

BERLINER

WIRTSCHAFT

Das Magazin der Industrie- und Handelskammer zu Berlin – 03/2016

Zukunft auf zwei Rädern

Christoph Bantle
Der Geschäftsführer
der Brose Antriebs-
technik bringt
eBikes auf Touren

IHK - GAST

Kulturstaatsministerin
Monika Grütters im
Ludwig Erhard Haus

INTERVIEW

Timo Rohwedder über
die Vermarktung des
Olympiastadions

KONJUNKTUR

Stimmung in Berlin
und Brandenburg
stabil optimistisch

Brose Antriebstechnik

Christoph Bantle, Geschäftsführer

Autozulieferer Brose kommt aus der Fahrzeugtechnik – wie auch der eBike-Antrieb der Firma, der ursprünglich auf einem Lenkungsmotor für Autos basiert.

Hightech Broses Elektroantrieb verschwindet im Rahmen des Rads, ist besonders leise und gewichtssparend. Das spricht auch jüngere Käufergruppen an.



TITELTHEMA

Metropole auf zwei Rädern

Fahrräder gehören zu Berlin wie der Fernsehturm oder der Große Gelbe von der BVG – sie sind einfach überall zu sehen. Vom kultigen Café bis zur Hightech-Schmiede hat sich rund ums Rad eine lebendige und innovative Unternehmer-Szene in der Hauptstadt entwickelt. Längst ist die Fahrradkultur damit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. » Von Almut Friederike Kaspar

Sechs Tage lang sind sie immer wieder über das 250 Meter lange Oval im Velodrom an der Landsberger Allee gejagt. Angefeuert von fast 70.000 Zuschauern, kämpften Anfang Februar 32 Radprofis um den Sieg beim Berliner Sechstagerennen. Das traditionelle Fest des Radsports wurde in diesem Jahr zum 105. Mal ausgetragen – häufiger als überall sonst auf der Welt.

In den Messehallen am Funkturm läuft an zwei Tagen im April mit der VeloBerlin Deutschlands größte Publikumsmesse rund ums Rad – nach der Weltleitmesse Eurobike am Bodensee. Schirmherr ist erstmals der Regierende Bürgermeister von Berlin, Michael Müller. Schon Mitte März zieht mit der ambitionierten Berliner Fahrradschau ein weiteres Rad-Event in die Station am Gleisdreieck ein (siehe Kasten S. 14).

Auf 19 Routen – darunter eigens gesperrte Teilstücke der Stadtautobahn – radeln am 5. Juni wieder Tausende Fahrradsternfahrer ins Berliner Zentrum, wo sie zwischen Brandenburger Tor und

Großem Stern endet. An dieser Fahrrad-Demonstration, die seit 1993 vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Berlin am Tag der Umwelt organisiert wird, nahmen in den vergangenen Jahren bis zu 250.000 Radfahrer teil.

Sixdays, Messen, Sternfahrt – Willkommen in jenem Berlin, das nicht nur zu solchen Ereignissen im Zeichen des Fahrrads steht. Experten schätzen, dass es in der Stadt schon jetzt bis zu drei Mio. Räder gibt. Berlin ist für Radfahrer ein ideales Pflaster: wenig Steigungen, breite Straßen, viele Radfahrstreifen, wobei deren Netz von 50 Kilometern im Jahr 2002 auf 174 Kilometer im Jahr 2012 erweitert wurde. Bei den Radwegen gab es einen Zuwachs um 62 auf 662 Kilometer, bei den für Radler freigegebenen Busspuren von 50 auf 80 Kilometer.

Auch die Gäste der Metropole wissen das zu schätzen. „Bilder von durch Berlin radelnden Hollywood-Stars gehen durch die Presse“, sagt Simone Blömer, Branchenkoordinatorin für Tourismus bei der IHK Berlin und ergänzt: Für viele »

FOTO: KIELMANN

Touristen sei die Zweiradtour ebenfalls eine Art Lebensgefühl und verstärke die authentische Wahrnehmung der Stadt.

