

magazin **HAMBURG** 3/03 in



| | |
|-------------------------------|----|
| Kurzfutter/Kleinanzeigen | 02 |
| Radsport in Hamburg | 04 |
| Händlererfahrungen | 10 |
| Schleichweg | 11 |
| Teilerfolg gegen Grünen Pfeil | 12 |
| Formular zu Radwegmängeln | 14 |
| Neues Codierverfahren | 16 |
| Plus – Minus | 19 |
| Leserecho | 20 |
| Presseschau | 21 |
| Kindermalwettbewerb: Feier | 22 |
| Adressen/Impressum | 23 |
| Fördermitglieder | 24 |



EDITORIAL

Als das letzte Heft im Briefkasten lag, fiel uns ein Stein vom Herzen. Dass neuer Layouter, neuer Computer und neues Programm so gut zusammen spielen, ist nicht selbstverständlich. Jetzt geht es an die Feinheiten und wir sind für Anregungen und Kritik weiterhin offen. Ab sofort verzichten wir auf den Papphefter um die Radwelt und präsentieren Ihnen unsere Fördermitglieder übersichtlich auf der hinteren Seite des Magazins.

Der Layout-Computer steht im saunaesken Wintergarten der Geschäftsstelle. Wo kühle Abluft aus seinem Gehäuse strömen sollte, ächzt der Arme wie ein Fön. Allen am Layout Beteiligten läuft der Schweiß von der Stirn. Wer das Magazin macht, hat aber immerhin eine gute Ausrede, bei diesem Wetter nicht Rad zu fahren. Unsere TourenleiterInnen hingegen fahren auch bei Sonne und Regen und haben mehr als 130 Touren für das zweite Halbjahr zusammengetragen. Wenn alles geklappt hat, klebt das Radtourenprogramm II/2003 neben diesem Text.

Zwar gibt es beim ADFC auch schnelle Touren, der Verein sieht sich aber nicht als ausgesprochene Radsportorganisation. Weil aber viele unserer Mitglieder gerne auch sportliche Touren fahren, haben wir diesem Magazin einen entsprechenden Schwerpunkt gegeben. Lesen Sie ab Seite 4 das Gespräch mit dem Vorsitzenden des Radsport-Verbands Hamburg sowie Berichte über die Youngclassics und über die Vorbereitungen eines Rennradlers in seiner Küche.

Schon bei der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht verstieß die Behörde nach Ansicht des ADFC oft gegen die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung. Auch beim Anbringen der Grünen Pfeile ging es mehr um den politischen Effekt als um Fragen der Sinnhaftigkeit und Sicherheit. Lesen Sie dazu unseren Beitrag auf Seite 12 und die Presseschau auf Seite 21. Unser Einsatz gegen die oft gefährliche Radwegebenutzungspflicht geht weiter. Mitte Mai haben wir dazu eine Pressekonferenz veranstaltet, die unter anderem mehrere Fernsehberichte ausgelöst hat. Sie können auch selbst aktiv werden. Wie, das erfahren Sie auf Seite 14.

Zuletzt noch ein Hinweis auf die schönen Bilder, die sich hinter dem Radtourenprogramm auf dieser Seite verstecken. Gemalt haben sie Nicola Fink, Henrike Anger, Nele Schmidt, Alina Brückner und Katharina Droemer (von links oben nach rechts unten). Sie sind Gewinnerinnen unseres Malwettbewerbs über den wir auf Seite 22 berichten.

*Ulf Dietze
und die Redaktion ADFCmagazin Hamburg*



Mit dem Rad zur Arbeit

Kurzfristig fiel die Entscheidung, diese Aktion aus Bayern schon 2003 auch in Hamburg durchzuführen. Anmeldeschluss ist bereits am 30. Juni: Die Behörde für Umwelt und Gesundheit, die AOK Hamburg, der HVV und der ADFC laden alle Berufstätigen ein, teilzunehmen und dabei etwas für ihre Gesundheit und für die Umwelt zu tun. Wer innerhalb von drei Monaten an mindestens 20 Tagen zur Arbeit radelt, kann wertvolle Preise gewinnen.

»Mit dem Rad zur Arbeit« richtet sich an Hamburger Unternehmen bzw. deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Teams von jeweils drei Personen aus einem Unternehmen sind teilnahmeberechtigt. Vom 14. Juni bis zum 17. September haben sie Zeit, an 20 Arbeitstagen mit dem Fahrrad direkt zur Arbeit oder zu einem Bike & Ride-Parkplatz des HVV zu fahren. Diese Tage werden in einer Aktionskarte eingetragen, die nach Abschluss der Aktion eingesandt und ausgewertet wird. Weitere Informationen erhalten Sie unter der AOK-Hotline: Tel: 20 23 20 00 oder bei www.aok-mitdemradzurarbeit.de



EXTRA TOUR
DIE OUTDOOR-AUSRÜSTER

Schlankreye 73 • 20144 Hamburg • Tel 040 / 422 60 22
Fax 040 / 422 60 62 • www.extra-tour.com

Termine

Zwei Stadtteilrundgänge

Die ehemalige Einkaufsstraße Eimsbüttler Chaussee – an den Rand gedrängt durch die städtebauliche Entwicklung nach 1945?

Treffpunkt: U-Bahnhof Emilienstraße

Termine: 28. Juni, 15 Uhr und 14. September, 11 Uhr

Nur eine hässliche Ausfallstraße? Schäferkampsallee/Fruchtallee.

100 Jahre Eimsbütteler Architektur und Sozialgeschichte

Treffpunkt: U-Bahnhof Schlump

Termin: 23. August, 15 Uhr

Veranstalter ist die Geschichtswerkstatt Eimsbüttel, die Teilnahmegebühr beträgt jeweils 2,50 EUR. Tel: 490 46 22, www.stadtteil.net/morgenland

Fahrrad-Demo

Der ADFC plant (zwei Tage vor dem offiziellen europäischen autofreien Tag am 22. September) eine nette Fahrrad-Demo mit Zwischenkundgebung in der Stresemannstraße und anschließendem Besuch bei der autofreien Siedlung Saarlandstraße. Dort gibt es Führungen um 17 Uhr und um 17:30 Uhr, Essen und etwas zu trinken. Start der Demo ist voraussichtlich um 15 Uhr am Gänsemarkt. Die Streckenlänge beträgt etwa 15 km. Kommt zahlreich, bringt Transparente u.ä. mit und zeigt, dass ihr mit der Menschen gefährdenden Verkehrspolitik unseres Senats nicht einverstanden seid!

Termin: 20. September, 15 Uhr ab Gänsemarkt

Aktiventreffen

30. September, 16-18 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle

ADFC-Aktive und Interessierte treffen sich zu einem lockeren Austausch. Bei Kombinationen wie Bier mit Kuchen wollen wir Ideen austauschen, Anregungen entgegennehmen und neue Artikelideen für das ADFCmagazin entwickeln. Ein oder zwei Arbeitskreise werden zu Beginn Aktuelles aus ihrem Bereich vorstellen. Wir freuen uns sehr, wenn Sie als Mitglied diesen Tag nutzen, beim ADFC reinzuschnupern. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

BMX-Kurs

Einen BMX-Anfänger-Kurs veranstaltet Olaf Cavalcante für Jugendliche. An acht Sonntagen bietet der Deutsche BMX-Meister von 1986 Trainingseinheiten von 12 bis 16 Uhr, die auf der BMX-Bahn in Volksdorf bzw. der I-Punkt-Skate- und BMX-Halle stattfinden. Voraussetzung sind BMX-Rad, Helm, Knie- und Ellenbogenschützer sowie das Einverständnis der Eltern. Teilnehmen können bis zu acht Jugendliche. Der erste Kurs beginnt, sobald genug Anmeldungen vorliegen. Weitere Durchgänge sind in Planung. Kosten: 96,- EUR pro Person, Infos: Tel: 21 90 88 40, Fax: 21 90 88 41.

Landesversammlung

Merken Sie sich im Kalender doch schon einmal den 27. September vor. Die Mitgliederversammlung des ADFC Hamburg findet wieder im Hamburghaus Eimsbüttel statt (Doormannsweg 12, U-Bahn Emilienstraße, Metrobus 20). Eine offizielle Einladung erfolgt im nächsten Heft.



Neues Messe-Team

Nach acht Jahren wendet sich das Organisationsteam der Radreisemesse neuen Aufgaben zu. Wohlgeordnete Projektunterlagen und einige abendliche Telefonate machten es möglich, dass schon jetzt eine neue Gruppe Aktiver gefunden werden konnte. Die hat bereits mit der Planung der Messe am 29. Februar 2004 begonnen. Unterstützung ist sehr willkommen für die Vorbereitung der Sonderschau, des ADFC-Messestands und die Suche nach Kooperationspartnern.

Foto vorne v. l.: Peter Than, Torsten Prinzelin, Michael Bab, Manfred Bartsch; hinten v. l.: Jürgen Hentschke, Christina Wondrak, Uwe Jancke, Bernd Kuhlmann, Hans-Jürgen Heintz

Themenradeln

Seit einem Jahr erhalten die Mitglieder des ADFC Lüchow-Dannenberg das ADFCmagazin. Nicht nur für sie ist das Themenradeln im dortigen Landkreis ein spannendes Angebot.

Die Erlebnisregion Elbtalau-Wendland hat für die Gebiete um Gartow, Hitzacker, Lüchow und Dannenberg Touren ausgearbeitet, die sich von »normalen« Radtouren unterscheiden. »Diesseits und Jenseits der Elbe« ist eine solche Tour, die durch das Elbtal führt und beide Elbseiten zeigt, die bis 1989 zu verschiedenen deutschen Staaten gehörten.

Förster, Archäologen, Naturkundler oder Ornithologen leiten die Touren und machen sie zu einer Entdeckungsreise. Gratis-Infoheft »Veranstaltungen '03« beim ADFC KV Lüchow-Dannenberg, Hauptstr. 28, 29451 Dannenberg Tel: 05861/986371 Fax: 05861/6729. Teilnahmegebühr pro Tour: Erwachsene 5 EUR, Kinder 2,50 EUR.

Klaus Wahl, ADFC Lü-Da



Rikscha-Service

Seit Ostern fahren die Rikschas der Firma Trimotion durch Hamburg. Die Behörde hat den 15 Fahrzeugen feste Routen vorgegeben, auf denen sie nun bis April täglich zwischen 12 und 20 Uhr zu sehen sind. Bis Herbst 2003 soll der Fuhrpark auf insgesamt 30 Fahrzeuge aufgestockt werden. Die Benutzung der Velotaxen ist simpel: Man winkt sich ein vorbeifahrendes Fahrradtaxi heran oder bestellt es über den Velotaxi-Ruf 881770-66. Die Kurzstrecke (bis 1 km) kostet 2,50 EUR, jeder weitere Kilometer 1 EUR, die halbstündige Velotour 7,50 EUR pro Person. In der aerodynamisch geformten Kabine aus 100% recyclebarem Polyethylen ist Platz für den Fahrer und zwei Fahrgäste mit leichtem Gepäck, so der Wortlaut der Pressemitteilung. Wir werden uns demnächst zu einer Testfahrt aufmachen.

