



Kurzfutter/Termine	02
Schleichwege durch Hamburg	04
Radweg oder Parkplatz?	10
Betroffenheit erforderlich	13
Wovon Radler träumen	14
Unten am Fluss: Tour nach Büsum	16
Gut besucht: Radreisemesse	18
Plus-Minus	20
Zeit ist Geld – Raum ist Luxus	22
Beim Vorstand nachgefragt	23
Anhänger: Abenteuer Bahn	24

Editorial

Alles neu macht der Mai! Okay, der Spruch ist nicht neu – und Mai haben wir's auch noch nicht. Aber was vor Ihnen liegt, kann man ja vielleicht auch Frühlingserwachen nennen.

Es ist viel geschehen in den letzten Monaten. Nicht nur, dass Krieg ist, der unsere Welt wohl grundlegend verändern wird – die politische Lage wirkt sich auf unser tägliches Leben in Hamburg aus: der Ölpreis steigt, die Flugangst lässt uns zu Hause urlauben, die Terrorangst verhindert entspanntes U- und S-Bahnfahren – auf meinem Rad fühl' ich mich derzeit am sichersten...

Auch unser Magazin hat sich gewandelt. Das neue Layout soll mehr Platz schaffen. Für Artikel über das Radfahren in Hamburg, über die verkehrspolitische Entwicklung des mittlerweile nicht mehr so neuen Senats und nicht zuletzt: mehr Beiträge über die Arbeit des ADFC-Landesverbandes in Hamburg.

Viele aktive Mitglieder engagieren sich in ihrer Freizeit für den ADFC, als Tourenleiter, in Arbeitskreisen oder in den Infoläden. Darüber wollen wir auf diesen Seiten berichten. Nicht nur, um Sie als Mitglieder zu informieren, sondern auch, um die Arbeit der Aktiven zu würdigen, denn oft leisten sie »ganze Arbeit«.

Mehr als bisher soll im ADFCmagazinHamburg aber auch Platz sein für Themen, die unsere Leserinnen und Leser einbringen. Wir können (und wollen) uns keine teuren Leseranalysen leisten. Wir sind ganz direkt auf Ihre Rückmeldung über unsere redaktionelle Arbeit angewiesen. Das können sie auf verschiedene Art und Weise tun: Leser(innen)briefe schreiben (gerne auch per e-Mail: adfc-hh@t-online.de), spannende Themen vorschlagen oder vielleicht sogar selbst schreiben, fotografieren, recherchieren; es ist nicht so schwer, und in unserer Redaktion gibt es kompetente Menschen, die Sie gerne unterstützen. Für dieses Heft hat uns eine Leserin ihren Schleichweg vom Osdorfer Born zur City Nord verraten: eine nicht alltägliche Strecke und deshalb umso reizvoller.

Wir wollen in den kommenden Heften Rubriken einrichten, die vor allem Sie (oder Du bzw. Ihr) mit Leben füllen können: Angefangen bei den klassischen Kleinanzeigen (in Kooperation mit der »Pinnwand« auf unserer Internetseite www.adfc.hamburg.de), über die Beantwortung Ihrer Fragen an den Vorstand (siehe Seite 23) bis hin zur direkten Mitarbeit an der Gestaltung des Themenschwerpunktes. Es gibt viele Möglichkeiten, das ADFCmagazinHamburg interessanter, bunter und näher an Ihren Interessen zu gestalten. Los geht's!

*Stefan Kayser
und die Redaktion ADFCmagazinHamburg*



30 Stunden Power

Neu in der Geschäftsstelle: Nicola Meyer

Bereits auf der letzten Landesversammlung wurde es angekündigt: Die Hauptamtlichen-Stellen werden neu zugeschnitten. Und so arbeitet seit Anfang Januar Nicola Meyer mit 30 Stunden pro Woche in der ADFC-Geschäftsstelle.

Damit ist die Geschäftsstelle deutlich besser telefonisch zu erreichen. Als gelernte Werbekauffrau und studierte Diplom-Sozialökonomin ist Nicola zuständig für die Mitgliederverwaltung und die Beantwortung von Anfragen jeglicher Art. Zudem wird sie sich in Zukunft um die Anzeigenakquisition kümmern und für einen reibungslosen Ablauf der administrativen und organisatorischen Aufgaben in der Geschäftsstelle sorgen.

Ulf Dietze

Land-Tourismus

Vier Touren in die Vier- und Marschlande sollen die Liebe zur Natur fördern

Sie haben Interesse am Gärtnern? Sie wollten schon immer mal in das Bildungs- und Informationszentrum des Gartenbaus (BIG) in Fünfhausen?

Leider vorbei – die Tour war schon Anfang April ...

Nutzen Sie Ihre nächste Chance: Insgesamt vier Touren des aktuellen Radtoursprogramms führen in den großen Gemüse- und Blumengarten Hamburgs. Die nächste Tour leitet Ernst Godowski am *Sonntag, den 1. Juni*, um 11 Uhr ab S-Rothenburgsort zu »Kolbes Bioblumen«. Am *Sonntag, den 22. Juni*, geht's mit Uwe Jancke und Jürgen Hentschke zur Rosengärtnerei in Curslack (Start um 10:30 Uhr ab S-Mittlerer Landweg). Eine Woche später führt wiederum Ernst Godowski Interessierte zum Bio-Hof Eggers (*Samstag, 28. Juni, um 11 Uhr* ab S-Rothenburgsort). Alle vier Touren entstanden in Kooperation mit der Landwirtschaftskammer Hamburg, das weitere radtouristische Events im Angebot hat. Bei Interesse kann Frau Cauer weiterhelfen: (0 40) 78 12 37-27.

Stefan Kayser

ne+++Termine+++Termine+++Termine+++Termine

ADFC-Fahrrad-Flohmarkt

Sonnabend, 10.05.03, 10–12h
Hier werden Fahrräder, andere umweltfreundliche Verkehrsmittel und Zubehör verkauft. Keine Anmeldung, kein Eintritt, keine Standgebühr, keine Parkplätze (außer für Verkäufer). Veranstaltungsort: Umweltzentrum Karlshöhe, Karlshöhe 60 d, 22175 HH

Fahrrad-Reparatur-Seminar

Sonntag, 11.05.03, 11–17h:
Bremsen und Gangschaltung ganz einfach reparieren: Viele kleine Defekte lassen sich mit wenigen Handgriffen selbst reparieren. Vorerfahrung im

Bereich Fahrradtechnik und -reparatur ist bei diesem ADFC-Seminar nicht erforderlich. Veranstaltungsort: Honigfabrik Wilhelmsburg, Industriestraße 125
Kursgebühr: EUR 25,- (ADFC-Mitglieder), EUR 30,- (Nicht-Mitglieder); Leitung: Jörg Wellendorf und Team, Anmeldeschluss: 30.04.2003

Radtouren

Sonnabend, 17.05.03: Grüne Schleichwege im Norden;
Mittwoch, 28.05.03 :Schleichwegetur I; Dienstag, 24.06.03: Um den Flughafen. An diesen Tagen gibt es Touren, die wir für Kinder und Jugendliche

besonders empfehlen. Nähere Infos findet ihr im Radtoursprogramm und unter www.hamburg.adfc.de.

Landesversammlung des ADFC Hamburg

Sonnabend, 27.09.03, 13h
Merken Sie sich den Termin schon heute vor. Nähere Infos und die Einladung werden noch folgen. Wir tagen wieder im Hamburg-Haus (Eimsbüttel).

Radfahr-Lernkurse

ADFC-Mitglieder können meist radeln. Vielleicht geben Sie die folgenden Termine an jemanden weiter, der es noch lernen

möchte. Micha Löwe (Tel.: 58 97 6747) bietet in diesem Jahr noch mehrere Radfahr-Lernkurse an:

Sommerkurs: 07.–18.07.03, zwei Wochen lang Montag bis Freitag je 9–11 Uhr (Kurs 1), 11–13 Uhr (Kurs 2) oder 18–20 Uhr (Kurs 3).

Der *Herbstkurs* läuft vom 08.09.03 bis zum 09.10.03, jeweils montags und donnerstags 19–21 Uhr.

Übungsort ist die Tennisanlage des Sportclub Alstertal-Langenhorn e. V., Wittekopsweg 41 (Langenhorn). Der Preis für die 20 Übungsstunden liegt bei 180 Euro. Anmeldungen bei »tusaktiv«, z. H. Jürgen Mems,



Web -Katalog
www.Wheels-Fahrrad.de
 Fahrradladen **Alter Steinweg 14**
 20459 HH-City **34 27 85**
 am Großneumarkt

Kleinanzeigen

Kooperation mit www.hamburg.adfc.de

Ab der nächsten Ausgabe des ADFC-Magazins Hamburg bieten wir Ihnen einen neuen Service an: Kostenlos können Sie eine Kleinanzeige im Magazin schalten und erreichen auf diese Weise eine Zielgruppe, die sich fürs Fahrrad interessiert. Der ideale Ort also, um sich vom nicht mehr genutzten Tandem zu trennen, die zu groß gekaufte Regen hose abzusetzen oder nach dem Kinderfahrradanhänger zu suchen, der demnächst gebraucht wird.

Ihr Text sollte nicht mehr 200 Zeichen betragen. Sie können ihn per Post oder eMail an den ADFC schicken oder in den Infoläden abgeben.

Unter www.hamburg.adfc.de können Sie die Kleinanzeige auch auf die Pinwand setzen und das Auswahlfeld für Kleinanzeigen markieren.

Ulf Dietze

nine+++Termine+++Te

Schlehdornweg 10,
22335 Hamburg

Fahrrad-Codierung

FCS (Fahrrad-Codier-Service) ändert sein System der Fahrradcodierung. Vielen bekannt ist der bisherige Code, wie ihn auch der ADFC seit gut sechs Jahren empfiehlt. Claus Schmidt, Chef des FCS, sieht mit dieser Codierung Probleme verbunden, die er mit dem von ihm entwickelten Verfahren ausräumen möchte. Derzeit werden in Hamburg also unterschiedliche Codiervorgänge angewandt. Wir werden im folgenden Heft ausführlich darüber berichten. Wer sich schon

jetzt über das FCS-Verfahren informieren möchte, findet die Adresse auf der Fördermitgliederseite dieses Hefts.

Aktionstage

Mobil ohne Auto, 15.06.2003
Autofreier Hochschultag,
17.06.2003
Bundesweit wird es an diesen beiden Tagen Aktionen, Demos und Radtouren geben. Auch der ADFC Hamburg beteiligt sich wieder. Bitte informieren Sie sich über die Veranstaltungen in Hamburg kurzfristig über die Infoline (Tel.: 390 70 50) oder das Web: www.hamburg.adfc.de.

Leserbrief

Liebe Leute,
eine kleine Korrektur zum ADFCmagazinHamburg in Radwelt 01/03: Auf Seite 10 schreibt ihr, der Kaifu-Radweg hätte jetzt im gesamten Abschnitt zwischen Bundesstraße und Hoheluftchaussee eine Breite von 2,25m.

Diese Breite hat leider nur der Abschnitt auf der Route 3 zwischen Bundesstraße und der Brücke in Höhe Goebenstraße. Der gesamte Rest des Kaifu-Radwegs begnügt sich weiterhin mit einer Breite von 2,00 Metern.

Viele Grüße und weiter so!

Bernd

FAHRRAD COHRT

Fahrrad nach Maß
Outdoorausrüstung
Vollgefederte- und
Falträder (9,5 kg)



☎ 040 / 640 60 64

www.fahrrad-cohrt.de • info@fahrrad-cohrt.de

22391 Hamburg • Saseler Chaussee 52

Mo.–Fr. 10–20 Uhr • Sa.10–16 Uhr

FAHRRADLADEN ACHIM ROSE

Markenräder mit indiv. Ausstattung



Utopia

rieseundmüller



MAXX

CENTURION

Rohloff

Erikastraße 45 • 20251 Hamburg
(040) 46 45 21 • Eppendorf


vierkant
GUTES RAD UND ZUBEHÖR



FAHRRADMANUFAKTUR

GAZELLE Hollandräder



Dehnhaid 6 • 22081 Hamburg
Tel. 040 / 298 344 60
www.vierkant.net

Igeltaktik statt Hasenhatz

Die schönsten
Schleichwege
durch Hamburg

entspannt
auf Neben-
strecken durch-
queren und dabei
noch die schönsten
Plätze unserer Stadt
entdecken. Fast immer
geschieht das sogar in
Einklang mit den blau-wei-
ßen Vorschriften...
Unserem Aufruf im letzten Heft
sind nicht ganz so viele Leserinnen und Leser
gefolgt – vermutlich liegt das an der fehlenden
Kenntnis geeigneter Strecken, oder?

Stresemannstraße? Iih! Ost-West-Straße? Stink!
Alsterkrugchaussee? Bäh! – Die Einfallstraßen
Hamburgs sind für Fahrradfahrer bestenfalls im Kampf-
anzug und mit Gasmasken tauglich. Die Kuriere
können ein Lied davon
singen. Wer es hin-
gegen nicht ganz
so eilig hat, der
kann die Stadt

Eine tolle Route hat uns Jutta Winter zugeschickt,
mit ihr soll dieser Schwerpunkt beginnen. Weitere
Empfehlungen kommen von Redaktionsmitglie-
dern, die zufällig in den verschiedensten Ecken
Hamburg wohnen. Ein Ende ist dagegen nicht
abzusehen. Wir hoffen auch weiterhin auf eure
Mitarbeit, denn in den kommenden Heften soll
immer wieder mal ein Schleichweg vorgestellt
werden. Bis der »ideale Radverkehr« in Hamburg
Wirklichkeit wird, müssen wir uns eben auf ande-
re Art und Weise helfen.