Rund 80 Unternehmen aus der Fahrrad-, Fahrradteile- und Zubehör-Industrie sind im Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) organisiert, der gerade ein Büro in Berlin eröffnet hat. Nach ZIV-Erhebungen arbeiten in der deutschen Fahrradbranche 278.000 Vollzeitbeschäftigte, einschließlich des boomenden Segments Fahrradtourismus. Mit einem Gesamt-

umsatz von jährlich 16 Mrd. Euro – davon allein fünf Mrd. im Handel mit seinen rund 4.500 Verkaufsstellen – gilt die Branche als florierender Wirtschaftszweig. Jahr für Jahr werden bundesweit vier Mio. Fahrräder verkauft, darunter immer mehr elektrisch unterstützte eBikes – 2014 waren das bereits zwölf Prozent aller Räder. Und die Käufer achten zunehmend auf hochwertige Ware. „Für ein Fahrrad“, weiß Silke Richter, Industrie-Branchenkoordinatorin der

IHK Berlin, „wird in Deutschland dreimal so viel ausgegeben wie im weltweiten Durchschnitt.“

Vor allem hochwertige Reiseräder bietet das Moabiter Geschäft Velophil an, das vor 30 Jahren von Rolf Wietzer gegründet wurde. „Der gesamte Markt diversifiziert sich“, sagt Wietzer, „denn wir haben heute nicht mehr den einzelnen Fahrradhändler, sondern immer mehr Spezialisten – und Berlin ist da Vorreiter.“ Er hat allein vier Marken im Sortiment, „die Sie in Deutschland nur bei uns in einem Laden finden“. Sein Kundenstamm reicht daher weit über Berlin hinaus – mit Ergonomie-Beratung, Diavorträgen („sehr gefragt“) oder Reparaturkursen, in denen ein Mechaniker auf die individuellen Probleme von Kunden eingeht („sehr beliebt“).

5 Mrd.

Euro Umsatz erzielen die rund 4.500 Fahrradgeschäfte in Deutschland. In Berlin gibt es etwa 400 Fahrradläden. Der Gesamtumsatz der Branche liegt bei jährlich 16 Mrd. Euro.



Velophil

Rolf Wietzer, Gründer und Geschäftsführer

Tradition Seit 30 Jahren gibt es den Moabiter Fahrradhändler.

Spezialisierung Vor allem hochwertige Reiseräder werden angeboten. Das Geschäft mit eBikes gab Wietzer wieder auf.

Siegeszug der eBikes

Rolf Wietzer, einer von rund 400 Fahrradhändlern in Berlin, war vor fast 15 Jahren der erste, der auch eBikes im Angebot hatte. Heute allerdings nicht mehr, „denn die Umsätze sind hier weit unter dem Niveau der restlichen Republik“. Dafür, sagt er, gebe es gute Gründe: „Die Diebstahlquote ist so hoch, dass viele Angst um ihr teures Rad haben.“ Vor allem, weil es zu schwer sei, um es ständig in den Keller zu tragen. Außerdem sei die Stadt flach, weshalb die Menschen auf ihre eigene Kraft vertrauten.

Auf den Siegeszug der eBikes hatte sich schon 2010 die Brose Gruppe eingerichtet, die zu den führenden Automobilzulieferern gehört und seit über 50 Jahren Elektromotoren herstellt. Vor gut sechs Jahren begann ein Team von Ingenieuren an der Moabiter Sickingenstraße mit der Entwicklung eines eBike-Antriebs – auf der Basis eines millionenfach produzierten Lenkungsmotors für Autos. 2014 wurde dann die Brose Antriebstechnik gegründet, die auf den eBike-Markt spezialisiert ist. „Heute haben wir am Standort Berlin ein Team von über 30 Mitarbeitern“, sagt Geschäftsführer Christoph Bantle, „unsere junge Marke ist bei eBike-Herstellern relativ schnell »



Velogista

Martin Seißler, Gründer und Geschäftsführer

Lastesel Bis zu 250 Kilogramm Waren können mit den Spezialrädern von Velogista transportiert werden.

City-Logistik Innerhalb des S-Bahn-Rings sollen die Räder eine Alternative zu Lieferwagen sein.

bekannt geworden, und wir haben inzwischen auch einen guten Namen bei Händlern und Endkunden.“

Seit März 2015 sind eBikes mit Brose-Antriebssystemen im Handel verfügbar. Mehr als 20 Hersteller haben sich schon für den „Made in Germany“-Antrieb entschieden, der im Brose Motorenwerk Berlin produziert wird. Das Besondere an dem Motor ist, dass er in den Rahmen integriert werden kann. Er ist nach Herstellerangaben der leiseste Motor auf dem Markt und hat das beste Leistungsgewicht. Ein eBike mit integriertem Motor sei „einfach schöner“ als das, was man als traditionelles eBike kenne, sagt Bantle. „Diese neue Generation von eBikes spricht nun auch eine jüngere Zielgruppe an.“ Zudem gewinne das Thema eLastenrad an Bedeutung.