RTP-Highlights

So manche Perle versteckt sich unter den Touren des Hamburger Radtourenprogramms. Auf zwei davon machen wir hier besonders aufmerksam:

Sonntag, 13. Juni

Ökologische Stadtrundfahrt – Bracks
Start 10:30 Uhr, Umweltbehörde/S-Rothenburgsort
Ende ca. 16 Uhr, S-Bahn Bergedorf
40 km, gemütliche Tour

Leitung: Dr. Klaus Baumgardt, Judith Schmiedel
Bracks sind Teiche, die bei Deichbrüchen entstehen. Judith Schmiedel stellt Bracks in den Vierlanden vor und was sie in ihrem Freiwilligen Ökologischen Jahr in der Umweltbehörde dazu herausgefunden hat.

Sonntag, 21. September

Ökologische Stadtrundfahrt – Chemie in Hamburg
in Zusammenarbeit mit »Rettet die Elbe« e.V.
Start 10:30 Uhr, S-Billwerder-Moorfleet
Ende ca. 16 Uhr, Meßberg
45 km, gemütliche Tour, Leitung: Klaus Baumgardt
Das Bundesforschungsministerium hat 2003 zum »Jahr der Chemie« ausgerufen. Der Tourenleiter ist Chemiker und stellt auf der Fahrt das ganze Spektrum der Chemie in Hamburg vor – anorganisch, organisch, physikalisch und politisch.



Kleinanzeigen

Bergamont Mountainbike Tattoo
Judy XC Disc 2000, RH 44, schwarz,
Shimano Deore XT, 27 Gänge,
Scheibenbremse, NP 6/02: 1799
EUR, Rad wurde auf Kurzstrecken
max. 10 x gefahren. Stand sonst
immer in der Wohnung. VB 950 EUR.
Papiere vorhanden. 0174-863 77 06
arianeknopf@aol.com

Palme (Banane?) an Selbstabholer
kostenlos abzugeben. Sehr schlank
und ca. 3,30 m lang (s. Foto).
Wandsbeker Marktstraße 18, ADFC,
Tel. 39 39 33

Sportliche Ziele

Radsportler und Alltagsradler können und sollten an einem Strang ziehen

Am 3. August ist es wieder soweit: In Hamburg finden zum achten Mal die HEW-Cyclassics statt. Seit die 250 km in die Weltcup-Wertung eingehen, trifft sich zu diesem Anlass die Elite des internationalen Radsports in der Hansestadt. Viele klangvolle Namen, die eben noch Teil der Tour-de-France-Berichterstattung waren, werden dann zum Greifen nah über die Elbchaussee rasen. Die Pressekonferenz im März zeigte, dass das Rennen auch national von großer Bedeutung ist. Alle drei deutschen GS1-Teams hatten ihre Pressesprecher entsandt, die sich geschickt an den Wellness-Fläschchen des Sponsors festhielten und eine spannende Radsportsaison versprochen.

Jedermann

Doch nicht nur das Profirennen zieht die Massen an. Noch nie waren die Jedermann-Rennen so schnell ausgebucht. In nur acht Wochen meldeten sich 13.500 Teilnehmer aus nah und fern an; der erste schon fünf Minuten nach Freischalten der Online-Anmeldung. Ist Hamburg eine Stadt von Radrennverrückten? Immerhin sind 5.399 Hamburger bei den Cyclassics am Start. Und wenn ja, wie viele von den Radsportlern sind auch Alltagsradler – oder schließt sich das aus?

So mancher ADFCler hat neben seinem Stadtflietzer noch eine schnittige Rennmaschine, mit der er von Zeit zu Zeit eine »Fünf Räder«-Tour (die mit der sehr guten Kondition) fährt. Oder eben die Cyclassics. Radrennsportler, die auch im Alltag mit dem Rad fahren, scheint es hingegen eher wenig zu geben. Wahrscheinlich ist es auch gar nicht so einfach, mit Deore zu schalten, wenn man Dura Ace gewöhnt ist...

Gemeinsame Ziele?

Spaß beiseite: Das Medium, auf dem sich beide Gruppen von Radfahrern bewegen, ist die Straße, bzw. der Radweg. Ob edler Renner oder stabiles Citybike – von benutzungspflichtigen Buckelradwegen und rüpelhaften Autofahrern sind beide betroffen. Eine Trennung von Alltagsfahrern und Radsportlern ist also vielleicht gar nicht sinnvoll, wenn es darum geht, wie sich gemeinsame Ziele ermitteln lassen. Nur sind die Radsportler seltener betroffen, weil sie sich die Strecken aussuchen können, auf denen sie trainieren. Andererseits würden sie bestimmt gerne so manche Piste nutzen, die ihnen verwehrt bleibt, da der Autoverkehr dort Vorrang hat.

Alexander Jaeger

Die Hamburger Radsportler sind in 16 Vereinen organisiert. Die größten sind die RG Hamburg und der RV Germania. Der Radsport-Verband Hamburg bildet die Dachorganisation der Vereine. Desessen Vorsitzender Alexander Jaeger saß dem ADFCmagazin auf dem windigen

HEW-Cyclassics, 3. August 2003

Elite-Rennen

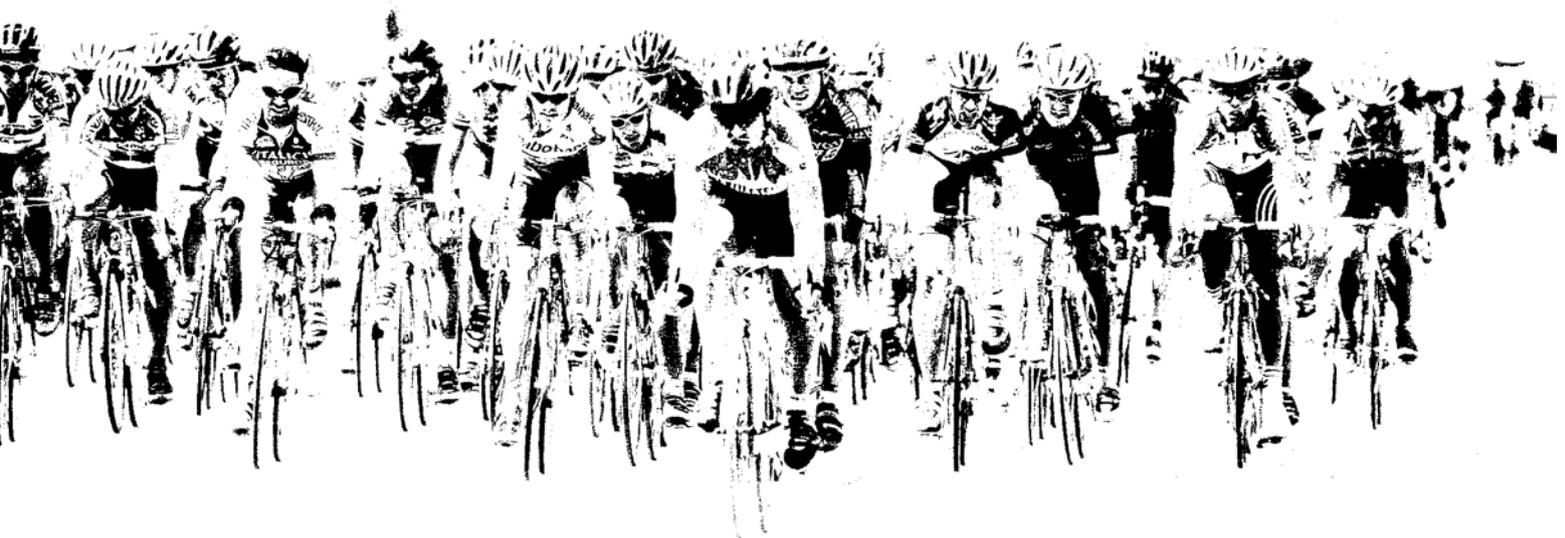
- Bis zu 25 Teams aus GS1 und GS2
- 250 km
- Start: Mönckebergstr. 11:45 Uhr
- Ziel: Mönckebergstr. 17:30 Uhr bis ca. 17:45 Uhr

Jedermann-Rennen:

- 13.500 Teilnehmer
 - 55, 120 und 170 km
 - Start: Kennedybrücke (55 km) 8:45 Uhr, Mönckebergstr. (120/170 km) 8:55 Uhr
 - Ziel: Mönckebergstr. Ca. 10 bis 15 Uhr
- Infos: www.hew-cyclassics.de

Winterhuder Markt bei Latte Macchiatto und Donauwelle drei Stunden lang Rede und Antwort – bis die Finger der Interviewerin blau waren und keinen Stift mehr halten konnten. Auszüge aus dem Gespräch:

Foto: upsolut [M]



Beschreiben Sie das durchschnittliche Mitglied ihres Verbandes.

Unser typischer Radsportler ist männlich, um die 30 und berufstätig. Das liegt an der großen Anzahl RTFLer. Die sind oft Ex-Leistungssportler, also schon etwas älter und meist im Job.

Wie viele Kilometer fährt so ein Radsportler in der Woche mit dem Rad?

Die RTFLer fahren vorwiegend am Wochenende, meist so um 200 km; wer für Rennen trainiert, fährt bis zu 600 km.

Fahren die Radsportler von ihrem Wohnort in der Stadt aus mit dem Rad, wenn sie trainieren?

Die RTFLer fahren meist mit dem Auto raus aus der Stadt. Die anderen Rennsportler fahren schon eher mal direkt mit dem Fahrrad, wegen des hohen Tempos natürlich oft auf der Straße. Vom Verband werden sie selbstverständlich angehalten, die StVO zu beachten. Unter diesem Aspekt ist es sehr wünschenswert, dass sich möglichst viele Radsportler im Verband organisieren. Wilde Rennrüpel, wie sie gelegentlich die Straßen unsicher machen, können uns nicht recht sein. Sie bringen die Community in Verruf. Gleichzeitig haben die Sportler auch etwas davon, in der Gruppe zu fahren: Ab 15 Personen gelten sie nämlich als geschlossener Verband und dürfen auf der Straße fahren. Abgesehen davon ist das Training in der Gruppe ohnehin Voraussetzung für den Erfolg im Wettbewerb.

Gibt es bei dem hohen Tempo häufig Unfälle?

