Kastanienbäumen zu hören, die den Radweg fast auf der gesamten Strecke bis nach Mittenwalde säumen. Nur selten kommt einem ein Radler entgegen – und wenn, dann sind es weniger Touristen auf edlen Tourenrädern, sondern Einheimische. Statt auf den zwischen Königs Wusterhausen und Mittenwalde nicht eben häufig verkehrenden Bus zu warten, legen sie die kurze Strecke von und zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Unkrautjäten auf dem kleinen Stück Gartenland lieber rasch auf dem Sattel zurück.



Das Mittenwalder Stadtmuseum verfügt über einen kleinen Weinlehrgarten.



Weingott Bacchus, geschnitzt vom Künstler Olaf Vietzke, wacht oberhalb

des Weinhangs in Bestensee über die Rebstöcke.

Im Mittenwalder Weinhaus will die Einkehr geplant sein

Auch wenn die Räder an manchen Stellen etwas tiefer im Sand einsinken, ist das Gros des Weges gut befestigt, so dass die »Baruther Vorstadt« in Mittenwalde rasch erreicht ist. Es ist also genug Zeit für einen Absteher in den mittelalterlichen Kern des hübschen, aber etwas verschlafen wirkenden Städtchens. Sogar das Mittenwalder Weinhaus hat geschlossen – und das, obwohl unsere Tour doch von den Tourismusvermarktern als »Tour zum Genießen des edlen Tropfens« angepriesen wird. Nur freitags am Nachmittag und sonnabends am Vormittag öffnet Peter Hundrieger sein Haus samt sehenswertem Weinkeller. Oder nach telefonischer Vereinbarung. Geöffnet hat dagegen das Heimatmuseum – leicht erkennbar an der von Wein berankten Fachwerkfassade – mit seinem kleinen Weinlehrgarten hinter dem Haus.

Übers Kopfsteinpflaster geht's nach dem Museumsbesuch ein Stück zurück, wir überqueren den Nottekanal, dann noch ein Stückchen weiter geradeaus, und am Ende der Straße biegen wir nach links ab. Kurz hinter einem wuchtigen Klinkerbau, dem Paul-Gerhardt-Haus, erreichen wir den ehemaligen Bahnhof, heute Ausgangspunkt der Draisinenbahn Mittenwalde. Urlauber, die hier mit Pedalkraft über alte Gleisen stampeln wollen, können sich in einer ungewöhnlichen Unterkunft einmieten: in historischen hölzernen Bahnwaggons.

Kein Dracula mehr im Schenkendorfer Schloss

Wir folgen der leicht ansteigenden Schenkendorfer Chaussee und überqueren die Autobahn A 13. Danach geht es sanft bergab, auf strassenbegleitendem Radweg lassen wir die Räder bis nach

Schenkendorf einfach rollen. Im Ort liegt linkerhand verlassen und seit einem Brand vor einigen Jahren vor sich hingummelnd das neoklassizistische Schloss – vielen Freunden von Vampirschichten allerdings noch immer ein Begriff, residierte doch hier bis zu seinem Tod 2007 Vlad Dracula Prinz Kretzulesco. Der Berliner – mit bürgerlichem Namen Ottomar Berbig – hatte sich von der letzten Trägerin des Namens Dracula, einer 96-jährigen Rumänin, adoptieren lassen. Schon seltsam, was manche Leute alles tun, um sich selbst zu vermarkten. Wir biegen gegenüber dem mit Ranken überwucherten Schlosseingang in die ehemalige Bergbausiedlung ein. Der Schriftzug »Glück Auf« an einem der roten Klinkerbauten kündet noch davon, dass hier einmal Braunkohle abgebaut wurde.