Mit solchen Elektro-Lastenrädern will das Kreuzberger Unternehmen Velogista eine nachhaltige City-Logistik innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings eta-

blieren. „Die meisten Waren müssen nicht in großen Lieferautos durch die Stadt gefahren werden, weil der Durchschnittstransporter nur mit rund 50 Kilogramm unterwegs ist“, sagt Gründer und Geschäftsführer Martin Seißler. Die Velogista-Räder sind mit geräumigen Boxen

Zwei mal Messe rund ums Rad

INFO

Innovationen, Trends und Lifestyle am Funkturm und am Gleisdreieck

Berliner Fahrradschau Vom 18. bis 20. März zieht die „weltweit größte Fahrrad-Lifestyle-Show“, so die Veranstalter, in die Station am Gleisdreieck ein – bereits zum siebten Mal. **VeloBerlin** In sieben Messehallen und auf dem Freigelände am Funkturm präsentieren am 16. und 17. April über 300 Aussteller auf der Fahrradmesse aktuelle Trends und Innovationen rund ums Rad und die Mobilität von morgen. Über 14 500 Besucher wurden im vergangenen Jahr gezählt.

ausgestattet, die eine Ladung von bis zu 250 Kilogramm fassen. „Damit nehmen es unsere Räder mit konventionellen Fahrzeugen auf“, sagt Seißler, „weil sie auch mit einem Gabelstapler beladen werden können.“ Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern kommen sie auf Radstreifen an Autokolonnen vorbei und auch problemlos in Gewerbehöfe und wieder hinaus. Derzeit besteht die Velogista-Flotte aus fünf Lastenrädern, bis zum Jahresende sollen es 15 sein. „Die beziehen wir zum Anschaffungspreis von jeweils 10.000 Euro aus Stuttgart“, so Seißler, „weil sie in Berlin noch nicht hergestellt werden.“

Preise in dieser Höhe kann man auch für ein Rad ohne Lastbox zahlen – zum Beispiel bei Wheeldan-Inhaber Daniel Pleikies, der sich in seiner Werkstatt am Plänterwald auf handgefertigte Maßfahräder aus Titan spezialisiert hat. Es kann durchaus 200 Stunden dauern, bis ein solches Titan-Rad fertig ist – vom Kun-

dengespräch über die Anfertigung von Zeichnungen, das Fräsen und Drehen von Spezialteilen und die Fertigung von Rahmen, Gabel, Sattelstütze, Vorbau und Lenker bis zur Bestellung von Antrieb, Beleuchtung und Rädern und der Endmontage einschließlich der Verlegung der Kabel im Rahmen. Mehrmonatige Wartezeiten sind üblich. „Titan ist ein Material für den rauen Alltag“, sagt Pleikies, „es ist fest und zugleich elastisch, rostet nicht und Kratzer lassen sich schnell wegpolieren.“

Für Rahmenbauer wie ihn gebe es wieder „eine ganz kleine Konjunktur“. Das stellt auch Jan Ungerer von der Kreuzberger Radspannerei fest: „Der Stahlrahmenbau erlebt ein vorsichtiges Comeback.“ Rund 20 Manufakturen wie Totem Bikes, Rakete, Dailybread oder Ostrad haben sich in der Stadt etabliert. „Die Leute suchen wieder das Individuelle“, sagt Goetz Haubold von Dailybread, „man kauft eben nicht nur ein Produkt, sondern auch ein Image.“ Und die Rad-Lobbyistin Ulrike Saade weiß: „Fahrrad als Lifestyle ist in Berlin sicher noch viel mehr ausgeprägt als auf dem Land.“ (siehe auch Interview S. 16)

” Wer sein Rad oft in Bus und Bahn mitnehmen will, ist mit einem Faltrad bestens bedient. “

PATRICK MÖLLER

Gründer und Inhaber des Faltrad-Ladens BoxBike in Prenzlauer Berg, der sich auf Folding Bikes spezialisiert hat

Um Lifestyle und praktischen Komfort geht es auch Patrick Möller. „Früher war das Klapprad in, heute ist es das Faltrad“, sagt der Gründer und Inhaber von BoxBike an der Prenzlauer Allee. Folding Bikes sind relativ leicht und in weniger als einer Minute auf Koffergröße zusammengeklappt. „Wer sein Rad oft in Bus und Bahn mitnehmen will oder keine Lust hat, es auf sein Auto zu montieren, ist mit einem Faltrad bestens bedient“, sagt Möller, „und es kann sogar im Wohnmobil, im Kleinflugzeug oder im Boot mitgenommen werden.“ BoxBike hat sein Sortiment auf Falträder ausgerichtet, die sich durch Besonderheiten wie Kompaktheit oder Rennsporttauglichkeit abheben.