Viele »Radsportler«, die nicht im Verein trainieren, glauben ihr Rad zu beherrschen, doch fehlt ihnen die Technik, zum Beispiel beim Kurvenfahren. Bei den Cyclastics fliegen die ersten schon in Kurve eins raus oder fahren sehenden Auges in Massenstürze hinein, weil sie nicht wissen, wie sie ausweichen sollen. Insgesamt sind Unfälle bei Radsportlern eher selten. Das Tragen eines Helmes ist sehr sinnvoll, weil der Profi bei Gefahr automatisch die Arme anlegt und die Beine ans Rad drückt. So versucht er, möglichst wenig Aufprallfläche zu bieten. Nur der

Kopf ist dabei exponiert. Bei Rennen ist der Helm Pflicht, wir empfehlen ihn generell.

Bei den Cyclastics starten in diesem Jahr 5.399 Hamburger. Der Radsport-Verband hat aber nur ca. 1.600 Mitglieder. Sind die restlichen 3.800 nicht ihre Zielgruppe?



Fotos: upsolut

Der Radsport-Verband ist noch sehr vom Hochleistungsprinzip geprägt. Ich möchte ihn mittelfristig Breitensporttauglich machen. Es soll Platz sein für verschiedene Niveaus. So würden es auch Frauen leichter haben, sich durchzusetzen.

Wie würden Sie die Funktionen des Radsport-Verbands und des ADFC gegeneinander abgrenzen?

Stellen Sie sich einen Menschen auf einem Fahrrad vor. Die Radsportler sind für den Körper, der ADFC fürs Fahrrad zuständig. D.h. es geht beim Radsport um Konditions- und Ausdauertraining und die richtige Tech-

nik des Fahrens, Schaltens usw. Der ADFC sorgt dafür, dass der Mensch auf seinem Fahrrad in der Stadt ein möglichst gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer ist.

Funktionierende Verkehrswege für Radfahrer sind doch aber auch für Radsportler von Bedeutung.

Ein gutes Radwegenetz ist auch für die Radsportler sehr wichtig. Bisher fahren die meisten mit Auto oder Bahn raus aus der Stadt. Gäbe es vernünftige Verbindungen stadtauswärts, könnten sich die Trainingsgruppen im Stadtzentrum treffen und dann gemeinsam raus radeln. Das geht aber nicht auf Radwegen, die alle 100 Meter von Ausfahrten und Einmündungen unterbrochen sind. So kann kein Trainingseffekt erzielt werden. Ideal fürs Training ist im Prinzip eine endlose gerade Asphaltstrecke ohne Unterbrechungen.

Besonders am Sonntag wäre es sehr wünschenswert, wenn Behörden und Polizei angehalten wären, die Austragung von Rennen zu vereinfachen. Da ja so vieles Auslegungssache ist, sollte der Stellenwert der Radfahrerbedürfnisse erhöht werden gegenüber dem Autoverkehr. Wenn 150 Radsportler ein Rennen fahren wollen, sollte ihr Interesse doch ein höheres sein als jenes der paar hundert Autofahrer, die vielleicht einen Umweg von ein paar Kilometern in Kauf nehmen müssen, damit ein Rennen oder eine Tour stattfinden kann.

Wie können der Radsport-Verband Hamburg und der ADFC Hamburg zusammenarbeiten?

Ein runder Tisch mit Politik, Radsport-Verband und ADFC wäre meines Erachtens eine gute Idee: Wie kann man die Hamburger motivieren, die kurzen Strecken mit dem Fahrrad, nicht mit dem Auto zurückzulegen? Die Stadt kollabiert ja am Auto und die Leute würden gesünder leben, wenn sie nicht nur das Auto benutzten. Ist doch viel besser, als sich im Fitness-Studio abzuquälen. Ich schlage ein gemeinsames Grundsatzpapier von Radsport-Verband und ADFC HH vor: Was bedeuten Radsport und Radfahren in Hamburg?

Amrey Depenau

Genug gesehen

Es ist Sonntag. Ein Mensch kann ausschlafen. Dann geht er unter die Dusche, anschließend den Kaffee aufsetzen, und wenig später gibt es ein schönes Frühstück mit Zeitungslektüre. So soll ein Sonntag beginnen.

Einmal im Jahr sind die Cyclastics. Könn't er natürlich liegen bleiben. Soll doch Redaktionskollegin Amrey ihrem Radrennschwarm Jalalabert oder wie der heißt hinterher laufen.

Ausschlafen geht aber nicht, weil der ADFC einen Stand auf dem Rathausmarkt hat. Und unser Mensch ist für den Dienst am Sonntagvormittag eingeteilt. Als Aussteller bekommt er von den netten Leuten im Catering-Zelt ein Frühstück aus Brötchen und Bier. Lecker.

Fusselig wird der Mund bei den Beratungen zu Radatlas und Radfernwege-Broschüre. Irgendwann wird der aus dem Bett Geworfene abgelöst und nutzt die Chance zu ergründen, was die Menschen hier eigentlich zur Veranstaltung treibt. Bei aller Liebe, der ADFC-Infostand kann es nicht allein gewesen sein.

Vom Telekom-Truck kommt der größte Lärm. Vielleicht gibt es dort schnurlose Telefone oder ähnlich Nützliches zu gewinnen? Mal gucken.

Vom Laster wird alles mögliche heruntergeworfen, das jedoch in keinem Fall mit Telekommunikation zu tun hat. Unseren Aktiven treffen drei beschuete Schirmmützen und zwei aufblasbare Winkhände in Telekom-Magenta. Es ist hier nicht ungefährlich. Denn jede Mütze will auch von anderen erobert werden. So hechten Männer, Frauen und Kinder wild in die Menge. Sachen für umsonst sind noch besser als Geiz, der ja inzwischen auch schon als geil durchgeht.

Inzwischen an die Absperrung zur Rennstrecke vorgegraben, sieht der Mensch in etwa 50 Metern Entfernung einige Sponsorenwagen herannahen. Damen sitzen auf den Lehnen der Leder-sitze dieser noblen Kabrios. Sie winken. Sie werfen mit Bonbons.

Als die Wagen gerade vorbei sind, werfen die Frauen erneut aus ihrem



Magentafarbene Riesenhände und Mützen für ein ganzes Leben: Erfolgreicher Besuch der Cyclastics

umfangreichen Fundus Gegenstände ins Getümmel und unser Beobachter stellt fest, dass es diesmal Ratschen sind, diese drehbaren Teile mit einer Stange unten dran, die einen tierischen Krach machen. Und zwar nicht so kleine Kindergeburtstagsteile sondern richtige Kawenzmänner. Und davon schmeißen diese Sadistinnen in ihren dachfreien Wagen gleich fünf auf einmal in die Menschenmenge. Sie treffen Nasen und Schläfen der Schaulustigen in der ersten Reihe.

Unser Mensch hat genug gesehen. Er muss hier weg. Bitte lasst ihn im nächsten Jahr ausschlafen. Lasst ihm seinen Sonntag.

Ulf Dietze

Das dickste Tourenangebot für Familien rund um Hamburg: 80 Rundtouren mit über 2.500 Kilometern !!

Entweder im großen Sammelband:

Mit dem Fahrrad auf Entdeckertour - HAMBURG

340 Seiten Tourenbücher + 96 Seiten Kartenhefte = 436 Seiten Radelspaß!
Dieser Sammelband aus den beiden vorgenannten Büchern ist ein starkes Stück für jeden Radler! Von Stade bis Lüneburg kann man die Touren des Tourenbaukastens kombinieren oder auch von Schneverdingen in der Heide bis nach Lübeck an der Ostsee! Toll sind die "Minitouren für Familien mit Kindern: Schon ab 7 - 8 Jahren können sie die "kurzen Touren für kurze Beine" und die vielen Entdeckertipps genießen!!
ISBN 3-933 251-04-4, über 400 Seiten Radelspaß - tolle Karten für nur 17,90 €

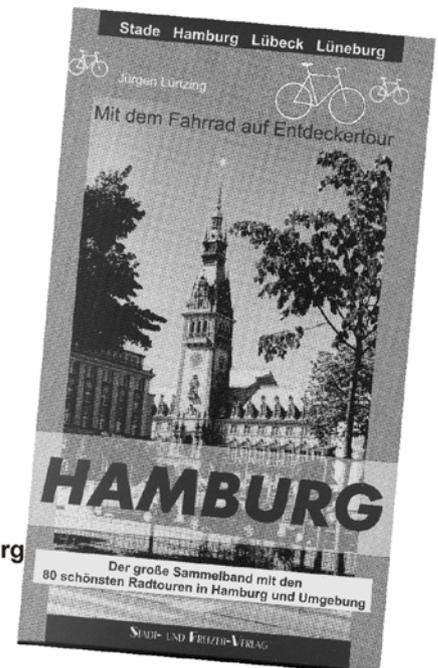
Oder auch als Einzelbuch:

Radtouren und Entdeckertipps - 40 Radtouren zwischen Elbe und Lüneburger Heide

Unser Tipp für den Ausflug zur Obstblüte ins Alte Land!
160 Seite Tourenbuch + 48 Seiten Kartenheft 1:75 000 = 208 Seiten Radelspaß!
ISBN 3-933 251-00-1, nur 10,50 €

Radtouren und Entdeckertipps - 40 Radtouren zwischen Hamburg und der Alten Salzstraße

Ein echtes HAMBURG-Radelbuch mit vielen HVV-Tipps!
180 Seiten Tourenbuch + 48 Seiten Kartenheft = 228 Seiten Radelspaß!
ISBN 3-933 251-01-X, nur 10,50 €



Erhältlich in den ADFC-Infoläden, im Buchhandel oder beim Stadt- und Freizeitverlag, FAX 04182/ 293830

Radfahren ist gelenkfreundlich

– wenn man es richtig anstellt

Das Wichtigste zuerst: Radfahren ist ein kniefreundlicher Sport. Auch bei Problemen mit den Fuß-, Knie- oder Hüftgelenken ist Radfahren empfehlenswert, weil die Gelenke durch die günstige Verteilung des Körpergewichts auf Sattel und Lenker entlastet werden. Durch die gleichmäßigen Tretbewegungen werden Sehnen, Bänder und Muskeln gestärkt, was dem Gelenkapparat des Körpers ausgesprochen gut tut.

6-Uhr-Stellung

Aber nur wenn Rahmengröße, Sattelhöhe und Sattelposition stimmen, ist auch Ihre Sitzposition auf dem Fahrrad richtig. Und das ist entscheidend, um einer Überlastung von Rücken, Hüfte und Kniegelenk vorzubeugen. Ist beispielsweise der Sattel zu tief, ist die Belastung für das in der Kraftentfaltung stark gebeugte Knie enorm. Bereits ein geringfügig höher gestellter Sattel kann Abhilfe schaffen. Aber auch durch eine zu große Sitzhöhe bekommt das Knie Probleme, weil es jedes Mal bis zum Anschlag durchgestreckt werden muss. Die Sattelhöhe ist dann richtig, wenn Sie mit gestrecktem Knie die Ferse im unteren Totpunkt bei 6-Uhr-Stellung auf das Pedal stellen können. Doch die beste Sitzposition bringt herzlich wenig, wenn Sie dabei auf einem minderwertigen Fahrrad mit verbogenen Lagern, Wellen und Kurbeln sitzen. Wer bei Kauf und Wartung am falschen Ende spart, darf sich über Knieprobleme nicht wundern.

