

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg

adfc
Hamburg

6.2018

Dezember/Januar

erscheint zweimonatlich | hamburg.adfc.de



Morten Kabell von Copenhagenize im Interview

**»WIR KOPENHAGENER SIND
KEINE RADFAHRER«**

Winterdienst: Stadtreinigung rüstet auf | Tipp: Neue Bücher | Tour durch Harburg

Kompetenz für -Bikes - vollgefedert und faltbar

Fahrrad
Cohrt

* SEIT 1990 *



25
JAHRE
LEIDENSCHAFT

Aus Überzeugung Manufaktur-Räder:

utopia velo 

RIESE & MÜLLER

FLYER

Innovation in Mobility

 **PATRIA**

 **SIMPLON**

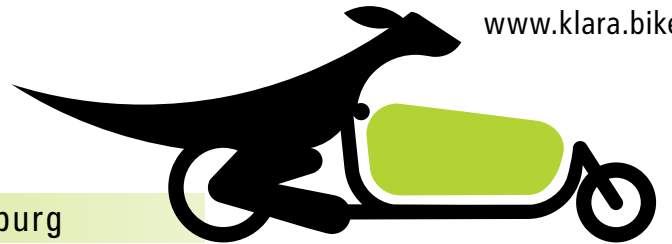


Montag bis Freitag 10-19 Uhr • Sonnabend 10-16 Uhr
Mittagspause Werkstatt 13-15 Uhr

Saseler Chaussee 52 • 22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)
Telefon: 040 - 640 60 64 • www.fahrrad-cohrt.de

Klara

Das kostenlose Lastenrad für Hamburg



www.klara.bike

FAHRRADBAU IN HAMBURG



53° 27.17 N - 10° 00.13 E



WWW.TRENGA.DE

Trekking- und Reiseräder

Randonneure

Urban- und Cityräder

650B Trekkingräder

Elektroräder

Mountainbikes

Rennräder



TRENGA 
BICYCLES

Fahrrad center
HARBURG · BUCHHOLZ

Mit handwerklicher Sorgfalt und ausgeprägter Liebe zum Detail entwickeln und fertigen wir in Hamburg hochwertige und langlebige Fahrräder für höchste Ansprüche. Für die tägliche Fahrt zur Arbeit. Für den Ausflug ins Grüne. Für die Weltreise. Für Menschen mit Begeisterung für das Radfahren!

www.fahrradcenter.de

Fahrrad Center Harburg Großmoordamm 63-67 21079 Hamburg
Fahrrad Center Buchholz Innungsstraße 2 21244 Buchholz

INHALT

6.2018 | Dezember/Januar

KURZMELDUNGEN

- 04** »Klara« beim Hanse-Umweltpreis ausgezeichnet | Neujahrsempfang des ADFC-Hamburg am 11.1.19 | Veloroutenserie im Abendblatt | ADFC auf der Rad Hamburg | Autofrei leben: Reiner Marien | ADFC-Fotoaktion: Birgit und das UKE

VERKEHRSPOLITIK

- 06** So geht Fahrradstadt!
Interview mit Morten Kabell von Copenhagenize

VERKEHRSPLANUNG

- 12** Teil 3 der Serie: Warum dauert das so lang!?

REZENSIONEN

- 14** Neue Bücher & Magazine

ADFC-RADTOUREN

- 17** Touren und Termine in frischem Gewand

TOUREN & ALLTAG

- 18** Hamburgs starker Süden: Rund um Harburg
21 Im Kampf gegen Väterchen Frost – Interview mit Thomas Naß von der Stadtreinigung Hamburg zum Winterdienst

SONSTIGES

- 24** ADFC-Steckbrief: Arbeitskreis Jugend
26 Legendäre Fahrräder XI: Flying Pigeon
27 Kolumne: Am Stadtrand
28 Mach' mit! Adressen, Termine, Arbeitsgruppen
29 Leser*innenpost | Cartoon | Impressum
30 Rückenwind fürs Rad – Fördermitglieder des ADFC Hamburg

EDITORIAL

Am Öresund läuft's rund

*Sie gilt als Eldorado der Radelnden: Kopenhagen. Wann immer es um fahrradfreundliche Städte geht, wird die Hauptstadt Dänemarks als leuchtendes Vorbild genannt. Sechzig Prozent der Einwohner*innen erledigen dort ihre täglichen Wege mit dem Rad. Und was sagt Ex-Umweltbürgermeister Morten Kabell im Interview (S. 6–11) dazu? »Ich bin kein Radfahrer, ich fahre einfach nur jeden Tag Fahrrad!«*

Das Fahrrad nicht nur als Mobilitätsalternative zu sehen, sondern als das beste Mittel, um eine Stadt sicherer, grüner und lebenswerter zu gestalten: Für diese Erkenntnis wird es in Hamburg wohl noch dauern – die Überschrift auf Seite 12 sagt eigentlich schon alles.

Eine Ecke, die ich auch selbst sehr gern mit dem Rad auskundschaftete, ist Harburg und alles drumherum. Ein bisschen mitfahren lässt sich schon ab Seite 18.

Spätestens seit »Game Of Thrones« wissen wir: Winter is coming! Was die Hamburger Stadtreinigung dann tut und was sie speziell für Radler tun kann: Ab Seite 21 gibt's Antworten. Von der Jugend hört man ja eh, dass sie nicht mehr so auf Autos abfährt. Was zu beweisen wäre ab Seite 24.

Und zum Schluss noch eine weitere Erkenntnis aus Kopenhagen: Es hat von unten angefangen, die Veränderung ging von den Leuten im Sattel aus.

Also: weitermachen!

Michael Lutter

ICE FULLFAT
Südpol-getestet, mit SHIMANO Steps und Rohloff-Schaltung braucht es keinen Radweg.
Flinkes, leichtes Enduro-Trike, das so gut wie keine Hindernisse kennt. Ultimative Spassgarantie.



Aktuell: Vorführad nur 4.690 €-1!

... kleine und große Freuden

wir wünschen allen frohe Festtage!

mango X-ride
Chic, trendy, leicht, perfekter Sitz, hochkomfortabel, Gummi-Oberfläche.



49,95 €

mango Cita Cremona
Extra-Stabil, leicht, auch für eBikes - sitzt wie angegossen.



59,95 €



SON Scheinwerfer (Original Wabesendynamo) **EDELUX II**
Die Nacht zum Tag machen! Dieser Scheinwerfer erweitert ganze Horizonte.
ab 139,00 €

Liegeradstudio



© Ilka Bodmann

■ »KLARA« BEIM HANSE-UMWELTPREIS AUSGEZEICHNET!

Anfang November gewann der ADFC mit seinem Lastenrad »Klara«, das man in Hamburg kostenlos ausleihen kann, den zweiten Preis beim Hanse-Umweltpreis. Dieser Preis wird vom NABU vergeben und von der Stiftung Globetrotter Ausrüstung zur Verfügung gestellt. Schirmherrin Dagmar Berghoff lobte das Fahren mit Klara als »nachhaltigste Form der Mobilität, gerade in Zeiten des Dieselskandals«, und ermunterte Ralph Wössner und Carola Schneider vom Arbeitskreis Lastenrad, die Flotte zu erweitern. »Klara« soll nicht allein bleiben, die Anschaffung eines weiteres Rades ist geplant.

klara.bike

■ EINLADUNG ZUM ADFC-NEUJAHRSEMPFANG AM 11.1.19

Wir wollen gemeinsam auf das neue Jahr anstoßen, uns austauschen, kennenlernen und diskutieren, was 2019 auf uns zu kommt. Der Vorstand des ADFC Hamburg lädt alle Mitglieder und ehrenamtlich Aktiven zum Neujahrsumtrunk am Freitag, den 11. Januar 2019, um 19 Uhr, in die ADFC-Geschäftsstelle in der Koppel 34–36 ein. Auch wer bisher noch nicht aktiv ist, aber Lust auf Engagement hat, ist herzlich willkommen. Nach einer kurzen Begrüßung durch den Vorstand wird mit Sekt und Saft angestoßen.

hamburg.adfc.de

■ HAMBURGS RADWEGE – SERIE IM ABENDBLATT

Zusammen mit dem Hamburger Abendblatt sind Aktive des lokalen Fahrradclubs im September und Oktober 2018 alle 14 Velorouten abgefahren. Dabei bewerteten ehrenamtliche ADFC-Experten den derzeitigen Ausbauzustand des etwa 280 Kilometer langen Netzes und wagten einen Ausblick auf das, was uns die bereits bekannten Umbaumaßnahmen bringen werden. Alle Folgen der Artikelserie lassen sich auf der Webseite des ADFC Hamburg nachlesen.

hamburg.adfc.de/velorouten



■ ADFC AUF DER RAD HAMBURG 2019



Vom 6. bis 10. Februar 2019 nimmt der ADFC an der RAD HAMBURG auf dem Gelände der Hamburger Messe teil. In der Halle B1 berät der Fahrradclub rund ums Rad. Im Mittelpunkt der Messe stehen E-Bikes: Mittlerweile gibt es vom Mountainbike über das Trekking-Rad bis hin zu Rennrädern alles für den E-Biker. Auf einem Parcours können kleine und große Radbegeisterte verschiedene Modelle ausprobieren, vergleichen und kaufen. Experten, Aussteller und Besucher diskutieren auf der »Rad-Bühne« über Themen wie Sicherheit und über neue Lösungen in Sachen Mobilität. Bei den Vorträgen der »Long Distance Biker« können sich Interessierte Ideen für traumhafte Ziele für die nächste Tour holen.

Die RAD HAMBURG gehört zur »oohh! – Die FreizeitWelten der Hamburg Messe«. Öffnungszeiten: 6. bis 10. Februar 2019, täglich 10 bis 18 Uhr. Eintrittspreise: Tagesticket Comeback bei Online-Kauf 7,50 €/ 9,50 € für ADFC-Mitglieder | radhamburg.de



© nordwood-themes-1.06.05.19-unsplash

AUTOFREI LEBEN

In einer losen Serie kurzer Interviews stellen wir zukünftig in der RadCity Menschen vor, die ohne Auto leben. Den Auftakt macht *Rainer Marien*. Er ist 70 Jahre alt und wohnt in Curslack im Bezirk Hamburg-Bergedorf.

Was tust du alltäglich? Welche Strecken radelst du?

Seit einigen Jahren bin ich Rentner und erledige alltägliche Besorgungen in Bergedorf mit dem Rad. Das macht rund 10km täglich. Ich fahre gelegentlich auch von zu Hause in die Innenstadt, dafür brauche ich ungefähr eineinviertel Stunden. Wenn es zu sehr regnet, nehme ich die S-Bahn, dann geht es etwas schneller, etwa 50 Minuten.

Seit wann lebst du autofrei?

Das muss 2012 gewesen sein. Aber ich bin vorher schon meistens mit dem Rad gefahren. Schließlich stand das Auto nur noch auf dem Deich rum, dann war der Spiegel abgefahren, und ein Jahr später habe ich es schließlich verkauft.

Was hat dich bewogen, dein Auto abzuschaffen?

Ich brauchte es einfach überhaupt nicht.

Fühlst du dich jetzt gesünder und wohler?

Ich bin halt ziemlich fit dadurch, dass ich täglich radle, 10 bis 20 Kilometer. Im Frühjahr hatte ich einen Unfall und habe mir den Arm gebrochen, beim Rennradtraining, daran hatte niemand anderes Schuld. Ich bin einfach zwischen das Hinterrad meines Kollegen und den Kantstein geraten, mit gut 25 km/h – und da lag ich dann. Aber inzwischen ist alles verheilt.

Wieviel Geld sparst du monatlich ohne Auto?

Ich schätze, der Unterhalt kostete 250 bis 300 Euro im Monat, bei so einer alten Karre, selbst wenn sie nur rumsteht. Wenn man sie dann noch fährt, kommt man bestimmt auf 400 bis 500 Euro – ein Auto ist ein unglaublicher Luxus!



© ADFC Hamburg | Hilke Kleinhuis

Interview: Hilke Kleinhuis

■ BIRGIT (48 JAHRE): WIE EINE STADT IN DER STADT – DAS UKE

»Das Universitätskrankenhaus Eppendorf ist für mich ein besonderer Ort – hier bin ich regelmäßig als Klinikclown ‚Jojo‘ in der Kinderklinik und bringe Abwechslung und Leichtigkeit auf die Stationen. Der gesamte Campus mit seinem Straßen- und Wegesystem und der Kombination von alten und neuen Gebäuden mit ihrer jeweiligen Geschichte und ihrem jeweiligen Charakter hat eine besondere Atmosphäre. Zusammen mit dem davor liegenden Eppendorfer Park ist es trotz der Hektik des Klinikalltags auch ein Ort, der einmal Ruhe finden lässt. Ich wohne in Winterhude und erledige fast alles mit dem Rad. In den seltenen Situationen, wo zum Transport einmal ein Auto benötigt wird, findet sich immer ein Gefährt im Freundeskreis.«

klinik-clowns-hamburg.de

Du möchtest uns auch einen deiner Lieblingsorte mit dem Rad zeigen? Dann schreibe an: portraet@hamburg.adfc.de
hamburg.adfc.de/news/zeig-uns-hamburgs-schoene-orte



MEIN
VIERTEL,
MEIN RAD!
ADFC-
FOTOAKTION

© ADFC Hamburg | Cajus Pruin

COPEN
HAA

Design Co.



SO GEHT
FAHRRAD-
STADT!

Interview mit Morten Kabell
von Copenhagenize

RadCity Du warst Umweltbürgermeister von Kopenhagen, seit Anfang dieses Jahres bist du jetzt bei Copenhagenize. Wie ist Radfahren in Kopenhagen für dich?