Übrigens: Nicht immer sind diese Wege auch am
Wochenende zu empfehlen, sie dienen eher dem
täglichen Weg zur Arbeit. Eine Bestandsgarantie
für die Strecken können wir nicht geben, eben-
so wenig haften wir bei Schäden, die durch die
Benutzung der Schleichwege entstehen :-)



Parallelitäten

Es gibt Schöneres als die
Stresemannstraße

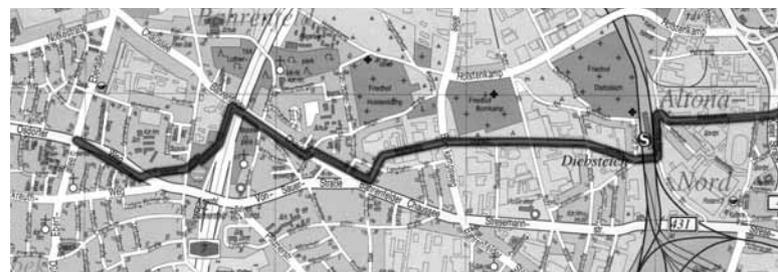
Es kann richtig romantisch sein, in die Stadt
zu fahren. Morgens um acht, wenn im Früh-
jahr die Sonne über der Stadtsilhouette den
Tag wachküßt, kann man durchaus das
Gefühl bekommen, Rad fahren in der Stadt
sei schön. Das Töchterchen ist glücklich in

der Schule angekommen, und
mein Weg zum Job führt mich
nur kurz entlang der Osdorfer
Landstraße, bis links die Julien-
straße abbiegt, die direkt auf den wenig
bekannten Bonnepark zusteuert. Entlang
eines kleinen Sees und begleitet von der
beeindruckenden Geräuschkulisse der A7
gelange ich auf die Bahrenfelder Chaus-
see, die entspannter zu fahren ist als die
parallele Von-Sauer-Straße. Die nächste
Kreuzung erfordert Aufmerksamkeit: Hier

Bosch-Straße. Hier beginnt
der industrielle Teil der Strecke:
Links ein Getränkegroßhändler, rechts
ein Schreinerkollektiv, Autohändler, leer-
stehende Fabrikhallen und am Diebsteich
das große Verteilzentrum der Deutschen
Post. Normalerweise ist hier nicht viel
los, aber seit die S-Bahn-Unterführung an
der Stresemannstraße nur stadteinwärts
zu befahren ist, quält sich der andere Teil
durch meinen Schleichweg – und ich kann
nix dagegen machen...

Nun aber schalte ich ein paar Gänge hoch
und schlängle mich durch die verschlaffe-
nen ÖPNV-Nutzer, die noch immer dösend
auf ihrem Weg zur Arbeit wandeln. Ich
dagegen muss hellwach sein, zumal auf
dem Radweg der nun folgenden Waid-
mannstraße immer wieder Glasscherben
liegen.

Start: Groß Flottbek: Kreuzung Ebertallee/Osdorfer Landstr.
– Gr Osdorfer Landstr. – Qu an Grundschule Groß Flottbek
– Li Julenstr. – Qu Theodorstr. – Bonnepark (kleiner Weg ent-
lang A7 – Re Bahrenfelder Chaussee (auf linke Seite wechseln
an FGA Regnerstr.) – Re Boschstr. – Qu Bornkampsweg – Gr
Leunastr. – Untqu eisenbahnbrücke an S-Diebsteich – Li plöner
Stieg – Re Waidmannstr. – Qu Kieler Str. – Gr Langenfelder
Str. – Li Doormannsweg – Re Eimsbütteler Str. – Re Water-
loostr. – Qu Eimsbütteler Chaussee – Gr Bellealiancestr. – Re
Fettstr. – Li Magaretenstr. – Re Weidenallee – Qu Altonaer Str.
– Qu Schanzenstr. – Gr Dänenweg entlang Schanzenpark – Li
Sternschanze – Re Schröderstiftstr. – Qu Karolinenstr. – Qu
An der Verbindungsbahn Gr Rentzelstr. – Qu Bundesstr. – Qu
Grindelallee – Gr Grindelhof – Re Allendeplatz – Ziel: Von Melle
Park (Uni)



Zwischen Ghetto-Kick und Waldesruh

Der Anblick hat etwas Skurriles: Entlang eines schmalen Asphaltbandes lockt links eine Ponderosa-Ranch zum Ausritt in die westhamburgische Prärie, während rechts grellweiß die Wohnsilos des Osdorfer Born vor dunklen Gewitterwolken im Abendlicht leuchten. Nach wenigen hundert Metern

reetgedeckten Bauernhaus vorbeinehme ich die nächste Sackgasse rechts, um hinter einer Schule und an den Sportplätzen entlang die Straße Niendorfer Gehege zu erreichen. Sie überquert die A7, und wie um die

wechselt die Szene schlagartig: Ich durchfahre ein Vorstadtidyll mit schicken kleinen Häuschen und blühenden Bäumen im Engelbrechtsweg. Doch die Freude währt nur kurz. An der Luruper Hauptstraße wechselt die Szene abermals und bis Eidelstedt begleitet mich das graue Ghetto-Gefühl – nach Schleichweg sieht's hier nicht aus. Das große ICE-Werk versperrt die Weiterfahrt und zwingt alles Bewegliche durch das Nadelöhr Elbgastraße.

Schnell die Kieler Straße kreuzen, ein paar Meter rechts hinunterrollen, dann läutet eine Spitzkehre an der Karkwurt die Entschädigung ein. Kopfsteinpflaster führt bergan direkt auf eine schöne Kirche zu, weiter nach rechts schlängelt sich die Eidelstedter Dorfstraße hinaus ins Grüne. An einem

Wenigstens muss ich nicht auf dem Kopfsteinpflaster fahren, mit dem die Waidmannstraße gepflastert ist. Das gleiche Problem stellt sich kurze Zeit später noch einmal: Nach der Querung der Kieler Straße und des Doormannswegs ist die Waterloostraße ein ganz ähnliches Kaliber. Fullys haben ihren Spaß...

Richtigkeit meines Tuns zu bestätigen, staut sich der Verkehr Richtung Hamburg auf mehreren Kilometern. Bald geht es rechts die Kollau entlang, aber nur kurz: hinter der Vogt-Kölln-Straße führt halblinks ein Weg durch den Wald, breit genug und mit vielen Joggern. Viel zu kurz ist dieser Weg, und an der Schmiedekoppel werde ich brutal in die Wirklichkeit zurückgedröhnt. Hier kann man die landenden Flieger mit der Hand greifen, so scheint es. Entlang eines Baseball-»Stadions« und dem St. Pauli-Trainingsplatz erhole ich mich vom Fluglärm, doch die nächste Überraschung wartet bereits: Ein waschechtes Moor, nämlich das Eppendorfer, lässt mich staunen darüber, was diese Stadt an Überraschungen parat hat. Nun ist es nicht mehr weit. Etwas versteckt biegt die Bilser von der Alsterdorfer Straße ab, ich halte mich rechts

Aus Waterloo wird Bellealliance. Hier kurve ich zwischen Verkehrsberuhigung, anliefernden Transportern und abkürzenden Autofahrern hindurch.

Aber nur selten habe ich den Eindruck, hier fehl am Platze zu sein; im Gegenteil – oft nehme ich mir die Zeit, morgens beim Bäcker einen Kaffee zu nehmen und eine Tageszeitung zu lesen, um den Tag etwas zu entschleunigen. Wenn dann noch die Sonne scheint, kann eigentlich nur noch ein grantiger Arbeitgeber die gute Laune vermiesen. Durch die Fett- und die Magaretenstraße geht's zur Weidenallee, auf deren linker Seite Richtung S-Sternschanze eine Fußgänger-

Start: Feldweg – Katerwohrd – Schacksee – Engelbrechtsweg (alternativ: Bornheide) – Luruper Hauptstraße – Fahrenort – Elbgastr. – Eidelstedter Platz – Dörpsweg – Duvenacker über BAB – erster Weg Re = Kollauwanderweg – Qu Vogt-Kölln-Str. – am Parkplatz Wanderweg Li Richtung Schmiedekoppel – Langenhorst (Li am St. Pauli-Trainingsgelände vorbei) – Qu Kollastr. – Gr. Borssteler Str – Re Stavenhagenstr. – Li Warnckesweg – Qu Borsteler Chaussee – Moorweg – Li Koppelstr. – Qu Klotzenmoor – einen der Wanderwege durchs Eppendor-

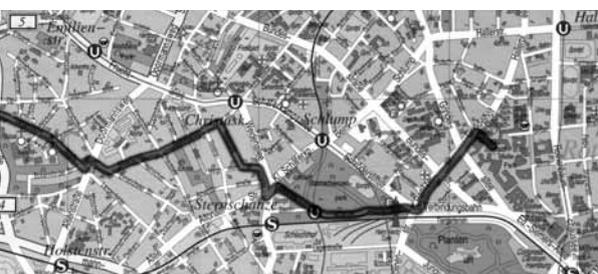
fer Moor – Qu Alsterkrugchaussee (Ampel) in die Wilhelm-Metzger-Str. – Qu Bebelallee/Alsterdorfer Str. – Bilser Str. – U-Bahn Alsterdorf – Qu Hindenburgstr. – Li Möhringbogen (Fußweg entlang der Bahn) – Ziel: City Nord

und kreuze an der U-Alsterdorf die Hindenburgstraße; dann geht's noch ein paar hundert Meter entlang der U-Bahntrasse und schon künden die Glasfronten der City Nord vom Zieleinlauf – 16 schöne Kilometer liegen zwischen diesen Welten aus Glas und Beton. Sie machen die brutale Architektur ein kleines Stück erträglicher.

Stefan Kayser (herzlichen Dank an Jutta Winter für diesen Schleichweg)

ampel über den Kleinen Schäferkamp zum Schanzenpark hilft. Der Dänenweg mündet in die parallel zur S- und Fernbahn verlaufende Straße »Sternschanze«, die mich direkt ins Leben zurück bringt: Am neugebauten Dorint-Hotel beginnt der Kampf aufs Neue mit schneidenden Autofahrern, zu kurzen Ampelphasen und – eher ungewohnt – vielen, vielen Fahrradfahrern, die sich auf den engen Radwegen nicht selten gegenseitig im Weg stehen. Aber das sind nur die letzten dreihundert Meter, und wer's gern ruhiger mag und noch eine Minute Zeit hat, der nimmt halt einen Parallelweg – an Sträßchen aller Art mangelt es hier wirklich nicht!

Stefan Kayser



Von buten na binnen

Wahrscheinlich
der schönste Weg
von Schnelsen
in die Stadt

Von der Holsteiner Chaussee fahren wir durch den Voßkamp, eine ruhige Wohnstraße, und treffen bald auf die Oldesloer Straße. Leider ist hier der benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg nur gehhilfenbreit. Wir vermeiden Kollisionen mit Altenheimbewohnern, überqueren die Straße und biegen in den Rieckbornweg (Einbahnstraße) ein. Neben dem Sportplatz verläuft ein autofreier Fuß-/Radweg (Schiffszimmererweg), der gegenüber der Bücherhalle in die Wählingsallee führt. Wir biegen links ab, fahren bis zur Frohmestraße, rechts über die Autobahnbrücke, wieder rechts in den Vogt-Kock-Weg und geradeaus zum Röthmoorweg. Durch diese ruhige Wohnstraße fahren wir geradeaus auf die Streuobstwiese zu in das Niendorfer Gehege. Wir bleiben auf dem Hauptweg, der einen Bogen nach rechts macht und zwischen zwei Knicks verläuft. Links ist ein Rückhaltebecken. Hier können wir links abbiegen. Wer sich für den schmaleren Weg entschieden hat, fährt geradeaus zur Holzbrücke über die Kollau. Auf dem breiteren Weg muss man bei der nächsten Einmündung links über die grüne Brücke, dann gleich rechts über die Holzbrücke. Hier stoßen wir auf den Kollauwanderweg, dem wir nach rechts folgen, an den Ponyweiden vorbei, bis zur Schautafel des BUND. Nachdem wir uns über das Neueste aus der einheimischen Vogelwelt informiert haben, folgen wir der Wegkrümmung nach links und überqueren die Straße Niendorfer Gehege. Wir fahren auf dem Waldweg parallel zur Straße bei der nächsten Möglichkeit links in den Wald. Vor der nächsten Parkbank geht es rechts ab, an der Einmündung links, bei der nächsten Parkbank wieder rechts. Hinter den beiden Hügelchen geht es wieder runter zur Kollau. Hinter der Holzbrücke links. Wir befinden uns wieder auf dem Kollauwanderweg, dem wir einige Zeit folgen. Links die Kollau, rechts ein Bahndamm.