Richtige Übersetzung

Ebenso wichtig ist die Wahl der richtigen Übersetzung. Wählen sie kleine Übersetzungen und treten Sie lieber mit einer hohen Tretfrequenz als in zu hohen Gängen durch die Gegend zu »steigen«. Konzentrieren Sie sich darauf, jenes Bein, das sich gerade in der Aufwärtsbewegung befindet, aktiv anzuheben. Ansonsten muss das Bein, das gerade die Pedale nach unten tritt, nicht

nur das Fahrrad bewegen, sondern auch noch das andere Bein anheben. Ziel ist eine flüssige, runde Trittbewegung. Unter Verwendung von Pedalkörbchen oder Klickpedalen kann diese Technik unterstützt werden, da man beim Hochheben des Fußes nicht den Kontakt zur Pedale verliert. Zusätzlich kann man bei



Es ist kein Geheimnis, dass Radprofis recht steife Gesellen sind

der Aufwärtsbewegung das Pedal sogar aktiv nach oben ziehen. Das Einüben einer solchen Technik erfordert allerdings einige Zeit. Ohne Pedalkörbchen oder Klickpedale bedeutet Radfahren eine ungleichmäßige Beanspruchung der Muskulatur, weil die Vorderseiten der Oberschenkel stärker beansprucht werden als die Rückseiten. Muskelverkürzungen und Knieschmerzen können

die Folge sein. Es ist kein Geheimnis, dass Radprofis recht steife Gesellen sind. Regelmäßiges Stretching hält Muskeln, Bänder und Sehnen geschmeidig und wirkt vorbeugend.

Kommt es zu Überlastungsbeschwerden, passiert dies meist am unteren Rand der Kniescheibe. Schmerzen haben ihre Ursache in zu hoher Kraftbelastung oder Unterkühlung infolge Fahrtwind, denn die Knie müssen die größten Zug- und Druckkräfte tolerieren und sind zudem dem Fahrtwind ausgesetzt. Die Folgen: Belastungsschmerzen, Knirschen. Behandlung bei Überlastung: kleine Gänge benutzen, am Berg rechtzeitig im Stehen fahren, Sitzposition prüfen. Gegenmittel bei Unterkühlung: ABC-Pflaster, warm genug kleiden, bei Kälte nicht mit kurzer Hose fahren.

Zyklische Bewegung

Trotzdem ist Radfahren wie eingangs erwähnt ein vergleichsweise kniefreundlicher Sport. Die Kniegelenke brauchen beim Radfahren nicht – wie beim Laufen – Stöße abzufangen und werden auch keinen Verdrehungen und Prellungen ausgesetzt wie bei anderen Sportarten. Weil das Knie beim Radfahren immer achsgerecht in der gleichen Richtung und ohne gefährliche Drehbewegungen belastet wird, ist Radfahren sogar nach Knieverletzungen und eventuellen Operationen sehr früh erlaubt. Durch die zyklische Bewegung ohne große Belastung wird das Knie gut durchblutet, was zur Genesung und Beweglichmachung beiträgt.

Andreas Brannasch,
Sportwissenschaftler AOK Hamburg

Heizen wie die Großen

Bei den HEW-Youngclassics können Jugendliche Weltcup-Luft schnuppern

Nicht einfach, dem Jungvolk heutzutage das Rad als Fortbewegungsmittel schmackhaft zu machen. Zu cool ist das Mofa, zu mächtig der Traum vom eigenen Auto. Dabei lernt jedes Kind Rad fahren. Aber der Übergang zum Rad als einem »angesagten« Teil der Jugendkultur klappt offenbar nicht so recht.

Verkehrserziehung in der Schule kann da nur wenig vermitteln. Hier geht es zu sehr um die Regeln im Straßenverkehr. Mit Spaß und Sport hat das meist nichts zu tun. Dabei könnte in der Schule neben dem Verhalten im Verkehr durchaus auch die sportliche Technik des Radfahrens vermittelt werden. »Nur wer sein Rad beherrscht, verhält sich auch sicher im Straßenverkehr.« Alexander Jaeger, Vorsitzender des Radsport-Verbands Hamburg, sieht hier Ansätze, den Radsport schon in der Schule interessant zu machen.

BMX und Freestyle sind bei einer wenn auch eher kleinen Gruppe von Jugendlichen durchaus in. So wie zum Beispiel auch das Skateboard. Wenn der sportliche Aspekt ins Spiel kommt, wird das Rad für Jugendliche attraktiv. Ist ja auch der Stoff, aus dem die Helden gemacht werden. Helden wie Jan Ullrich oder Erik Zabel. Aber die wenigsten treten in einen Verein ein, um solchen Kultfiguren nachzueifern.

Hier setzen die Youngclassics an: Um am 2. August beim Rennen rund um die Binnenalster dabei zu sein, muss man nicht Mitglied irgendeines Vereins sein. Wer sich bis 6. Juni angemeldet hat, darf teilnehmen. Auch die Modalitäten des Rennens sind denkbar einfach. Nach fliegendem Start wird die 1,8 km lange Strecke 30 Minuten gefahren. Jede/r TeilnehmerIn erhält eine Urkunde, in der die zurückgelegten Kilometer festgehalten sind. Und für die 15 Euro Startgebühr gibt es auch noch einen Gutschein für eine Pasta-Party.

Jeder zwischen 11 und 15 Jahren kann so mal in die Welt des Radsports hineinriechen. Und der eine oder die andere bekommt vielleicht Lust, weiter zu machen und in die Klickpedale von Jan Ullrich zu treten – der ja damals seine Karriere in Hamburg begann.

Amrey Depenau



Fotopsolut

**Kataloge 2003
ab sofort erhältlich!**



Radsport von Hacht GmbH
Breitenfelder Str. 9 · 20251 Hamburg
Fon (040) 48 06 04 17

Mein Hometrainer und ich

In meiner Küche steht ein Hometrainer. Das sieht nicht schön aus, und im Weg steht er auch. Aber da ich, ehrlich gesagt, nur höchst selten koche, lässt sich das verschmerzen. Andere bringen solch ein Gerät im Hobbykeller unter, wo sie es nach ein paar tapferen Versuchen verstauben lassen. Kein Wunder: Wer möchte sich schon unter einer niedrigen Betondecke, die Heizungsrohre fest im Blick, in Schwung bringen? Ich glaube, Hometrainer gehören zu den häufigsten Fehlanschaffungen. Ein Freund von mir hat sein »Gefährte« neben dem Schreibtisch aufgestellt. Löblicher Vorsatz: Ab und zu das Sitzen unterbrechen und die erschlafte Muskeln in Bewegung setzen. Aber neben Manuskripten schwitzen – passt auch irgendwie nicht. Die Küche ist schon in Ordnung.

»Warum fährst Du denn nicht lieber draußen auf deinem richtigen Rad?« Das ist natürlich die entscheidende Frage. Ich fahr' ja draußen – bei schönem Wetter in mein Büro und im Sommerhalbjahr jedes Wochenende mit ein paar Freunden für die Cyclastics trainieren. Aber für die kleine, schnelle Runde zwischendurch finde ich Hamburgs Straßen einfach völlig ungeeignet.

So kam ich auf die Idee mit dem Hometrainer. Das heißt: Erst einmal habe ich mich auf den Dingen im Fitness-Studio gegenüber versucht. Dort war's eigentlich ganz nett. Nicht bloß lauter Bodybuilder, wie ich befürchtet hatte, und der Monatsbeitrag half beim Kampf gegen den inneren Schweinehund.

Aber die Musik! Genauso viel Energie, wie ich auf die Pedale bringe, muss ich innerlich aufwenden, um mich gegen diesen Disco-Lärm abzuschirmen. Für ein klassikverwöhntes Ohr der reine Stress. Ich frage am Tresen, ob vielleicht, unter Umständen... ein bisschen leiser oder sogar mit anderer Musik... Ich fange an, beim Betreten des Studios Gesetzmäßigkeiten zwischen dem Styling der heute Dienstuenden und dem Musikgeschmack, dem ich gleich zum Opfer fallen werde, herzustellen.

Das konnte keine glückliche Beziehung werden. Als dann auch noch Sättel im Treckerformat angeschafft wurden, stand mein Entschluss fest. Wenn ich heute auf mein Stahlross steige, begleiten mich Klänge von Bach oder den Doors. Auch Nachrichten kann man gut im Schweiß seines Angesichts hören oder Kabarett – erst recht, wenn der Künstler sich gerade über Leute lustig macht, die auf einem Hometrainer sitzen.

Trotzdem: Obwohl ich nie länger »fahre« als die sportärztlich empfohlenen 20 Minuten (da hab' ich mich erkundigt), wird mir jedes Mal die Zeit lang. Ich überbrücke sie mit Übungen im Kopfrechnen: Wenn ich jetzt, nach sechs Minuten, x Kalorien verbraucht habe, werde ich nach zwanzig Minuten y Kalorien geschafft haben. Wenn ich dann noch eine Stufe höher stelle... Das hilft ein bisschen.

Man sieht: Das pralle Leben ist das nicht, aber es nützt – wie ich feststellen konnte, als es unsere kleine Trainingsgruppe nach der Winterpause wieder ins Freie zog, wo die Vögel singen und der Fahrtwind schmeichelt...

Frank Rutkowski



NEU! Jetzt bestellen:
AOK-Gesundheitsprogramm
Telefon 0 40/ 20 23 20 23

WIR BRINGEN SIE AUF TOUREN

Die Gesundheitskasse AOK macht sich für Ihre Gesundheit stark. Mit den Kursen des AOK-Gesundheitsprogramms. Mit Informationen und Beratung rund ums Thema Gesundheit. Und mit vielen Aktionen zum Mit-machen. Sie möchten mehr zu den Leistungen der AOK Hamburg wissen? Dann rufen Sie uns einfach an: **AOK Hotline 20 23 20 23**

AOK Hamburg – Ihre Gesundheitskasse
Mehr als eine Krankenkasse

AOK
Die Gesundheitskasse.

Internet: www.aok.de/hh



Da war ein kaputtes Rücklicht

Service und Kompetenz Hamburger Fahrradhändler

Der Hamburger Radfahrer ist in der glücklichen Situation, unter vielen, teilweise hoch spezialisierten Fahrradläden wählen zu können und so genau das Rad zu finden, das er haben möchte. Leider gilt dies nicht immer auch für den Service. Hier gibt es Handlungsbedarf.

