

Berliner Zeitung

Mittwoch, 25. Mai 2016 Nr. 120 HA - 72. Jahrgang

www.berliner-zeitung.de

1.50 € Berlin/Brandenburg - 1.40 € Auswärts/D*

FRANKREICH

Bärbeißiger Blockierer

VON AXEL VEIEL

Frankreichs Raffinerie-Arbeiter streiken. Das Benzin wird knapp. An den Eisenbahnen wollen die Arbeiter streiken. Premier Manuel Valls ermahnt die Landsleute, nicht in Panik zu verfallen. Die Panik freilich eher schürt als all dies ist das Werk eines bärtigen Mannes mit Schnurrbart, der im Erdgeschoss eines Bürogebäudes der Pariser Montreuil lange Zeit nicht groß von sich reden gemacht hat. Oder jedenfalls fast alles.



Philippe Martinez, Vorsitzender der Gewerkschaft CGT

Philippe Martinez heißt der ins Rampenlicht getretene Mann. Im Februar 2015 an die Spitze der Gewerkschaft CGT gerückt, hat er sich das Gewand des obersten Arbeitskämpfers, wenn nicht des außerparlamentarischen Oppositionsführers übergestreift und organisiert den Widerstand gegen die von der Regierung per Dekret durchgesetzte Arbeitsmarktreform.

Der Sohn spanischer Einwanderer sucht nicht den sozialen Dialog. Er sucht den Sieg. Nicht weil der 55-Jährige so stark wäre. Auch nicht, weil der vor Jahren aus der Kommunistischen Partei ausgetretene ehemalige Renault-Techniker der überzeugte Klassenkämpfer wäre, den er zurzeit gibt. Vor einem



Flink durch die Stadt

Falträder wurden bisher meist belächelt, doch in großen Städten liegen sie im Trend. Auch in Berlin sind sie im Kommen. Wir haben einige Modelle getestet.
Berlin Seite 13

NICHT VERPASSEN

TRITTIN Der ehemalige Vorsitzende der grünen Bundestagsfraktion, Jürgen Trittin, hat den Sieg von Alexander Van der Bellen bei der Präsidentschaftswahl in Österreich begrüßt. „Das freut mich außerordentlich“, sagte er der Berliner Zeitung. „Es zeigt, dass man gegen den Rechtspopulismus gewinnen kann, wenn man die Auseinandersetzung offensiv annimmt. Klare Kante für die Demokratie zeigen bringt Erfolg.“
Politik Seite 5

REGELN FÜR ALLES Kaum ist die Freiluftsaison eröffnet, überraschen die Ordnungsämter in Friedrichshain-Kreuzberg und Pankow die Gastronomen mit neuen Regeln für Tische, Stühle und Pflanzen.
Berlin Seite 9

SOZIALE UNGLEICHHEIT In Deutschland schwindet der Gemeinsinn, weil die Schere zwischen Arm und Reich immer weiter aufgeht – trotz der guten Lage am Arbeitsmarkt. Zu diesem beunruhigenden Befund kommt der Paritätische Gesamtverband in seinem Jahresgutachten.
Wirtschaft Seite 7, Kommentar

Senat beschließt Plan für Integration

Berlin will fast 400 Millionen Euro für Flüchtlinge ausgeben – vor allem für Sprachkurse und berufliche Qualifizierung / Bund soll die Hälfte der Kosten tragen / Bundesregierung plant Gesetz

Berlin



Mehr braucht man nicht, um durch die Stadt zu kommen. Beim Parken bietet das Brompton im Vergleich zur Limousine besondere Vorteile. Unser Autor hat es ausprobiert.



Das Brompton auf dem Weg zum Rollkoffer: Räder und Lenker einklappen, Sattelstütze einschieben. Das Paket ritt dann auf den vier kleinen Rollen, die am Gepäckträger montiert sind. Preise: ab 1.300 Euro.

Damit klappt's auch im Nahverkehr

Falträder liegen im großstädtischen Trend. Gute Modelle fahren sich fast wie normal große Räder - aber sie machen sich klein, wenn man sie nicht braucht. In Bus und Bahn sind sie ideale Begleiter

VON THOMAS ROGALLA

GETESTET



Riese und Müller hat sein Modell Birdy vorn und hinten mit einer Federung ausgestattet, um deren Gelenke sich auch die Räder einklappen lassen. Das Rahmenrohr ist ungeteilt, deshalb macht das Rad beim Fahren einen stabilen Eindruck. Größere Stöße dämpfen die Kunststoffelemente der Federung, mit grobem Kopfsteinpflaster sind sie überfordert. Das Falten ist recht umständlich, gefaltet ist das Rad unhandlich und recht groß. Verschiedene Modelle haben 8 bis 14 Gänge, Preise 1.300 bis 3.500 Euro.