Wir kreuzen die Niendorfer Straße (Vorsicht!) und die Kollaustraße (Ampel!) und fahren schräg gegenüber in die Straße Auf dem Kollauer Hof. An deren Ende führt ein Durchgang zu einer Brücke, die wir überqueren. Dahinter geht es rechts

Start: Schnelsen: Holsteiner Chaussee – Gr Voßkamp – Re Rieckbornweg – Gr Schiffszimmererweg – Li Wählingsallee – Gr Frohmestr. – Re. Vogt-Kock-Weg – Gr Röthmoorweg – Gr Niendorfer Gehege/Hauptweg – Li Rückhaltebecken – Gr Holzbrücke – Re Kollauwanderweg – Qu Str. Niendorfer Gehege – Waldweg parallel zur Str. – Nächste Mögl. Li in Wald – Vor nächster Parkbank Re, dann Li – Nächste Parkbank Re – Hinter Holzbrücke Li – Gr Kollauwanderweg – Qu Niendorfer Str. – Qu Kollaustr. – Gr. Auf dem Kollauer Hof – Gr Durchgang/Brücke – Re Tarpenbekwanderweg – Am Mühlenteich Li – Qu Meenkwiase/Eppendorfer Landstr. – Gr Haynspark – Komödie Winterhuder Fährhaus – Qu Hudtwalcker Str. – Gr Leinpfad – Re Krugkoppelbrücke – Li rechtes Alsterufer – Qu Kennedybrücke – Qu Esplanade – Neuer Jungfernstieg – Ziel: Rathausmarkt.

weiter auf dem Tarpenbekwanderweg. (Nicht nur) an den schmalen Stellen nehmen wir hier Rücksicht auf Fußgänger. Weiter geht es unter den Brücken zum Mühlenteich. Hier halten wir uns links, überqueren die Meenkwiase bzw. Eppendorfer Landstraße und fahren links hinter der alten Mühle in den Haynspark. Links liegt die Alster, die wir auf der großen Fuß-/Radbrücke überqueren. Etwas unsanft landen wir bei der Komödie Winterhuder Fährhaus auf Kopfsteinpflaster, kreuzen die Hudtwalcker Straße und erreichen so den Leinpfad. Flotten Reifens gleiten wir bis zur Krugkoppelbrücke. Nach einem Blick auf das Panorama der Außenalster radeln wir am rechten Alsterufer entlang in die Innenstadt, wahlweise über den Sandweg am Wasser oder über den ausgebauten roten Radweg. Hier muss man allerdings auf verirrte Fußgänger und Radlschnecken achten, die es zu überholen gilt. An der Kennedy- und Lombardsbrücke haben die Götter des Straßenbaus noch ein paar Ampelhürden eingebaut, bevor wir die Binnenalster erreichen (siehe auch Schleichweg von Steilshoop). Am Jungfernstieg erwarten uns dann aber leckeres Eis oder ein Einkaufsbummel zur Belohnung.

Birgit Bossbach

Start: Steilshoop – Borcherting – Gründgensstr. – Li Eichenlohweg – Re Fußweg – Li Salbeiweg – Re Beisserstr. – Li Fuhlsbüttler Str. – Re Hebebrandstr. – Qu Rübenkamp – Li Kleingärten – UntQu Jahnbr. – Gr Saarlandstiege – Re Alte Wöhr – Li Saarlandstr. – Re Südring – Li Borgweg – Re Wiesendamm – Qu Barmbeker Str. – Gr Krohnskamp – Li Sierichstr. – Re Rondeel – Gr. Bellevue – Qu Fernsicht – Re Krugkoppel – Li Harvestehuder Weg – Gr Alsterufer – UntQu fernstieg – Kennedybrücke/Lombardsbrücke – Li Neuer Jungfernstieg – Ziel: Rathausmarkt

Von

Steilshoop zum Jungfernstieg

Kleine Umwege
mit großer Wirkung

Unsere Tour startet am nördlichsten Zipfel des Borchertings in Steilshoop. Wir wollen zum Jungfernstieg. Es geht uns um zügiges Vorankommen, wobei wir nicht rasen wollen. Ein kleiner Umweg ist uns lieber als der direkte Weg, der mit mehr zeitfressenden Ampeln verbunden wäre.

Auf dem selbständig geführten Radweg nördlich der Ringstraßen Steilshoops Richtung Westen. Der Radweg ist in schlechtem Zustand und morgens voller Schulkinder. Dann fährt man besser auf der Gründgensstraße, für die der ADFC die Radweg-Benutzungspflicht weggekämpft hat. Links in den Eichenlohweg, direkt am Friedhof entlang und dann geradeaus. Gleich an der Einmündung Gründgensstraße rechts den Fußweg zum Salbeiweg, dort links bis zur Beisserstraße. Rechts rum bis durchs Ende der Sackgasse. Auf der Fuhlsbütteler Straße links bis zur Ampel (das ist die falsche Radwegseite, also extreme Vorsicht auf diesen 80 Metern), dann rechts in die Hebebrandstraße. An der Kreuzung Rübenkamp Wechsel auf den linken Radweg, aber weiter entlang der Hebebrandstraße. Nach 200 m links in die Einfahrt zum Kleingartengelände, dort auf dem asphaltierten Hauptweg bleiben. Unter der Jahnbrücke durch (Beachten Sie die riesige Konstruktion, unter der nur ein Radweg verläuft und einige Tauben wohnen. Beim Bau vor einigen Jahrzehnten, war hier eine mehrspurige Straße geplant.), dann geradeaus in den Saarlandstiege (weiterhin Kleingärten) bis zur Alten Wöhr, diese rechts und danach links in die Saarlandstraße

(am Stadtpark entlang). Am Südring biegen wir rechts ab (unbedingt auf der Fahrbahn bleiben) und dann links in den Borgweg (auf der Fahrbahn, alles andere ist Unsinn und gefährlich). Wir wollen nach rechts in den Wiesendamm: Hält man sich hier an die Ampelphasen auf der Fahrbahn, hat man an der nächsten Kreuzung wieder rot. Außerdem wird man gefährdet von Autofahrern, die einen unbedingt vor der nächsten Ampel überholen müssen. Darum ist es sinnvoll, die Ampel Borgweg/Wiesendamm über die Fußwegecke zu umgehen, dort die Radfurt über den Wiesendamm bei grün zu verwenden, um nach rechts auf die Fahrbahn des Wiesendamm zu kommen. So kommt man autofrei an die Kreuzung Wiesendamm/Barmbeker Straße, kurz

bevor diese grün zeigt. Aus der Pole-Position lässt sich die große Kreuzung sicher überqueren. Weiter geht's geradeaus in den Krohnskamp (Auf dem Radfahrstreifen immer ausreichend Abstand zu den parkenden Autos halten. Oft ist es besser, auf dem Fahrstreifen der Autos zu radeln.). An der Sierichstraße biegen wir links ab, dann rechts ins Rondeel (Einer der schlechtesten Radwege Hamburgs, mit parkenden Autos direkt rechts und links des Weges, langsames Fahren und größte Vorsicht sind geboten. Wer möchte, fährt auf der Kopfsteinpflaster-Fahrbahn). Wir folgen der Bellevue, überqueren die Fernsicht und fahren nach rechts (also auf dem linken Radweg) in die Krugkoppel. Über den Harvestehuder Weg und das Alsterufer erreichen wir die Kennedybrücke. Der Radweg ist hier ausgebaut worden, hat aber bei weitem nicht ausreichende Kapazität für den morgendlichen Studenten-Radverkehr. Trotzdem: Man kann hier ganz gut fahren, wenn man akzeptiert, manche Schnecke längere Zeit nicht überholen zu können. Es ist manchmal eine Art Meditation. Nicht erlaubt, aber auch sehr schön: Auf der Fahrbahn fahren. Zum Abschluss empfiehlt es sich, kurz vor der Kennedybrücke links den Sandweg hinunter zu fahren, dann rechts unter der Kennedybrücke und der Lombardsbrücke hindurch, wieder rechts an der Binnenalster entlang, links auf den Neuen Jungfernstieg bis zum Jungfernstieg.

Ulf Dietze

Von Meiendorf nach Barmbek

An der U-Bahn entlang durchs Grüne

Wie plant man eine möglichst nervenschonende Verbindung, die auch mit genügend grünen Passagen versehen sein soll? Denn das Auge fährt ja auch mit. Die Luftlinie wäre eine gute Idee, aber bei der Planung des Hamburger Straßennetzes inklusive Grünanlagen, gab es noch keine Luftlinie. Die wurde erst später entdeckt. Die U-Bahn-Linienführung dagegen hat auch noch den Vorteil einer Stütze. Immer wenn man vom rechten Weg abkommt, fragt man einfach nach dem nächsten Bahnhof und ist wieder auf dem richtigen Kurs.

Der U-Bahnhof Meiendorfer Weg liegt in einem Waldgebiet, von dort fahren wir ein kleines Stück nach Südosten bis zur ersten Kreuzung Ringstraße. In diese verkehrsberuhigte Straße mit Einfamilienhäusern biegen wir rechts ein und fahren immer geradeaus. Der Straßennamen ändert sich, es kommt ein Radfahrerschutzstreifen dazu. Wenn wir wieder die U-Bahn sehen, sind wir schon am Bahnhof Berne. Vor der Linkskurve benutzen wir die Radwegauffahrt und fahren weiter links von der U-Bahn den gemeinsamen Fuß-/Radweg entlang. Es kommt die Bekassinenu, die wir etwas schräg links queren, und weiter geht es parallel zur der Bahn. Wenn dieser Weg sich in die Asphaltstraße Am Knill wandelt, nehmen wir die erste Möglichkeit schräg rechts in ein Kleingartengelände. Dort können wir die exakten Künste der Gärtner bewundern. An der Stargader Straße biegen wir rechts ab und folgen ihr bis zum Ende. An der Ampel kreuzen wir den Berner Heerweg und radeln auf dem Zweirichtungsradweg unter der Brücke durch, links in den

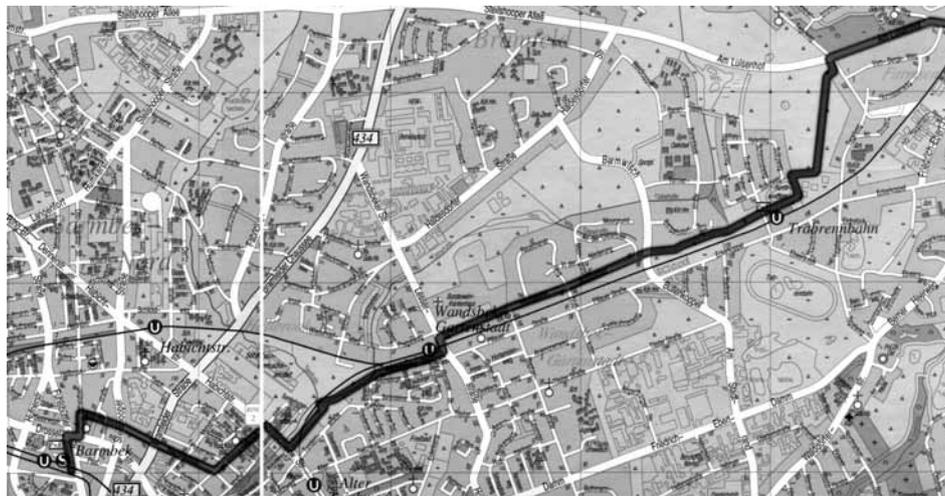
Sandweg. Die U-Bahn fährt nun links. Immer weiter geradeaus gelangen wir zum Bahnhof Farmsen. Wir wenden uns nach rechts, kreuzen die August-Krogmann-Straße und fahren entlang der Straße Am Luisenhof bis zur nächsten Kreuzung Tegelweg, dem wir auf der richtigen Seite nach links folgen. Nach wenigen Metern

Bahn mit dem Bahnhof Trabrennbahn wieder. Der Traberweg wird überquert. Links kommen etwas später erneut Kleingärten dazu. Es geht geradeaus weiter bis zu einer Umlaufsperrung. Wir kreuzen den Barmwisch und kommen in die freigegebene Einbahnstraße Wandsbeker Schützenhof. Am Ende links auf die Radwegaufleitung und

gleich rechts in den gemeinsamen Fuß-/Radweg zwischen U-Bahn und Bundeswehr-Krankenhaus bis zur Lesserstraße. Als gewissenhafte Verkehrsteilnehmer schieben wir nach links bis zur Fußgängerampel und queren sie. Die U-Bahn-Station Wandsbek-Gartenstadt liegt jetzt rechts. Wir fahren parallel bis zu einer Asphaltkehre des Wartenburger Wegs,

wo wir rechts über eine Brücke auf einen Sandweg einbiegen, der uns einmal mehr durch ein Kleingartengelände führt. Nicht über die U-Bahn fahren! Nach der zweiten Bach-Brücke biegen wir rechts ab und fahren entlang einer breiten Grünfläche. Bald treffen wir auf die Nordschleswiger Straße. Dieser folgen wir rechts bis zur ersten Fußgängerampel, queren sie und biegen rechts in die Lämmersieth ein. Weiter bis zur Wachtelstr., dann rechts. Nach der Querung der Bramfelder Straße fahren wir bis zu ihrem Ende und biegen links in die Steilshooper Straße ein. Bei der Radwegaufleitung fahren wir scharf rechts auf einen kleinen Weg zwischen den Häusern und kreuzen erst die Starstraße, dann die Schwalbenstraße. Dort links und wieder rechts in die Drosselstraße. Noch schnell die »Fuhle« überquert und ein kleines Stück links - schon liegt vor uns der Bahnhof Barmbek.