Es geht um ein Rücklicht, Marke Busch & Müller, DToplight Plus, mit Leuchtdiode, Standlicht, großem Reflektor und allem Luxus, den der Radler sich wünschen kann. Die Geschichte beginnt an dem Tag, als an meinem Rad Vorder- und Rücklicht gleichzeitig ausfielen. Die Birne am Vorderlicht war schnell gewechselt, aber das Rücklicht ließ sich einfach nicht öffnen. Von außen war lediglich zu erkennen, dass sich ein Teil des Innenlebens gelöst hatte. Also auf zu

Fahrradhändler 1, Typ alter Handwerksbetrieb. Der griff sofort in die Schublade mit Glühbirnen für Rücklichter, um dann festzustellen, dass ihm dieser Typ von Rücklicht unbekannt war. Er konnte es nicht öffnen, und so entschied

ich, es lieber bei einem anderen Händler zu probieren, nämlich:

Fahrradhändler 2. Wie auch die folgenden war Nr. 2 ein moderner, gut sortierter Fahrradhändler, mit Fahrrädern für Alltags- und Freizeitradler auf hohem Niveau, ohne Schnäppchen und mit kompetenter Beratung. Hier wurde zunächst überprüft, ob das Rücklicht wirklich kaputt war und kein Kabelschaden vorlag. Im übrigen konnte auch dieser Fahrradhändler das Rücklicht nicht öffnen und empfahl, das Fahrrad dazulassen, damit die Werkstatt einen Blick darauf werfen könne. Im übrigen könne ich das Licht auch neu kaufen. Rund 25 Euro Neupreis schienen mir jedoch etwas viel. Ich wollte lieber noch eine Meinung einholen und fuhr zu

Fahrradhändler 3. Der griff sofort in das Regal hinter sich, um das kaputte Rücklicht auszuwechseln. Das könne man nämlich nicht öffnen und reparieren. Meine Überlegung, dass das Rücklicht wohl ausgefallen sein müsse, weil das Vorderlicht ausgefallen sei und das Rücklicht also zu viel Strom bekommen habe, wurde dankbar aufgegriffen. Da müsse ich eben besser aufpassen, das wisse doch jeder Radfahrer. Mein Zögern, ob denn da wirklich nichts zu machen sei – der Neupreis lag hier etwas niedriger, war mir aber immer noch zu hoch – führte schließlich dazu, dass der sichtlich genervte Fahrradhändler

dazu überging, mich zu beschimpfen. Ich entschied, das nicht nötig zu haben und fuhr zu

Fahrradhändler 4. Auch er stellte fest, dass nicht die Verkabelung kaputt war. Dahingegen meinte er, dass Fahrradhändler 5 (der, bei dem ich das Rad gekauft hatte) die Kabel am Rücklicht falsch angebracht hatte. Das Rücklicht sei nicht zu öffnen, könne daher allenfalls ersetzt werden, Neupreis lag hier wiederum etwas höher. Im übrigen könne die Birne nicht durchbrennen, da das Rücklicht über einen eingebauten Schutz verfüge. Der Händler empfahl mir allerdings, das Rücklicht an Busch & Müller einzuschicken und um Rat zu bitten. 4,10 Euro für das Porto war mir der Versuch wert und nach ca. 1 Woche hatte ich ein neues Rücklicht. Zwar sei das alte Rücklicht nicht kaputt gewesen, wie ein Test ergeben hatte. Dennoch erhielt ich das neueste Modell, das jetzt, im Gegensatz zu meinem Rücklicht, auch über den erwähnten Schutz gegen das Durchbrennen verfüge. Mit freundlichen Grüßen...

Ich habe also ein neues Rücklicht und bin immer noch unzufrieden. Es ist sicher besser, wenn man die technischen Details seines Rücklichts selber kennt. Aber wozu gibt es Spezialisten? Zwei von vier Fahrradhändlern wussten allerdings nicht, was sie vor sich hatten. Einer hatte schlecht gefrühstückt und hoffte, mich bzw. mein Geld durch gezielte Beleidigungen über den Tisch zu ziehen. Der Laden, in dem ich das Fahrrad gekauft hatte, Wert immerhin 1000 Euro, hatte das Licht falsch montiert. Nur der letzte Händler wusste guten Rat, mit dem er noch nicht einmal Geld verdiente. Ein düsteres Bild, zumal ich mir die notorischen Fahrradkaufhäuser ohnehin gespart hatte. Busch & Müller haben sich äußerst kulant gezeigt. Ansonsten werde ich das nächste Mal Fahrradhändler 4 aufsuchen. Das Vertrauen, das er mir zu seinem Schaden bewies, sollte belohnt werden.

Heiko Droste

Foto: U. Dietze

GRÄBER RÄDER



FAHRRÄDER NACH MASS

Ihr Tourenradspezialist



Gräber Räder

www.graeberraeder.de

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

FAX: 690 11 03

FUHLSBÜTTLER STRASSE 269 · 22307 HAMBURG 60

TELEFON 040 / 692 87 70

S-Iserbrook bis Osterstraße

Start: S-Bahn Iserbrook – Li Hasenhöhe
 – Gr Lütt Iserbrook – Re Pieperweg – Gr
 Steenrehm – Li Osterloh – Re Holtbarg
 – Gr Borndiek – Li Am Osdorfer Born – Re
 Katerwohrd – Re Feldweg 55 – Re Achtern
 Born – Re Bornheide – Qu Rugenbarg
 – Gr Grubenstieg – Li Blomkamp – Gr
 DESY-Gelände – Gr Stadionstraße – Re
 “Dahliengarten” rechts – Gr August-Kirch-
 Straße – Li Kielkamp – Li Lutherpark – Re
 Holstenkamp – Qu Schnackenburgallee
 – Gr Eimsbütteler Marktplatz – Qu Kieler
 Straße – Gr Fruchttallee – Li Heußweg
 – Ziel: U-Bahn Osterstraße

Li = nach links in ...

Re = nach rechts in ...

Gr = geradeaus in ...

Qu = queren

**Unser Leser Jens Braack
 ließ sich vom letzten Heft
 anregen und schickte uns seine
 Schleichweg-Empfehlung.**

Spannend an diesem Weg finde ich vor allem, dass die Von-Sauer-Straße umgangen wird, da man Kielkamp über die Autobahn kommt und sehr viel Grün durch Osdorfer Born, Lise Meitner-Park, Volkspark und Lutherpark dabei ist. Ich bin den Weg auch bei Regenwetter gefahren. Der Boden ist dann immer noch relativ gut befahrbar (mit Liegerad). Allerdings sind die Parks nachts nicht beleuchtet und ziemlich menschenleer. Wer also Angst hat, sollte lieber einen anderen Weg wählen.

Von S-Bahn Iserbrook Hasenhöhe links runter, geradeaus (Sülldorfer Landstraße queren) weiter in Lütt Iserbrook. Rechts in den Pieperweg einbiegen. Schenefelder Landstraße queren und geradeaus ein kleines Stück Sandweg fahren, das in den Steenrehm übergeht.

Links Osterloh abbiegen und dann gleich wieder rechts den Holtbarg runter. In der Kurve, wo auf der Karte die roten Punkte sind, geradeaus den Punkten folgen. Hier beginnt wieder ein Sandweg, der nach der Umlaufsperrung geradeaus in den Borndiek übergeht. Links “Am Osdorfer Born” rein und gleich wieder rechts vor dem Schwimmbad Katerwohrd abbiegen.

Rechts Feldweg 55 rein (erste Möglichkeit, wo die Eisenpfosten stehen). Achtern Born rechts rum, erste Straße. Rechts Bornheide runterfahren und den Rugenbarg queren. Hier geht es gerade-

aus weiter durch eine Umlaufsperrung in den Grubenstieg hinein. Grubenstieg geradeaus bis zum Blomkamp. Dort links und geradeaus bis in den Sandweg rein, der um DESY herum führt, im Radatlas grün eingezeichnet. Luruper Hauptstraße überqueren und die Stadionstraße (Radweg) reinfahren. Wo der Dahliengarten beginnt (Hinweisschild), rechts rein. Dann weiterhin rechts halten um den grün eingezeichneten Weg zu erwischen, der an der Trabrennbahn entlang läuft und bei der August-Kirch-Straße rauskommt.

August-Kirch-Straße in Fahrtrichtung weiter und links in den Kielkamp einbiegen. Kurz nach der Autobahnbrücke links ab durch den Lutherpark fahren (gepunktete grüne Linie).

Am Ende des Parks rechts in den Holstenkamp abbiegen, die Schnackenburgallee überqueren und geradeaus weiter auf dem linken Radweg weiterfahren (ist freigegeben). In Höhe Diebsteich auf den rechten Radweg wechseln und über die Brücke fahren. Geradeaus über den Eimsbütteler Marktplatz und weiter in die Fruchttallee (aufpassen, ganz mieser Radweg). Erste große Kreuzung links ab in den Heußweg, der zur Osterstraße führt.

Die Strecke ist nicht wesentlich länger als über die Hauptstraßen, mit meinem Tacho unter 13 km.

Variationen sind natürlich möglich. So kann man vom Holstenkamp auch weiter durch die Leunastraße in die Stadt fahren. Viel Spaß beim Fahren!



ADFC erzielt Teilerfolg bei gefährlichen Grünen Pfeilen

Grüne Pfeile dürfen laut einer Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung nicht verwendet werden, wenn es einen querenden Zweirichtungsradweg gibt. Das ist die Vorschrift. Und doch existieren in Hamburg einiger dieser Grünen Pfeile. Der ADFC konnte den Abbau einzelner Schilder erreichen.

Die Einführung von Grünen Pfeilen war von Beginn an sehr umstritten. Vom Senat als Maßnahme zur Beschleunigung des städtischen Verkehrs gefeiert, nahm niemand sich die Zeit, die Gefahren für Radfahrer wie Fußgänger im Einzelfall zu beachten. Auf die Einrichtung von hunderten Grünen Pfeile folgte daher der stückweise Abbau. Besonders gefährlich sind dabei solche Grünen Pfeile, die an Straßen mit Zweirichtungsradwegen angebracht sind, wie die folgenden Beispiele zeigen.

An der Vierlandenstraße kurven Autofahrer bis vor kurzem dem Grünen Pfeil folgend rechts in den Sander Damm und überquerten dabei einen Zweirichtungsradweg. Diese Kombination ist laut der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung allerdings unzulässig. Mittlerweile wurde der Grüne Pfeil dort auf Protest des ADFC entfernt. Auch an der Kreuzung Holzbrücke/Ost-West-Straße gab es einen Grünen

Pfeil, der unzulässig war. Wer hier als Autofahrer rechts abbog, kreuzte den Zweirichtungsradweg und gefährdete somit die Radfahrer. Mittlerweile sind diese Pfeile sowie zwei weitere an der Kreuzung Nordmarkstraße/Ahrensburger Straße auf Protest des ADFC entfernt worden.