Seit sieben Jahren offeriert die Firma Fahrer Lifestyle-Produkte und -Accessoires: modische Fahrradtaschen, Smartphone- und Ballhalter, Spritzlappen, Sattel- und Griffschützer sowie Cover für eBike-Motoren und -Akkus. Insgesamt rund 30 verschiedene Artikel, deren Prototypen von Fahrer entworfen und dann außerhalb produziert werden, zum Beispiel in Werkstätten für »

Singing in the rain

Die Berliner Designerin Antoniya Ivanova entwirft für ihr Label *Chance of Rain Mode*, die nicht nur gut aussieht, sondern funktional und nachhaltig ist. Schickes Fahrradfahren bei jedem Wetter.

Wasser- und windabweisend, atmungsaktiv, umweltfreundlich produziert und reflektierend muss der Stoff sein. Dann ist er in den Augen der Berliner Designerin Antoniya Ivanova



geeignet für ihre Entwürfe. „Ich bin immer auf der Suche nach einer perfekten Balance zwischen Funktionalität und Stil, wenn ich mich mit Materialien beschäftige“, berichtet sie. Ihr Fashionlabel *Antoniya Ivanova* hat sie 2011 in Berlin gegründet, im Januar 2015 ist *Chance of Rain* hinzugekommen, ein Label für Fahrradmode.

Die Idee für Letzteres kam ihr in Paris. Nach ihrem Betriebswirtschafts- und Designstudium war sie dort in der Fashion Industrie tätig. Für den Weg zur Arbeit nutzte sie das Fahrrad. Einziges Problem: schlechtes Wetter. „Ich arbeitete für die Haute

Couture, da wollte ich nicht mit Sportkleidung in die Arbeit gehen“, erzählt die Designerin. Damit war der Grundstock für *Chance of Rain* gelegt. Für Ivanova ist Mode aber deutlich mehr als nur funktional und schön: „Als Designerin habe ich einiges über die Produktion von Kleidung gelernt. Vieles hat mich entsetzt, von den furchtbaren Arbeitsbedingungen bis hin zur Umweltverschmutzung. All das ist in *Chance of Rain* eingeflossen.



Ich wollte nicht einfach noch eine weitere Marke entwickeln, um mein Ego zu befriedigen. Stattdessen habe ich mich gefragt: Was kann ich ändern?“

Belohnt wird ihre Vision mit Auszeichnungen: Sie ist Preisträgerin der Kultur- und Kreativpiloten 2015 und wurde gerade mit dem *German Design Award 2016* geehrt. Und auch für den *Bundespreis Ecodesign* ist sie nominiert.



Um *Chance of Rain* in größerem Stil produzieren zu können, erhielt die Designerin Unterstützung von den erfahrenen Unternehmensberaterinnen Karin Schmidt und Marina Steinbach. Neben dem Businessplan beschäftigte sie sich vor allem mit Finanzierung.

Beide Coachings wurde durch das Förderprogramm Coaching BONUS bezuschusst. „Es hat mir sehr geholfen, dass Marina das Fashion Business als Insiderin kennt und versteht“, meint Ivanova, „denn diese Branche ist ein komplett anderes Universum. Beide Coachings haben mich sehr unterstützt, meine Firma weiterzuentwickeln.“ Wer nun Lust auf mehr hat: www.chanceofrain.de.

Coaching BONUS

IBB Business Team GmbH
www.coachingbonus.de

behinderte Menschen. „Dafür recyceln wir vor allem Material, das ausgedient hat“, sagt Inhaber Joachim Leffler, „zum Beispiel Lkw-Planen, die wir von Sattlereien bekommen, oder Werbebanner und Roll-ups, die nicht mehr gebraucht werden.“ Im Moment sucht die Firma nach Räumlichkeiten, um endlich einen eigenen Laden eröffnen zu können.