Peter Vollmann



finden wir rechts eine Umlaufsperrung. Dort fahren wir nochmals in ein Kleingartengelände und wieder gleich links. Auch hier sehen wir die kleinen sorgfältig gestalteten Paradiese. Eigentlich müsste man ab und zu absteigen, um alle Einzelheiten zu erfassen. Am Ende des Weges geht es rechts in einen anderen Weg. Hinter den Tennisplätzen biegen wir links ab und finden unsere U-

Start: Meiendorf: Re Ringstr. – Gr Kriegkamp – U-Bahn Berne – Qu Bekassinenu – Gr Am Knill – Re Kleingärten – Re Stargader Str. – Qu Berner Heerweg – Uqu Brücke – U-Bahn Farmsen – Qu August-Krogmann-Str. – Gr Am Luisenhof – Li Tegelweg – Re Kleingärten – U-Bahn Trabrennbahn – Qu Traberweg – Qu Barmwisch – Gr Wandsbeker Schützenstr. – Qu Lesserstr. – Gr Wartenburger Weg – Re Brücke/Kleingärten – Re Nordschleswiger Str. – Re Lämmersieth – Re Wachtelstr. – Gr Bramfelder Str. – Li Steilshooper Str. – Qu Starstr. – Li Schwalbenstr. – Re Drosselstr. – Li Fuhlsbüttler Str. – Ziel: Barmbek

Von Bahrenfeld bis Berliner Tor

Das Herz von St.Pauli, das ist meine Heimat...

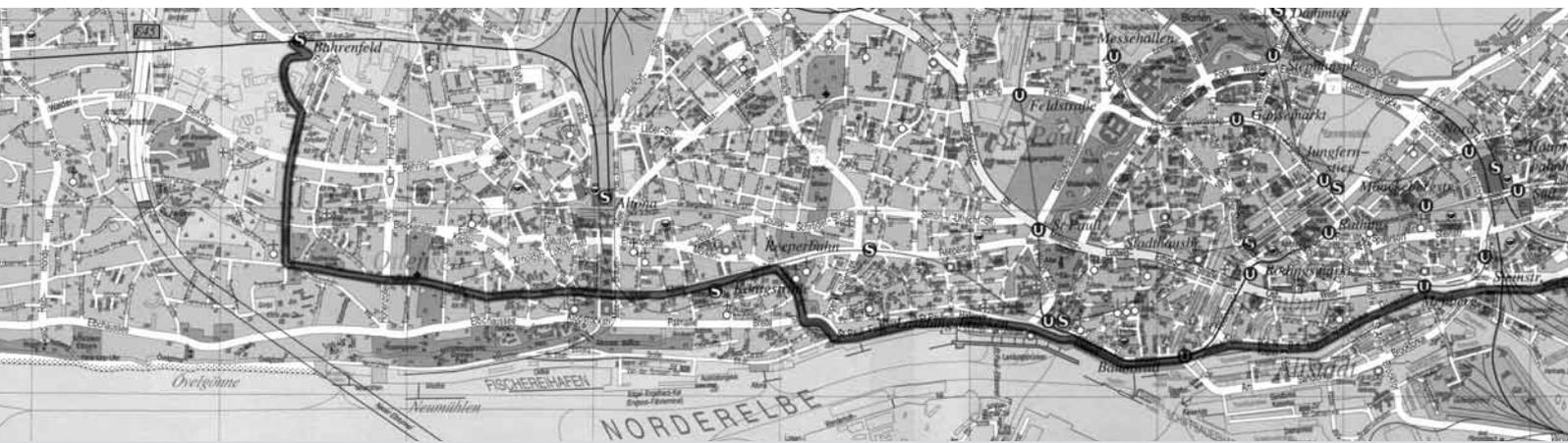
Stimmt, hört sich schwachsinnig an, da das Fahrrad zu nehmen. Wo die S-Bahn einen doch bequem in einer halben Stunde quer durch die Stadt bringt. Andererseits: Wahre Freiheit verspüren wir nur auf dem Rad (Marlboro-Musik erklingt). Und: große Strecken dieses Schleichwegs zeigen, warum ich auch nach anderthalb Jahren Schwarz-Schill nicht aus Hamburg weg will. Von der S-Bahn Bahrenfeld auf dem Radweg der Friedensallee Richtung Altona bis zum Friesenweg. Rechts abbiegen, im Friesenweg darf auf der Straße gefahren werden (Vorsicht vor wild gewordenen Mopo-Redakteuren :-). Er mündet an der legendären Adolf-Jäger-Kampfbahn in die Griegstraße, der wir folgen. Die Behringstraße per Ampel kreuzen, weiter bis zur Bernadottestraße. Hier gibt es stadteinwärts bis zum Übergang in die Holländische Reihe einen Fahrradstreifen, der zügiges und sicheres Radeln erlaubt. Auf der Holländischen Reihe (30-Zone) geht's weiter auf der Straße über den Ottenser Marktplatz bis zur Kreuzung Max-Brauer-Allee. Weiter geradeaus in die Königstraße hinein, wo wir leider für ein kurzes Stück den recht schäbigen Radweg benutzen müssen. Vorbei an der S-Bahn Königsstraße bis zur Kirchenstraße, rechts abbiegen - und schwupp, wieder auf die Straße. Eine großartige Abfahrt runter zum Fischmarkt. Vor der Breiten Straße grinst uns ein weißes Fahrrad auf blauem Grund an und bittet uns, die Kreuzung auf dem Radweg zu überqueren. Das tun wir und biegen

dann links ab, um dem Radweg der Breiten Straße Richtung Fischmarkt zu folgen. Wir überqueren die Große Elbstraße und fahren dann rauf auf die Promenade parallel zur Straße St. Pauli Fischmarkt. Dort wo die rot gepflasterte Promenade endet (Bavaria olé!), biegen wir rechts ab und fahren an den Parkdecks entlang zwischen altem Elbtunnel und Landungsbrücken hindurch auf der Straße. Danach geht es rauf auf den Fußweg, von dem die Landungsbrücken abgehen. Ist aber erlaubt für Radler. Ab der Kreuzung Helgoländer Allee gibt es wieder einen Radweg, dem wir parallel zum U-Bahnsteig Landungsbrücken folgen. Am anderen Ende des Bahnsteigs angekommen, beginnt der schönste Teil der Strecke (maximales Hafenpanorama garantiert), den uns die Radwegplaner allerdings gerne verwehren würden. Offiziell führt der Radweg an den Straßen Johannsbollwerk und Vorsetzen entlang, wird unter die U-Bahngleise verschwenkt und erst nach der U-Bahn Baumwall wieder auf die Promenade geführt. Aber: Millionen Radler können nicht irren: Wenn nicht gerade Touri- und/oder Ausflugszeit ist, kann die vorsichtige Radlerin an der bewussten Stelle die Schräge der Promenade hochfahren und mit vollem Hafengenuss bis zum Baumwall

radeln. Ab dort wird der Radweg bis zum Messberg an der Promenade geführt (Zipfelhaus, Dovenfleet). Ein Genuss ist hierbei besonders der feine Kakaoduft, der von der Speicherstadt herüberzieht. Am Ende der Promenade fahren wir weiter geradeaus auf dem neu gebauten Radweg am Warnerkeil vorbei. Am Deichtorplatz wird es etwas unübersichtlich, doch eigentlich ist nur weiter geradeaus angesagt. Nur nicht auf die Nordkanalbrücke verirren. Das könnte böse enden. Stattdessen den Högerdamm überqueren und unter der Brücke nach links auf den Radweg der Nordkanalstraße. Dieses letzte Stück zum Berliner Tor wirft uns recht brutal in die Realität des Hamburger Verkehrs zurück. Aber wenigstens ist es ein halbwegs sicherer Buckelradweg auf dem direkten Weg zum Berliner Tor. Den sehen wir linker Hand, wenn der Anckelmannplatz den Blick auf die Glaskuppel des Berliner Bogens frei gibt.

Amrey Depenau

Start: Bahrenfeld – S-Bahn Bahrenfeld – Re Friesenweg – Gr Griegstr. – Qu Behringstr. – Li Bernadottestr. – Gr Holländische Reihe – Gr Königstr. – Re Kirchenstr. – Li Breite Str. – Qu Große Elbstr. – Gr St. Pauli Fischmarkt – Gr Landungsbrücken – Gr Dovenfleet – Gr Ost-West-Str. – Qu Deichtorplatz – Qu Högerdamm – Gr Nordkanalstr. – Li Anckelmannplatz/Berliner Tor – Ziel: Berliner Tor



Alle Kartenausschnitte stammen vom Zentralblatt der Stadtkarte von Hamburg, mit freundlicher Genehmigung des Amtes für Geoinformation und Vermessung, Hamburg



Diesjähriges Schwerpunktthema im Arbeitskreis Verkehr des ADFC Hamburg ist das Parken an Radwegen. Ob legales Parken neben oder illegales Parken auf Radwegen, Radfahrer ziehen immer den Kürzeren, wenn Autos auf ihren Wegen parken. Der ADFC will das Bewusstsein der Autofahrer für ihr Verhalten sowie das der Behörden für ihre leichtsinnigen Anordnungen schärfen.

Radweg oder Parkplatz?

Legal, illegal, sch...egal: Die meisten Autofahrer parken in Hamburg, wo es ihnen passt, solange ein Poller es nicht verhindert. Statt längs wird schräg geparkt, wo sich kein Parkplatz findet, notfalls auch auf dem Rad- oder Gehweg. Schließlich gebe es in Hamburg zu wenig Parkplätze, wie viele Politiker, die Medien und die Behörden immer wieder herunterbeten.

Da ist es einem Autofahrer kaum übel zu nehmen, für ein paar Stündchen den Radweg zu versperren, anstatt zehn Meter weiter in eine legale Parklücke zu rangieren. Erwischt werden Falschparker ohnehin kaum. Und wenn, dann sind die Gebühren im Vergleich zu fast allen EU-Ländern und der Schweiz lächerlich gering. Den Senat kümmert es kaum, obwohl die Lohnkosten für zusätzliche Verwaltungsbeamte durch die zusätzlichen Knöllcheneinnahmen gedeckt wären. Schließlich stünde er bei den Autofahrern schlecht da, wenn er einerseits Poller rausreißen lässt und anderer-

seits Autofahrer beim Falschparken abzockt. Lediglich das Falschparken in zweiter Reihe auf der Fahrbahn wird neuerdings medienwirksam verfolgt, denn unter Verkehrsfluss versteht der Senat nur den Autoverkehrsfluss. Da seit Jahrzehnten nicht für zusätzlichen legalen Parkraum gesorgt wurde, bleibt die Frage, warum die Zahl der Autos in der Stadt nicht an die der verfügbaren Parkplätze angepasst wird. Ein Heiligtum wäre wohl angekratzt!

Stattdessen haben die Straßenverkehrsbehörden im Schulterschluss mit den Verkehrsausschüssen der Bezirke und den Tiefbauabteilungen über Jahre hinweg an den denkbar ungünstigsten Stellen das Parken erlaubt. Auf Gehwegen, teilweise sogar auf Radwegen, wurden Flächen abmarkiert. An anderer Stelle wurden Radwege auf ehemalige Gehwege verlegt, um auf den ehemals ausreichend breiten Radwegen das Parken zu ermöglichen. Die eigentlichen Sicherheitsräume zwischen Radwegen und Fahrbahn an Hauptverkehrsstraßen wurden

Illegales Parken (unten)

- 7 Dithmarscher Straße: Ohne Einsatz gegen Zweite-Reihe-Parker ist der Radfahrstreifen unbenutzbar.
- 8 Bebelallee: Seit mehreren Jahren träumt dieser Radweg, von einem Radfahrenden wachgeküßt zu werden. Dauerparken auf dem Radweg trotz Benutzungspflicht.
- 9 Maria-Louisen-Straße: Öffnet sich hier eine Autotür zum Radweg, landet ein vorbeifahrender Radler unweigerlich auf der Fahrbahn. Übrigens ist anderenorts in Hamburg solches Parken sogar legal.
- 10 Hoheluftchaussee: Weder sorgt sich die Straßenverkehrsbehörde um eine Überwachung, noch um Poller. Statt längs wird hier tagtäglich schräg geparkt.
- 11 Mittelweg: Ohne Poller, Bügel oder Bordsteinkante fahren legal Schrägparkende gerne bis auf den Radweg und halten auf dem Parkplatz hinter ihrem Fahrzeug noch Platz für einen Smart.





mittlerweile nahezu alle in Parkplätze umgewandelt, soweit dies möglich war. Die Ignoranz gegenüber den Sicherheitsbelangen des Radverkehrs ist mit Händen zu greifen. Statt die benutzungspflichtigen Miniradwege neben den parkenden Autos baulich zu verbessern, was meistens nur auf Kosten von Parkplätzen möglich wäre, oder aber die Benutzungspflicht aufzuheben und die Radwege rückzubauen, wird das Tempo an diesen Straßen jetzt auf 60 erhöht.