Laut Tourenplan sollen Radler in die Straße am Klärwerk einbiegen. Oder noch ein paar hundert Meter weiter geradeaus radeln, sofern sie am Ufer des Krummen Sees pausieren möchten. Wir setzen unsere Tour ohne Pause fort. Schließlich sind wir ja auf Weintour, und für Freunde eines besonderen Rebsaftes lohnt die Einkehr in der Gaststätte »Strandhaus« direkt am Badestrand nicht unbedingt. Stattdessen folgen wir ein Stück dem unbefestigten Waldweg parallel zum Seeufer, radeln durch eine ruhige Wohnsiedlung und schwenken schließlich auf den strassenbegleitenden Radweg nach Bestensee ein. Gegenüber der Feldsteinkirche biegen wir nach rechts ab. Die hölzerne kleine Bockwindmühle kommt in Sicht – und zeigt uns an, dass wir auf dem richtigen Weg sind zum 34 Meter hohen Mühlenberg. An dessen Hang hat der 2010 gegründete Bestenseer Weinbauverein die alte Tradition wieder aufleben zu lassen – ganz in der Nähe des ursprünglichen Standorts, von dem der Soldatenkönig seinen Wein bekam. Auf 0,75 Hektar pflanzten die Vereinsmitglieder 3.300 Reben an – die weißen Rebsorten Johanniter, Solaris und Cabernet Blanc sowie die Rotweinsorten Cabernet Coritis und Pinotin. Und der Weingott Bacchus – vom Künstler Olaf Vietzke aus Holz geschnitzt – wacht oben auf dem Berg darüber, dass die Reben gut gedeihen. Ein schönes Plätzchen auch für eine kurze Rast, dann geht es durch die Obstwiesen zur Hauptstraße.

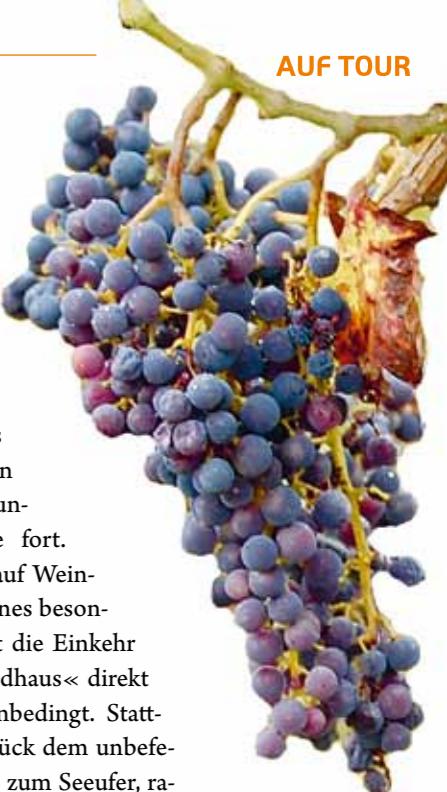
Ein Stück entlang der B 246, über den Bahnübergang, gleich danach links in die Zeesener Straße einbiegen, führt der Weg am Todnitzsee und am Zeesener See entlang zurück nach Königs Wusterhausen. Eine nette Halbtour, bislang allerdings noch nicht beschildert.

INFOS



Ein Flyer mit Wegbeschreibung der Radtour »Kulinarik und Weinkultur« ist erhältlich beim Tourismusverband Dahme-Seen (Bahnhofsvorplatz 5 in Königs Wusterhausen, Telefon 03375 252025, www.dahme-seen.de).

Anreise: mit S-Bahn, Regionalexpress oder der Regionalbahn von Berlin zum Bahnhof Königs Wusterhausen. Mit dem RE 2 beispielsweise erreicht man den Bahnhof Königs Wusterhausen vom Berliner Hauptbahnhof aus ohne Umsteigen in 34 Minuten.



Tipps zu aktuellen Radreiseführern, Karten und Fahrradzubehör. Die vorgestellten Artikel sind im ADFC-Buch- und -Infoladen sowie im Fachhandel erhältlich (siehe folgende Seite).