Die Firma Tern ist verbandelt mit dem weltgrößten Faltradhersteller Dahon aus Fernost, beide fabrizieren eine Vielzahl an Modellen, auch solche in normaler Größe. Das getestete Tern Link mit 20-Zoll-Rädern und Shimano-7-Gang-Schaltung fährt sicher, aber etwas behäbig, hat gut wirkende Cantilever-Bremsen und einen soliden Gepäckträger. Die Faltrmechanik ist einfach zu bedienen, wenn auch etwas klöblich. Das Tern ist im gefalteten Zustand nicht sehr bequem zu handhaben. Kein Vergleich zum Brompton. Preise je nach Ausstattung ab zirka 450 Euro.

RADFahren



In Berlin und Brandenburg

Ein gängiges Argument von Autogegnern ist, Autos stünden meist herum und beanspruchten wertvollen urbanen Raum zu Lasten der Radler. Gleichzeitig beansprucht die Badlerklientel mehr Platz, um ihre ausladenden, hakeligen Bikes in der Stadt oder in Nahverkehrszügen zu parken. In einigen RE-Zügen hat man deshalb Sitze zugunsten des Radtransports ausgebaut. Die Nichtradler müssen bei vollen Zügen jetzt wutschraubend im Stehen reisen.

Aber der Kampf um Verkehrsraum ist nicht alternativlos. Seit der Erfindung des Fahrrads gibt es findige Leute, die darüber nachdenken, warum man Schirme, Stühle oder Bügelbretter bei Nichtgebrauch platzsparend zusammenfalten kann, sperrige Fahrräder aber nicht. Zu ihnen gehört der britische Landschaftsgärtner Andrew Ritchie. Er entwickelte zu Beginn der 80er-Jahre Start-up-mäßig in seinem Schlafzimmer das Brompton-Faltrad. Es ist vor allem in vielen Ballungsgebieten der Welt ein Verkaufsschlager, und es ist kein Zufall, dass die Firma in London produziert, einer der Pendlerhauptstädte Europas. Mittlerweile sieht man das eigenwillig konstruierte Rad auch verstärkt auf den Straßen Berlins und in den Bahnen.

Die Gründe sind leicht nachvollziehbar. Ausgeklappt fährt das Teil mit Industriekugellagern, einer für zügiges Berliner Tempo übersetzten Schaltung und den Schwalbe-Leichtlaufreifen trotz seiner kleinen 18-Zoll-Räder so flott wie ein normales Rad. Binnen 20 Sekunden mit wenigen Handgriffen zusammengeklappt, hat es nur die Größe eines mittleren Rollkoffers. Das Brompton-Paket parkt dezent neben den Sitzen und darf sogar in den ICE mitgenommen werden. Weil Platzsparen auch den Bahnen nutzt, gibt es bei den Verkehrsbetrieben in Hamburg und anderen Städten in Kooperation mit dem Radhandel sogar verbilligte Falträder.

Wenn Patrick Möller ins Theater oder ins Restaurant geht, gibt er nicht nur seine Jacke an der Garderobe ab, sondern auch sein kompakt zusammengelegtes Rädchen. Das passt auch unter den Tisch in der Lieblingskneipe, weshalb es draußen nicht geklaut werden kann. Diese Vorzüge erkennen in den vergangenen Jahren immer mehr Radfahrer. Möller fand das Konzept, durch die Stadt zu radeln, ohne sich mit einem 28-Zoll-Bike-Trümmer zu belasten, so überzeugend, dass er vor sieben Jahren den Laden Boxbike in Prenzlauer Berg aufmachte, der auf Falträder spezialisiert ist. Das Geschäft geht gut

und spricht vor allem ein urbanes Publikum an, das gar nicht oder nur noch wenig Auto fährt und ein Rad braucht, das leicht mit Bahn oder Carsharing-Auto kombinierbar ist. Der in Berlin unvermeidliche Lifestyle spielt wohl auch eine Rolle, wenngleich Falträder konstruktionsbedingt nicht die sportliche Eleganz eines elegant designten Fixdes haben, mit dem man vor der Szenekeipe ein Style-Statement abgeben kann.