Morten Kabell Es ist selbstverständlich. Ungefähr 60 Prozent der Kopenhagener fahren jeden Tag mit ihrem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule. Es ist das häufigste Verkehrsmittel. Radfahren ist für mich einfach die beste und schnellste Art, sich fortzubewegen. Und die Stadt ist so organisiert, dass auch der größte Teil der Wege per Rad passiert. Und daher verstehe ich mich eigentlich auch gar nicht als »Radfahrer« – ich fahre einfach nur jeden Tag Fahrrad!

Das klingt lustig in den Ohren von deutschen Radfahrern ...

Diese Reaktion ist mir bekannt. Ich bin auf vielen Konferenzen gewesen, und sie ist immer ähnlich, wenn Kopenhagener sagen: Wir sind keine Fahrradfahrer, hier geht es nicht ums Fahrrad! Nein, es geht um die Schaffung einer kreativen, einer sicheren, einer grünen Stadt. Eine Stadt, in der man atmen kann, ohne sich darüber Sorgen machen zu müssen. Und dafür ist das Fahrrad das beste Fortbewegungsmittel. Und es ist auch das Mittel, um dieses Ziel zu erreichen.

Wie ist Kopenhagen so geworden?

Es hat schon eine Zeit gedauert, und es war jede Menge Einsatz nötig, viele Debatten und Gespräche auf vielen Ebenen, weil Kopenhagen noch vor einigen Jahrzehnten eine extrem Autoorientierte Stadt war. Als ich aufwuchs, gab es noch viele Straßen, auf denen Eltern ihren Kindern nicht erlaubten, Fahrrad zu fahren. Doch irgendwann sagten sehr viele Kopenhagener: »Genug! Wir wollen unsere Stadt wiederhaben!«.

Was war passiert?

Wenn man sich historische Abbildungen von Kopenhagen ansieht, dann sieht

man, dass alle Plätze als Parkplätze genutzt wurden. Alle Straßen waren voll mit Autos – und logischerweise kriegt man da irgendwann genug, die Menschen fingen an zu demonstrieren. Und irgendwann hatten wir dann 150 000 Demonstranten vor dem Rathaus. Das war in den 1970ern, aber bis in die 1980er-Jahre haben Menschen für mehr Fahrräder und für sicherere Straßen demonstriert. Und langsam hat die Stadt angefangen zu reagieren, zu antworten und das Fahrrad wieder miteinzubeziehen in die Stadtentwicklung, so wie es viel früher schon mal war, als alle westeuropäischen Städte fahrradfreundlich angelegt waren.

Es gab also keinen politischen Masterplan, sondern die Veränderung kam von den Menschen selber?

Es war eine Aktion von unten. Natürlich haben die Politiker das auch langsam begriffen, besonders so ab 2005. Ab da gab es auch einen starken politischen Willen, das Fahrrad voranzubringen. Es gab einen guten Dialog zwischen oben und unten, zwischen Bürgern, der Stadtverwaltung und den Planern, um eine bessere Stadt zu bauen.

Gibt es ein Programm wie das Hamburger »Bündnis für den Radverkehr«?

Sicher, im Laufe der Jahre gab es viele verschiedene Maßnahmenpakete der Stadt. Es begann vor 10 oder 15 Jahren, als die Stadt das Ziel aufgegriffen hat, die beste Fahrradstadt der Welt zu werden, bis hin zu dem Punkt vor wenigen Jahren, als wir abschließend feststellen konnten, dass wir wirklich die beste Fahrradstadt der Welt geworden sind. Und dann hat sich die Diskussion verändert, und es hieß nun: Okay, lasst uns das noch weiter bringen und versuchen, noch besser zu sein.

Wie sieht eure Zukunftsvision von Kopenhagen aus? Was ist die nächste



Kopenhagen beschloss 2011, weltbeste Fahrradstadt zu werden und den Anteil des Radverkehrs auf über 50 Prozent zu steigern. Für die fahrradfreundliche Umgestaltung von Städten bürgerte sich rasch das Wort »copenhagenize« ein (dt. »Kopenhagenisierung«).

Alle zwei Jahre führt die dänische, 2011 von dem früheren Blogger Mikael Colville-Andersen gegründete Agentur Copenhagenize Design den »Copenhagenize Index« durch. Sie vergibt Noten an Städte mit mehr als 600.000 Einwohnern für ihre Bemühungen, das Fahrrad als Verkehrsform zu etablieren.

Im letzten Copenhagenize-Index 2017 landete Hamburg auf Platz 17 von 20 Städten. Urteil: Die Hansestadt verwalte nur den Status Quo beim Radverkehr statt mit wachsenden Radlerzahlen zu planen. Insgesamt wird Hamburgs Regierung als »verkehrskonservativ und beratungsresistent« charakterisiert, obwohl die Stadt in einer Liga mit Amsterdam und Kopenhagen spielen könnte, wenn es die Rad-Infrastruktur ausbauen würde. In nur fünf Jahren könnte Hamburg mit Kopenhagen gleichziehen. »Es braucht nur den Mut und die Entschlossenheit der zuständigen Verantwortlichen«.



© ADFC Hamburg | Dirk Lau

»Giv tegn« – Anzeigentafeln wie diese erinnern Radfahrer*innen in Kopenhagen daran, Zeichen zu geben, wenn sie abbiegen oder halten. Und es funktioniert!

Phase? Was ist mit Car-Sharing, Bike-Sharing, selbstfahrenden Autos – der gesamten Bandbreite der sich rasch verändernden Mobilität?

Da ich ja nun kein Politiker mehr bin, müsstest du die jetzige Regierung fragen, wie ihre Zukunftsvision für Kopenhagen aussieht. Ich kann nur für Copenhagener*innen antworten, wie wir die Zukunft der Stadtmobilität sehen. Ganz klar: das weitermachen, was wir angefangen haben, mehr Verbindungen über den Hafen, sodass es von allen Bezirken der Stadt aus leichter wird, mit dem Fahrrad alles zu erreichen und die Menschen immer weniger auf das Auto angewiesen sind. Der nächste Schritt wird sein, die Entfernungen zu verschieben, für die das Fahrrad das normale Fortbewegungsmittel

Fahrradstau: Wenn 60 Prozent der Menschen mit dem Rad unterwegs sind, wird's auch in einer Fahrradstadt eng, etwa auf der Lieblingsstraße der Kopenhagener Radfahrer*innen, auf der Nørrebrogade, wo bis zu 50 000 Fahrräder am Tag fahren.

ist. Heute ist es das für Strecken von bis zu sechs Kilometern. Wir wollen das bis zu 10 oder gar 15 Kilometern bewegen, also das Fahrrad auch mehr regional und im Umland einsetzen – etwas, das in den Niederlanden schon praktiziert wird. Auf nationalem Level sind die Holländer wesentlich weiter, wir können das erreichen durch den Bau von cykelsupersti Super-Cycle-Highways [Radschnellwegen], durch das Einrichten eines guten Netzwerkes zwischen den Kommunen in der Metropolregion Kopenhagen, und durch die Reduzierung des Autoverkehrs, sodass es sicherer und einfacher wird, das Fahrrad zu benutzen. Du kannst so viele Kampagnen machen, wie du willst, letztlich geht es doch um Infrastruktur. Denn die drei wichtigsten Gründe für ein gutes Fahrradklima lauten: Infrastruktur, Infrastruktur und Infrastruktur.

Wie kriegt ihr das Geld und den politischen Willen für diese Infrastruktur? Wie überzeugt ihr die Menschen und die Politiker?

Durch Daten! Durch Zeigen, dass das Fahrrad das effizienteste Fortbewegungsmittel ist. Eine Fahrradspur kann

fünf- bis siebenmal so viele Personen transportieren wie eine Autospur. Und: Die Stadt verdient Geld, wenn jedermann vom Auto aufs Fahrrad umsteigt – bis zu einem Euro pro Kilometer. Und auch die Sicherheit wird verbessert. Gemessen an allen wichtigen Parametern, wird eine Stadt nur gewinnen, wenn sie Fahrradstadt wird. Die Daten dafür liegen vor, ich würde es daher als eine ideologische Frage betrachten, ob man sie in Betracht zieht oder nicht. Es gibt aber auch bei uns noch viele Politiker, die in den 1950-Jahren hängengeblieben sind, und die denken, dass es für ihre Stadt nicht wichtig wäre. Wir sehen aber, dass Städte auf

*Wir sehen uns nicht als »Radfahrer«.
Radfahren ist eine Lebensform.*

der ganzen Welt diese Veränderung durchlaufen und effizienter geworden sind, wachsen und auf vielen Gebieten besser werden – und damit jede Menge Geld sparen.



© copenhagenize design

Welche Rolle spielt dabei der Aspekt Gesundheit der Fahrradfahrer?

Das ist ein großer Teil der Rechnung, denn vielen geht es vor allem ums Geld. Man bleibt fit und gesund auf dem Rad im Vergleich zum Auto. Wir wissen, dass ältere Bürger länger ein aktiver Teil der Gesellschaft bleiben, wenn sie Rad fahren. Das ist gut für die Gesellschaft, gut für die Leute, für Familien, sie als aktiven Teil der Gesellschaft zu erhalten, und dabei kann das Fahrrad wirklich hilfreich sein. Die Gesundheitskosten sind niedriger für die Gesellschaft, und wir alle können davon nur profitieren.

Was ist mit einer autofreien City? Unser Eindruck ist, dass es in Kopenhagen noch jede Menge Autos gibt.

Das ist richtig! Das wird auch so bleiben, wie überall auf der Welt. Mancher Transport kann einfach nicht anders gemacht werden. Und manche Menschen brauchen auch ein Auto, und ich würde mich niemals dafür einsetzen, deren Mobilität einzuschränken. Der Grund, warum ich mich für das Fahrradfahren einsetze ist, dass es die Mobilität erhöht, und sie nicht einschränkt. Anders beim ganzen »faulen« Autoverkehr, also dem, der entsteht, wenn man eigentlich eine andere Möglichkeit hat, zum Beispiel mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad. Das ist der Autoverkehr, auf den wir verzichten können. Und dadurch wird zufälligerweise auch die Mobilität aller verbessert, die wirklich auf das Auto angewiesen sind. Wenn wir mehr Cargobikes, also Lastenräder, auf die Straße bringen, reduziert das ebenfalls den Autoverkehr.

Wie geht ihr mit der neuen Dominanz des Fahrrads um? Wie verhindert ihr, dass es nicht zu viel wird?

Vor allem, indem wir die Infrastruktur anpassen. Wir haben in Kopenhagen Staus auf Fahrradwegen. Ich lebe an einer Straße, an der morgens bis zu 12 Autos an der Ampel warten, aber



© ADFC Hamburg | Dirk Lau

zur gleichen Zeit 250 Radfahrer. Und deren Spur ist immer noch schmäler als die der Autofahrer. Dort muss sich was ändern, und im Moment wird einer der Fahrstreifen entfernt, und der Platz dem Radverkehr zugeschlagen. Dadurch wird genug Platz geschaffen, und gefährliche Situationen werden vermieden. Wir wissen, dass es zu Konflikten kommt, wenn nicht genug Platz ist. Eine Lösung ist, unsere Infrastruktur effizienter einzusetzen.

Wie steht es um die Regelkonformität der Fahrradfahrer in Kopenhagen?

Ganz klar, Radfahrer müssen sich wie alle anderen an die Regeln halten. Besonders in einer Stadt, in der 62 Prozent aller Fahrten mit dem Rad stattfinden. Und die Polizei ist dafür verantwortlich, dass das ernst genommen wird. Aber es ist auch wieder eine Frage der richtigen Infrastruktur, sie sollte transparent und logisch sein, und den natürlichen Bewegungsmustern angepasst, also ohne Hindernisse in den Weg zu legen. Und auch Klarheit herstellen, ein Grund, warum wir in Kopenhagen vom Auto- und Fußverkehr getrennte Fahrradspuren haben. Ganz ehrlich, ich hasse es, in deutschen Städten mit dem Rad zu fahren, weil

Beim Fahrradparken in Kopenhagen ist noch Luft nach oben; hier der Abstellplatz am Hauptbahnhof.

man da auf einer Straße mit den Autos ist, aber ich hasse es auch, dort zu Fuß zu gehen, weil ich mich dabei unsicher fühle und ich immer über die Schulter schauen muss, ob mir gerade ein Fahrradfahrer reinfährt. Wer will da schon seine Kinder alleine zur Schule schicken? Fühlt man sich als etwas schwache, ältere Person so sicher? Die Antwort lautet: Auf keinen Fall, man würde eher zu Hause bleiben.

Fährt in Kopenhagen tatsächlich jeder Mensch Fahrrad?

Hier sieht man jeden Rad fahren, von 5- bis 6-Jährigen, die mit ihren Eltern zur Schule fahren, ganz kleine Kinder, die in Cargobikes gefahren werden mit Kissen und Sicherheitsgurten, bis hin zu alten Leuten, die Fahrrad fahren, weil sie sich sicher fühlen. Und wenn 62 Prozent der Kopenhagenerinnen und Kopenhagener jeden Tag zur Arbeit fahren, dann sind das auch Regierungsangestellte, Bürgermeister, Pendler – eben ein perfekter Querschnitt aller Menschen, die hier leben, egal ob Mann oder Frau.



© ADFC Hamburg | Dirk Lau

Kombinierte Fahrrad- und Autoparkhäuser wie dieses am Einkaufszentrum Fisketorvet kurz vor der berühmten Cykleslangen-Brücke sind eher die Ausnahme in Kopenhagen – Radfahrer*innen fahren durch eine eigene große Einfahrt hinein und können ihr Fahrzeug bequem abstellen. Die Begrüßung »Vi ♥ cykler« versteht sich von selbst.