Für die Region zwischen Elbe und Havel gibt es nun eine geeignete Radkarte, die sowohl den brandenburgischen Teil als auch den sächsisch-anhaltinischen Teil sinnvoll abbildet. Der Elberadweg von Wittenberge bis Barby und der Havelradweg von Brandenburg bis Havelberg sowie alles, was dazwischen liegt, werden dargestellt. Inzwischen setzt sich auch bei uns das in den Niederlanden bewährte Knotenpunktsystem durch. Die Knotenpunkte sind in der Karte ablesbar. *ADFC Regionalkarte Elbe/Havel, Maßstab 1:75.000, Verlag BVA 2016, Preis: 8,95 €.*



Gesehen werden ist wichtig, besonders in der Dunkelheit oder bei schlechtem Wetter. Die Warnweste des Berliner ADFC hat auch gleich noch eine Botschaft für von hinten herannahende Autofahrer parat: Abstand 1,50 m! Wer kennt nicht das unangenehme Gefühl, das einen beschleicht, wenn »hautnah« überholt wird.
Die Warnweste ist in 2 Größen erhältlich, einmal für Erwachsene und einmal für Kinder. Preis: 7,50 €.

—

Zusätzlich erhöhen Reflektorbänder für Hosenbeine oder Arme die Sichtbarkeit und bringen mehr Licht in die graue Jahreszeit. Dabei kann man zwischen einfachen reflektierenden Stretchbändern mit Klettverschluss und Bändern mit batteriebetriebener Blinkfunktion wählen.

Reflektor-Stretchband der Firma »Fasi« für 3,00 €, schützt gleichzeitig das Hosenbein vor Verwicklungen mit der Fahrrad-Kette.

Blinkline mit LED von der Firma »Scotch-lite« für Ärmel oder Hosenbein, Preis: 8,95 €. Multilight mit LED von der Firma »WOWOW«, flexibel einsetzbar, Preis: 9,95 €.



Der Esterbauer Verlag kombiniert hier den Elster-Radweg (Weiße Elster) mit dem Radweg Berlin-Leipzig. Zusammen bilden beide Wege eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Gestartet wird im tschechischen Elstergebirge, dann führt die Route flussabwärts über Plauen, Gera. Leipzig bis zur Elstermündung in Halle an der Saale. Von der sächsischen Metropole Leipzig aus geht es weiter über die Dübener Heide nach Berlin.

Bikeline Radweg Berlin – Leipzig / Elster-radweg, Maßstab 1:50.000, 160 S. spiralgebunden, Verlag Esterbauer 2016, Preis: 13,90 €.

Fahrradbeleuchtung für Nabendynamo, Reifendynamo sowie Batteriebeleuchtung mit deutschem Prüfzeichen sind im ADFC Buch- und Infoladen erhältlich und können auch gleich in der Werkstatt montiert werden. Wer dabei Hilfe braucht, kommt zu den offenen Werkstattzeiten mittwochs und freitags zwischen 17 und 20 Uhr.

Anzeigen

FAHRRAD BOX BERLIN
VERKAUF + REPARATUR + VERLEIH

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 11.00 - 18.30 Uhr
Sa. 11.00 - 14.00 Uhr
Tel. 030 / 891 18 96
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com
mail@fahrradbox.com

Königinstraße 55
10707 Berlin

Seit über 30 Jahren Qualität und Fahrradvielfalt aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14
10967 Berlin
Telefon 6 91 85 90

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16
info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

LUST AUF BEWEGUNG



www.adfc-berlin.de

ADFC Berlin, Landesgeschäftsstelle, Buch- und Infoladen

Brünnstr. 28 (Berlin Mitte), Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 443 405 20, kontakt@adfc-berlin.de

Öffnungszeiten: Buch- und Infoladen, Di, Mi, Fr 16–20 Uhr (1.4.–30.9. 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 für Rad, Fahrradtaschen, Beratung, Infos, u.v.m.

Veranstaltungen, Kurse und Service

In der Landesgeschäftsstelle Berlin, verbindliche Anmeldung für alle Kurse erforderlich. Termine unter: www.adfc-berlin.de/service/selbsthilfeworkstatt/technikkurse

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 April bis September) von 17 bis 20 Uhr in der ADFC Geschäftsstelle.