Auf der Suche nach einem neuen Laden ist auch Mortimer Steinke, der das Keirin Cycle Culture Café an der Kreuzberger Oberbaumstraße betreibt. Der ehemalige Fahrradkurier, der auch schon in London und New York arbeitete, gründete das Keirin bereits 2004 als erstes

25hours Hotel

Francesca Schiano, Sales-Managerin



Bed&Bike Im 25hours Hotel im Bikini Berlin gibt es Hollandräder und für Gäste exklusiver Zimmer auch Design-Fahrräder zur Nutzung. **Vorbildfunktion** Christoph Hoffmann, Chef der Hotelgruppe, radelt an allen Standorten. In Berlin folgen viele Hotelgäste dem Beispiel.

Fahrrad-Café – mit Shop, Street-Art-Ausstellungen und Live-Übertragungen von Radrennen. Heute ist sein Treff weltbekannt. „Wir haben viele Kunden aus dem Kiez“, sagt Steinke, „aber auch radbegeisterte Touristen, die das Keirin persönlich kennen lernen wollen, oder Fahrradkurier, die hier nach Feierabend ihren Espresso trinken oder ihr Rad reparieren lassen.“ Fast 250 dieser Kurier sind in Berlin unterwegs, meist für Dienste wie Spinning Wheelz, Twister oder Messenger. Wegen einer deutlichen Mieterhöhung für das 140 Quadratmeter große Café muss das Keirin-Team Ende

INTERVIEW

„Optimale Vernetzung, da liegt die Zukunft“

Velokonzep-Chefin Ulrike Saade ist Vorkämpferin in Sachen Fahrrad. Die Organisatorin der Messe VeloBerlin setzt auf smarte Mobilität, Sharing und eBikes

Berliner Wirtschaft: Frau Saade, seit 30 Jahren engagieren Sie sich für fahrradfreundliche Städte. Gehört die deutsche Hauptstadt mittlerweile dazu?

Ulrike Saade: Ich fahre sehr gern in Berlin Fahrrad, aber ich denke auch, dass da noch ganz viel passieren muss. Vor allem die Infrastruktur muss verbessert werden, indem man zunächst

prognostiziert, wie der öffentliche Raum in der Stadt künftig neu verteilt wird. Wer ist mit dem Auto unterwegs, wer mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, wer mit Rad und wer zu Fuß? Dass der Wirtschaftsverkehr laufen muss, streitet kaum jemand ab. Aber wer eine attraktive Stadt haben will, muss auch dem zunehmenden Fahr-

radverkehr den Platz geben, den er braucht. Auch in Sachen Sicherheit ist noch eine Menge zu tun. Andere Metropolen machen ja auch schon recht erfolgreich vor, wie es gehen kann.

Sie sind in Netzwerken und Think Tanks rund ums Fahrrad aktiv. Welche neuen Trends erspüren Sie dort?

Vor allem den, dass Mobilität neu gedacht wird. Was nicht heißt, dass dabei nur das Fahrrad dominiert. Weil immer weniger Menschen ein eigenes Auto haben, wird das Thema Sharing immer interessanter – vom Car-

Sharing bis zum Bike-Sharing. Denn immer mehr werden Mobilitätsketten vom Start bis zum Ziel gedacht. Und diese smarte Mobilität wird künftig eine noch größere Rolle spielen. Dazu habe ich dann zum Beispiel auf meinem Smartphone eine App, die mir mitteilt, wie ich jetzt von Berlin am besten nach Frankfurt komme:

mit einem Mietrad zum Bahnhof, mit dem Zug nach Frankfurt und dort mit einem gemieteten Auto oder Rad – je nach Strecke – zum endgültigen Ziel. Und alles bereits per Smartphone gebucht. Es geht um die optimale Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer. Da liegt auf jeden Fall die Zukunft. Auch die Elektro-Mobilität wird sich

sehr viel stärker als bisher durchsetzen. Gerade im Bereich E-Fahrzeuge gibt es in Berlin tolle Akteure, Startups, die wirklich neue Gefährte entwickeln zwischen Auto und Fahrrad, wettergeschützt und lastentauglich...

...und damit auch Wirtschaftsgüter transportieren können.