Wenn erst mal die Infrastruktur stimmt, dann klappt das auch.

Wie steht es mit dem Fahrradparken?

Fahrradfahrer sind genauso faul wie jeder andere Mensch auch, also stellen sie ihre Fahrzeuge am liebsten so nah wie möglich ab. Also wo? Am ehesten direkt vor der Tür, etwa beim Supermarkt so nah am Eingang wie möglich. Ziel ist, ein Fahrradparken zu schaffen, das gut und sicher ist. Darin war Kopenhagen nicht besonders gut, aber in den letzten Jahren ist es etwas besser geworden, obwohl die Zunahme des Radverkehrs nicht begleitet wurde durch eine angemessene Zunahme von Abstellmöglichkeiten. Manche schlagen die holländische Lösung vor, mit großen und zentralen Fahrradparkhäusern. Das funktioniert gut in Holland, aber ich bin mir nicht sicher, ob das in Kopenhagen klappen würde: Wenn zwei Drittel der Bewohner einer Wohnanlage Rad fahren, würden die alle dann 400 Meter zu einem zentralen Parkhaus laufen? Wohl eher nicht! Hier in Kopenhagen haben wir daher häufig Parken in den Innenhöfen. In der City wurden Auto-Parkplätze entfernt und durch Fahrradparkanlagen ersetzt. Anstelle eines Pkw haben jetzt zehn bis fünfzehn Fahrräder Platz.

In Hamburg sind Radwegparker ein großes Problem. Zugleich wird um jeden einzelnen Autoparkplatz gekämpft. Parkraum zu verknappen ist eine Riesensache – habt ihr ähnliche Erfahrungen gemacht?

Aber sicher! Autoparkplätze ist vielleicht die heißeste Sache, die im Stadtparlament oder in den Medien behandelt wird ...

»Das Rad war schon immer tief in der DNA der Stadt, aber erst 2006 haben wir es politisch auf die Agenda gehoben.«

Klaus Bondam (Umweltbürgermeister von Kopenhagen 2005 bis 2010)*

... und wie überzeugt ihr die Leute, dass weniger Parkplätze für Autos besser für alle sind?

Man braucht den politischen Willen und das richtige Durchhaltevermögen, um diese Sache durchzufechten, und ich hoffe, dass der aktuelle Bürgermeister und die Stadtregierung von Kopenhagen das auch haben, um weiterhin die Kfz-Parkplätze zu reduzieren. Darüber hinaus ist es Aufgabe der Radlobby zu zeigen, dass

durch den Wegfall eines Autoparkplatzes der Raum gewonnen wird, um 10 bis 15 Fahrräder unterzubringen. Also viel mehr Menschen können so ihre Fahrzeuge parken – und das sind alles Käufer und Konsumenten. Das sind die Menschen vor Ort, die die lokalen Geschäfte und Supermärkte unterstützen, anstelle von großen Ketten in den Vororten. Das funktioniert auch für Menschen mit kleineren Budgets.

In Hamburg haben wir die Situation, dass die Bezirke ihren eigenen Radverkehr machen, der Bau und die Pflege von Infrastruktur liegen in sehr vielen Händen. Muss in Kopenhagen auch ein Bezirk nach dem anderen überzeugt werden, oder gibt es eine politische Ebene, die entscheidet?

Der Stadtrat von Kopenhagen ist zentral für den engeren Bereich der Stadt mit 620 000 Einwohnern auf 90 Quadratkilometern zuständig – was da entschieden wird, wird auch umgesetzt. Komplizierter liegen die Dinge in der Metropolregion Kopenhagen mit ihren insgesamt 28 Gemeinden und

etwa zwei Millionen Einwohnern – und das ist vielleicht vergleichbar mit Hamburg.

In Hamburg hat die Polizei ein Vetorecht bei Straßenverkehrsplanungen – ist das bei euch auch so?

Die Polizei hat auch in Kopenhagen die Möglichkeit, bei Planungen ein Veto aus Sicherheitsgründen einzulegen. Aber sie muss es begründen und dokumentieren. Und dadurch hat die Stadt den Spielraum, um zu sagen: »Vielen Dank für den Input!

* <https://www.swp.de/politik/inland/wie-klaus-bondam-aus-kopenhagen-eine-fahrradstadt-machte-25940500.html> [zuletzt aufgerufen: ...]

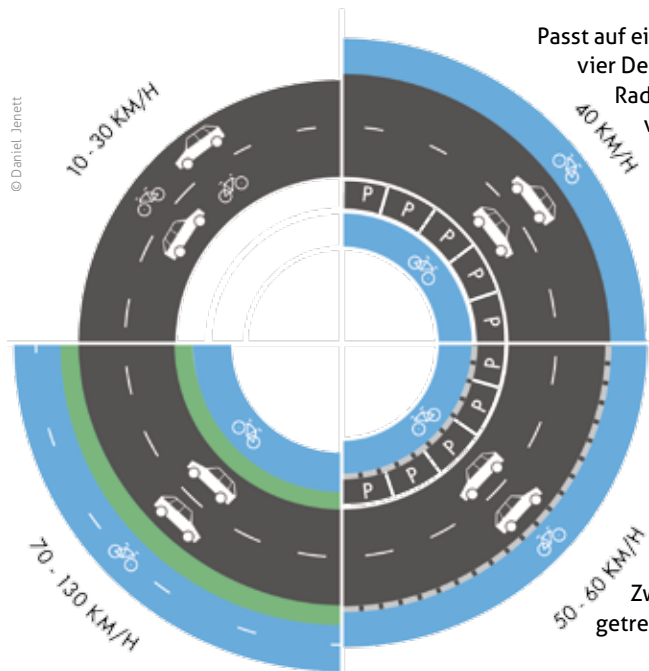
Aber es handelt sich hier um eine Planung – und das ist unsere Sache.« Als ich Bürgermeister in Kopenhagen war, sind wir nicht so weit gekommen, dass es darüber schriftliche Unterlagen gab, so mussten wir der Polizei häufiger sagen: »Sorry, das ist nicht eure Sache! Eure Sache ist Verkehrssicherheit, unsere ist die Planung! Und darum kümmern wir uns«. Dann wurde gelacht, und es hieß: »Man kann der Polizei keinen Vorwurf für den Versuch machen«. Ich habe kein Problem damit, wenn Leute den Advocatus Diaboli, den Anwalt des Teufels spielen, manchmal ist ja auch was dran. Stadtentwicklung ist aber Sache der Stadt, nicht der Polizei.

Wie baut ihr sozialen Druck für Veränderungen pro Rad auf, wie mobilisiert ihr die Menschen? Demonstrationen, soziale Medien, Critical Mass?

Der richtige Adressat für diese Frage wäre der Cyklistforbundet, der dänische Radfahrerverband, und dessen Vorsitzender, mein früherer Kollege Klaus Bondham, oder die Cycling Embassy of Denmark. Wir bei Copenhagenize beschäftigen uns vor allem mit Planung für Städte auf der ganzen Welt, weniger mit politischer



Auch das ist Fahrradstadt: Haltebügel vor Ampeln erleichtern das Warten auf Grün.



Lobbyarbeit. Aber natürlich gibt und gab es das alles auch in Kopenhagen, von Critical Mass bis hin zu Leuten, die Autos vor dem Rathaus zerstören. Was in Kopenhagen aber die Dinge wirklich ins Rollen brachte, waren die Menschen, die diese Veränderung gefordert haben. Es waren die Eltern, die Sicherheit für ihre Kinder wollten, und es waren die Menschen, die sich an die Politiker wandten und sagten: »Wir wollen Infrastruktur fürs Rad! Wir wollen sicher sein, wenn wir auf der Straße unterwegs sind!« Es ist einfach schwieriger für Politiker, Nein zu sagen, weil es sich dabei um ihre Wähler handelt. Ein weiteres Mittel sind zum Beispiel Kampagnen, die klar machen, welche Politiker pro Fahrrad sind – und welche nicht. Gerade wenn viele Bürger in der Stadt nicht genau wissen, wen sie wählen sollen.

Letzte Frage: Wie schafft es Hamburg, auf einen vergleichbaren Stand wie ihr zu kommen?

Als ich Bürgermeister war und viele Kollegen auf der ganzen Welt getroffen habe, sagte ich denen: Fangt einfach an – und ihr werdet es nie bereuen! Aber fangt auf einer guten Von-A-nach-B-Basis

an, nicht ein bisschen Fahrrad hier und ein bisschen Fahrrad da. Schafft ein Netzwerk, macht erst mal eine komplette Hauptstraße, und von da aus kann sich dann die Veränderung entfalten. Aber anfangen würde ich damit, den Politikern zu zeigen, wie man ganz normale Hamburger für die Sache gewinnt. Und natürlich durch Aktivitäten in den lokalen Bezirken, um zu zeigen, dass es durch das Rad mehr lebendige und lebenswerte Quartiere gibt. Natürlich muss man akzeptieren, dass sich manche Leute nie werden überzeugen lassen – Dinosaurier, die in der Vergangenheit leben. Lasst uns lieber auf die anderen Menschen konzentrieren, denn früher oder später werden die Dinosaurier aussterben!

Interview: Daniel Jenett, Dirk Lau

LINKS

copenhagenize.com

copenhagenizeindex.eu



VIDEO

jenett.com/KPHG

WARUM DAUERT DAS SO LANG!?

Dritter Teil unserer Artikelserie über Radverkehrsplanung in Hamburg: Stellungnahmen und Abwägungen

Unsere kleine Serie über Verkehrsplanung in Hamburg kommt zum Ende: Im ersten Teil (RadCity 3.18) ging es um Bedarf und Finanzierung, in der Fortsetzung (RadCity 4.18) um Planungsvorlauf und Bürgerbeteiligung. Nun erklären wir, wie Verwaltungsstellen und Träger öffentlicher Belange (TÖB) zu Stellungnahmen aufgefordert werden, bevor schließlich etwas für den Radverkehr gebaut werden kann.

Zum Ersten ... Zu diesen Beteiligten gehören die einzelnen Fachämter der Bezirke, zum Beispiel für das Management des öffentlichen Raums oder Senatsbehörden wie die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer. Gehört werden aber auch die Feuerwehr, die Stadtreinigung, der Hamburger Verkehrsverbund und Leitungsträger etwa für Wasser oder Telekommunikation. Auf politischer Ebene wird die Bezirksversammlung oder einer ihrer Unterausschüsse angeschrieben. »Sonstige zu beteiligende Stellen«, wie zum Beispiel der ADFC oder der FUSS e.V., Außenwerbefirmen und Taxiverbände werden unter »Sonstiges« geführt, da

sie keine Belange des öffentlichen Interesses oder der Grundversorgung vertreten (siehe Abb. 1).

An die TÖB wird neben dieser Erstverschickung der Erläuterungsbericht versandt, der die Veranlassung, die Ausgangslage, den geplanten Zustand, die rechtlichen Grundlagen und die Umsetzung der Planung beschreibt. Vor allem ist ein Lageplan enthalten, auf dem sowohl der Ist- als auch der Planzustand herauszulesen sind.

Und genau jetzt beginnt einer der größten Brocken Arbeit der Bezirksgruppen des ADFC: Die Unterlagen werden bis ins kleinste Detail kritisch begutachtet. Ob die Planung den aktuellen Standards und Regelwerken entspricht, prüfen die Aktiven des Fahrradclubs für jeden Meter Radverkehrsinfrastruktur zentimetergenau.

Auch auf Logik und Konsequenz prüfen die ADFCler die Planung und achten auch auf gute Befahrbarkeit. Mängel werden immer wieder deutlich, wenn der motorisierte Verkehr vorrangig behandelt wird. Der ADFC mahnt beispielsweise die Abbiegeradien an, die sich auf die maximal mögliche Geschwindigkeit des Kraftverkehrs beim Abbiegen auswirken. Oft fehlen auch Spuren für

© Mit - Management öffentlicher Raum der Bezirke



Abb. 1: Exemplarischer TÖB-Verteiler

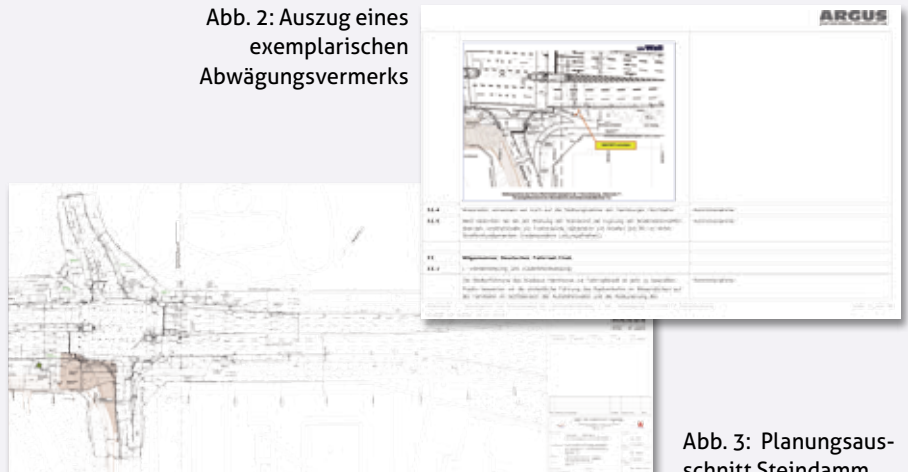
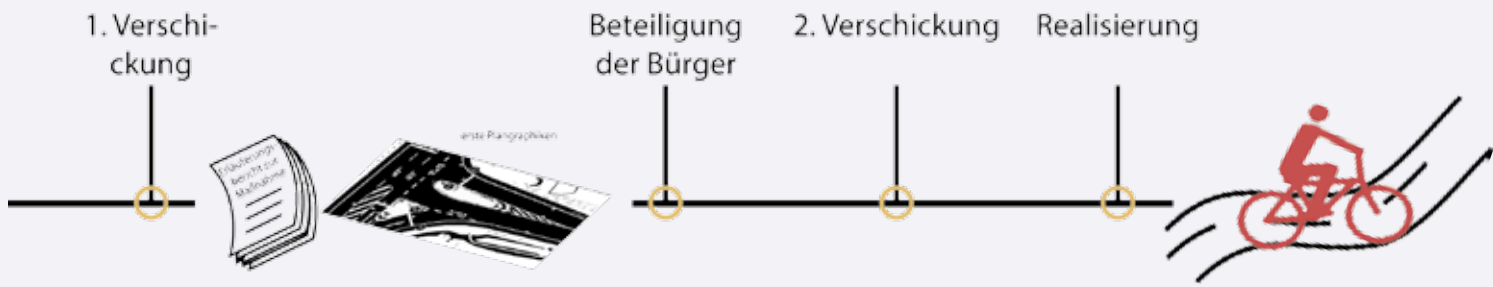


Abb. 2: Auszug eines exemplarischen Abwägungsvermerks

Abb. 3: Planungsausschnitt Steindamm



TÖB's:

- Träger öffentlicher Belange (TÖB's) werden informiert, beteiligt und um Stellungnahme zur Vorplanung gebeten. Bleibt eine Rückmeldung aus, so gilt die Planung als abgestimmt.
- z.B. Verkehrsdirektion, Denkmalschutzamt, Leitungsträger wie HamburgWasser, Strom- & Gasnetzbetreiber, Wegeunterhaltung & Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung im jeweiligen Bezirk

Bei außergewöhnlichen Straßenbaumaßnahmen kann eine Beteiligung der Anwohner/Bürger notwendig aber auch durchaus sinnvoll sein. Auf jeden Fall gibt es eine Information über die Maßnahme.