Einige Straßenverkehrsbehörden in Hamburg behaupten sogar, Radfahrer hätten ihre Geschwindigkeit an die miserablen Bedingungen solcher Radwege anzupassen, ohne auf angrenzende Gehwege auszuweichen. Im Gegensatz dazu empfiehlt die Hamburger Polizei in ihrem Faltblatt „Fahrradfahren, aber sicher“, Radfahrer sollten auf dem Radweg einen Sicherheitsabstand von einem Meter zu parkenden Autos einhalten. Wer allerdings auf den üblicherweise einen Meter breiten Radwegen einen ständig prüfenden Blick auf die parkenden Fahrzeuge richtet, in der Angst womöglich in eine sich öffnende Autotür zu fahren, und daher die Geschwindigkeit entsprechend reduziert, ohne auf den Gehweg auszuweichen, der muss absteigen und schieben. Autofahrer hingegen finden eine optimal ausgebaute Fahrbahn vor, die geradlinig und übersichtlich eine Geschwindigkeit von neuerdings

Tempo 60 zulässt. In blindem Gehorsam gegenüber den Politikern haben sich die Straßenverkehrsbehörden zu Anwälten der Autofahrer gemacht. Statt Verkehrsicherheitsbelange in den Vordergrund ihres Handels zu stellen und das sichere Radfahren zu gewährleisten, werden weitere Parkplätze geschaffen. Diesen Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde zum Vorteil des Autoparkens ist eines gemeinsam: sie gefährden die Radfahrer.

Aber auch das illegale Parken an und auf Radwegen ist gefährlich. Hier wird seitens der Polizei kaum etwas unternommen. Forderungen des ADFC, das regelmäßige Zuparken der Radwege zu unterbinden, werden abgelehnt, da kein Personal für die Überwachung zur Verfügung stehe. Poller wollen die Straßenverkehrsbehörden deswegen jedoch nicht aufstellen. Sie seien politisch nicht gewollt. So gibt es Radwege, die seit Jahren tagein tagaus unter parkenden Autos vor sich hinträumen und darauf warten, mal wieder von einem Radfahrer wachgeküsst zu werden. In vielen innerstädtischen Wohngebieten sind Radwege nachts faktisch außer Betrieb gesetzt, weil sie flächendeckend zugeparkt sind (Beispiel: Hofweg, Papenhuder Weg). Wahrscheinlich haben die Straßenverkehrsbehörden aus Sicherheitsgründen nichts dagegen, wenn Radfahrer die Benutzungspflicht zu dieser Tageszeit befristet umgehen und die

Legale Parkplätze (oben)

- 1 Fruchttallee: Nur die Polizei weiß, wie die legal rechts vom Radweg parkenden Autos legal auf die Fahrbahn kommen. Das Befahren des Radwegs ist jedenfalls verboten.
- 2 Sievekingsplatz: Radfahrende müssen flexibel sein. Werden mehr Parkplätze gewollt, kann der Radweg schnell verlegt werden.
- 3 Lübecker Straße: Die legalen »Parkplätze« auf dem eigentlichen Schutzraum zwischen Radweg und Fahrbahn sind schmaler als ein Mittelklassewagen. Radfahrende können unter Einhaltung eines Sicherheitsabstandes den Radweg nicht benutzen.
- 4 Hammer Straße: Niemand will hier den »Radweg« auf die erforderliche lichte Breite von 1,50-2,00 m bringen (Autos weg) oder aber Radfahrende auf die Fahrbahn lassen.
- 5 Landwehr: Dieser Radweg ist ein Zweirichtungsradweg. Begegnen sich zwei Radfahrende, muß einer über den anderen hinweg steigen. Hoffentlich kommen die Akrobaten nicht zu Fall, falls sich dabei eine Autotür öffnet. Schließlich dürfen Radfahrer den benachbarten Gehweg nicht befahren.
- 6 Jungiusstraße: Wird der zuvor angelegte Schutzraum zwischen Radweg und Fahrbahn für Parkplätze gebraucht, kann auch schon mal der Radweg nachträglich eingeengt werden.



12 Nach der Teilentpollerung im Mes-
seumfeld soll seit März die neue Task
Force bei der Verkehrsstaffel Mitte
Falschparken verhindern. Doch nach
der Vertreibung der Taxen von Rad-
und Gehweg durch die Polizei während
der INTERNORGA im März sind die
Autos einmal um den Block gefahren
und nur zwei Minuten später parken
die gleichen Autos wieder dreist auf
Rad- und Gehweg.



13 Eilbeker Weg: Wenn der Fahrlehrer mit
seinen Fahrschülern schon auf dem
Radfahrstreifen parkt, wie werden es
erst die ausgebildeten Führerscheinbe-
sitzer machen?

Fahrbahnen benutzen. Im Übrigen
schreitet die Polizei erst dann ein,
wenn ein Unfall vorliegt, nicht etwa,
wenn ein Radfahrer an den Haupt-
verkehrsstraßen auf Gehwegen statt
zugeparkten Radwegen fährt.

Die Entpollerungsaktion des Senats
mit dem Hinweis auf die Eigenver-
antwortlichkeit der Verkehrsteilneh-
mer hat dazu geführt, dass ehemals
abgepollerte Radwege nun zugeparkt
werden. Der Radweg in der Karolinen-
straße neben dem Messegelände, der
zuvor durch Poller gesichert war, ist

jetzt genauso zugeparkt wie die ande-
ren Radwege um das Messegelände,
die immer schon zugeparkt waren. In
der Karolinenstraße sollen noch weite-
re Poller abgebaut werden.

Maßstab dieser Politik ist nicht das
jetzige Verkehrsaufkommen, sondern
eine prognostizierte Zunahme des
Autoverkehrs, der mit allen Mitteln in
die Stadt gezwängt werden soll: »Wir
möchten, dass die Menschen mit dem
Auto zum Einkaufen fahren, das Auto
voll packen und dann mit dem Auto
wieder nach Hause fahren.« So wurde
Lydia Fischer, Vorsitzende der CDU-
Fraktion in der Bezirksversammlung
Harburg im Abendblatt zitiert, die
wieder mehr Autos in die Harburger
Innenstadt lotsen will. Dabei ist klar:

Je mehr Parkplätze geschaffen werden,
desto weniger wird ein attraktiver Rad-
verkehr möglich sein, der Menschen
zum Umsteigen aufs Fahrrad bewegen
könnte und den Autoverkehr auch
dadurch wieder flüssiger machte. Die
Straßenverkehrsbehörden sollten
daher zukünftig keine weiteren Ein-
schränkungen an Rad- und Gehwegen
zugunsten von Parkplätzen vorneh-
men.

Text und Fotos: Stefan Warda

ARBEIT ► QUALIFIZIERUNG ► PERSPEKTIVEN

HAB arbeit
hamburger

Fahrradhaus „Ottensen“

Eine zeitgemäße, funktionale und umweltbewusste Lösung!



Preis: 4690,00 Euro

einschließlich MwSt
Lieferung und Montage innerhalb
Hamburgs

Im Haus ist Platz für zwölf
Fahrräder (9 m² Grundfläche)

Hersteller:
hamburger arbeit
Am Veringhof 7
21107 Hamburg
Tel.: 040/752 10 17
Fax: 040/753 11 97

»Betroffenheit« erforderlich

Musterprozesse gegen die Radwegebenutzungspflicht:
OVG weist Klage wegen fehlender Klagebefugnis ab

In den vom ADFC Hamburg unterstützten Musterprozessen gegen die Radwegebenutzungspflicht ist am 4.11.2002 das erste Urteil des Oberverwaltungsgericht Hamburg ergangen. Seit Ende Januar liegen die Entscheidungsgründe vor: Die Klage wird wegen fehlender Klagebefugnis als unzulässig abgewiesen. Wo liegt das Problem?

Als ich vor mehr als vier Jahren den ersten Musterwiderspruch gegen die Radwegebenutzungspflicht in der Eppendorfer Landstraße in Hamburg eingelegt habe, wohnte ich noch in Hamburg. Inzwischen bin ich jedoch aus beruflichen Gründen nach Bonn gezogen. Das OVG Hamburg war deshalb der Meinung, dass ich von der Verkehrsregelung in Hamburg nicht mehr persönlich betroffen bin und mir deshalb die Klagebefugnis fehlt.

Im Verwaltungsrecht gilt der Grundsatz, dass ein Bürger nur dann gegen rechtswidriges Handeln der Behörden vorgehen darf, wenn er selbst in eigenen Rechten betroffen ist (§ 42 Absatz 2 Verwaltungsgerichtsordnung).

Geht die Behörde rechtswidrig gegen fremde Personen vor, kann ich mich nicht zum »Anwalt der Allgemeinheit« machen und dagegen klagen. Nur der betroffene Bürger ist zur Klage befugt.

Bei Verkehrszeichen besteht nun das Problem darin, dass potentiell jeder Bürger jede Straße in Deutschland benutzen kann und er dann von der Verkehrsregelung auch persönlich betroffen ist. Damit die Gerichte nicht mit so »unnützen« Klagen wie der meinigen überschwemmt werden, will

das OVG Hamburg der Klagebefugnis bei Verkehrszeichen enge Grenzen ziehen. Ein Verkehrsteilnehmer soll nur dann klagebefugt sein, »wenn er nach den Gesamtumständen des Einzelfalls glaubhaft macht, dass er von dem angefochtenen Verkehrszeichen nach seinen persönlichen Lebensumständen in einer gewissen Regelmäßigkeit oder Nachhaltigkeit tatsächlich betroffen ist« (so das Gericht). Die Nachhaltigkeit soll nach Ansicht der Richter schon deshalb fehlen, weil die Eppendorfer Landstraße Radfahrern nicht versperrt ist. Wir Radfahrer müssen ja nur auf dem Radweg fahren und das kann doch nicht so schlimm sein. Darf dann in Zukunft auch kein Autofahrer mehr gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote klagen, weil ihm die Straße dadurch ja auch nicht versperrt ist? Bisher hat das OVG Hamburg dies anders gesehen. Aber vielleicht gilt das »Recht auf freie Fahrt« ja nicht in gleicher Weise für Auto- und Radfahrer.

Und die Forderung nach einer »regelmäßigen Betroffenheit« kann auch nicht überzeugen. Oder soll ich in Zukunft z. B. auch gegen ein Demonstrationsverbot nur noch klagen können, wenn meine Demos »regelmäßig« verboten werden? Richtig ist allein, dass eine »Betroffenheit« erforderlich ist. Diese ist aber in meinem Fall kaum zu bestreiten. Ich besitze nämlich in unmittelbarer Nähe zur Eppendorfer Landstraße einen Zweitwohnsitz, mein Hausarzt hat dort seine Praxis, ich habe nach wie vor ein Konto bei der Hamburger Bank, deren Filiale

in der Eppendorfer Landstraße liegt. Regelmäßig bin ich zu Besuchen und Forschungsaufenthalten in Hamburg. Dem OVG Hamburg war all dies aber nicht genug. Ein Radfahrer soll wohl nur gegen solche rechtswidrigen Verkehrsschilder vorgehen dürfen, die auf seinem täglichen Weg von der Wohnung zur Arbeit liegen. Ansonsten ist er ja nicht »regelmäßig« betroffen.

Da das Urteil des OVG Hamburg nicht richtig sein kann, zieht der ADFC jetzt vor das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Die Revision wurde wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtsfrage zugelassen.

Eigentlich schade ist nur, dass der ADFC nun in Sachen Klagebefugnis bei Verkehrszeichen Rechtsgeschichte schreibt und nicht oder jedenfalls noch nicht in Sachen Radwegebenutzungspflicht. Um diese Frage wird es nämlich erst gehen, wenn wir erfolgreich vom Bundesverwaltungsgericht zurückkommen. Die Wege der Justiz sind eben manchmal verworren, vielleicht sogar unergründlich.

Aber immerhin bleibt uns noch ein Trost: Die zweite Klage für den Heußweg wurde von Till Steffen eingelegt und der wohnt immer noch in Hamburg. In seinem Fall werden wir also auch ohne den Umweg über Leipzig eine Entscheidung in der Sache bekommen. Denn eigentlich interessiert uns ja, ob wir als Radfahrer weiterhin auf schmale und unsichere Radwege gezwungen werden dürfen.

Georg Bitter



Georg Bitter berät den ADFC in verkehrsrechtlichen Fragen



PEDERSEN
of
DENMARK

ERFAHREN SIE
DEN UNTERSCHIED

Fahrradladen St. Georg

Schmilinskystr. 6

20099 Hamburg

Tel.: 24 39 08

In Innenstadtnähe -
nur fünf Minuten vom Hauptbahnhof!



Was war zuerst da, die Henne oder das Ei? Brauchen wir in Hamburg erst die besten Radwege oder erst mehr Radfahrer?

Laut der Baubehörde wurden in Hamburg im Jahr 1999 nur zehn Prozent der werktäglichen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Bundesdurchschnitt liegt bei rund 12 Prozent (Nationaler Radverkehrsplan). In Kopenhagen dagegen bewältigten im Jahre 2000 34 Prozent der Werktätigen den Weg zur Arbeit mit dem Rad, in Basel wurden 19 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt.