Richtig. Zur intelligenten Mobilität gehört auch ein Lieferverkehr, der mit solchen Gefährten arbeitet. Denn damit könnte der motorisierte Lieferverkehr enorm entlastet werden. Dass das nicht so einfach und schnell geht,



ULRIKE
SAADE

Geschäftsführerin der
Kommunikations-
agentur Velokonzep

ist klar. Es muss Verteilzentren geben, die nah sind. Dann wird es sicherlich auch zu gemeinsamen Lösungen unterschiedlichster Firmen kommen. Beim Wirtschaftsverkehr gibt es noch unglaubliche Potenziale. Ich bin mir sicher, dass es da auf kurz oder lang ganz neue Fahrzeugtypen geben wird. Es gibt einige Firmen in Berlin, die daran arbeiten. Von dieser vernetzten Mobilität in Berlin werden alle Bereiche des öffentlichen Lebens profitieren, vor allem aber die Wirtschaft und die Politik.

Wie müssen wir uns den Fahrradmarkt der Zukunft vorstellen?

Ich sehe insgesamt einen großen Wachstumsmarkt, weil das Fahrrad wichtiger und das Auto als Statussymbol unwichtiger wird, gerade bei den Jüngeren. Die Bewegung wird in den Alltag integriert. Das Fahrrad ist schnell, preiswert, schick und gerade für Unternehmen attraktiv. Es gibt zahlreiche Untersuchungen, die belegen, dass Mitarbeiter, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, die Krankenkostenrate signifikant senken. Ich denke, dass sich eBikes durchsetzen werden, wobei gesagt werden muss, dass es in Metropolen wie Berlin noch kaum sichere Abstellmöglichkeiten gibt. Menschen, die sich für 2000 Euro ein eBike kaufen, wollen das ungern auf dem Bürgersteig parken.

Wie stehen Sie zur Idee einer „Rad-Bahn“ zwischen den Stelzen der Berliner Hochbahn? Nur eine Vision?

Das ist eine wirklich tolle Idee. Und selbst wenn diese „RadBahn“ nur eine Vision ist, wird sie auf jeden Fall das Denken im Kopf verändern. Ob das jetzt tatsächlich überall so durchführbar ist, weiß ich nicht, aber die Idee allein ist schon großartig und notwendig. Weil man eine Ahnung davon bekommt, was noch alles möglich ist. < AFK

Wheeldan

Daniel Pleikies, Inhaber

Titan-Künstler Handgefertigte, maßgeschneiderte Räder aus dem robusten Werkstoff sind das Konzept.



Juni raus: „Unser Traum wäre ein Laden an der Potsdamer Straße in Schöneberg.“

Nicht nur ein Café, sondern ein ganzes Hotel mit 149 Zimmern steht Rad-Enthusiasten mit dem 25hours im Bikini-Haus in der City West offen. Die 25hours-Gruppe stellt ihren Gästen in allen Hotels kostenlos Fahrräder zur Ver-

fügung. „In Berlin sind wir noch einen Schritt weiter gegangen“, sagt Sales-Managerin Francesca Schiano, „vor dem Hotel parken die klassischen Holland-Fahrräder, und in unseren L- und XL-Zimmern hängen die hochwertigeren Räder des Berliner Herstellers Schindelbauer in eigenen Halterungen an der Wand.“ Weil die Nachfrage enorm war, hat das 25hours sogar eine eigene Karte mit allen radtauglichen Straßen der Stadt aufgelegt. „Unsere Gäste honorieren die unglaublichen Kombinationsmöglichkeiten, die mit dem Rad in Berlin möglich sind und die wir ihnen in persönlicher Beratung mit auf den Weg geben.“ 25hours-Chef Christoph Hoffmann hat an jedem Standort seiner Hotelkette ein eigenes Fahrrad. „Er macht alles mit dem Rad, weil er damit überall schnell hinkommt – zu jeder Jahreszeit.“

Das haben mittlerweile viele Unternehmen erkannt – und bieten ihren Angestellten neuerdings Dienstfahrräder statt –wagen an. Das ist gut für die Fitness, schont die Umwelt und spart Geld. Weil das Dienstwagenprivileg nun auch für »

”

Wir haben viele Kunden aus dem Kiez, aber auch radbegeisterte Touristen, die das Keirin persönlich kennen lernen wollen.