... oder Schlussverschickung, wenn in der ersten Runde alle Anmerkungen abgewogen wurden. Spätestens hier gilt die Maßnahme dann als abgestimmt und bereit zur Realisierung.

Sind keine zu klärenden Punkte mehr vorhanden, kann die Maßnahme durch den Realisierungsträger gebaut bzw. zum Bau an Hand gegeben werden.

© Florian Dumsky | ADFC Hamburg

Linksabbieger oder Aufstellflächen für Radfahrende. Auch die Anordnung von Parkplätzen zum Nachteil des Radverkehrs kritisiert der ADFC regelmäßig.

Das Beispiel Steindamm (siehe Abb. 2 und 3) verdeutlicht das Vorbeiplanen an tatsächlichen Bedarfen der Radfahrenden. Zwar ist die einheitliche Radverkehrsführung in der Planung begrüßenswert, doch die Details der Umsetzung sind ernüchternd. Konkret wurde der übermäßige Platz angemahnt, der dem ruhenden Kfz-Verkehr zugebilligt wurde. Denn trotz der Umplanung könnten Lieferfahrzeuge nach wie vor den Radstreifen zuparken. Poller oder ähnliche Maßnahmen sind nicht vorgesehen. Dieser Einwand wurde jedoch mit Verweis auf den vorherrschenden hohen Parkdruck abgeschmettert – also nur »zur Kenntnis genommen«.



Weitere Details der Stellungnahme des ADFC betrafen beispielsweise fehlende Querungsmöglichkeiten des Steindamms für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (die ebenfalls keine Berücksichtigung in der weiteren Planung fanden) und nicht regelkonform verlaufende Führungen des Radverkehrs. In Teilen wurden diese Anmerkungen zur Radverkehrsführung in der weiteren Planung berücksichtigt. So sollen etwa Aufstelltaschen für linksabbiegende Radfahrer*innen eingerichtet und Nebenstraßen für den Fahrradverkehr freigegeben werden. Auch das beanstandete Kopfsteinpflaster auf dem Radfahrstreifen soll durch Asphalt ersetzt werden.

... zum Zweiten Zu einer Zweitverschickung kommt es, wenn während der Frist für Stellungnahmen erhebliche Bedenken der TÖB oder sonstiger Beteiligter eingegangen sind und eine größere Anpassung der Planung nötig machen. Meist enthält der Großteil der Stellungnahmen aber nur kleinteilige Verbesserungsvorschläge.

... und gebaut! Um Zeit zu sparen, ist in den meisten Fällen die Zweitverschickung gleichzeitig auch die Schlussverschickung. Werden dann keine Bedenken mehr geäußert, gilt die Planung als abgestimmt. Jetzt kann die Realisierungsphase beginnen. Dazu werden Bauablauf und Bauzeitraum im umliegenden Quartier mittels Aufstellern oder Postwurfsendungen bekannt gegeben. Schließlich können die Baumaschinen rollen. Am Ende ist hoffentlich ein weiterer Straßenabschnitt fertig, der dem Ziel einer echten Fahrradstadt auch in Zukunft gerecht wird.

Florian Dumsky

- LINKS**
- ReStra – Hamburger Regelwerke für Entwurf und Planung von Stadtstraßen | hamburg.de/bwvi/restra
 - BWVI – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg | hamburg.de/bwvi
 - LSBG – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Freie und Hansestadt Hamburg | lsbg.hamburg.de



karl. – Bike • Life • Style

Karl ist kernig: Vom Titelblatt der ersten Ausgabe grinst Jürgen Vogel mit Metalhand (Mano cornuta) vom Fahrrad in die Kamera. »Die Stadt gehört uns« titelt selbstbewusst die zweite Ausgabe und lädt junge Familien zu Großstadtabenteuern ein. Seit der zweiten Ausgabe ist auch ein Kids-Special dabei, das die Jüngsten gleich mit anspricht. Klar – Karl (benannt nach Karl Drais) spricht insgesamt eher junge Stadtbewohner*innen an: »Faszination Fixies«, »City-E-Bikes, die Spaß machen«, »Urban Bike Wear« titeln typische Karl-Artikel. Das sind eher in den Metropolen gefragte Themen. Aber vielleicht verdankt das Fahrrad seinen gegenwärtigen Boom gerade auch den hippen Stadtradler*innen. Neben den Ausrüstungstipps bringt Karl auch Verkehrsthemen rund um nachhaltige Mobilität. Urbane Fahrrad-Fans dürften an dem Magazin also ihren Spaß haben. (gs)

karl. erscheint vierteljährlich in der Motor-Presse-Stuttgart, 6,50 € pro Ausgabe (print) | karl-magazin.de



My Bike – Mein Fahrradmagazin

Das Magazin My Bike wendet sich an alle, die bewusst Fahrrad fahren und berücksichtigt dabei ein breites Spektrum unterschiedlicher Ansprüche von Sport und Freizeit, Naturerlebnis und Urlaub, umweltfreundlicher, smarter und nachhaltiger Fortbewegung. Die Themenpalette reicht von Fahrrädern, E-Bikes und Zubehör über Reise- und Touthemen, Gesundheit und Fitness bis hin zu Fragen rund um Mobilität und Verkehr. Angesprochen dürften sich von diesem Konzept eher Leute fühlen, die pragmatisch mit dem Thema Fahrrad umgehen, und vielleicht auch Familien.

Es geht um das ergiebige Thema des Radfahrens im Alltag. MyBike testet beispielsweise »E-Cargobikes« und »Urbane Radtaschen«, diskutiert über Radwegplanung – oder auch die richtige Sitzposition beim Fahren. Wer sich für spezielle Ra(n)d sportarten oder stylische Spielarten interessiert, findet entsprechend spezialisiertere Presseprodukte bestimmt spannender. Wer an der breiten Palette der vielen Themen rund ums praktische Fahrradfahren interessiert ist, findet in My Bike eine abwechslungsreiche Lektüre. (gs)

My Bike, Magazin, erscheint zweimonatlich | Delius Klasing Verlag, 4,90 € pro Ausgabe (print) | mybike-magazin.de

Ohne Auto leben – Handbuch für den Verkehrsalltag

Der Autor Bernhard Knierim ist von Haus aus Biophysiker und engagiert sich intensiv für Fragen der urbanen Mobilität und der Energiebilanz unterschiedlicher Verkehrsträger. Seine Recherchen sind detailliert, die Statistiken aussagekräftig, seine Analysen politisch brisant. Aber das Lesen dieses Buches bewegt wohl kaum jemanden dazu, sein Auto abzuschaffen. Dieses Buch sollte vor allem studiert und zu Herzen genommen werden von Verkehrspolitikern und -Planern, die verantwortlich sind für unser aller zukünftige Mobilität und im Zuge dessen auch für den weltweiten Klimawandel, der wiederum unsere Gesundheit und Ernährung direkt beeinflusst. Das enthebt aber gewöhnliche Menschen nicht ihrer Verantwortung für eben das: Ob gefahren oder herumstehend, Autos mindern unsere Lebensqualität immer deutlicher, und wer irgend kann, sollte darauf verzichten und sich selbst an frischer Luft bewegen. Alles das führt Knierim aus – auch besondere Aspekte, über die seltener nachgedacht wird, zum Beispiel Gerechtigkeit hinsichtlich Flächenverbrauch und anderer Umweltressourcen. (hk)

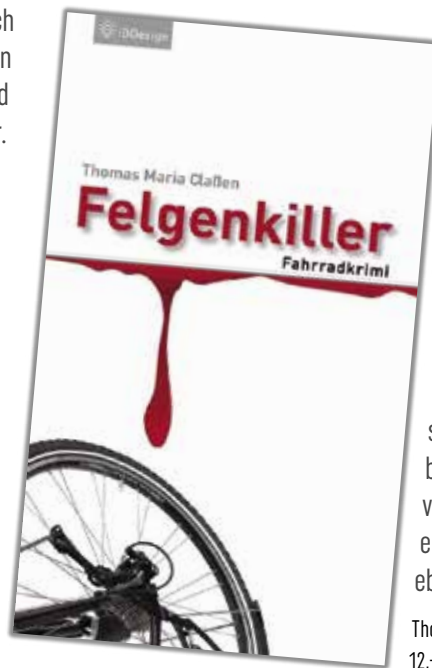
Bernhard Knierim, Ohne Auto Leben – Handbuch für den Verkehrsalltag. Promedie Verlag, Wien 2016, 176 Seiten, 14,90 €

BÜCHER &
MAGAZINE
REZENSIONEN



Felgenkiller – Krimi im Milieu des Fahrradclubs

Bei einer Radtour des ADFC stirbt ein Mitfahrer durch einen heimtückischen Anschlag. In den folgenden Tagen fallen weitere Menschen, die mit dem Rad unterwegs waren, dem »Felgenkiller« zum Opfer. Es entwickelt sich ein verzwickter Kriminalfall in der niederrheinischen Großstadt Grawenhorst. Mittendrin: Der ADFC-Aktive Manfred (Manni) Hanraths. Begreiflicherweise ist der Tourenleiter höchst interessiert zu erfahren, was hinter den Morden steckt. Natürlich gerät er dabei auch selbst ins Visier der polizeilichen Ermittlungen. In letzter Minute entschlüsselt Manni aber den entscheidenden Hinweis um den Fall zu knacken. Krimi-Spezialisten mag an der Geschichte vielleicht stören, dass Spannung und Handlung etwas langsam in Fahrt kommen. Als Lesespaß für ADFC-nahe und Interessierte ist die Lektüre trotzdem sehr unterhaltsam. Der Autor



Thomas Maria Claßen ist selbst im ADFC Gelsenkirchen engagiert und schildert den Alltag der Clubmitglieder und das Umfeld der Fahrradszene mit Insiderwissen und liebevollem Augenzwinkern. So mancher Aktive im Fahrradclub dürfte sich lachend wiedererkennen. Wer die Fahrradszene noch nicht so gut kennt, erhält einen guten Einblick. Claßen taucht mit viel Liebe zum Detail auch in die niederrheinische Atmosphäre ein und beschreibt heimische Biederkeit, Altbierkneipen, Fußballbegeisterung und Natur. Das Spannungsverhältnis zwischen schrulligen Polizeiermittlern und Hobbykommissar Manni hat ebenfalls Potenzial für eine Fortsetzung. (gs)

Thomas Maria Claßen, Felgenkiller, Taschenbuch, 309 Seiten, 12,- € | www.felgenkiller.de

– Anzeige –

Jetzt informieren und für 2019 vormerken

ADFC E-BIKE-REISE VON HAMBURG NACH ST. PETERSBURG



St. Petersburg

Etappe 2 von
Danzig nach Riga
letztmalig in 2019

Riga

Danzig

Hamburg





**SONNTAG
24.02.2019
10-17 UHR
SPORTHALLE
HAMBURG**

DIE ADFC-MESSE
THEMENSCHWERPUNKT: **KINDER**

**U LATTENKAMP | KROCHMANNSTR. 55
RADUNDREISE-ADFC.DE**

PRÄSENTIERT VON **MDR 90,3 HAMBURG Journal**

- Anzeige -



Hamburg Messe
U

**JEDEN TAG
100
NEUE IDEEN**

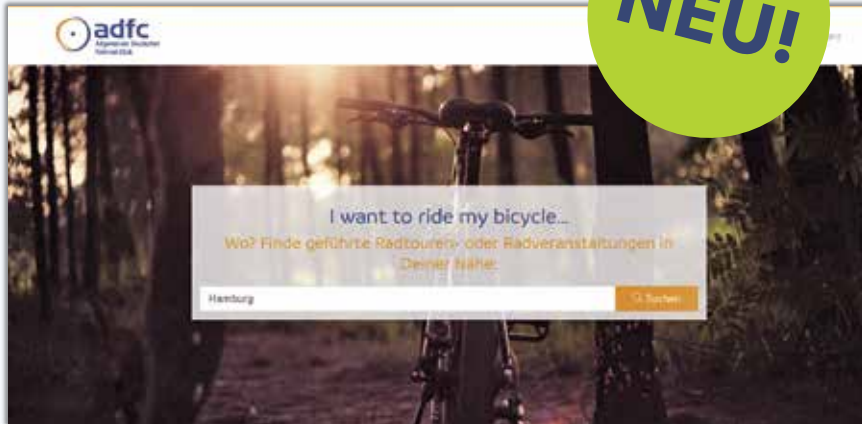
**#7 DONNERSTAG:
ACTION &
OUTDOOR-TAG**



6. - 10. FEB. 2019
radhamburg.de



NEU!