Falträder bewirken eher hochgezogene Augenbrauen oder die Frage, wie sich so ein Kinderrad wohl fahre. Gut, wissen die Nutzer, von denen etliche ihre „großen“ Fahrräder kaum noch benutzen, wie Kunden dem „Faltraddektektor“ Christoph Beck berichten. Beck betreibt den ältesten Laden für faltbare Räder in der Charlottenburger Goethestraße, kennt seit 28 Jahren die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Radtypen und baut Räder auch nach Kundenwünschen um.

Generell empfiehlt der Experte bei Falträdern, die immer einen Kompromiss zwischen Fahrbarkeit und Faltbarekeit darstellen, eine ausführliche Beratung und eine noch ausführlichere Probefahrt. Denn die Räder haben auch Eigenschaften, mit denen nicht jeder auf Anhieb zurechtkommt. Die in PR-Prospekten liebevoll „Falter“ genannten Räder sind nämlich mitnichten schmetterlingsleicht, sondern selten unter 13 bis 15 Kilogramm zu haben. Das dicke Zentralrahmenrohr und der Faltrmechanismus müssen etwas aushalten und wiegen entsprechend. Durch die kleinen Räder ergibt sich zudem oft ein Fahrverhalten, das die einen „wendig“ nennen, die anderen „nervös“. Vor dem Kauf sollte man wissen, ob man eher auf Asphalt in der Stadt herumguckt und in der Bahn viel auf- und zufalten muss, dann empfiehlt sich ein Modell mit kleinem Packmaß und gutem Faltrmechanismus. Will man auch lange Strecken im Umland oder auf sandigen Waldwegen fahren, sollte man sich eher das Birdy oder ein Dahon mit breiteren, mindestens 20-Zoll-großen Rädern ansehen. Und vorher das Sparkonto checken. Denn moderne Falter sind meist mit der gleichen hochwertigen Technik wie normale Räder ausgestattet. Kleiner heißt nicht unbedingt billiger. Wenigstens kann man sich die rund 1.400 Euro aufwärts für Birdy, Brompton & Co ein bisschen schönrechnen. In der Bahn gelten sie als kostenloses Handgepäck, während für Normalräder eine Fahrradkarte gelöst werden muss. So werden teure Falträder mit jeder Bahnfahrt billiger.

GETESTET



Das Moulton-Bike ist ein britischer Klassiker und etwas für Fans filigraner Lötarbeiten und ausgefeilter Fahrradtechnik. Der Rahmen besteht aus dünnen Röhren, die mit Drahtstreben verstärkt sind. Beide Räder sind kaum sichtbar, aber sehr wirkungsvoll gefedert. Schaltung, Übersetzung und Bremsen sind auf hohes Tempo ausgelegt. Ein Schmier hat das Moulton nicht. Am zentralen Rahmenknoten wird eine Schraube entfernt, dann lässt sich das Rad in zwei Teilen ins Auto legen. Ein Moulton ist etwas für Liebhaber und kostet 5.700 Euro aufwärts.



Das Klapprad (hier vom Hersteller Mifa) ist nicht mit heutigen Falträdern zu verwechseln. In der autogerechten Gesellschaft der Siebziger waren sie beliebt, weil man sie in den Kofferraum seines Opel Kapitän oder Wartburg legen konnte. Als ernstzunehmendes Transportmittel für längere innerstädtische Wege oder über Land taugten sie mit ihrem wackeligen, von einer Knebeltschraube gehaltenen Rahmen nicht. Sie waren das Rad zum Auto, heutige Falträder können oft statt eines Autos genutzt werden. Mifa-Klappräder starten bei Ebay bei weniger als 100 Euro.

Für jeden Demonstranten zwei Euro

Leistungslöhne sammeln Geld für Flüchtlinge in Altglienicke

VON KARL SCHMIDT

Demonstrant war immer wieder bei der Montagabendaktion gegen die Flüchtlings-Lohnpolitik in Altglienicke. Während im den ersten Kundendemonstrationen vor zwei Wochen die gut 300 parteiunabhängigen Anwohner meist auf der abgepflügten Straße standen, waren zu diesem Montagabend auch Gegendemonstranten gekommen. Beide Seiten wurden durch Garter und Polizisten getrennt.

Die etwa 70 Gegendemonstranten waren vom Jugendforum „offmuckert“, das sich berufsweglos gegen Rechts manifest. Ihre Idee für Altglienicke war für jeden protestierenden Anwohner werden zwei Euro gesammelt. Das Geld soll dem Kinderzirkus Cabuwazi und dem Abenteuerplatz Waidala zugute kommen, die unmittelbar nach dem geplanten Containerstandort sein werden. Am Ende kamen 1.150 Euro zusammen, die zuvor von Unterstützern aus der Politik gespendet worden waren.