“

MORTIMER STEINKE

Betreiber des Keirin Cycle Culture Café an der Kreuzberger Oberbaumstraße

Fahrräder gilt, kann das Rad dem Mitarbeiter dauerhaft überlassen werden. Der versteuert monatlich ein Prozent des Listenpreises als geldwerten Vorteil, darf dafür aber die Strecke zur Arbeit pauschal mit 30 Cent pro Kilometer wieder steuerlich geltend machen und kann nach drei Jahren entweder sein Rad für zehn Prozent des ursprünglichen Kaufpreises übernehmen oder einfach ein neues bestellen. Zu den mehreren hundert Firmen, die bundesweit schon mitmachen, gehört der Berliner IT-Dienst-

leister Schütze Consulting AG. „Noch wird das Angebot nicht so angenommen, wie wir es uns erhofft hatten“, sagt Vorstandsmitglied Udo Kielmann, „aber wir sind zuversichtlich, dass der Vorteil der Ein-Prozent-Regelung zusätzlich überzeugt.“ Zudem habe man einen Fahrradkeller eingerichtet, „weil wir hier in Berlin sehr zentral sitzen und die Parkplatzsituation nicht so einfach ist“.

Weil sie um diese Situation weiß und ihr bereits dreimal ein Fahrrad trotz robuster Sicherung gestohlen wurde, will

Claudine Oldengott mit ihrer Firma Smart Urban Solutions demnächst die Stadt mit Velo-easy-Boxen bestücken, verriegelten Park-Rondellen mit jeweils zehn Stellplätzen. Wer sein teures Gefährt dort unterbringen will, kann nach einmaliger Registrierung den gewünschten Platz per Smartphone-App reservieren und buchen. Kosten: nicht mehr als drei Euro für 24 Stunden, für Pendler und Vielnutzer soll es Spezialtarife geben. „Wir konzentrieren uns jetzt erst einmal auf Berlin, aber es gibt auch schon Anfragen aus anderen Städten“, so Oldengott.

IHK-Mitarbeiterin Simone Blömer kritisiert, dass es viel zu wenig Fahrradstellplätze in Berlin gebe. Gefordert seien öffentliche und private Bauherren, Planer, Architekten, Eigentümer und Einzelhandel. Das werde bei neuen Bauvorhaben jetzt berücksichtigt, sagt Burkhard Horn, Abteilungsleiter Verkehr in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, „da gibt es in der Bauordnung entsprechende Festlegungen“. Auch Horn will,

” **Potenziale für mehr Radverkehr gibt es vor allem auf kurzen und mittleren Wegen. Die Investitionen in den Radverkehr steigen stetig nach oben.** “

BURKHARD HORN

Abteilungsleiter Verkehr in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung



Smart Urban Solutions

Claudine Oldengott, Gründerin und Geschäftsführerin

Fahrradgaragen VeloEasy heißt das von der Firma entwickelte Konzept der Einstellboxen gegen Gebühr.

Smarte Lösung Registrieren und per App reservieren und buchen – so soll der Radler sein Gefährt sicher parken.

FOTO: THOMAS LEBIE

dass der Radverkehr noch weiter wächst, „aber immer im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsarten“. Dazu zählt er vor allem den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), „das Rückgrat des umweltfreundlichen Verkehrs“. Außerdem habe Berlin mit seinen vielen Boulevards und Gehwegen eine lange Tradition als Fußgängerstadt. „Potenziale für mehr Radverkehr gibt es vor allem auf kurzen und mittleren Wegen.“ Auf den langen Strecken in einer wachsenden Stadt bleibe hingegen der ÖPNV das Maß aller Dinge, um dem motorisierten Individualverkehr Konkurrenz zu machen. Smarte Mobilität, von der alle profitieren, sei gefragt. Im vergangenen Jahr habe ein Etat von insgesamt 13,8 Mio. Euro für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung gestanden – Tendenz steigend.

Schnelle Routen mit Projekt Streetlife

Im FahrRat, der den Senat bei der Umsetzung der Radverkehrsinfrastruktur unterstützt, sind nicht nur Interessenverbände wie der ADFC oder Organisationen der Fahrradbranche vertreten, sondern auch Polizei, Unfallforscher und die IHK Berlin. Die ist mit ihrem Branchenkoordinator Verkehr, Dr. Lutz Kaden, auch an einem neuartigen Verkehrsforschungsprojekt namens Streetlife beteiligt. Ab Mitte März steht unter www.streetlife-project.eu eine in Berlin entwickelte Routing-App zum Test bereit. „Die App empfiehlt nicht nur die schnellsten und kostengünstigsten Routen durch die Stadt, sondern auch die ökologischsten – und belohnt die umweltfreundlichste Wahl im Rahmen eines dreimonatigen Spiels mit virtuellen und echten Incentives“, sagt Kaden, der im Streetlife-Projektbeirat sitzt. Und: Radfahrer können darüber auch sichere Strecken anfragen.