RADTOUREN UND TERMINE IM FRISCHEN GEWAND

Ab 2019 präsentieren wir alle ADFC-Termine auf der neuen Webseite touren-termine.adfc.de. Einfach »Hamburg« eingeben und schon siehst du alle Termine und Touren aus der und rund um die Hansestadt.

Aufgrund der Umstellung können unsere Touren im neuen Jahr zunächst nur dort aufgeführt werden. Im Januar und Februar treffen sich Angebot und Nachfrage allerdings ohnehin bei der aktuellen Durchschnittstemperatur am Nullpunkt.

Für Touren-Liebhaber gibt es auf der neuen Webseite einige Vorteile gegenüber der alten Darstellung. So zeigt dir die Karte auf einen Blick an, wo überall eine Tour startet. Und für jede einzelne Tour sind Start und Ende übersichtlich dargestellt. Mit dem Filter kannst du genau die Touren finden, die du suchst.

Natürlich kannst du auch zukünftig auf unserer Website hamburg.adfc.de nach den Terminen suchen und wirst dann weitergeleitet. Auch in der RadCity wirst du weiterhin alle Touren finden.

Neu ist auch, dass wir die Schwierigkeit der Touren mit veränderten Kategorien angeben. Die zukünftigen Angaben orientieren sich an der Normalgeschwindigkeit auf ebener Strecke. Das System lehnt sich an unsere bisherigen fünf Sterne-Kategorien an.

 **Belvelo**

E-Bike-Reisen für Entdecker

Die Welt aktiv erleben – mit
Genuss und Komfort auf
allen Kontinenten

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

Gardasee | Toskana
Jakobsweg | Andalusien
Kroatien und Montenegro
Baltikum | Finnland
Cornwall | Marokko | Südafrika
Kuba | Vietnam
Thailand | Neuseeland

Höchstens 12 Gäste plus
Reiseleiter
Inkl. Qualitäts-E-Bikes vor Ort



Kostenlosen
Katalog
anfordern!

Tel.: 030 786 000-124
info@belvelo.de | www.belvelo.de



Belvelo ist eine Marke von Lernäfers Erlebnistreisen.

HAMBURGS STARKER SÜDEN

Rund um Harburg durch Natur, Industrie und Hafen

Nach einer kurzen Einführung des Tourenleiters geht es gleich hoch hinaus zum Schwarzenberg, einem Ausläufer der Harburger Berge. Hier oben spüren wir kaum noch etwas von dem hektischen Treiben der Harburger Innenstadt. Die Harburger verbringen gern ihre Freizeit in dem Park; spazieren durch die hügeligen Wälder oder spielen eine Partie Schach. An der Aussichtsplattform erinnern Kanonen an die Zeit der napoleonischen Besatzung. Eine Inschrift am Aussichtspunkt belegt, dass Kaiser Wilhelm I. hier 1873 den Ausblick in Richtung Hamburg genoss. Wir fahren mit Schwung den Hang hinunter, zur Villa Harburg, einem repräsentativen Gründerzeithaus an der Buxtehuder Straße.

Zwischen Schrebergärten und Lastverkehr Kurz hinter der Ampel biegen wir in die Unterelbestraße, die Straßengeräusche von der Bundesstraße werden langsam leiser. Der Bau der Autobahn A 26 geht

ADFC-Tour: Rund um Harburg

Jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat von April bis September; April–Sept.: Start um 18 Uhr; Mai–August: Start um 18:30 Uhr, damit Anreisende aus Hamburg die Möglichkeit haben, ihr Fahrrad in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen; Treffpunkt S-Bahn Harburg-Rathaus, Ausgang Neue Straße; 30 km; Schwierigkeitsgrad: **

voran, wenn auch nur schleppend. Geschätzte 20.000 Lkw soll die A 26 täglich von der B 73 nehmen. Hinter dem Containerlager ducken sich Schrebergärten vor Deich und Bundesstraße. Die Kleingärtner freuen sich darüber, dass die Blumen und Pflanzen sich langsam aus der Erde trauen. Bald können die Hobbygärtner ihr grünes Idyll in der warmen Sonne genießen. Von Gräben durchzogene Landschaften breiten sich vor uns aus. Bauern bestellen die Felder. Wir entdecken ein Reh und Gänse, die auf den Feldern grasen.

An der nächsten Kreuzung warten wir geduldig darauf, die Straße überqueren zu dürfen. Die Lkw-Fahrer wirken weniger geduldig. Ihr Terminplan ist knapp bemessen. Die Waren müssen schnellstmöglich zum

nächsten Ort transportiert werden. Lkw-Fahrer aus Osteuropa »leben« auf einem Parkplatz bis sie für die nächste Tour angeheuert werden. Hinter der nächsten Kurve können wir uns kurz von der industriellen Realität erholen. Die letzten Wiesen und Felder behaupten sich gegen Asphalt und Warenumschatz.

Rast in der Seemannsmission

Im früheren Freihafengebiet geht es unter der Köhlbrandbrücke an den Zollstationen vorbei. Von der Fußgängerbrücke, die zum »Duckdalben« führt, haben wir einen wunderbaren Blick in den Hamburger Hafen. Die Portalhubwagen, besser bekannt unter der englischen Bezeichnung »Van Carrier«, sind Schnittstelle zwischen Containerschiff und LKW oder Güterzug. Die Mischung aus Hubgerät und Transportfahrzeug nimmt die Stahlkisten in dem Terminal auf und bewegt sie zwischen den Containerbrücken auf dem Kai, den Zwischenlagern und der An- und Auslieferung für den Lkw. Hier werden die Langbeiner bis zu ihrem nächsten Einsatz geparkt. Auch uns ist nach einer kleinen Rast. Wir kehren im »Duckdalben« ein.

Der »Duckdalben«, ein internationaler Seemanns-Club, ist für die Seeleute ein wichtiger Ort, um mal von Bord zu kommen, abzuschalten, mit der Familie zu telefonieren, mit anderen Seeleuten Kicker oder Basketball zu spielen oder bei einem Bier einen »Klönchnack« zu halten. In der Seemannsmission kann jeder seiner individuellen Konfession nachgehen, so erzählt Harald Stölting, ein Mitbegründer

des Clubs, der bei der heutigen Tour mitradelt. Moslems beten neben Orthodoxen, Juden neben Christen. In dem multireligiösen Raum bilden kleine »Tische« ein großes Oval; sie symbolisieren die Verständigung und Zusammengehörigkeit der verschiedenen Kulturen. Auch zwischenmenschliche Konflikte konnte Stölting mit seinen Kollegen, einem Team aus haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern, manches Mal für die Seeleute lösen. Neun Jahre arbeitete Harald als stellvertretender Leiter der Seemannsmission und legte immer Wert darauf, offene Themen noch vor dem Auslaufen des Schiffes zu klären. Während seiner aktiven Zeit vor

dreißig Jahren war eine Telefonzelle der zentrale Anlaufpunkt. Nicht selten war sie für hundert Seeleute die einzige Kontaktmöglichkeit zu ihrer Familie.

Nostalgie in Altenwerder Ein Tourenteilnehmer meint, dass der Begriff »Duckdalben« von dem »Duque de Alba«, einem spanischen Stadthalter in den Niederlanden stammt. Manfred Jäger, ein früherer Seemann auf einem Stückgutfrachter, erzählt, dass Pfähle, die Dalben, in den Hafenboden gerammt wurden, damit die Schiffe hieran festmachen konnten. Der Begriff »ducken« leitet sich aus dem plattdeutschen »düken« (untertauchen) ab. Als der Warenumschatz und somit der Hafen immer mehr wuchs, reichte der Platz an der Hafenumauer nicht mehr für die steigende Anzahl der Schiffe, sodass an den zusätzlichen Dalben festgemacht wurde. Manfred hat noch erlebt, wie die Schiffe mithilfe eines

Freizeitvergnügen im »Duckdalben«

Auf dem Moorburger Deich



Bordkrans oder -ladebaums von der Hafenkante gelöscht und beladen wurden. Container gab es zu der Zeit noch nicht. Manfred wurde vor 82 Jahren in der St.-Getrud-Kirche in Altenwerder getauft. Die Kirche wacht als letztes Überbleibsel des Dorfes über den Hafen.

Gern machen wir uns auf den Weg zu Manfreds Taufkirche. Er fährt mit seinem E-bike und erzählt, dass im Sommer an jedem ersten Sonntag im Monat ein Gottesdienst in der Altenwerder Kirche stattfindet. Es gibt Ausstellungen zum einstigen Dorf Altenwerder. Bewohner erzählen, wie es früher war in dem Dorf, bevor sie zwangsweise ausgesiedelt wurden. Manfred wuchs nicht in Altenwerder, sondern in Kattwyk auf, das damals einen sehr beliebten Badestrand am Köhlbrand hatte. Dort, wo heute unendlich viele Autos über Straßen und Brücken fahren, gab es Wohnhäuser und Schrebergärten, in denen Gemüse angepflanzt oder

auch ein Nutztier gehalten wurde. Weder wir noch unser jüngster Teilnehmer, der sechsjährige Philipp, können uns das Leben von damals an diesen Orten vorstellen. Nach einem Spaziergang durch den Apfelgarten radeln wir weiter.

Zurück durch ruhige Landschaft Im Containerterminal Altenwerder sind computergesteuerte Fahrzeuge im Einsatz. Eine Software sucht mithilfe von mehr als 19.000 Transpondern den kürzesten Weg zwischen Containerlager und Brücke. Das Herz des Hamburger Hafens schlägt hier auf einer menschenleeren Anlage. Auf ruhigen Straßen geht es von dort durch Naturlandschaften zurück nach Harburg. Beim Überqueren der Bahnschienen lassen wir einen Güterzug an uns vorbeirattern. Eine äußerst abwechslungsreiche Radtour, die noch lange nachhallt.

Text und Fotos: Anne-Karin Tampke



Gut, dass wir hier absteigen dürfen ...

Tourenleitung: Georg Küchler

Georg kommt aus Nordrhein-Westfalen und ist Tourenleiter beim ADFC Hamburg seit 2017. Bei seinen Erkundungsfahrten mit dem Rad hat er Hamburg kennen und lieben gelernt. Inzwischen kennt sich Georg in seiner neuen Heimat Harburg richtig gut aus. Jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat bietet Georg die Radtour »Hamburgs starker Süden« an und fährt auf wechselnden Touren durch Harburgs Umgebung. Der passionierte Radler führt uns durch einen spannenden Mix aus Stadt, Parks, Industrie, Hafen, Marschland, Wald und Hügeln. Er weiß von verschwundenen Brauhäusern sowie Tunnelschächten und kennt geheime Plätze, wo Schachbrettblumen blühen oder Brombeeren reifen.

VÄTERCHEN FRÖST

Es wird dunkler. Und kalt. Regen fällt. Laub liegt schon. Und alle Ganzjahresradler*innen wissen, was jetzt kommt: der Winter, der auch in Hamburg immer wieder Schnee und Glätte auf den Wegen mit sich bringt. Aber es gibt Menschen, die sich dem Wetter entgegenstellen. Die RadCity sprach mit Thomas Naß von der Stadtreinigung Hamburg über den Winterdienst.

Herr Naß, was macht der Winterdienst im Sommer?

Da fangen wir bereits mit der Vorbereitung des nächsten Winters an. Die Winterdienstfahrzeuge werden dabei technisch überprüft und auf Stand gebracht. Unsere Mitarbeiter*innen, die den Winterdienst bedienen, kommen von der Straßenreinigung, die sind im Sommer also statt mit Schneeschiebern zum Beispiel mit der Kehrmaschine unterwegs. Wir arbeiten im Winterdienst außerdem mit externen Unternehmen zusammen. Das sind häufig Garten- und Landschaftsbauunternehmen, die im Winter naturgemäß weniger zu tun haben. Bevor es dann wieder los geht, muss auch der Umgang mit den Wintergeräten mal wieder geübt werden. Das hat man ja nun ziemlich lange nicht gemacht.

Heute haben wir herbstliche 25°C – wann geht es richtig los?

Wir starten im Oktober mit unseren Probeläufen. An insgesamt vier Wochenenden werden alle Fahrzeuge getestet. Wir probieren aus, ob unsere theoretischen Pläne in der Praxis umgesetzt werden können. Dazu gehört auch, dass wir schauen, ob unsere Fahrzeuge durch alle Wege passen – auch durch Wege, die neu angelegt oder verändert wurden.



Ab dem ersten November beginnt für uns offiziell die Winterdienstsaison. Ist Schnee oder Eis in Sicht, müssen wir einige Fahrzeuge umrüsten – die kleinen Kehrmaschinen zum Beispiel werden dann zum Schnee schieben und streuen eingesetzt.