Sicherlich sind mehr Menschen bereit, Rad zu fahren, wenn die Rahmenbedingungen verbessert werden. Zur Zeit jedenfalls ist Hamburg weit entfernt vom idealen Radverkehr, vielmehr ganz dicht dran am idealen Autoverkehr. Das trifft auch den Öffent-

Wovon Radler träumen

Mancherorts ist der Traum schon Realität

lichen Nahverkehr (ÖPNV), ansonsten würden die Hamburger mittlerweile längst mit modernen Stadtbahnen fahren. Da diese überwiegend auf Straßenniveau verkehren, träten sie in direkte Konkurrenz zum Individualverkehr. Um den Autoverkehr allerdings auch weiterhin zu fördern, gibt der Senat lieber sehr viel Geld für kurze U-Bahnstrecken aus. Dabei liegen selbst die Folgekosten einer U-Bahn weitaus höher als die einer oberirdischen Stadtbahn. Aber das zahlen schließlich die Steuerzahler und Fahrgäste. Im übrigen machen viele einschlägige Gazetten und Verbandspublikationen glauben, dass die Autofahrer Melkkuh der Nation seien.

In Hamburg sind Radfahrer jedenfalls wenig zu beneiden, wenn es um ihre Belange in der Verant-



MIT SICHERHEIT MEHR SPASS UNTERWEGS!

Family-Move.de

Rathausallee 6 • 22846 Norderstedt • 200 m zum U1-BfM, Norderstedt Mitte • Tel. 040/522 46 55 • Fax 040/522 46 45
E-Mail: info@Family-Move.de • www.Family-Move.de

Ihr Spezialist für:
Fahrradanhänger • Baby-Jogger • Trailer-Bikes • individuelle Fahrräder
Beratung • Verkauf • Verleih • Gebrauchtboerse

wortung der Regierenden geht. Seit Jahrzehnten verkommen die Radwege, aber für den Ausbau der Hauptstraßen auf Tempo 60, Grünen Pfeil und benutzungspflichtige Miniradwege direkt neben legal auf dem Gehweg parkenden Autos ist Geld vorhanden. Seit Jahren finden Radfahrer zahlreiche dauerhaft zugesperrte Radwege vor - ohne straßenverkehrsbehördliche Kontrollen. Dazu kommt die Entpollerung von Radwegen, die anschließend als Parkplätze genutzt werden.

Radwege werden seit Jahrzehnten nicht aus Radfahrersicht, sondern ausschließlich aus Autofahrerperspektive angelegt. Es gibt aber einige Städte, die versuchen radverkehrsfreundliche Infrastrukturen zu verwirklichen, weit entfernt vom Hamburger Standard. Fassen wir doch mal einiges zusammen und organisieren Hamburg um.

Der auswärtige Hamburgbesucher steigt am Hauptbahnhof aus dem ICE und leiht sich an der Fahrradstation ein Liegerad. Die Radwege, die der Besucher hauptsächlich noch an den Hauptverkehrsstraßen findet, haben eine Breite von 2,50 Meter. Breit genug, um langsame Radler zu überholen, um kurzfristig anzuhalten, ohne den Radweg zu versperren. Die glatten asphaltierten Radwege sind zum Gehweg mittels eines Kantsteins abgesetzt, um eine deutliche Trennung zwischen Rad- und Gehweg zu markieren. Was der Ortsfremde nicht erkennen kann: Die Asphaltadwege haben einen Unterbau aus Schotter und Grobasphalt, damit sie mindestens fünfzehn Jahre lange halten. Alte Hamburger wissen noch: Radwege waren meist schon nach zwei bis drei Jahren uneben durch den leichten Sandunterbau, auf dem die roten Betonsteine lagen. Und ewig wühlten sich Leitungsfirmer durch die Radwege und hinterließen nach den Arbeiten eine Buckelpiste.

Mittlerweile respektieren die Fußgänger die Radwege, auch an Kreuzungen. Dort gibt es getrennte Lichtzeichen und getrennte Furten für Radfahrer und Fußgänger. Radwegfurten liegen direkt an der Fahrbahn, ohne Slalomschlenker. Überhaupt verlaufen die breiten Radwege geradlinig im Straßenverlauf. Vorbei

sind die Zickzackkurse um Parkbuchen, Bäume, Telefon- und Litfaßsäulen, die alte Hamburger noch kennen. Aber das weiß der Besucher nicht.

Auch Radfahrer respektieren Gehwege, da einerseits alle gemeinsamen Geh- und Radwege aufgehoben wurden, andererseits Radwege so komfortabel sind, dass nicht auf angrenzende Gehwege ausgewichen werden muss. Aber selbst das Fahren auf der Fahrbahn ist sicher. Die neuen Radwege und Radfahrstreifen sind so gut, dass die Radfahrer sie gerne und freiwillig benutzen. Die Benutzungspflicht ist gar nicht mehr notwendig.

Mühe haben sich die Planer in Hamburg auch mit der Vermeidung von Umwegen für Radfahrer gemacht. Viele Lücken im Straßen- und Wegenetz sind für Radfahrer geschlossen worden, damit sie möglichst direkt ans Ziel zu kommen. Auch diese Möglichkeiten fördern das regeltreue Verkehrsverhalten der Radfahrer. Die Menschen in Hamburg wissen mittlerweile sogar, dass Radwege immer nur auf der rechten Straßenseite zu benutzen sind. Deswegen gibt es immer auf beiden Straßenseiten Radwege, oder eben keine, falls der Straßenraum nicht breit genug ist. Um dennoch ein Falschfahren auf dem Radweg auszuschließen, sind insbesondere vor Schulen und Einkaufszentren, aber auch an anderen Radverkehrszielen Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahn eingerichtet worden, um Radfahrer auf die richtige Radwegseite zu leiten.

Die Anlage vieler Radfahrstreifen hat auch zur Abnahme von Unfällen an Kreuzungen und Grundstückszu-

fahrten geführt. Radfahrer werden von den Autofahrern besser gesehen. Durch eine systematische und flächendeckende Überwachung parkt kaum noch ein Auto auf dem Radweg. Poller sind daher nicht mehr nötig.

Der Hamburgbesucher staunt über die vielen Abstellmöglichkeiten entlang von Geschäfts- und Wohnstraßen. Schnell findet sich überall in der Stadt eine Möglichkeit, auch ein wertvolles Fahrrad sicher anzuschließen. In vielen Wohnhäusern müssen Fahrräder nicht mehr durch das Treppenhaus auf den Balkon getragen werden, weil es etwa keine sicheren Unterstellmöglichkeiten gäbe. Neubauten haben ebenerdige oder mit Rampen versehene Fahrradabstellräume.

In den Informationsstellen der Stadt finden Interessierte selbstverständlich Stadtpläne, die Radfahrer ansprechen. Die besten und kürzesten Verbindungen werden in verschiedenen Stadt- und Stadtteilplänen dargestellt, in denen auch die Abstellmöglichkeiten, Fahrradstationen und die Übergänge zum Schnellbahnnetz eingezeichnet sind.

An einer Kreuzung unterwegs auf dem Weg zum Bahnhof drückt dem Besucher jemand ein Faltblatt in die Hand. Auf der Heimreise im ICE studiert er nochmals die vielen Broschüren, Stadtpläne und das Faltblatt. Das Faltblatt kommt von der Baubehörde, die sich an die Radfahrer wendet. Auf einer Antwortpostkarte kann auf einer Werteskala u. a. angekreuzt werden, wie zufrieden Radfahrer mit dem baulichen Zustand der Radwege und Fahrbahnen sind, ob die Reinigung der Radwege ausreichend ist, wie sicher sie sich auf den Radwegen und Fahrbahnen fühlen, ob es ausreichend Abstellmöglichkeiten in der Stadt gibt, ob es ausreichend Informationen seitens der Behörden zum Radfahren gibt, ob Hamburg generell eine fahrradfreundliche Stadt ist. Daneben können noch drei Stellen genannt werden, die aus Radfahrersicht baulich verbessert werden sollten. Nun ist sich der Besucher sicher: Radfahren in Hamburg ist selbstverständlich, bequem, sicher und macht Spaß. Hamburg, eine Stadt für Radfahrer.

Stefan Warda

GRÄBER RÄDER



FAHRRÄDER NACH MASS

Ihr Tourenradspezialist



Gräber Räder

www.graeber-raeder.de

Mo.	12 - 18 Uhr
Di. - Fr.	10 - 18 Uhr
Sa.	10 - 14 Uhr

FAX: 690 11 03

FUHLBÜTTLER STRASSE 269 · 22307 HAMBURG 60

TELEFON 040 / 692 87 70



Vom Bahnhof Wedel aus fahren wir zunächst hinunter an die Elbe zum Schulauer Hafen. Hier werden in der Schiffsbegrüßungsanlage Willkomm Höft seit 1952 ein- und auslaufende Schiffe über 500 BRT mit ihrer jeweiligen Nationalhymne, dem Dippen der Hamburger Flagge und einem Grußwort in der betreffenden Landessprache begrüßt oder verabschiedet.

Wir wenden uns elbabwärts nach Nordwesten. Hier sind der Nordseeküsten-Radweg und der Ochsenweg auf dem Deich ausgeschildert. Wer landschaftliche Abwechslung liebt, kann dem Ochsenweg durch die Dünen der Holmer Sandberge und vorbei an alten Kopfweiden und Knicks bis Uetersen folgen.

Gatter auf, Gatter zu

Oder aber wir fahren teils auf dem Deich, teils daneben immer an der Elbe entlang. Dabei müssen unzählige Schafgatter geöffnet und geschlossen werden. Kurz hinter Wedel, beim

Naturschutzgebiet Fährmannssand, hat der Naturschutzbund eine Vogelbeobachtungsstation eingerichtet. Besonders im Frühjahr lassen sich hier Brandgänse, Reiherenten, Regenpfeifer und Kormorane mit Hilfe der dort bereit gestellten Ferngläser beobachten.

Die Marschen am rechten Elbufer werden durch die Flüsse Pinnau und Krückau geteilt. Weil die Marschen teilweise unter dem Meeresniveau liegen, sind beide Flüsse eingedeicht und zur Elbe hin mit Sperrwerken abgeriegelt, die nur zu bestimmten Zeiten überfahren werden dürfen. Als erstes erreichen wir das Pinnau-Sperrwerk. Sollte das Sperrwerk gerade geschlossen sein, machen wir einfach einen kleinen Schlenker über Neuendeich oder Uetersen, wo wir wieder auf den Ochsenweg treffen.

Diesem folgen wir am neuen Windpark vorbei bis Seester, wo sich bei einer Kirche aus dem 15. Jahrhundert Ochsenweg und Nordseeküsten-Route wieder vereinigen. Beide führen nach Elmshorn, aber wir halten uns am Deich der Krückau links und lassen uns mit der historischen Fähre Kronsnest übersetzen. Nun noch ein Stückchen links am Deich entlang und die Elbe hat uns wieder.

Schon bald laufen wir in Glückstadt ein. Am Anfang des 17. Jahrhunderts aus strategischen Gründen von Christian IV., König von Dänemark und Herzog von Schleswig-Holstein, gegründet, ist das Stadtbild von der italienischen Renaissance geprägt. Heute ist Glückstadt ein Stadtdenkmal. Wer sich auf die in vielen Karten eingetragene Jugendherberge gefreut hat, wird allerdings enttäuscht. Sie wurde leider geschlossen.

Also folgen wir an reetgedeckten Häusern vorbei weiter dem Elbdeich, queren die Stör und erreichen so die Wilster Marsch. Der Kreis Wilster hat eigene Radrundwege eingerichtet und informiert so nebenbei auf großen Tafeln, wie ein Sperrwerk und ein Schöpfwerk funktionieren und wozu man so etwas braucht. Außerdem erfährt man etwas über Übernachtungsmöglichkeiten. Besonders schön für Familien mit Kindern: die Heu-Hotels. Auf Bauernhöfen kann in der Scheune in Heu und Stroh übernachtet werden.

Immer wieder lockt der Blick über den Deich auf die Elbe, wo sich langsam auch die Ufervegetation ändert. Im Frühsommer fallen die riesigen hellgelben Dolden des Wasserschieflings besonders ins Auge. Den Nord-Ostsee-Kanal überqueren wir mit der Fähre und bewundern die Schleusenanlagen in Brunsbüttel, welche die Wasserstandsschwankungen zwischen Nord- und Ostsee ausgleichen.

Hinter Brunsbüttel riecht es plötzlich nach Meer. Kein Wunder, denn hier beginnt der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer mit seinen ausgedehnten Wattflächen.

Ewig gestrige Zimmervermieter

Der direkte Weg am Deich entlang bleibt uns zunächst dank einiger ewig gestriger Bauern versperrt, die sich gegen den Nationalpark und alles, was damit zusammen hängt, wehren. Allerdings geht der Widerstand nicht so weit, dass sie nicht andererseits durch Zimmervermietung davon profitieren würden.

Also suchen wir uns unseren Weg durch die verschiedenen Kooge. Ein BorderCollie sortiert geschickt Schafe auseinander und federt elegant über das Gatter. Es macht Spaß, diesem Hund bei der Arbeit zuzusehen.

Unten am Fluss

Wochenendtour Hamburg-Büsum



Betriebszeiten der Sperrwerke:

Pinnau-Sperrwerk: Mai – September, Sa., So. und feiertags 9–13 Uhr und 14–18 Uhr, Mo.–Mi. 8.45–15.45 Uhr, Do. 8.45–13.45 Uhr, Fr. 8.45–12.45 Uhr,
Krückau-Sperrwerk: Mai–September, Sa., So. und feiertags 9–13 Uhr und 14–18 Uhr, Mo.–Mi. 9.15–15.15 Uhr, Do. 9.15–14.15 Uhr, Fr. 9.15–12.15 Uhr, außerdem können beide Sperrwerke an Werktagen auch jeweils alle 60 Minuten kurzzeitig passiert werden.
Fähre Kronsnest: Mai–Okt., Sa., So. und feiertags 9–13 Uhr und 14–18 Uhr.