Schütze Consulting AG

Udo Kielmann, Vorstandsmitglied



IT-Dienstleister Das 1999 gegründete Unternehmen mit Sitz in Berlin und Dresden berät Kunden aus der Privatwirtschaft und der öffentlichen Verwaltung.

Dienstoffahrrad Statt Dienstwagen: Die Steuervorteile sind gleich. Die Firma leistet hier Pionierarbeit – auch bei den eigenen Mitarbeitern.

Mit der Initiative Volksentscheid Fahrrad – unter anderem für breite und sichere Fahrradwege, Radstreifen an allen Hauptstraßen, 200 Kilometer neue Radstraßen im Nebennetz und 200.000 Stellplätze – will der Unternehmer und Campaigner Heinrich Strößenreuther dem Berliner Senat Beine machen. „Es kann nicht sein, dass der Flächenanteil für den Radverkehr bei gerade mal drei Prozent liegt, während das Auto 20 mal mehr Platz hat.“ Mit der Sammlung von Unterschriften soll es in diesem Mai losgehen – in einem ersten Schritt müssen 20.000 zusammenkommen, danach noch einmal mindestens 170.000. Entweder beschließt dann das Abgeordnetenhaus das von der Initiative entworfene Berliner Radverkehrsgesetz, oder es kommt zur Bundestagswahl 2017 zum Volksentscheid.

„Ich halte diese Initiative für kontraintuitiv“, sagt Verkehrsplaner Burkhard Horn. Man befinde sich mitten in einem

Aushandlungsprozess zur Neuaufteilung des Straßenraums in Berlin vor dem Hintergrund des sich ändernden Mobilitätsverhaltens. „Da kann sich eine Verkehrsart nicht einfach ausklinken und ihre Belange per Gesetz einfordern.“

Die Idee einer Radbahn unter der Hochbahn U1, fast neun Kilometer lang vom Bahnhof Zoo bis zur Warschauer Brücke, findet Horn dagegen interessant, „aber nicht so einfach zu realisieren, wie es die Bilder auf der Website des Radbahn-Teams suggerieren“. Erdacht hat sich das Projekt Radbahn ein internationales Team aus Architekten, Stadtplanern und Wissenschaftlern. „Es wäre der erste überdachte Radweg der Welt und ein ganz großes Zeichen für eine neue Mobilität in der Stadt“, sagt Mitstreiter Simon Wöhr, „und die Strecke ist sicher, weil sie abseits des motorisierten Verkehrs verläuft.“

Smarter Radverkehr

Da das Viadukt auch von Straßen gequert wird, muss jetzt an den Details gefeilt werden. Das Abgeordnetenhaus habe die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beauftragt, eine Machbarkeitsstudie durchführen zu lassen, so Wöhr. Gut möglich, dass für einen Testlauf erst einmal ein Teilstück der Radbahn ausgebaut wird. „Schon das würde ein Signal setzen: Weltweit würde wahrgenommen, dass Berlin Raum für die neue Mobilität hat, neue Start-ups kämen hierher, um zu forschen und auszuprobieren, was noch alles möglich ist.“

Davon ist auch Jochen Brückmann überzeugt: „Unsere Stadt steht für Innovation und Kreativität“, sagt der Bereichsleiter Infrastruktur und Stadtentwicklung bei der IHK Berlin, „da passt die Radbahn als Berliner Produkt für smarten Radverkehr perfekt ins Bild.“ Eine erste Teststrecke als Aushängeschild für den hochinteressanten Wirtschaftsstandort Berlin erzeuge immer neue Ideen, „die weit über das Radfahren hinausgehen und damit die Unternehmen der Stadt befeuern und befruchten können“. ■

200

Kilometer neue Radstraßen im Nebennetz will die Initiative Volksentscheid Fahrrad in Berlin durchsetzen, dazu Radstreifen an allen Hauptstraßen und 200.000 Stellplätze für Fahrräder. Zurzeit werden Zehntausende Unterschriften gesammelt.