Die erwähnte Vorschrift gilt sogar dann, wenn auf dem Radweg regelmäßig links gefahren wird, obwohl dies offiziell nicht zugelassen ist. In diesen

Illegal? Hamburg muss seine Grünen Pfeile überprüfen

► Nach schwerem Unfall macht Zweirad-Verband mobil
► Rechtmäßigkeit an Kreuzungen mit Radwegen fraglich

Nach einem schweren Unfall im Oktober 2002 für die Ermordung des Grünen Pfeils in Hamburg, 24 Schüler werden in einem Jahr

1000 über Kreuzungen hinweg

aus dem Verkehr zu nehmen

und

die

Ausriss:HamburgerMorgenpostvom01.04.2003

Fällen sollen geeignete Maßnahmen das Linksfahren einschränken. Ist dies nicht möglich, darf der Grüne Pfeil nicht verwendet werden. Dies betrifft beispielsweise den Grünen Pfeil Sander Damm/Kurt-A.-Körper-Chaussee. Dort gibt es im Verlauf der Veloroute Bergedorf-Allermöhe lediglich einen einseitigen Radweg, der auffällig häufig in beiden Richtungen genutzt wird. Diesen Grünen Pfeil möchte die Zentrale Straßenverkehrs-

behörde dennoch nicht aufheben, weil es sich rechtlich nicht um einen Zweirichtungsradweg handele. Wie die Radfahrer aus dem Sander Damm von Süden nach links in die Kurt-A.-Körper-Chaussee fahren sollen, erklärt die Behörde allerdings nicht.

Ebenso ungeregt sind viele Kreuzungen, an denen Radfahrer die Querungsstellen zwangsweise in beiden Fahrtrichtungen nutzen. An diesen Kreuzungen fehlt auf der rechten Seite die Querungsstelle. Radfahrer müssen dort im Uhrzeigersinn einmal rund um die Kreuzung fahren, weil hier der Autoverkehr bevorrechtigt wird. Dies gilt beispielsweise für die Kreuzung Alsterkrugchausee/Sportallee/Alsterdorfer Damm, an der bereits ein Radfahrer schwer verletzt wurde. Ein Autofahrer missachtete seine Haltepflicht, als er dem Grünen Pfeil folgend aus der Sportallee einbog. Der Radler wiederum nutzte die Querung entgegen der Fahrtrichtung. Mit solchen Situationen muss die Verkehrsbehörde allerdings rechnen, wenn die Querung auf einem rechten Radweg nicht vorgesehen ist. Die Behörde geht hingegen davon aus, dass es sich hierbei nicht um einen Zweirichtungsradweg handelt, da kein blauweißes Radwegschild mit einem weißen Zusatzschild mit Doppelpfeil angebracht wurde. Im richtigen Leben nutzt jedoch kein Rad-

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



MAXX



CENTURION

rieseundmüller



Rohloff

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

fahrer solche Kreuzungen, ob nun mit Grünem Pfeil oder ohne, indem er entweder einmal um die ganze Kreuzung schiebt oder womöglich noch bis zur nächsten Kreuzung auf dem rechten Radweg fährt, dort herumfährt und

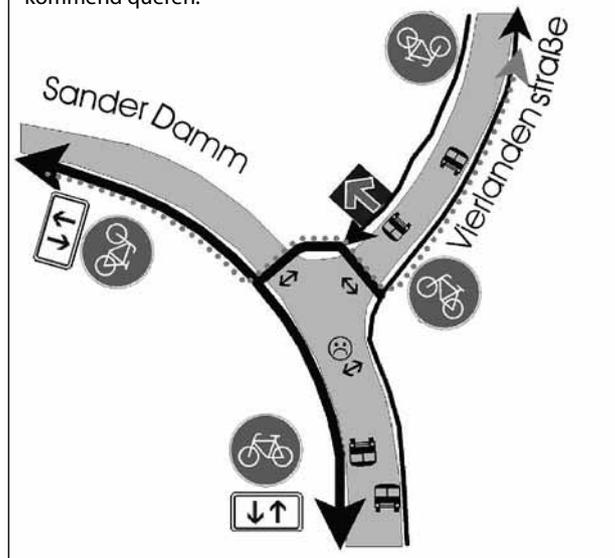
Ansicht nach hat die fehlende Quermöglichkeit den Unfall daher nicht verursacht. Wieviel Glauben darf man der amtlichen Hamburger Verkehrsunfallstatistik in Zukunft noch schenken?

Anders sieht es dagegen der ADAC Hansa. Der Autofahrer trage das volle Risiko, wenn er bei Rot dem

Grünen Pfeil folgend nach rechts abbiege. Das meinte jedenfalls Rolf-Peter Rocke, Vorsitzender des ADAC Hansa, im April in einer Sendung des Lokalsenders HH1. In einer Großstadt sei der Grüne Pfeil eine zusätzliche Herausforderung für den Autofahrer und könne durchaus eine Gefährdung darstellen. Er sollte daher nicht um jeden Preis angebracht werden. Wirksam sei der Grüne Pfeil letztlich auch nur bei gesonderter Rechtsabbiegespur.

Vor diesem Hintergrund ist die generelle Haltung der Innenbehörde zur Verwendung Grüner Pfeile schlicht unverständlich. Dr. Peter Dauer, Leiter der Abteilung für Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs bei der Behörde für Inneres, meinte zum Thema Grüner Pfeil denn auch noch vor zwei Jahren: »Wir haben alle in Frage kommenden

Der Grünpfeil an der Kreuzung Vierlandenstraße/Sander Damm wurde entfernt. Der Weg eines Radfahrers vom Sander Damm (links) in die Vierlandenstraße ist mit einer Punktlinie dargestellt. Im Kreuzungsbereich muss er am Grünpfeil die Straße von links kommend queren.



wieder zurückradelt, um in Richtung der baulich nicht angelegten Querung über die Kreuzung zu kommen. Die Innenbehörde stellt ihrerseits fest, dass Radfahrer bei drei von fünf Unfällen an Grünen Pfeilen die maßgeblichen Unfallverursacher waren, da sie den linken Radweg benutzt hatten. Zu diesen Unfällen zählt die Innenbehörde auch den an der Sportallee. Ihrer

Kreuzungen in Hamburg geprüft und keine geeignete gefunden. Das ist auf Hamburgs Kreuzungen zu gefährlich, weil sie zu kompliziert sind.«

Der ADFC möchte sich Herrn Dauer anschließen. Hamburgs Kreuzungen sind wahrlich sehr kompliziert. Daher die Forderung des ADFC: Wo ein Radweg, da kein Grüner Pfeil, wo ein Grüner Pfeil, da kein Radweg.

Stefan Warda

Weitere Informationen:
www.gruener-pfeil.hamburg.de

Grafik:FrankBokelmann



Individueller
Fahrradbau
Der Fahrradladen Altona.de

Hamburg
Ottensen
neben der FABRIK
Barnerstr. 28

Fahrrad-Löwe

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

Seit 1911

0 40 - 25 59 91

20 TAGE **PREISGARANTIE ZIEG**

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

Maßgeschneiderte
Fahrräder von Koech mit
Body Scanning
Exklusiv bei Ihrem Bico-Händler

Reparatur • Ersatzteile
Vermietung

KOECH
RAD TECHNOLOGIE

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

Ihr Engagement zählt

Im Rahmen der Kampagne »Radweg oder Parkplatz« hat der ADFC für Sie ein Mängelformular entwickelt.

Die Landesversammlung des ADFC Hamburg beschloss im vergangenen Herbst, den Mitgliedern ein Beschwerdeformular zum Ankreuzen an die Hand zu geben. Damit soll es dem Einzelnen möglich werden, seine Beschwerden über den Zustand bestimmter benutzungspflichtiger Radwege (Ausschilderung mit den blau-weißen Radwegezeichen 237 oder 241) unmissverständlich zu formulieren, ohne einen ggf. Kosten auslösenden Widerspruch einzulegen.

Der Arbeitskreis Verkehr grenzte den Arbeitsauftrag auf wenige Typen von Mängeln ein. Ein Beschwerdeformular für alle denkbaren Fälle wäre zu umfangreich und unübersichtlich geworden.

Die aufgeführten Mängel

Als besonders hinderlich müssen zugewachsene oder zugeparkte Radwege gelten. Wo soll ich fahren, wenn der Radweg in der Vegetation oder unter regelmäßig falsch geparkten Autos verschwindet? Solche Radwege sind *unbenutzbar*. Halb zugewachsene Radwege dürften oft gerade noch benutzbar, aber *unzumutbar* sein. Störend auch, wenn der

Radweg zwar noch befahrbar ist, der Radfahrer dabei aber immer gegen eine eventuell unvorsichtig geöffnete Autotür stoßen kann. Dies ist immer dann der Fall, wenn der Radweg überwiegend oder auf voller Breite innerhalb eines Streifens von einem Meter neben längs geparkten Autos verläuft, weil die Autos neben oder halb auf dem Radweg parken. Solche Radwege sind zwar prinzipiell noch benutzbar, aber *nicht verkehrssicher*. Nicht selten erlauben die Straßenverkehrsbehörden den Autofahrern das Parken neben dem Radweg mit dem rechteckigen, blau-weißen Zeichen 315 und verursachen dadurch selbst die Verkehrsgefährdung.

Die im Formular aufgeführten Mängel kommen in Hamburg so häufig vor, dass jeder Radfahrer solche benutzungspflichtigen (!) Radwege kennen dürfte. Nun darf sich niemand auf »die anderen« verlassen, sondern sollte möglichst selbst tätig werden. Es schadet auch nicht, wenn sich mehrere Radfahrer über denselben Mangel beschweren. Vielmehr zeigt sich darin, dass der Straßenabschnitt tatsächlich von Radfahrern genutzt wird und wie gravierend der Mangel empfunden wird.

Kurze Gebrauchsanweisung

Für jeden Abschnitt sollte ein neues Formular verwendet werden (ggf. kopieren). Werden einfach alle Felder angekreuzt und/oder eine unter Umständen mehrere Kilometer lange Straße oder mehrere Straßen benannt, obwohl die verschiedenen Fehler nur jeweils einzeln und in jeweils nur 50 oder 100 Meter langen Abschnitten vorkommen, könnte die Straßenverkehrsbehörde dies mit einem kurzen »nicht zu finden« beantworten. Einen genau benannten und lokalisierten Mangel kann sie dagegen nicht unbearbeitet zur Seite zu legen.

Wer die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde nicht kennt (in Hamburg bei dem für den beanstandeten Radweg örtlich zuständigen Polizeikommissariat), kann sein Schreiben über ein anderes ihm bekanntes Polizeikommissariat senden. Die Dienststellen leiten die Eingabe ggf. weiter. Ein Verzeichnis aller Kommissariate findet man in der Broschüre »Mit Hamburg verbunden – Hamburg-Handbuch« oder im Telefonbuch unter »Behörden«.

Ihr Anschreiben und die Antwort der Straßenverkehrsbehörde interessieren den ADFC Hamburg, Postfach 70 21 08, 22021 Hamburg, für seine eigenen Aktivitäten. Möglicherweise werden so besonders hinderliche oder gefährliche Radwege bekannt, die uns bisher entgangen sind.