Auch in Friedrichskoog haben wir Glück. Bunt geschmückte Fischerboote verlassen den Hafen zur Kutterregatta. Besonders sehenswert ist hier auch die Seehundstation, in der den Sommer über verlassen aufgefundene Heuler aufgezo-gen werden, um sie im Herbst wieder auszuwildern. Auch ein paar ältere Seehunde leben hier, die aus verschiedenen Gründen nicht mehr freigelassen werden können.

Hinter Friedrichskoog können wir auch wieder am Deich fahren und an den Übertritten die Vogelwelt des Watts bewundern. Am FKK-Strand Friedrichskoogspitze sollte das Fernglas allerdings lieber in der Tasche bleiben. Auf dem Helmsand können wir auch zu Fuß einem kurzen Lehrpfad folgen. Viel Getümmel herrscht im Speicherkoog Dithmarschen Nord. Obwohl eigentlich Naturschutzgebiet, ist er auch teilweise ein Revier für Windsurfer und Paraglider, die sich noch nicht aufs offene Meer trauen.

In Büsum schließlich erwartet uns alles, was der Nordsee-Tourismus zu bieten hat: Geschäfte, Hotels, Restaurants und wuselige Touristenschwärme auf den Straßen. Für alle, die nicht weiter an der Nordseeküste entlang streifen, sondern zurück nach Hamburg wollen, wäre Büsum nun eigentlich eine Sackgasse. Denn für die Bahn AG war die Strecke unrentabel und sie sollte stillgelegt werden. Zum Glück gibt es die privatwirtschaftlich betriebene AKN und die bringt uns über Heide nach Pinneberg, von wo aus wir Anschluss nach Hamburg finden.

Birgit Bossbach



Das neue AOK-Gesundheitsprogramm ist da –
jetzt bestellen!
Telefon 0 40 / 20 23 20 23

**WIR BRINGEN SIE
AUF TOUREN**

Für Ihre Gesundheit machen wir uns stark. Zum Beispiel mit dem AOK-Gesundheitsprogramm. Mit vielen attraktiven Angeboten aus den Bereichen Bewegung, Entspannung und Ernährung. Und das ist nur ein Grund, warum wir die Gesundheitskasse sind. Mehr über Ihre Vorteile bei der AOK Hamburg erzählen wir Ihnen gern am Telefon. Rufen Sie uns an: 0 40 / 20 23 20 23. Wir freuen uns auf Sie!

**AOK Hamburg –
Ihre Gesundheitskasse**

www.aok.de/hh

AOK
Die Gesundheitskasse



Wir machen den Service! Der Fahrradladen

Hamburg Ottensen
neben der **FABRIK**
390 38 24
Der Spezialist für
Kinder-car-Anhänger



Gut besucht: Radreise-Messe 2003

Zum achten Mal: Nichts wie hin und weg

Es war schon von außen zu sehen: Die kostenlose Fahrrad-Abstellanlage vor dem CCH war gut belegt – trotz des kühlen und trüben Wetters. Und in den Sälen war es noch voller als im vorigen Jahr: Rund 5.400 Besucher holten sich Anregungen für die nächste Radreise.

Neben der Präsentation von Zielen, Rädern und Ausrüstung gab es diesmal einen sportlichen Schwerpunkt: Wer gerne etwas zügiger unterwegs ist, konnte sich beim Radsportverband Hamburg über Vereinsaktivitäten informieren. Zum Kräftenessen standen auf der Bühne vier Rollentrainer bereit, auf denen 1.000-Meter-Rennen ausgetragen wurden. Dazwischen zeigten BMX-, Einrad- und Kunstradfahrer ihr Können, und auf Modenschauen wurde das neueste Outfit vorgestellt.

Etwas Besonderes war auch auf der Galerie zu sehen: Eine Sammlung historischer Fahrräder, bei der es etwas zu gewinnen gab. Gräber Räder hatte ein Nobelrad der Marke Wanderer gestiftet. Um in die Verlosung zu kommen, musste man das Baujahr

eines amerikanischen Fahrrades mit Kardanantrieb schätzen. Die richtige Lösung wird Viele überraschen, denn diese ungewöhnliche Kraftübertragung ist schon über 100 Jahre alt – das Modell stammt aus dem Jahr 1902!

Am ADFC-Technikstand zog das Modell einer Wirbelsäule viele Rückenschmerzen-Geplagte an, die wissen wollten, wie man am besten auf dem Rad sitzt (und auf welchem Sattel). Gefragt wie immer waren auch Verkehrspolitik, Touren, Vorträge und Dia-Shows. Und die besten Tipps gab es natürlich wieder bei den Reiseradlern selbst, die ihre Räder und Touren vorstellten.

In die Freude über den Erfolg mischte sich etwas Abschiedsstimmung, denn das ehrenamtliche Organisationsteam der Messe hat sich entschlossen, nach acht Jahren aufzuhören und mal was anderes zu machen. Damit es auch 2004 weitergeht, werden deshalb jetzt aktive Mitglieder gesucht, die die Aufgabe übernehmen – Meldungen bitte an den Vorstand!

Wolfgang Collatz



Maßgeschneiderte

Fahrräder von Koech mit
Body Scanning

Exklusiv bei Ihrem Bico-Händler

**Reparatur • Ersatzteile
Vermietung**



KOECH
2-RAD TECHNOLOGIE

Sievekingsallee 96
20535 Hamburg-Hamm
Fon: 2 19 46 34
E-mail: info@koech2rad.de
Internet: www.koech2rad.de



Schrittgeschwindigkeit oder Fahrbahn

Augustenburger Straße (Altona-Nord). Ohne Bauarbeiten zum Gehweg degradiert wurde der rund 80 cm breite rot gepflasterte und bisher mit Zeichen 237 als benutzungspflichtiger Radweg ausgeschilderte Sicherheitsstreifen neben den auf dem Bürgersteig angeordneten Parkplätzen. Dafür sollen Radfahrer diesen Gehweg in ganzer Breite mitbenutzen dürfen(!) – aber bitte nur mit Schrittgeschwindigkeit! Die Schnelleren wählen ab jetzt die Fahrbahn.

Frank Bokelmann



Schilder weg – Problem gelöst

Augustenburger Straße (Altona-Nord). Durch einen einfachen Wechsel der Schilder (bisher benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg - jetzt Gehweg, Radfahrer frei) wurde in Gegenrichtung die Benutzungspflicht für ein paar Büsche beendet. Wieder ein Streitpunkt zwischen Bezirksamt Altona und dem ADFC weniger – und das nicht nur bis zum nächsten Sommer.

Frank Bokelmann



Planlos versteckt

Baron-Voght-Straße (Groß Flottbek). Zwischen Groß Flottbeker Straße und Beselerstraße wurde nach Tiefbauarbeiten dieser 200 Meter lange, nicht benutzungspflichtige Radweg planlos hinter geparkten Kfz versteckt, um dann genau im Engpass auf der Fahrbahn zu münden. Schon 1993 wurde die Führung von einem Anwohner gerügt. Neun Jahre waren für eine vernünftige Planung aber offenbar kurz. Es kommt eben nicht nur auf die Einhaltung der richtigen Breite an, liebe planlose Planer.

Frank Bokelmann



Mit dem Fahrrad...

die Ostfriesische
Fehnlandschaft
entdecken und
erleben!



Deutsche
Fehnroute

Urlaub von Anfang an ...
unbelastet von Gepäck,
ohne Berg und Tal.

Fordern Sie unsere tollen
Radwanderangebote an.

Rad-Touren auf der
„Deutschen Fehnroute“



... immer ein besonderes Erlebnis!



Weitere Informationen und Buchungen:
Interessengemeinschaft „Deutsche Fehnroute“ e.V.
26789 Leer · Friesenstr. 34/36 · Tel. 04 91 / 6 66 41 · Fax 28 60



Der letzte Dreck

Bramfeld. An den Ampeln der Kreuzung Bramfelder Chaussee/Steilshooper Allee wurden Schalter für die Grünanforderung installiert, wo vorher keine waren. Diese Maßnahme beobachteten wir in den letzten Monaten auch an vielen anderen großen Kreuzungen in Hamburg. Was bedeutet das? Radfahrer und Fußgänger, die entlang einer Hauptstraße fahren, bekommen nicht mehr automatisch mit dem parallelen Autoverkehr grün. Nur, wenn sie zuvor darum gebettelt haben, dürfen auch sie fahren. Welcher Autofahrer wird aufs Rad umsteigen, wenn er sich dort behandelt fühlt wie der letzte Dreck?

Ulf Dietze



Neu und altbacken

Bramfeld. Die Fabriciusstraße hat vorbildliche Radfahrstreifen erhalten. In diesem Zusammenhang wurden Radwege entfernt, die an den Einmündungen stark verschwenkt waren: Eine Gefahrenquelle, auf die der ADFC für genau diese Einmündungen schon vor vielen Jahren hingewiesen hatte und damals auf Unverständnis stieß. Betrübtlich ist, dass im Bereich vor und hinter den Radfahrstreifen die konventionellen Bordsteinradwege erneuert worden sind. Zwar sind sie besser als vorher, besitzen aber alle Nachteile, die diese Radwege nun einmal haben. Scurril: Schon lange vor dem Markieren der Radfahrstreifen waren die Radwegsschilder aufgestellt: Eigentlich war damit die ganze Fahrbahn ein Radweg und das Autofahren hier verboten.

Ulf Dietze

Weit ab vom Schuss

Altstadt. Beim Radweg an der Ost-West-Straße, Kreuzung Oberbaumbrücke, werden die Radfahrer weit entfernt von der Fahrbahn geführt, außerdem verdeckt eine Litfaßsäule die Sicht erheblich. Und wie sieht es da aus, wenn alles schön grün ist?

Eine Führung direkt an der Fahrbahn würde neben einer guten Sichtbeziehung zu den Autofahrern auch erheblich weniger Konflikte mit Fußgängern geben.

Uwe Mesterjahn/Peter de Leuw



Fahrrad-Löwe

- Meisterwerkstatt
- Eigenbau
- Rennräder
- Cityräder
- Mountain-Bikes
- Kinderräder
- Trecking
- Markenräder zum TOP-Preis



Seit 1911

☎ 0 40 - 25 59 91



20 TAGE PREISGARANTIE ZEG

22089 Hamburg - Eilbek Wandsbeker Chaussee 13
Verkehrsgünstig an der U-Bahnstation WARTENAU

Zeit ist Geld – Raum ist Luxus!

Der öffentliche Raum verschwindet aus unseren Städten.

Die Ökonomisierung öffentlicher Güter greift um sich.

Die Automobilindustrie ist uns wie immer voraus. Seit Jahren wirbt sie für Autos, die im Innenraum unendlich viel Platz bieten, während sie durch leere Landschaften fahren. Man mag sich darüber streiten, ob gerade Autos, die zur Beförderung eines Passagiers außergewöhnlich viel Platz verschwenden, mit ihrem Raumangebot werben sollten. Sei's drum, die Idee ist einfach gut: Der Platz im Straßenverkehr ist ein rares Gut.

Und dieses Gut wird immer knapper. Dafür sorgt nicht zuletzt der ständig zunehmende Autoverkehr. Das wiederum hat zur Folge, dass viele Menschen aus der Stadt ins Umland ziehen, von wo sie dann ebenfalls mit dem Auto in die Stadt pendeln. Die meisten Städte versuchen dieser Bewegung entgegenzuwirken, schon mit Blick auf die sinkenden Steuereinnahmen. Folglich nutzen sie ihren Raum immer intensiver. Auch wenn das aus verkehrspolitischen Gründen zu begrüßen ist, erhöht es den Parkdruck in allen Teilen der Stadt. Dieser sogenannte ruhende Verkehr nimmt also ebenfalls zu.

Hamburg macht bei dieser Entwicklung keine Ausnahme. Neue Wohngebiete werden erschlossen, der ohnehin nicht sehr üppige Naturraum durch Haus und Straße versiegelt. Diese Lage wird zusätzlich verschärft durch eine Politik, die den Wirtschaftsverkehr als wahren »Motor« städtischer Entwicklung sieht und fördert. Unter diesem Wirtschaftsverkehr wird dabei praktisch jeder Verkehr verstanden, der Ressourcen verbraucht. Auch wenn die mangelnde Zukunftsfähigkeit dieser Politik offenkundig ist, scheint der Senat die Kraft zu einer Reform nicht finden zu wollen. Im Gegenteil, in der ohnehin überlasteten Innenstadt soll weiterer Parkraum ausgewiesen werden. So wird der öffentliche Raum den Interessen des Hamburger Einzelhandels untergeordnet.

Diese Politik mag vielen geboten scheinen. Demnach verwaltet und bewirtschaftet eine gute Politik das Gemeingut, so gut und gewinnbringend es geht. Ein Beispiel hierfür sind die hohen Parkplatzgebühren, selbst wenn fraglich sein mag, ob diese Gebühren die Ausgaben für den Bau von Parkhäusern decken. Die neue Mautgebühr in London ist ein anderer Versuch, den Straßenraum finanziell zu nutzen. Vom Standpunkt der Radfahrer ist diese Maut zunächst nur zu begrüßen, da sie von ihr nicht betroffen sind. Dass der Londoner Bürgermeister ein erklärter Autohasser ist, mag die Sache für viele womöglich noch sympathischer machen.