Fahrrad-Codierung

Zum Schutz vor Diebstahl codieren wir Fahrräder mittwochs und freitags von 17 bis 19:30 Uhr. Kosten: 10 € / ADFC-Mitglieder 5 € Weitere Infos: bit.ly/1Ns8mB

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.

Reisevorträge siehe S. 30.

adfc
Brandenburg

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

Der Infoladen und die Selbsthilfeworkstatt in Potsdam sind vom 01.03.-31.10. jeden Di. von 16:00 bis 18:00 Uhr geöffnet (in den Wintermonaten an jedem ersten Di. im Monat von 16:00 bis 18:00 Uhr). Im Infoladen finden Sie unsere Radtourenkarten und Radreiseführer vor allem von Brandenburg. Sie können Ihr Rad auch codieren lassen.

Sie sind umgezogen? Sie haben Fragen zur Mitgliedschaft?

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

<http://www.adfc.de/mein-adfc/aenderung- Ihrer-daten>

Reisevorträge

Beginn: jeweils freitags um 19:00 Uhr
in der Landesgeschäftsstelle
Eintritt: 6 € / ADFC-Mitglieder 3 €
Bitte Karten reservieren.

Freitag, den 11.11.2016
Bach by Bike –
Der Johann-Sebastian-Bach-Radweg
Anna-Luise Oppelt

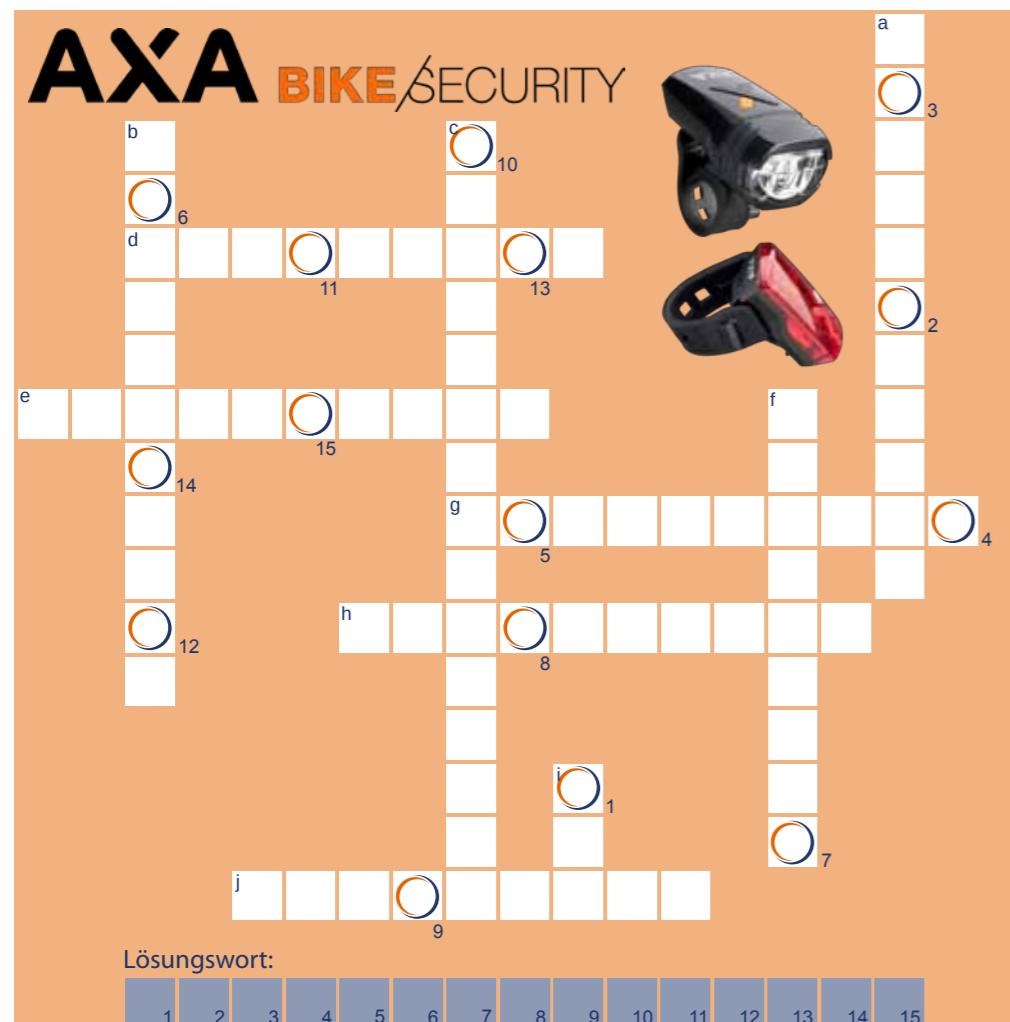
Freitag, den 18.11.2016
Alpen: Von Südtirol nach Vicenza
Hannelore Lingen