Frank Bokelmann



Zeichen 237: Radfahrer



Zeichen 241: getrennter Rad- und Fußweg



Zeichen 315: Parken auf Gehwegen

Weitere Infos zur Kampagne »Radweg oder Parkplatz«: www.hamburg.adfc.de

Unbenutzbar, unzumutbar, nicht verkehrssicher: Gründe genug fürs Mängelformular.



Absender: _____

Hamburg, _____

Radwegebenutzungspflicht - Straße: _____

Abschnitt / Haus-Nr.: _____

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Radweg in dem o.g. Straßenabschnitt ist benutzungspflichtig (Zeichen 237, 241), jedoch

- in einem unzumutbaren Zustand;
- nicht verkehrssicher;
- unbenutzbar.

Grund/Gründe:

- der Radweg wird oft bzw. regelmäßig (tagsüber, abends, nachts) zum Parken von Kfz genutzt;
- neben dem Radweg werden regelmäßig (tagsüber, abends, nachts) nicht nur einzelne Kfz in einem zu geringen Abstand
 - legal (auf der Fahrbahn oder entsprechend Zeichen 315) geparkt bzw.
 - falsch geparkt und

der Radweg verläuft deshalb auf nahezu ganzer Breite in dem rund einen Meter breiten Gefahrenbereich unachtsam geöffneter Türen;

- der Radweg ist im o.g. Abschnitt auf (nahezu) ganzer Länge bzw. bei den Straßenbäumen durch Gras, Büsche oder Baumtriebe verengt oder auf (nahezu) ganzer Breite überwuchert.

Die Straßenverkehrsbehörde hat darauf zu achten, daß die von ihr angeordnete Benutzungspflicht die Sicherheit des Radverkehrs gegenüber der Fahrbahnbenutzung erhöht (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO). Dies ist derzeit in dem o.g. Straßenabschnitt nicht gewährleistet. Sie haben den/die o.g. Mangel/Mängel zu beseitigen, bei der Baubehörde bzw. bei dem Bezirksamt auf Ihre Beseitigung hinzuwirken oder die Benutzungspflicht aufzuheben. Ich rege mit dieser Eingabe Ihre Entscheidung über die notwendigen Maßnahmen an. Prüfen Sie dabei bitte, ob es einer Benutzungspflicht überhaupt bedarf, d.h. wägen Sie bitte die Gefahren und Behinderungen auf der Fahrbahn und auf dem Radweg gegeneinander ab. Ich bitte um Ihre kurze, gleichwohl erschöpfende Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten.

Ferner muß ich unabhängig von der Beschilderung des Radweges die Fahrbahn benutzen, wenn der Radweg unbenutzbar ist bzw. wird. Ihre Anordnung bleibt bzw. wird dann wirkungslos.

Mit freundlichen Grüßen

(Unterschrift)



Schablone anbringen



Mit dem Bohrer durch die zuvor markierten Löcher

Codierung vs. Codierung

Hamburg hat ein weiteres Codierverfahren für Fahrräder.

Wie sieht es aus? Brauchen wir es?

Mit mehreren tausend codierten Fahrrädern hat Claus Schmidt eine große Erfahrung. Er fing an als Aushilfe und wurde rasch der wichtigste Mitarbeiter für Thorsten Schaberl, der 1996 in Hamburg die erste Codierfirma aufmachte. Anfang 2000 übernahm Schmidt den Betrieb.

Bevor der ADFC Hamburg zusammen mit Schaberl die Codierung vorstellte, waren die Vor- und Nachteile gründlich abgewogen und in den ADFC-Bundesgremien ein weitgehend einheitliches Vorgehen abgestimmt worden. In Hamburg wurden in den folgenden Jahren alle bekannten Codierstellen mit den Spielregeln versorgt. Ziel war, dass Fritz Müller aus der Barmbeker Straße bei jedem Händler auch wirklich die gleiche Codierung bekäme. Zig Beiträge wurden in den Hamburger Medien platziert, um das Verfahren bekannt zu machen.

Trotzdem traten einzelne Radfahrer an den ADFC heran, weil sich nach einem Diebstahl ein Polizist überhaupt nicht für die Codierung interessierte. In diesen Fällen klärten wir die entsprechenden Stellen auf, damit sich

so etwas nicht wiederholte. Insgesamt existiert also in Hamburg seit Jahren eine ziemlich einheitliche Fahrrad-Codierung, die leicht erklärbar und einfach zu entschlüsseln ist.

Bei seiner Tätigkeit stieß Schmidt aber immer wieder an Grenzen des Verfahrens: ungewöhnliche Rahmenformen – z. B. Liegeräder oder »Fulllys« – die das Arbeiten mit dem alten Codiergerät unmöglich machen oder Gemeinden, die keinen eindeutigen Straßenschlüssel führen.

Seit Anfang diesen Jahres graviert Schmidt deshalb nach einem eigenen System, das er DigiCode nennt. Er betont, sich an die Vorgaben des ADFC und der polizeilichen Beratungsstellen zu halten, wonach der Code die Adresse des Besitzers wiedergeben muss.

Schmidt befestigt eine kleine Schablone am Fahrradrahmen und setzt die Punkte des Codes mit einem Gravierstift: »Da lediglich Punkte graviert werden und nicht mehr Kerben, wie es bei den Buchstaben notwendig war, wird die Stabilität des Rahmens weniger beeinträchtigt.«

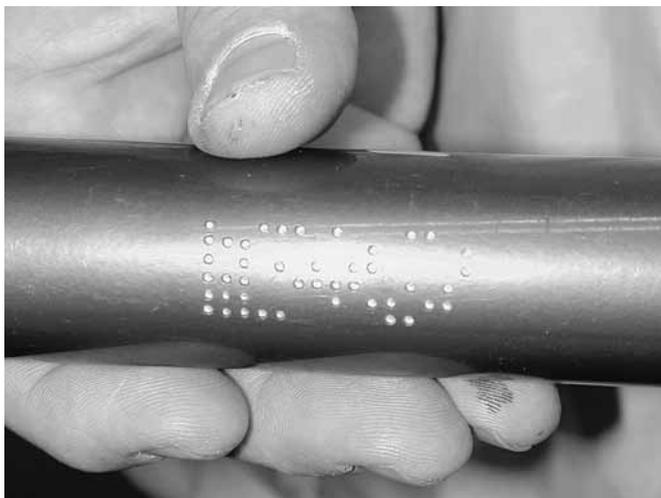
Bisher ist dem ADFC allerdings kein einziger Fall bekannt geworden,

bei dem die alte Codierung zu einem Bruch geführt hätte.

Schmidts System enthält tatsächlich einige Vorteile: Es ist in der Lage, für sämtliche Straßen in Deutschland einen eindeutigen Code zu generieren und es lässt sich an jedem Fahrrad anwenden.

Aber einiges ist auch problematisch. So lässt sich beim Punktecode für den Gebrauchtradräderkäufer nur mit Schmidts Hilfe überprüfen, ob dem Vorbesitzer das Rad tatsächlich gehört. Bislang konnten zumindest Ort und Initialen direkt abgelesen werden. Beim DigiCode ist das nur möglich, wenn der Aufkleber über den Punkten noch vorhanden ist.

Bundesweit unterstützt der ADFC die Codierung in Anlehnung an das Bergisch Gladbacher Modell, wie es bislang auch in Hamburg verwendet wird. Der Bundesvorstand klärt inzwischen, welche anderen Systeme ebenfalls vom ADFC empfohlen werden können. Solange müssen wir Sie mit der Entscheidung allein lassen, nach welchem Verfahren Sie codieren wollen.



So sieht die Codierung aus.



Ein Aufkleber zeigt die klassische Codierung.

Interview mit Claus Schmidt (Fa. FCS)

ADFCmagazin: Wie setzt sich der neue Code zusammen?

Schmidt: Graviert wird ein Punktemuster, das die verschlüsselte Adresse und die Initialen des Fahrradbesitzers enthält. Die Straßenschlüssel werden dafür nach einem festgelegten Algorithmus aus den Straßennamen generiert und benötigen kein irgendwo geführtes Verzeichnis.

Wie läuft es praktisch ab? Wie kommt ein Kunde in Hamburg oder Bremen an eine Codierung nach dem Digi-Code-Modell? Und was kostet das?

Der Digi-Code wird vor allem über den Fahrrad-Fachhandel angeboten. Im Hamburger Großraum kommen wir auf Wunsch auch zum Fahrradbesitzer ins Haus. Wir nehmen die Codierung für EUR 17,50 vor und empfehlen Fahrradhändlern mit eigenem Digi-Code den selben Preis. Für EUR 22,50 wird der Digi-Code mit weiteren Daten ergänzt (Namens-Schlüssel, Geburtsdatum und Codierzeitpunkt), was nach einem Wohnortwechsel vorteilhaft ist. ADFC-Mitglieder sparen bei FCS jeweils 20 Prozent.

Wir sind in Hamburg eigentlich ganz zufrieden mit dem bisherigen Codierverfahren. Dein System könnte die Einheitlichkeit gefährden.

Der Hamburger Code mag in Hamburg einheitlich verwendet werden. Aber in anderen Bundesländern wer-

den die Räder Hamburger Kunden oft falsch codiert, etwa weil der Buchstabe aus dem Straßenschlüssel vergessen wird.

Aber selbst wenn richtig codiert wird: weit über neunzig Prozent der Polizisten interessiert sich doch gar nicht für die Codierung. Der Code kann nicht mal an eindeutiger Stelle in das polizeiliche Fahndungssystem Inpol eingegeben werden, so dass ein Wiederauffinden darüber nicht erfolgt. Von den zurückgeführten Rädern werden die meisten über die Aufkleber der Fahrradhändler auf Umwegen den Besitzern zugeordnet, weil die über das Rad den Kunden identifizieren. Man muss daraus lernen und dafür sorgen, dass der Code die Daten des Besitzers immer eindeutig wiedergibt.

Wieso meinst du, die Polizei interessiert sich für Deinen Code mehr als für den bisherigen?

Über die gravierten Punkte kleben wir noch einen Aufkleber, der den klassischen Code zeigt und auf dem unsere Telefonnummer zu lesen ist. So kann die Polizei anrufen, wenn sie nichts mit dem Code anzufangen weiß. Der Punktecode selber ist so markant, dass er nicht – wie bei der Codierung bislang oft geschehen – mit einer Rahmennummer verwechselt werden kann. Da werden wir oder ein Händler, der ebenfalls nach dem System arbeitet, angerufen und können die Adresse nennen.

Fahrradcodierung, wie der ADFC sie empfiehlt

ADFC und die Kommission Polizeiliche Kriminalitätsvermeidung (KPK) empfehlen das Codieren des Fahrrads. Auf der rechten Seite des Sitzrohrs wird nach einem bundesweit ziemlich einheitlichen System eine Ziffern- und Zahlenkombination eingraviert, die in verschlüsselter Form den Besitzer kennzeichnet (»Bergisch Gladbacher Modell«).