Die Logik der Raumbewirtschaftung ökonomisiert den öffentlichen Raum aber auch an anderer Stelle. So hat die Knappheit der Hamburger Kassen längst dazu geführt, dass der Rathausmarkt in eine intensive Eventkultur eingebunden ist. Stuttgarter Weine und weihnachtliches Kunsthandwerk sind nur zwei von mittlerweile dutzenden, teilweise mehrwöchig angebotenen Happenings. Gleichzeitig verschwinden die Parkbänke und werden durch Tische und Stühle vor Restaurants ersetzt. Einen Schritt weiter geht die vorgeschlagene Verpachtung des gesamten Jungfernstiegs an ein privates Unternehmen. Erklärtes Ziel dieser Maßnahme ist unter anderem, unerwünschte, weil geschäftsschädigende Personen - Obdachlose -- aus dem Stadtbild zu entfernen. Denn auch dieses »Bild« ist kostbar, wie der Fremdenverkehrsverein sehr wohl weiß.

Welche Folgen wird diese Entwicklung für den Radverkehr haben? Die Entpollerung der Stadt, die ja auch eine Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten offensiver Falschparker ist, könnte eine Antwort sein. Der privat finanzierte Straßenbau - ebenfalls ein neues Senatsprojekt - ein weiteres. Noch ist die Nutzung des Straßenraums durch Radfahrer nicht in gleicher Weise monetarisiert wie Autoparkplätze. Undenkbar ist das aber wohl nicht, zumal wir es mit einer schleichenden Entwicklung zu tun haben. Sie folgt ihren eigenen Gesetzen, ohne dass jeweils ein politischer Beschluss vorliegen muss.

Dabei spielt die Wahrnehmung der Radfahrer durch unsere Verkehrspolitiker eine wichtige Rolle. Ihnen erscheinen Radfahrer offenbar als Menschen, die sich kein Auto leisten können. Das erklärt, warum Fahrradpolitik in aller Regel die Form eines Gnadenerweises annimmt. Dies Beispiel hierfür ist sowohl die stiefmütterliche Betreuung von touristischen Großprojekten wie Nordsee- oder Elberadweg als auch der Zustand der Hamburger Grünanlagen und Velorouten.

Einer Politik, die öffentliche Ausgaben allein mit positiven Effekten für den Gesamthaushalt begründet (Stichwort: Refinanzierung), mag dies selbstverständlich vorkommen. Falls wir Radfahrer unseren Anteil am Straßenverkehr aber nicht ebenfalls finanzieren wollen, über Maut, Parkgebühren oder eine Fahrradsteuer, werden wir entweder aufzeigen müssen, dass wir konsumieren wie andere auch, oder aber die freie Verfügbarkeit öffentlichen Raums als kostbares Gut wiederentdecken.

Heiko Droste

Beim Vorstand nachgefragt: Warum bietet der ADFC Hamburg keine Radreisen an?

Haben Sie Fragen an den
Vorstand des ADFC?
Dann schreiben Sie an:

ADFCmagazin Hamburg
Postfach 70 2108
22021 Hamburg

oder

adfc-hh@t-online.de



die Mindestteilnehmerzahl und muss-ten abgesagt werden. Werbe- und Bearbeitungskosten reduzierte das natürlich nicht.

Ein anderer Aspekt, der im Laufe der Jahre mehr Gewicht bekam: Reiseinteressenten wollen heute umfassend betreut werden: Wir sind aber kein stets erreichbares Reisebüro und unsere ehrenamtlichen Tourenleiter stehen nicht ständig für die Beantwortung von Anfragen zur Verfügung.

Kurzfristig kann ein Reiseleiter erkranken, aus Hamburg wegziehen, keine Lust mehr haben. Das ist leider vorgekommen und nicht durch eine Ersatzperson aufzufangen. Verschweigen wollen wir auch nicht, dass es zuletzt erhebliche Beschwerden über einzelne Tourenleiter gegeben hatte. Es ist allerdings eine schlechte Werbung für den ADFC, wenn wir den Menschen ihren Jahresurlaub verhunzen, weil wir ihn kurzfristig absagen oder unfreundlich gestalten.

Ein kompliziertes Feld ist das Pauschalreiserecht. Darunter fallen wir als Veranstalter sehr schnell, wenn wir mehr als die reine Tourenleitung anbieten. Z. B. ist eine Hotelreservierung durch den ADFC schon kritisch. Wir können uns als ehrenamtlich tätiger Vorstand nicht in dieser Materie ständig auf dem Laufenden halten und auch noch alle Tourenleiter entsprechend schulen, – gerade in diesem Jahr mussten andere ADFC-Gliederungen schmerzlich erfahren, welche Fallstricke im Reiserecht auf sie warten. Kurz: Dies Risiko ist uns zu hoch.

Wie verfahren wir jetzt? In den Infoläden des ADFC informieren wir ausführlich auch über Pauschalreisen. Jedes Mitglied erhält im Frühjahr zusammen mit der „Radwelt“ den gemeinsamen Radreisenkatalog verschiedener Anbieter. Im Radtoursprogramm des ADFC HH finden Sie teilweise Tagestouren, die an zwei aufeinander folgenden Tagen liegen und quasi Fortsetzungstouren sind. Voraussetzung für die Aufnahme im Radtoursprogramm ist bei diesen Touren, dass sie in Hamburg beginnen bzw. der Startpunkt mit dem HVV gut erreichbar ist.

Ulf Dietze

Rad/Hotelschiff Reisen



Mecklenburgische Seen

ab/bis Waren um Müritz und Plauer See,
Rheinsberg und Müritz-Nationalpark.

Holland-Rundreisen

oder

Masurische Seen

Komforturlaub, nur Zweibettkabinen
mit DU/WC, Klimaanlage, Vollpension
inkl. Leihfahrräder und Tourbegleitung.

Ab 649,- € pro Person

Abfahrten:

Jeden Samstag von April bis Oktober



Espenstraße 9 • 41470 Neuss
Tel.: 02137 - 60930 • Fax: 60984
www.kvs-tours.de

Von 1993 bis 2000 hat der Hamburger ADFC neben den Tagestouren auch Reisen angeboten. Wir wollten damit den Mitgliedern einen besonderen Service bieten. Abfahrtsort war stets Hamburg und allen war – jedenfalls in den ersten Jahren – bewusst, dass es eben „eine ADFC-Reise“ ist. Eine gewisse Bereitschaft zur Improvisation wurde von den Tourenanbietern erwartet und von den TourenteilnehmerInnen gewünscht.

Im Laufe der Jahre haben wir unsere Erfahrungen mit dem Reiseangebot gemacht. Schön waren die Rückmeldungen zufriedener TourenteilnehmerInnen. Erfreulich ist auch, dass sich inzwischen eine ganze Reihe von Firmen in diesem Markt versuchen, so dass das Angebot an pauschalen Radreisen groß ist. Dies angestoßen zu haben, ist sicher auch ein Verdienst des ADFC bundesweit.

Aber nun zu den Nachteilen: Hohe Kosten erzeugten beim ADFC die Werbung, die Beratung, die Anmeldeabwicklung und die Buchungsvorgänge rund um die Reisen. Bei ehrlicher Berücksichtigung aller Kosten ist das Reiseangebot für den Verein ein Zuschussgeschäft. Trotzdem können wir selbst mit den Preisen kleiner Reiseanbieter nicht mithalten, weil wir keine großen Kontingente (z. B. in Hotels) einkaufen.

Andererseits erwarten viele vom ADFC Freundschaftspreise. Da liegen Kundenerwartung und unsere Möglichkeiten also weit auseinander. Zuletzt hatten mehrere geplante Reisen nichtmal

Abenteuer Bahn

Mit einem Fahrrad nach Paris

Paris à Vélo« heißt eine von der Zeitschrift GEO-Saison palmienprämiierte Reise. Die will ich machen. Aber nicht auf dem Mietrad, nein, mein blauer Renner soll mich begleiten. »Mit einem Nachtzug nach Paris« hieß ein Artikel im ADFC-Magazin Hamburg. Nichts einfacher, als das eine mit dem anderen zu kombinieren. Schnell noch einmal die Verbindungsdaten im Internet abgeklärt und ab zum Bahnhof Altona.

Der junge Mann am Schalter schafft es auch noch gerade, die Verbindung zu finden und meine Fahrkarte und Reservierung auszudrucken. Mit dem Rad hat er aber offensichtlich Schwierigkeiten – er ruft eine Kollegin zu Hilfe. Nach kurzer Beratung teilt er mir mit: »Ich kann Ihnen nur eine Fahrradkarte bis zur Grenze ausdrucken. Für die Weiterfahrt müssen Sie dann im Zug nachlösen. Für die Rückfahrt müssen Sie sich in Paris eine Fahrradkarte besorgen.« Das glaube ich ihm nicht so ohne weiteres, aber seine Kollegin verteidigt ihn vehement, bis ich mich schlagen gebe und etwas unzufrieden abziehe.

Unterwegs treffe ich einen reiseerfahrenen ADFCler: »Nee«, erklärt der mir, »dafür brauchst du ein internationales Fahrradticket.«

Ich reihe mich also nochmals in die Schlange beim Bahnschalter ein. Diesmal lande ich bei der Kollegin von vorhin und verlange ein internationales Fahrradticket. »Das haben wir Ihnen doch vorhin schon erklärt!«, pampst sie mich an. »Nach Frankreich dürfen wir das nicht ausstellen! Das steht so in unseren Bestimmungen!« Mit einem Computer-Ausdruck dieser Bestimmungen, aber ohne Fahrradticket, verlasse ich den Bahnhof.

Zu Hause überprüfe ich Fahrkarten und Bestimmungen. Da steht tatsächlich: »Keine Fahrradkarten nach Frankreich«, im Kleingedruckten dann allerdings: »In vielen französischen Zügen ist die Fahrradmitnahme

kostenlos«; und: »Für die Rückfahrt sollte schon eine Fahrradkarte ab der französischen Grenze gelöst werden, da diese nicht in Frankreich reserviert werden kann.«

Da fehlt doch noch was? Stimmt. Die Fahrradkarte von der französischen Grenze nach Hamburg. Ich reihe mich also ein drittes Mal vor dem Schalter ein und erwerbe diese ohne weitere Debatten oder Komplikationen.

Der Tag der Abreise ist gekommen. Obwohl der Nachtzug in Hamburg losfährt, bekommt er erst in Hannover seinen Gepäckwagen. Ich muss also mit einem anderen Zug nach Hannover und dort umsteigen. Dessen Gepäckwagen lässt sich von außen nicht öffnen, Bahnpersonal ist weit und breit nicht zu sehen. Beherzte jugoslawische Mitbürger entern den Waggon und lassen mich rein.

In Hannover will ich wieder raus, aber die Tür klemmt. Auf meine Hilferufe eilen Passanten herbei und befreien mich. Derweil hält das Bahnpersonal ein Schwätzchen.

Als ich in den Nachtzug steige, stelle ich fest: Der Zug fährt über Brüssel, meine Fahrradkarten sind bis Kehl ausgestellt. Die Schaffnerin wundert sich: »Warum haben die Ihnen denn kein internationales Fahrradticket ausgestellt?« Ich erzähle ihr von meiner Fahrkarten-Odyssee und sie lässt das Ticket gelten.

Auf dem Rückweg von Paris erfahre ich dann: »Da hätten Sie aber eigentlich ein internationales Fahrradticket gebraucht!« Egal. Mein Rad wird trotzdem mitgenommen.

Unser gut informierter Schlafwagenschaffner von nebenan sieht das anders: »Für diesen Zug brauchst du ein Spezialticket. Mit diesen Fahrkarten hätte ich dich rausgeschmissen. Da musst du dich gründlich informieren und die Fahrkarten genau prüfen.«

Ja, ist es denn ein Wunder, wenn die Bahn in die roten Zahlen fährt?

Birgit Bossbach

Vorschau

Die nächste Ausgabe des ADFCmagazin Hamburg erscheint am 20. Juli.

Schwerpunkt: Sport
Redaktionsschluss ist der 10. Juni.
Artikelvorschläge oder Beitragsangebote bitte per E-Mail oder telefonisch (siehe unten)

Impressum

Herausgeber:
ADFC-Landesverband Hamburg e.V.,
Wandsbeker Marktstraße 18,
22021 Hamburg
Tel.: 040/39 39 33,
Fax: 040/390 39 55

Postanschrift:
Postfach 70 21 08,
22021 Hamburg,

E-Mail: adfc-hh@t-online.de,
Internet: www.hamburg.adfc.de

Redaktion:
Birgit Bossbach, Amrey Depenau,
Ulf Dietze (V.i.S.d.P.), Heiko Droste,
Stefan Kayser, Peter de Leuw, Frank
Rutkowsky, Peter Vollmann.

Mitarbeit: Wolfgang Collatz, Stefan
Warda.

Layout: Stefan Kayser;
Anzeigen: Kristina Breyer;
Internet: Thomas Brodersen.

ISSN: 1617-092X
Auflage: 4.500

Es gilt die Anzeigenpreisliste
Nr. 4 vom März '03

Nachdruck von Beiträgen und
Abbildungen nur mit Genehmigung
des ADFC Hamburg. Nachbestellungen
unter o.g. Adresse oder im Internet.