Freitag, den 28.10.2016
Malaysia – Wie sich das Land verändert hat
Hans-Henne Neumann

Freitag, den 04.11.2016
Südkorea
Thomas Jakob

RAD-RÄTSEL

Regelmäßige radzeit-Leser werden sich mit dem Kreuzworträtsel bestimmt nicht schwer tun. Wer uns das Lösungswort mit dem Betreff »AXA« an kontakt@radzeit.de mailt, nimmt an der Verlosung teil. Einsendeschluss ist der 31. Dezember 2016. Die Firma AXA Stenman ist seit 1902 tätig und hat sich seit 1922 auf die Herstellung von Fahrradkomponenten spezialisiert. Mit Greenline bringt AXA eine wieder aufladbare und leistungsstarke Beleuchtungslinie. Sie hat ein kompaktes Design sowie eine hohe Leistungsfähigkeit. Die Greeline lässt sich einfach durch ein Gummibefestigungsband montieren. Zu gewinnen gibt es sechs Greenline-Sets 50 LUX. Weitere Infos unter: <http://www.axasecurity.com/bike-security/de-de/>



Freitag, den 09.12.2016
Kirgisien
Herbert Lindenberg

Freitag, den 16.12.2016
Durchs Hochland von Island
Britta und Bernd Schafsteller



Weitere Vortrags-Termine für 2017 unter:
www.adfc-berlin.de/service/vortraege

Ab jetzt täglich taz bis zum 2. April 2017 für nur 100 Euro.

Dieses Angebot gilt bis zum 31.12.2016 und nur innerhalb Deutschlands. Je eher Sie bestellen, desto günstiger lesen Sie.

www.taz.de/100euro

taz. die tageszeitung

taz Verlags- und Vertriebs GmbH, Rudi Dutschke Str. 23, 10969 Berlin



- 1) Wie heißt der Fahrradtypus, der Rollstuhlfahrern Mobilität ermöglicht?
- 2) Im welchem Monat findet jedes Jahr die Kreisfahrt statt?
- 3) Wie heißt das große Gelände für BMX und Mountainbike im Südosten Berlins?
- 4) Nach langer Zeit des Umbaus wurde am 1. September in Friedrichshain die ... Straße wiedereröffnet.
- 5) Über welche Brücke fahren täglich durchschnittlich knapp 10.000 Radfahrer?
- 6) Welche ADFC-Stadtteilgruppe kämpft für eine Alternativroute zur B96?
- 7) In welchem Bundesland prüft Stefan Oertelt mit einer speziellen Messtechnik die Radwege?
- 8) Wie nennt man einen Falschparken in Polizeijargon' (Abk.)?
- 9) Wie heißt das klassische dreirädrige Cargobike aus Kopenhagen? ... -Bike
- 10) Entlang welchen Kanals fährt man „auf der Spur des Weines“?