Das klingt nach ausgefeilter Planung – wie muss man sich die Dimensionen des Winterdienstes in einer so großen Stadt wie Hamburg vorstellen?

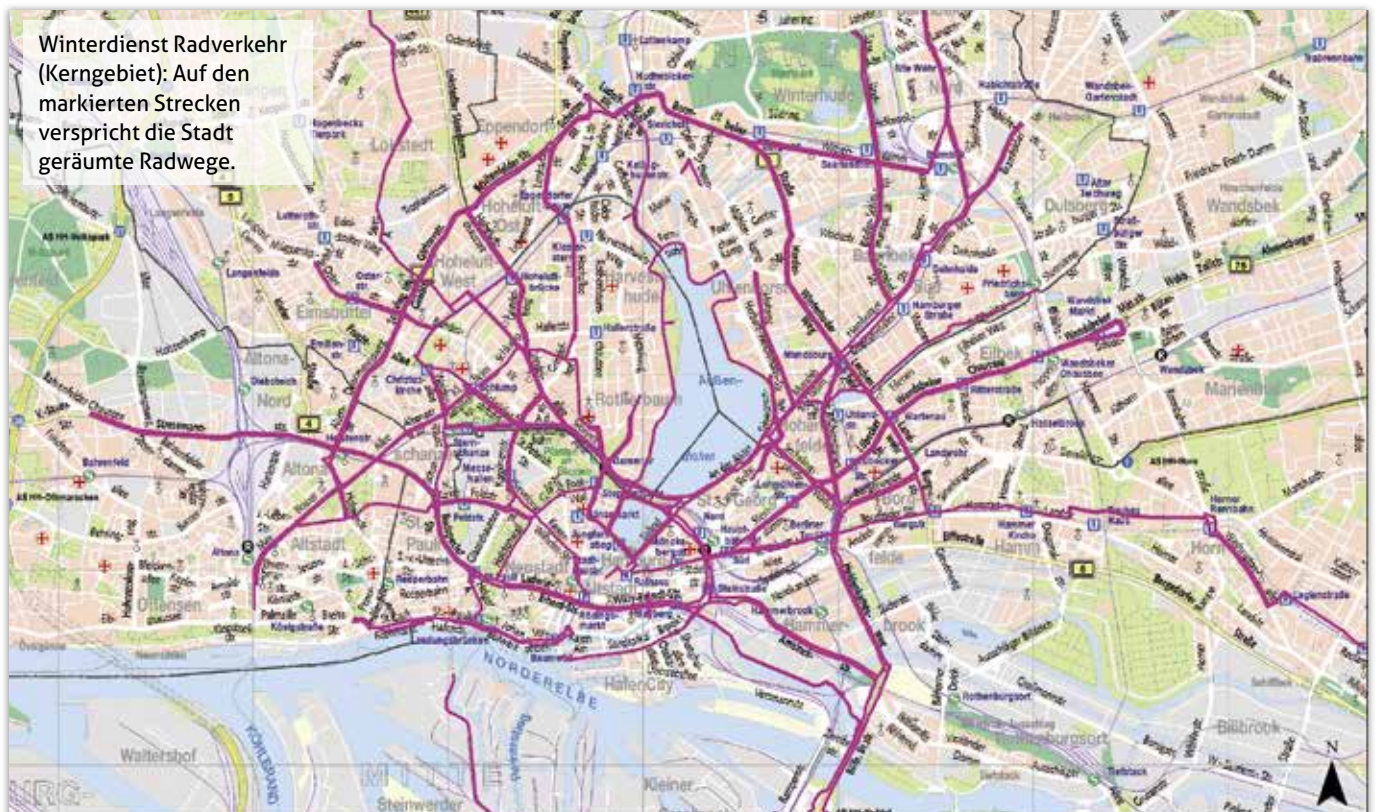
Bei einem Großeinsatz des Winterdienstes haben wir rund 1000 Mitarbeiter*innen im Einsatz – davon kommen zwei Drittel von beauftragten Firmen und ein Drittel von uns. Wir müssen gut vorbereitet sein, weil das Wetter ja kommt, wie es kommt. Da kann man nicht sagen, Schnee, warte mal, alle haben jetzt ihre acht Stunden voll. Deshalb arbeiten wir mit zusätzlichen Rufbereitschaften. Wenn die Wetterprognosen es erfordern, schlafen unsere Leute mit Pieper unterm Kopfkissen. Wir sind auch nicht komplett zentral organisiert – wir haben sechs Betriebshöfe, von denen Fahrzeuge und Mitarbeiter*innen starten, um Kies und Salz auszubringen. Zusätzlich werden im Winter an vielen Stellen der Stadt Streustoffsilos mit Kies aufgestellt, sodass der Streustoff schon mal vor Ort ist und lange Regiefahrten entfallen.

Da wir von Salz sprechen – was sind Ihre Mittel und Wege, mit denen Sie gegen Schnee und Glätte vorgehen?

Salz ist schon ein großer Helfer, aber dem sind natürlich auch rein physikalische Grenzen gesetzt: Es kommt auf das Verhältnis zwischen Salzmenge, Temperatur und Eisdicke an. Der Weg, der meistens am besten funktioniert, ist schon prophylaktisch Salz zu streuen, dann Schnee und/oder Eis bzw. Schneematsch zu räumen und im selben Arbeitsgang nochmal zu streuen. Bei Radwegen muss man aber wissen, dass Salz nur auf Fahrbahnen erlaubt ist. Das heißt, hier

Für eine Erweiterung der Räumstrecken müssten zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

können nur die Radfahrstreifen davon profitieren. Auf Hochbordradwegen können wir nur räumen und dann mit abstumpfenden Mitteln, wie Kies, streuen. Außerdem haben wir festgestellt, dass auch auf Radfahrstreifen das Salz nicht so schnell funktioniert wie auf den Autofahrbahnen, weil hier der unterstützende Walkeffekt durch das Befahren mit zahlreichen breiten Reifen fehlt. Zum Räumen setzen wir





Thomas Naß, bei der Stadtreinigung Hamburg (SRH) als Regionalleiter und »Prozessverantwortlicher Winterdienst« zuständig für die Planung und Koordination des Winterdienstes, beantwortete unsere Fragen. Die großen Fahrzeuge im Winterdienst sind meist auf den Fahrbahnen unterwegs. Erste Priorität: Die Strecken für den ÖPNV freihalten, damit die Busse des HVV sicher durchkommen.

unsere großen und kleinen Fahrzeuge mit Räumschild und Streugut ein. Für die Kleinfahrzeuge gibt es statt Räumschild auch eine Bürste, die bei frischem Pulverschnee effektiver ist. Der hartnäckige Mythos, unser Streugut könne Reifen aufschlitzen, stimmt übrigens nicht – das ist einfach sehr feiner Kies beziehungsweise grober Sand. Scharfkantiger Split wird schon lange nicht mehr eingesetzt.

Wofür genau ist der Winterdienst der Stadtreinigung zuständig – vor allem in Bezug auf Fahrradwege?

Die Aufgabe der SRH ist im »Hamburgischen Wegegesetz« (HWG) genau beschrieben. Danach besteht die Pflicht zum Räumen und Streuen für die SRH nur für besonders gefährliche Stellen verkehrswichtiger Wege. Dies ist objektiv natürlich nur an sehr wenigen Stellen der Fall. Trotzdem bearbeitet die SRH im Rahmen der Daseinsvorsorge ein zusammenhängendes Straßennetz, damit in erster Linie der ÖPNV funktionieren kann. Für die Radwege bedeutet dies, dass der Winterdienst nur ein, in Zusammenarbeit mit den Behörden genau festgelegtes Radwegenetz mit nachrangiger Priorität bearbeitet. Auf den abgesetzten Rad- und Gehwegen darf die SRH, im Gegensatz zum Winterdienst auf den Fahrbahnen, allerdings nur abstumpfende Streumittel ausbringen. Dies ist natürlich erst sinnvoll, wenn der Schneefall beendet ist. Leider ist dieser Zeitpunkt häufig nicht deckungsgleich mit den Bedürfnissen der Radfahrenden.

Im Grundsatzpapier zu Velorouten des Amtes für Verkehr und Straßenwesen ist der Winterdienst als Merkmal einer Veloroute genannt. Die Stadt investiert zurzeit einiges, um die Velorouten zu fördern und auszubauen. Wie soll im Winter 2018/19 dafür gesorgt werden, dass die Velorouten prioritär geräumt werden?

Hier wird es vor allem im Innenstadtbereich in der kommenden Saison einen Versuch geben, ausgewählte Strecken schon in der ersten Priorität zu bearbeiten und bestimmte Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen nachzubearbeiten. Für eine Erweiterung der Räumstrecken müssten zusätzliche Mittel bereitgestellt werden. Die Strecken, die wir räumen, legen wir übrigens nicht einfach selbst fest, sondern dies geschieht in Zusammenarbeit mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und

Innovation (BWVI) und der Behörde für Umwelt und Energie (BUE). Die Veloroute 3 ist aber schon seit Langem komplett mit in unserem Räumkonzept inbegriffen.

Wie ist es zu erklären, dass mancherorts das Räumgut von der Fahrbahn auf den Radfahrstreifen geschoben wird?

Das ist in der Tat ein Problem, das zum Beispiel auftritt, weil das Räumschild, das auf der Fahrbahn unterwegs ist, zu schmal ist, um den Radfahrstreifen mit abzudecken. Hier versuchen wir in diesem Jahr durch die geplante Nachbearbeitung ausgewählter Radfahrstreifen mit Kleinfahrzeugen, die nach dem Einsatz mit einem großen Räumschild die Radfahrstreifen abarbeiten, entgegenzuwirken. Auch Parkplätze rechts von Radfahrstreifen sind ein Problem: beim Abfegen der Autos und beim Ausparken wird häufig Schnee auf den Radweg verbracht.

Anwohner sind verpflichtet, die Gehwege vor ihren Häusern zu räumen, warum sind die Radwege hier nicht inbegriffen?

Da fragen Sie bitte die Politik. Diese Regelung ist sicherlich historisch gewachsen, früher ist man im Winter eben nicht Rad gefahren, heute hat sich die Einstellung gewandelt, Radfahren ist hip und immer mehr Verkehrsteilnehmer*innen tun es. Die Politik könnte hier die Regeln an die heutige Realität anpassen. Es wäre sicher denkbar, dass man, wenn man eh schon den Schneeschieber in der Hand hat, den Radweg eben noch mit räumt, aber derzeit werden die Radwege eher als Räumpeicher genutzt und der Schnee schön darauf geschoben ...

Gibt es Radfahrer*innen im Winterdienst?

Klar! Bei unseren Jungs und Mädels gibt es welche, die kommen auch nachts um zwei Uhr zur ersten Räumsschicht angeradelt. Tatsächlich würden die sich wünschen, dass Radwege gar nicht geräumt werden, denn sie schwören auf Spikes als bestes Mittel bei Schnee und Glätte – und die greifen dann am besten.

Interview: Kathryn Leve

INFOS:

Winterdienst-Info der SRH:

stadtreinigung.hamburg/winterdienst/Winterdienst

Hotline um Plätze zu melden, die nicht ausreichend geräumt oder gestreut sind: 040 25761313



| Steckbrief

AK Jugend



WANTED: ZUWACHS FÜR DEN NACHWUCHS!

Was wäre ein Verein ohne Jugend? Nicht viel, zumindest nicht lange. Und wer organisiert eigentlich die Fahrradevents von und für Kinder und Jugendliche? JugendFahrradFestival, Sternchentour und und und? Ganz klar: Der Arbeitskreis Jugend – der jüngste Arbeitskreis des ADFC. Denn wer früh das Fahrrad lieben lernt, steigt so schnell nicht mehr ab.

Worum geht es bei eurer Arbeit?

Es geht darum, dass man Kinder und Jugendliche für das Thema Fahrradfahren sensibilisiert und begeistert. Denn das Fahrrad ist ein wichtiger Teil unserer Mobilität von morgen und sollte so alltäglich werden, wie es heute das Autofahren ist. Und Alltäglichkeit lernt man am besten von Kindesbeinen an. Wir sind mit Sicherheit der jüngste Arbeitskreis im ADFC Hamburg.

Was sind eure wichtigsten, erfolgreichsten Projekte?

Unser wichtigstes Projekt ist derzeit die Organisation des »JugendFahrradFestivals« (JuFaFe) 2019. Wir wollen im nächsten Sommer 150 junge Menschen dazu bewegen,

Arbeitskreis Jugend (v.l.n.r.): Inga Gerlach, Paula Becker, Dirk Pfaue, Rainer Schulz, Hans Buchenauer und Sofia Grothkopp bei Vorbereitungen für das Jugend-Fahrrad-Festival 2019

nach Hamburg zu kommen und gemeinsam mit uns ein Wochenende lang Spaß zu haben mit Themen rund um das Fahrrad. Ansonsten ist auch die »Sternchentour« für Kinder und Jugendliche bei der alljährlichen Hamburger Fahrradsternfahrt eines unserer wichtigsten Themen.

Arbeitet ihr mit der Stadt oder Verkehrspolitik zusammen?

Gerade beim jetzigen Projekt JuFaFe arbeiten wir eng mit der Stadt Hamburg zusammen. Wir arbeiten aber zum Beispiel auch mit Mobil ohne Auto zusammen, und bei der Organisation der Sternchenfahrt ist ebenfalls Kooperation gefragt.

Gab es bei eurer Arbeit ganz besondere Erfolge?