Zur Protestdemonstration waren zwar wieder mehr als 300 Anwohner gekommen, aber die Summe von gut tausend Euro wäre so nicht zu erzielen gewesen. Paul hatmann von „offmuckert“ sagte trocken: „Für Nazis und Hooligans gibt's kein Geld.“ Unter die Anwohner hatten sich tatsächlich erneut SPD-Politiker und weitere Rechte gemischt.

Was die CDU-Kommunikations- und Abgeordnete Karsten Vogel erneut nicht davon abhielt, anzukommen. „Wir dürfen uns nicht in eine Ecke stellen lassen“, sagte sie. „Es geht nicht darum, ob hier ein paar Rechte rumlaufen“. Vielmehr geht es um Protest gegen den Containerstandort für 500 Menschen am Bahnweg/Ecke Molchstraße. Die Flüchtlinge, so Vogel, müssten gleichmäßig auf alle 15 Ortsteile des Bezirks Treptow-Köpenick verteilt werden. „Es kann nicht sein, dass 60 Prozent der Flüchtlinge in drei Ortsteilen konzentriert werden.“ So könne Integration nicht gelingen.

Kritik am Bürgermeister

Mehrere Redner distanzieren sich von Extremisten. In Richtung der Gegendemonstranten auf der anderen Straßenseite hieß es, diese würden „unter dem Mantel des Antifaschismus unser verbietetes Recht auf Demonstration stören“. Rüdiger Schreiber, Initiator der Montagdemo in Altglienicke, kritisierte Bezirksbürgermeister Oliver Ig (SPD), der trotz Einladung aus diesem nicht gekommen war. „Wir brauchen keinen Bürgermeister, der sich vom Senat das Zepter aus der Hand nehmen lässt“, sagte Schreiber unter dem Beifall der Teilnehmer. Das Bezirksamt, so hieß es, sitze offenbar auf weichen Knien im Rathaus und gucke zu. „was Pack hier wieder vorhat“.

Die CDU-Frau Vogel erntete gegen den Beifall der Protestler sei die einzige Politikerin, die um die Sorgen des Volkes kümmere hieß es. Weniger Verständnis Vogels Engagement gegen das Containerdorf beim SPD-Bundesabgeordneten Matthias Schder zur Gegendemo gekommen war. „Frau Vogel sollte nicht als stünde sie neben der Berlinpolitik. Vielmehr ist sie als CDU-ordnete Mitglied der großen Nation“, sagte er.

Gefreut über die Spenden sich übrigens Cabuwazi-Karl Köckenberger. Auch er, den Gegendemonstranten, um den Hals ein Schild Aufschrift „Jeder Mensch kommt“. Cabuwazi, Köckenberger, arbeite seit 1994 mit allen Kindern aus welchem Land und welcher Schicht sie kämen, jetzt sei man täglich in der Zukunft auf dem Tempelhofer Platz. Die nächste Montagdemo zwei Wochen stattfinden.

„Frau Vogel steht nicht neben der Politik.“

M. Schmidt, SPD, Bundesjugendabgeordneter

20 Sekunden mit wenigen Handgriffen zusammengeklappt, hat es nur die Größe eines mittleren Rollkoffers. Das Brompton-Paket parkt dezent neben den Sitzen und darf sogar in den ICE mitgenommen werden. Weil Platzsparen auch den Bahnen nutzt, gibt es bei den Verkehrsbetrieben in Hamburg und anderen Städten in Kooperation mit dem Radhandel sogar verbilligte Falträder.

Wenn Patrick Möller ins Theater oder ins Restaurant geht, gibt er nicht nur seine Jacke an der Garderobe ab, sondern auch sein kompakt zusammengelegtes Rädchen. Das passt auch unter den Tisch in der Lieblingskneipe, weshalb es draußen nicht geklaut werden kann. Diese Vorzüge erkennen in den vergangenen Jahren immer mehr Radfahrwillige. Möller fand das Konzept, durch die Stadt zu radeln, ohne sich mit einem 28-Zoll-Bike-Trumm zu belasten, so überzeugend, dass er vor sieben Jahren den Laden Boxbike in Prenzlauer Berg aufmachte, der auf Falträder spezialisiert ist. Das Geschäft geht gut