WIRKT SOFORT

berlin-nimmt-ruecksicht.de

MEDIENPARTNER: BERLINER KURIER | Berliner Zeitung | JAM FM | Wall | adfc | DriveNow | direct line | BVG | UKB | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | beBerlin

UNTERSTÜZER: DriveNow | direct line | BVG | UKB | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | beBerlin

PROJEKTPARTNER: DriveNow | direct line | BVG | UKB | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | beBerlin



Globetrotter

<< NEUE HORIZONTE >>

SO ~~~~~ WEIT
DIE RÄDER
ROLLEN

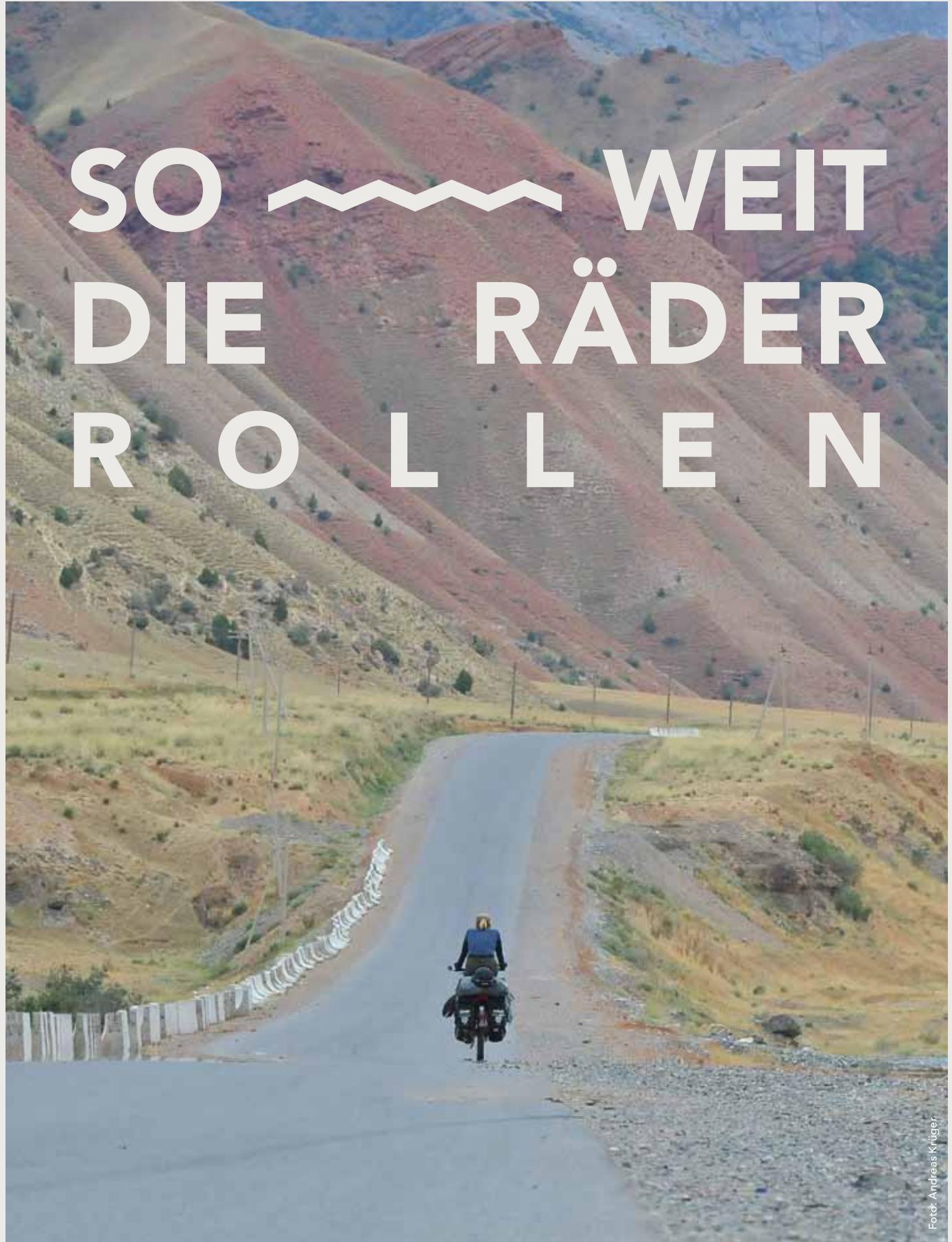


Foto: Andreas Krüger