Ein besonderer Erfolg ist, dass wir jetzt den vierten Bundesfreiwilligen in Folge haben. Ganz am Anfang des Arbeitskreises Jugend stand nämlich, den Bundesfreiwilligendienst im ADFC Hamburg zu etablieren. Wir wussten allerdings nicht, ob das funktionieren kann, aber offensichtlich waren alle Bedenken unbegründet. Jetzt setzen wir darauf, dass das JuFaFe 2019 ein toller Erfolg wird, an dem wir unsere gelungenen Bemühungen direkt sehen können.

Gab es auch mal Enttäuschungen?

Ja, aber die gehören nicht hierher ...

Was wünscht ihr euch für eure Arbeit in der Zukunft?

Wir möchten auf jeden Fall sehr gerne, dass unser Arbeitskreis wächst und wir für die Zukunft mehr aktive Mitglieder gewinnen können. Liebe RadCity-Leser*innen, bringt euch ein!

Wer kann bei euch mitmachen und was sollte man mitbringen, sollte man etwa selbst noch Teenager sein?

Jeder kann bei uns mitmachen, es gibt keine Altersgrenze. In unserem Team ist von Jugendlichen bis zum Rentner jede Altersklasse dabei und gern gesehen, weil jeder andere spannende Ideen mitbringt. Voraussetzung ist nur, dass man sich natürlich für Kinder- und Jugendarbeit begeistern kann.

Derzeit suchen wir insbesondere Menschen, die uns bei der Orga des JuFaFe unterstützen. Dafür sollte man entweder Erfahrung bei der Organisation von größeren Veranstaltungen haben oder aber Erfahrung in der Arbeit mit Jugendgruppen. Besonders freuen wir uns natürlich, wenn noch neue Jugendliche dazu kommen, die mitmachen wollen – es ist euer Arbeitskreis, seid dabei!

Was gibt ihr den RadCity-Leser*innen mit auf den Weg?

Kommt jetzt vorbei, weil gerade das große Projekt JuFaFe in den Startlöchern steht und wir jede Hilfe gut gebrauchen können.

Interview: Kathryn Leve

ARBEITSKREIS JUGEND

Termin erfragen bei Hans Buchenauer |
jugend@hamburg.adfc.de

MACH' MIT!
BEIM JUGEND-
FAHRRAD-
FESTIVAL 2019!

Anzeige

BIKEFACTORY
Hochwertige Fahrräder made in Germany

Böttcher
Individuelle Fahrradproduktion

Diamant 
BEWEGT SEIT 1885

coboc
MOTION ENGINEERING

Hier bist du gut beraten!

E-Bike Store

www.bikefactory-hamburg.de
Stresemannstr.130 22769 Hamburg

040 - 386 40 536

powered by







© Illustration: Michael Prahl

»Früher bedeckten Radfahrer die Straßen wie Ameisen. Jetzt fahren überall Autos.« So schildern Chinesen die Verkehrsverhältnisse in ihrem Land, das schon Radfahrernation war, als noch niemand über Dänemark oder die Niederlande sprach. In den 1980er-Jahren fuhren 60 Prozent der Chinesen Rad, aktuell sind es nur noch 10 Prozent. Als auch im Reich der Mitte der Kapitalismus siegte, stieg ins Auto um, wer es sich leisten konnte. Doch heute erlebt auch das bevölkerungsreichste Land der Erde eine kleine Renaissance des Rads.

»Flying Pigeon« (Fliegende Taube) gilt als die chinesische Fahrradmarke schlechthin. Seit Produktionsbeginn im Jahr 1950, kurz nach der Gründung der Volksrepublik China durch Mao Tse-tung, wurden rund 75 Millionen Stück verkauft. Auf Befehl der kommunistischen Regierung sollte die Fliegende Taube das erste Fahrradwerk des »neuen Chinas« werden, seine Räder sollten widerstandsfähig, langlebig und leicht sein – ein Ziel, das die aus Stahl gefertigten Tauben mit rund 20 Kilogramm nicht wirklich erreichten.

Die Top-Modelle von Flying Pigeon heißen PA-02, PA-06 und PB-13. Letzteres ist eine Version als Damenrad, ähnlich niederländischer Omafietse. Das meistverkaufte PA-02 ist üblicherweise schwarz lackiert, ohne Gangschaltung, dafür mit Rücktrittbremse ausgestattet. Das Singlespeed hat 28-Zoll-Räder, eine Rahmenhöhe von 56 cm, geschlossenen Kettenkasten, verchromtem Gepäckträger, Zweibeinständer und gefederten Sattel. Das PA-06 (61 cm) ist der größere Bruder, erkennbar am doppelten Oberrohr. **(la)**



© Milena Markwart

Kolumne

AM STADTRAND

Ich bin bei Rot über die Ampel gefahren. Schon mehrmals. Ohne Gewissensbisse. Normalerweise halte ich mich geradezu lächerlich genau an die Verkehrsregeln und gehe/fahre immer bei Grün. Aber diese ganz spezielle Ampel am Ring 3 lässt auch vorbildlich gesetzestreue Radfahrende wie mich rotsehen. Im wahrsten Sinne des Wortes.

Die Kreuzung Poppenbütteler Weg/Saseler Damm wurde vor einigen Jahren umgestaltet. Seitdem müssen zu Fuß Gehende und Radfahrende in einer zusätzlichen Ampelphase über die Rechtsabbiegespuren für Autos. Während ich an dieser Ampel halten muss, beginnt die Grünphase der nächsten Ampel. Genau eine Sekunde, nachdem meine Ampel grün wird, springt die nächste dann schon auf Rot. Dabei wäre noch ausreichend Zeit, die Kreuzung zu überqueren. Anstatt noch eine Rotphase abzuwarten, trete ich dort also lieber zügig in die Pedale. Es handelt sich wirklich nur um einen Sekundenbruchteil, der fehlt, damit zumindest Radfahrende die Kreuzung in einem Rutsch und legal überqueren könnten.

*Die »praktischen« Streuscheiben mit Doppelsymbolik (Fußgänger*in/Radfahrer*in), die das gleiche Tempo für Menschen zu Fuß und auf dem Rad voraussetzen, sind an dieser Stelle (und an vielen anderen) wirklich nicht durchdacht angebracht. Als Lösung würde ich mich schon mit einer eigenen Ampelschaltung für Radfahrende zufrieden geben, die ihnen diese eine Sekunde mehr zugesteht. Den Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, wäre damit allerdings auch nicht geholfen. Von einer kompletten Umgestaltung der Kreuzung zu einem Kreisverkehr mit komfortablen Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsbeteiligten kann man bei der derzeitigen Verkehrspolitik wohl leider immer noch nur träumen ...*

Milena Markwart



NORWID
Räder für Velosophen

In unserer feinen Fahrradmanufaktur fertigen wir seit 1992 Traumrahmen und -räder aus Stahl nach Ihren individuellen Wünschen, z. B. das **Skagerrak**, handgefertigt und auf Maß.

Edler Fahrrad- und Rahmenbau
Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad
Norwid Fahrradbau GmbH · Tel.: (041 21) 246 58 · www.norwid.de · info@norwid.de

IHR MEISTERBETRIEB



Sievekingsallee 96
20535 Hamburg-Hamm
Tel. 040 - 219 46 34
info@koech2rad.de
www.koech2rad.de

KOECH
3-RAD TECHNOLOGIE

STEVENS • MÜSING • FALTER • MORRISON • VIVAX-ASSIST

Ambulanter Pflege- und Betreuungsdienst

für alte, kranke und behinderte Menschen
in St. Pauli, Neustadt und angrenzenden Stadtteilen

Wir suchen:

Examinierete Pflegekräfte

Radeln Sie mit uns!

Fördermitglied im ADFC

Kohlhöfen 29
20355 Hamburg
Tel 040 / 34 56 96
Fax 040 / 41 09 58 92
www.apd-knoll.de
pdl@apd-knoll.de



**PFLEGEDIENST
KNOLL**

GESCHÄFTSSTELLE

ADFC Hamburg, Koppel 34–36, 20099 Hamburg, Telefon: 040 393933, Fax: 040 3903955, E-Mail: info@hamburg.adfc.de

 [facebook.com/adfchamburg](https://www.facebook.com/adfchamburg)

 twitter.com/ADFC_Hamburg

 hamburg.adfc.de



Keine Öffnungszeiten. Verabredungen zum Kartenkauf oder um Broschüren abzuholen sind aber möglich. Telefonisch erreichbar: Di+Do 10–12 Uhr und Mi 15–17 Uhr

Bankverbindung ADFC Hamburg,
GLS Gemeinschaftsbank eG,
IBAN DE80 4306 0967 2029
4456 00, **BIC** GENODEM1GLS

ARBEITSKREISE

Computer Jörg Wellendorf,
Kontakt über die Geschäftsstelle

Fahrrad-Reparaturseminare Jörg Wellendorf, Kontakt über die Geschäftsstelle
GPS 2. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, gps@hamburg.adfc.de

Jugend Hans Buchenauer, 040 32904118; jugend@hamburg.adfc.de
Mitglieder Termin erfragen, Dirk Pfaue, dirk.pfaue@hamburg.adfc.de

Öffentlichkeitsarbeit Termin erfragen, dirk.lau@hamburg.adfc.de
Radtourenprogramm letzter Mittwoch in ungeraden Monaten, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Morten Himmel, touren@hamburg.adfc.de
Tempo 30 2. Dienstag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Jens Deye, tempo30@hamburg.adfc.de
Verkehr 4. Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle | Jens Deye; ak-verkehr@hamburg.adfc.de

Wir freuen uns über **jeden neuen Aktiven!** Bei Interesse rufen Sie gern den/die Ansprechpartner*in an. Verwenden Sie diese Telefonnummern bitte nur zu diesem Zweck. Alle anderen Anfragen richten Sie an die Geschäftsstelle.

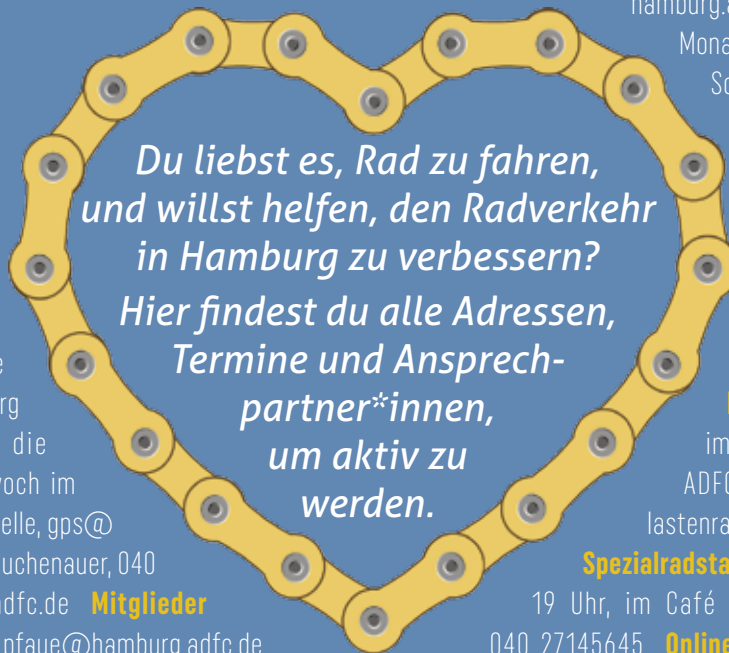
BEZIRKSGRUPPEN

Altona 3. Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr, Ort per E-Mail erfragen, Benjamin Harders, Sabine Hartmann; altona@hamburg.adfc.de

Bergedorf Reinhold Reumann, 040 7355770, bergedorf@hamburg.adfc.de
Eimsbüttel 1. Dienstag im Monat, 20 Uhr, Hamburg-Haus, Doormannsweg 12, Raum 12; Bernd Reipschläger; eimsbuettel@hamburg.adfc.de

Harburg 1. Montag im Monat, 19:30 Uhr, Restaurant Dubrovnik Kupferkanne, Julius-Ludowieg-Str. 8, harburg@hamburg.adfc.de
Mitte 1. Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Marco Silla; mitte@hamburg.adfc.de

Nord Andrea Kupke, nord@hamburg.adfc.de
Wandsbek 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr, Ort erfragen, Christian Scholz, 040 64554463, wandsbek@hamburg.adfc.de



WEITERE GRUPPEN

Fahrgastbeirat (HVV) Norbert Fleige, info@hamburg.adfc.de

Fahrradcodierung zweiter Montag im Monat (April-Sept), 16–18 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle
Lastenrad lastenrad@hamburg.adfc.de

Liege- und Spezialradstammtisch 1. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, im Café SternChance, Morten Himmel; 040 27145645

Online-Redaktion Ulf Dietze, online-redaktion@hamburg.adfc.de

Planungsgruppe Jugend-Fahrrad-Festival (JuFaFe) 2019 letzter Montag im Monat, 18:30 Uhr, Geschäftsstelle des ADFC, Hans Buchenauer, Tel: 040 32904118, jugend@hamburg.adfc.de

RadCity Georg Sommer, redaktion@hamburg.adfc.de
Radlertreff letzter Donnerstag im Monat, 19 Uhr, »Oniro«, Lattenkamp 29; Wolfgang Heckelmann; 040 61192970

Rad+Reise – Die ADFC-Messe ADFC-Geschäftsstelle, radundreise@hamburg.adfc.de

Radschulwegplan Termin erfragen, Frank Fiedler, radschulwegplan@hamburg.adfc.de

Themenabende Andreas Grab, vortrag@hamburg.adfc.de
Vorstand erster Donnerstag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Georg Sommer (Landesvorsitzender), vorstand@hamburg.adfc.de

HAMBURG.ADFC.DE/AKTIV-WERDEN



POST|S

Schreiben Sie an: leserpost@hamburg.adfc.de oder an RadCity, ADFC Hamburg, Koppel 34-36, 20099 Hamburg. Leserbriefe sind in keinem Fall Meinungsäußerungen der Redaktion. Wir behalten uns vor, die Texte zu kürzen.

Ampel gerecht schalten

RadCity 5.18 | Fahrradstadt

In der RadCity 6/2009, S. 19, hat die Redaktion bereits sehr gut auf die Notwendigkeit eigener Signale verwiesen und sogar gefordert, dass wir zumindest bei mehr als 7 m langen Überquerungen eine eigene Ampel benötigen. Leider ist seitdem nicht viel passiert. Die Unattraktivität des Fahrrads für Pendler durch die kombinierten Fußgänger-Radfahrer-Ampeln ist dabei nur ein Aspekt. Für mich noch wichtiger ist, dass Fahrradampeln eine Gelbphase haben sollten. Die in den Kombi-Ampeln fehlende Gelbphase zwingt mich immer mal wieder, in Sekundenschnelle zu entscheiden, ob ich stark abbremsen (Sturzgefahr bei nasser Fahrbahn) oder einen Rotlichtverstoß riskiere. Meine Erfahrung: Fast jeder fährt bei frischem »rot« noch weiter – ist ja noch genügend Zeit bis auch der letzte Fußgänger angekommen ist. Kann der einflussreiche ADFC nicht flächendeckend für Hamburg eine Umrüstung der Ampeln erreichen? Ansonsten

wird der Slogan »Fahrradstadt Hamburg« eine Lachnummer bleiben.

H. Ellermann per E-Mail

Ohne Alternative

RadCity 5.18 | Fahrradstadt

Etwas wird bei der Diskussion um den Ausbau der Radwege und einer höheren Radverkehrsquote zu sehr außer Acht gelassen. Die Frage: weshalb? Die Antwort: weil es keine Alternative zum Ausbau der Radwege gibt. Städte versinken im Verkehr und in Abgasen, Deutschlands Klimaschutzziele werden unter anderem gerissen, weil der Verkehr seine Emissionen in den letzten Jahren nicht gesenkt, sondern sogar erhöht hat. Wir brauchen als Baustein für die Lösung dieser Probleme schlicht mehr Umsteiger auf das Fahrrad und die Öffentlichen. Der Ausbau der Radwege muss zu einer dringenden und großartigen Transformation beitragen. Versagen wir im Mobilitätsbereich, feuern wir die Klimaüberhitzung weiter unverantwortlich an. Dafür, sie in erträglichem Maß zu halten, bleibt inzwischen nicht mehr viel Zeit.

J. Rieger, per E-Mail

Laubablage

RadCity 5.18 | #radwegparker

Über tausend Falschparker ... [Foto rechts]

C. Steinecke, per E-Mail

IMPRESSUM

Die RadCity – »Deutschlands führendstes Fahrradmagazin« (Horst Tomayer) – bzw. ihr Vorläufer ADFCmagazin Hamburg erscheint seit 1998 regelmäßig alle zwei Monate.

HERAUSGEBER Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg e.V., Koppel 34-36, 20099 Hamburg-St. Georg

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE

Amrey Depenau (ad), Florian Dumsky, Hilke Kleinhuis (hk), Dirk Lau (la, Layout, Produktion), Kathryn Leve, Michael Lutter, Milena Markwart (mm), Sabine Michaelis (mi), Denis Mohr, Michael Prahll (mp), Georg Sommer (gs, Redaktion, V.i.S.d.P.), Petra Stang, Birgit Uthmann

E-Mail: redaktion@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN Es gilt die Preisliste Nr. 30 vom 30.10.2018: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt: bfö – Büro für Öffentlichkeitsarbeit e.K.
Tel. +49 40 8090559-0, E-Mail: cohen@bfoe-hh.de

DRUCK apm alpha print medien AG
Auflage dieser Ausgabe: 13 500

Die Beiträge geben nicht unbedingt die Positionen des ADFC Hamburg wieder. Nachdruck oder Weiterverwendung von Beiträgen und Abbildungen nur mit Genehmigung des ADFC Hamburg. Download: hamburg.adfc.de/radcity



| **AUSRÜSTUNG** | **Globetrotter Ausrüstung GmbH** | **BERATUNG** | **Verbraucherzentrale Hamburg** | **CARSHARING** | **Cambio Hamburg CarSharing**
 Lilienstraße 11, Lilienhof, 20095 Hamburg, 040 41466700 | **TOUREN/FÜHRUNGEN** | **Hamburg-City-Radtour Bernd Kaupert** Nienstedter Str. 13,
 22609 Hamburg, 0172 5117657 • **Twietenkieker in Hamburg** Dipl. Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 Hamburg, 040 85382794 •
Fahrradtaxi Pedalotours GmbH Hagenau 41, 22089 Hamburg, 0177 7367042 | **FAHRRADHANDEL** | **Die Kette Elbewerkstätten GmbH** Friesenweg
 5 b-d, 22763 Hamburg, 040 428683737 • **Eimsbüttler Fahrradladen Uwe Krafft** Osterstr. 13, 20259 Hamburg, 040 493061 • **Fahrrad Buck** Tibarg
 28, 22459 Hamburg, 040 582098 • **Fahrrad Cohrt** Saseler Chaussee 52, 22391 Hamburg, 040 6406064 • **Fahrrad Dulsberg** Straßburger Str. 9-11,
 22049 Hamburg, 040 612280 • **Fahrrad Löwe** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 Hamburg, 040 255991 • **Fahrrad XXL Marcks** Curslackener Neuer Deich
 38, 21029 Hamburg, 040 724157-0 • **Fahrrad Nielandt** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 Hamburg, 040 693 00 20 • **Fahrrad Pagels** Horner
 Landstraße 191, 22111 Hamburg, 040 6518386 • **Fahrrad Center Harburg** Großmoordamm 63, 21079 Hamburg, 040 32310010 • **Fahrradladen**
St. Georg Schmilinskystraße 66, 20099 Hamburg, 040 243908 • **Koech 2-Rad Technologie** Sievekingsallee 94-96, 20535 Hamburg, 040 2194634 •
MSP Bikes GmbH Rentzelstraße 7, 20146 Hamburg, 040 45036180 • **Rad & Service Niendorf** Paul-Sorge-Straße 140, 22455
 Hamburg, 040 41453783 • **Rad & Tat** Am Felde 2, 22765 Hamburg, 040 395667 • **Radsport von Hacht** Breiten-
 felderstr. 9, 20251 Hamburg, 040 48060417 • **Radsport Wulff** Frohmestr. 64, 22459 Hamburg, 040 5508472 •
Radwerk »Fahrradhandel« GmbH, Langenfelderdamm 5+6, 20257 Hamburg, 040 499337 • **RBK – Fahrräder**
 Denickestraße 25, 21073 Hamburg, 040 7658489 | **HERSTELLER** | **Norwid Fahrradbau GmbH** Bauerweg 40,
 25335 Neuendorf b. Elmshorn, 04121 24658 | **INITIATIVEN** | **Zukunftsforum Blankenese e.V.** Harris Tiddens,
 Mühlenberger Weg 64 A, 22587 Hamburg, 0170 8369071 | **MESSE** | **REISEN Hamburg** Messeplatz 1,
 20357 Hamburg, 040 3569-0 | **ÖPNV** | **Hamburger Verkehrsverbund** Steindamm 94,
 20099 Hamburg, 040 325775-0 | **PARKEN** | **FahrradGarderobe** Michael
 Kellenbenz & Helen Schepers, c/o Zinnwerke HH-Wilhelmsburg, Am
 Veringhof 7, 21107 Hamburg, 0175 5663573 | **PFLEGE** | **Pflegedienst**
Knoll Kohlhöfen 29, 20355 Hamburg, 040 345696 | **RECHT** | **Matthies**
Rechtsanwälte Dr. Anja Matthies, Katharinenstr. 11, 20457
 Hamburg, 040 29813490 • **bikeright.de** Rehhoffstraße 4a, 20459
 Hamburg, 040 68875727 | **REISE** | **Die Landpartie Radeln &**
Reisen GmbH Am Schulgraben 6, 26135 Oldenburg,
 0441 570683-0 | **SERVICE** | **Der VeloMeister** Produktionsschule
 Eimsbüttel Basselweg 64, 22527 Hamburg, 040 52014400 •
IT sprind it-service GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761
 Hamburg, 040 38686990 • **Fahrradstation Dammtor** einfal GmbH,
 Schlüterstraße 11, 20146 Hamburg, 040 41468277 | **SPORT** |
Eimsbütteler Turnverband e.V. Bundesstr. 96, 20144 Hamburg,
 040 401769-0 | **VERLEIH & LOGISTIK** | **Hamburg City Cycles Lars**
Michaelsen Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 Hamburg, 040 74214420 •
Mehrrad e. K. www.mehrrad.de • **tricago eG** Kronsaaßweg 70, 22525 Hamburg
 040 67995300 | **WOHNEN** | **Gartenstadt Farmsen eG** Bramfelder Weg 35, 22159 Hamburg,
 040 645572-0 | **ZUBEHÖR** | **Firma Paulchen System** Volkmar Kerkow, Grandkuhlenweg 18,
 22549 Hamburg, 040 8329590

RÜCKENWIND FÜRS RAD!

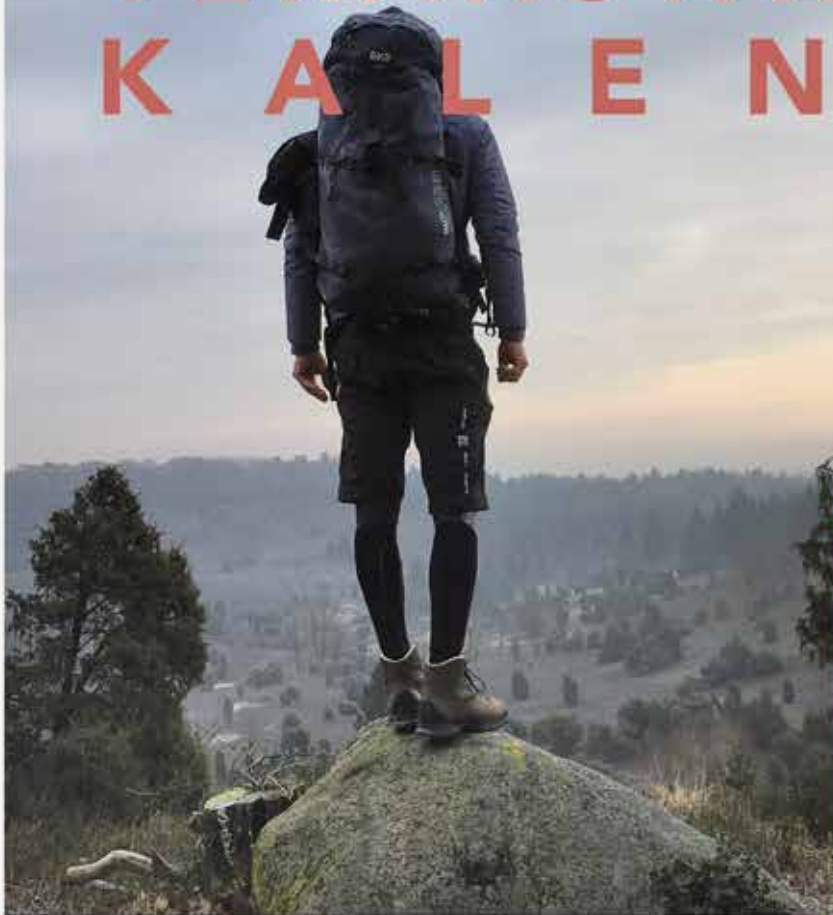
RADVERKEHR IN HAMBURG FÖRDERN –
FÖRDERMITGLIED DES ADFC HAMBURG
WERDEN. WIR SIND SCHON DABEI.



HAMBURG.ADFC.DE/FOERDERMITGLIEDER



DER ——— NEUE GLOBETROTTER VERANSTALTUNGS KALENDER



In deiner Globetrotter Filiale in Hamburg Barmbek
oder online: globetrotter.de/veranstaltungen



Exklusiv für
ADFC-Mitglieder:
Pannenhilfe
24-Stunden
Hotline

Die Mitgliedschaft im ADFC lohnt sich für dich:

Sichere dir jetzt alle Vorteile!

Wir setzen uns jeden Tag gegenüber Behörden, Ausschüssen, Medien, Verbänden und Parteien für gute und sichere Radverkehrsbedingungen ein. Für eine zukunftsfähige Mobilität, um unsere Stadt lebenswert zu gestalten. Mit Workshops, Aktionen, Demos oder der ADFC-Messe »Rad + Reise«. Mit Beratungen und auf unseren beliebten Radtouren in Hamburg und der Umgebung.

- ✓ Sicherheit: **24 h Pannenhilfe**
- ✓ Politische Arbeit: **deine Stimme für den Radverkehr**
- ✓ Exklusiv: **das Magazin RadCity**
- ✓ Sparen & fahren: **Vergünstigungen bei Partnern & Touren**
- ✓ Inklusive: **Haftpflicht- & Rechtsschutzpaket**

Dein schneller Weg zur Mitgliedschaft im ADFC, dem größten Fahrradclub der Welt:

per Website: www.adfc.de/beitritt →

per Telefon: **030 2091498-0**

per E-Mail: mitglieder@adfc.de



www.hamburg.adfc.de

Die Jahresbeiträge:

Einzelmitglied ab 27 Jahre: 56 €, 18-26 Jahre: 33 €, Familien-/Haushaltsmitgliedschaft ab 27 Jahre: 68 €, 18-26 Jahre: 33 €

Jugendmitglied unter 18 Jahren: 16 € (bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus)

Die Mitgliedschaft ist jederzeit kündbar.