Beispiel: HH-A12345BC

HH: Hamburg

A123: Straße gemäß amtlichem Straßenschlüssel

45: Hausnummer

BC: Initialen des Besitzers

Der Code wird mit einer speziellen Maschine in den Fahrradrahmen eingraviert. Die feine Gravur wird anschließend gegen Korrosion versiegelt.

Vorteile der Codierung:

1. Ein Fahrraddieb wird abgeschreckt, da ein Weiterverkauf des codierten Rades ohne Eigentumsnachweis kaum möglich ist und er bei einer Personenkontrolle Gefahr läuft, als Dieb identifiziert zu werden.
2. Es wird möglich, ein aufgefundenes oder sichergestelltes Rad dem rechtmäßigen Besitzer zurückzuführen.
3. Das System kommt ohne zentrale Datenbank aus.

Einschränkung:

Weniger geeignet ist das System für Personen, die häufig umziehen oder das Fahrrad in absehbarer Zeit verkaufen möchten, denn der Code ist adressenbezogen.

Fahrrad gestohlen?

Wurde ein Fahrrad gestohlen, kann man dies kostenlos bei www.wo-ist-mein-fahrrad.de eintragen und hoffen, dass man es zurück bekommt. Die Web-Seite ist ein Service von FCS (s. u.)

Gibst du Polizei, ADFC und anderen die Möglichkeit, einen Punktecode ohne Deine Hilfe in die Adresse des Fahrradbesitzers zu übersetzen?

Aus dem Punktecode wird kein Geheimnis gemacht, er ist u.a. auf unserer Internetseite (www.nullfahrradklau.de) zu finden. Polizei, Fundbüros usw. erhalten bei uns Listen und Anleitungen zur Entschlüsselung, außerdem ist die Entwicklung einer entsprechenden Software angedacht.

Trotzdem sollte man doch eher versuchen, das alte System bekannter zu machen als nun noch wieder ein neues einzuführen.

Das bisherige System enthält eben oft keinen eindeutigen Code. In manchen Gebieten konkurrieren verschiedene Straßenschlüssel. So codiert dann der eine Händler nach dem des Katasteramts und der nächste nach dem des Verkehrsamts. Ganz neue Straßen sind ohnehin nie im amtlichen Straßenverzeichnis. Und so gibt es noch viele Probleme, welche die Grenzen des bisherigen Systems aufzeigen.



Möchte bundesweite neues Codier-System durchsetzen: Claus Schmidt

Ein Code sollte doch frei zugänglich sein. Sonst könnte sich jeder einen ausdenken und behaupten, es sei der beste. Du schaffst Dir gerade ein Monopol?

Ich habe Nächte über dem neuen Code gesessen und behalte mir als Urheber die Rechte daran vor. Codieranbieter – auch wenn sie mit dem herkömmlichen Graviergerät arbeiten – können bei uns aber regionale Schlüsselverzeichnisse bestellen. Das gilt für das ganze Bundesgebiet, so dass wir die Fahrradcodierung jetzt auch in Gebieten etablieren können, wo die Behörden bisher die Herausgabe von Schlüssel-daten verweigerten oder Unsummen dafür verlangten. Und ich beseitige mit dem Code alle mir bekannten Probleme des alten Verfahrens.

Die nehmen übrigens zu: Waren es früher die Vorreiter mit ihren teuren Rädern, die dem System zunächst eine gewisse Verbreitung gebracht haben, so sind sie es heute, die davon Abstand nehmen. Es gibt so viele verschiedene Rahmenformen und -materialien und auch Warnmeldungen der Hersteller vor Stabilitätsproblemen, dass wir mit der bisherigen Kerbgravur längst nicht mehr alle Räder gravieren können. Das alte System hat keine Zukunft.

Text und Fotos: Ulf Dietze

Fahrrad-Codierung in Hamburg: (Daten jeweils aktuell unter www.hamburg.adfc.de)

Fahrradladen RBK
Denickestraße 25,
HH-Harburg, Tel.: 040
/ 765 84 89, www.rbk-fahrraeder.de,
info@rbk-fahrraeder.de

Kosten: 13 EUR pro
Rad; für ADFC-Mitglieder
9,- EUR

Zweiradhaus Ehrig
Claus-Ferck-Straße 35,
HH-Volksdorf, Tel.: 040
/ 603 45 01

Kosten: 13,80 EUR pro
Fahrrad

Fahrrad Hertel
Langenhorner Chaussee
677, HH-Ochsenzoll,
Tel. 040 / 527 80
80; Codierungen sind

während der Öffnungszeit
möglich, sollten aber möglichst
vorher abgesprochen werden;
Kosten: 13 EUR pro
Rad

Firma FCS

Claus Schmidt, Tel.
040 / 253 295 85
– Fax 04153 / 559340,
www.nullfahrradklau.de,
info@nullfahrradklau.de

Kosten: 17,50 EUR pro
Fahrrad – für ADFC-Mitglieder
ermäßigt 14,- EUR

FCS codiert regelmäßig bei zahlreichen
Hamburger Fahrradläden. Da die
Firma seit Anfang 2003 mit neuem
Code arbeitet und der ADFC seit
1996 bundesweit das weiter

oben beschriebene Verfahren
unterstützt, hält sich der ADFC
Hamburg mit einer Bewertung an
dieser Stelle noch zurück. Bitte
informieren Sie sich bei Interesse
selbst auf den Webseiten von
FCS.

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



Das hat wohl Zeit

Barmbek. Der Matthias-Scheits-Weg ist eine in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße. Anfang Oktober 2002 entfernte ein Unbekannter das Zusatzschild »Radfahrer frei«. Eine Woche später informierte der ADFC die Polizei schriftlich über diesen Diebstahl und bat darum, das fehlende Schild zu ersetzen. Bis heute ist das nicht geschehen. Man sieht: Grünpfeile und Radwegebenutzungspflicht lassen sich quasi über Nacht montieren. Bei radfreundlichen Schildern dauert das etwas länger...

Ulf Dietze



Schilder weg – Problem gelöst

(Altona-Nord). Durch einen einfachen Wechsel der Schilder (bisher benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg – jetzt Gehweg, Radfahrer frei) wurde in der Augustenburger Straße 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

(Im letzten Heft druckten wir zu dieser Meldung leider ein falsches Foto)



Landungsbrücken

St. Pauli. Die Kreuzung Landungsbrücken/Helgoländer Allee bekam gerade geführte Radwege. Dadurch entfällt aus Richtung Altona der Umweg über die Zufahrt zum Elbtunnel, wo es vor den Souvenirläden bislang immer eng wurde. Ein Nachteil ist die Verengung des Gehweges (im Bild hinter der Kreuzung). Denn nun laufen die Fußgänger auf dem Radweg.

Stefan Warda



Ohne Druck

Tonndorf. Unser Leser Herr Manfred Starck hat folgendes entdeckt: Durch die Sperrung des Bahnübergangs Tonndorfer Hauptstraße wurde die Ampelanlage Ahrensburger Straße/Stein-Hardenberg-Straße verändert. Der Radverkehr wird jetzt nicht mehr über die Drück-Ampel geregelt, bei der das Warten immer sehr lange dauerte. Der Radler erhielt beim Ampelumlauf eine eigene Grünphase, die auch keinen Zwangsaufenthalt auf der Mittelinsel mehr erfordert.

Peter Vollmann



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 • Gebrauchtbörse

Dank für Touren

Die Touren am 23. März und am Ostermontag haben viel Spaß gemacht, besonders da auch das Wetter trocken und sonnig war. Ich bedanke mich an dieser Stelle bei allen Tourenleitern und übersende Ihnen direkt die beiliegenden Fotos, damit Sie sehen können, wie gut es uns mit dem Rad unterwegs geht.

**Manfred Meyer,
Rotherbaum**



Ab in die U-Bahn

Warum bietet der ADFC Hamburg keine Radreisen an? Ausg. 02/03, S. 23

Lange Jahre bin ich nun schon Mitglied im ADFC und habe früher häufig Touren geleitet. Sehr viel Freude hat es mir und auch den Mitradlern gemacht. Da man bekanntermaßen mit seinen Aufgaben wächst, wären bestimmt im Laufe der Zeit Mehrtagestouren daraus geworden. Warum unterblieb das? Das Verhalten der Menschen hat sich gravierend verändert. – Nörgeln, kritisieren, nächtliche Anrufe, bei Regen fluchtartiges Verlassen der Gruppe ohne Abmeldung und ab in die U-Bahn. Und – und – und. Keiner wollte selber einmal eine Tour organisieren.

Noch eine kleine Anmerkung: Ein Kommunalpolitiker der CDU aus Schnelsen hat mir in einer Bierlaune erzählt, was mit meinen Briefen geschah, die ich in meiner aktiven Zeit, zur Verbesserung der Bedingungen für uns Radler, geschrieben habe: »Totgelacht haben wir uns über Deine Briefe und keiner wollte die haben, hahahaha.«

Silke Frakstein, Niendorf

Lebensqualität

Vielen Dank für das gelungene ADFC-Magazin Hamburg! Es hat mir wirklich sehr gut gefallen, wobei ich kaum sagen kann, was mir am besten gefallen hat, weil ich alles gut gelungen finde!!! Am lustigsten fand ich ‚Mit einem Fahrrad nach Paris‘, da ich Ähnliches ebenfalls schon erlebt habe, am wichtigsten die Mängelbeschreibungen und den Artikel ‚Radweg oder Parkplatz‘, weil ich mich auch häufig über die unmöglichen Zustände ärgere.

In diesem Zusammenhang müssten die autofreundlichen Politiker auch deutlich darauf hingewiesen werden, dass z.B. die geringe Geburtenzahl nicht nur eine Frage der Höhe des Kindergeldes und der Sicherheit einer guten Ausbildung, sondern auch der Lebensqualität ist. Dazu gehört auch, dass die Straßen nicht derart von den Autos dominiert werden, wie es zur Zeit der Fall ist. Es muss doch möglich

sein, Kinder in der Stadt aufwachsen zu lassen, ohne befürchten zu müssen, dass sie bei jeder Gelegenheit vom Auto überfahren werden.

**Gabriele Jobstvogt, Eimsbüttel
(gebürtige Münsteranerin)**

PS: Die Rubrik Schleichwege hat mir auch sehr gut gefallen!

Schleichwege

Ich möchte jetzt auch mal ein wenig zum Umfang des Hamburg-Magazins beitragen. Sehr interessant fand ich die Wegbeschreibungen zur Arbeit. Ich habe mir anhand des ADFC-Radplans Hamburg auch einen schönen Weg »zusammenstellen« können, den ich Euch hier schicke.

Jens Braack, Blankenese

(Sie finden diesen Schleichweg in dieser Ausgabe auf Seite 11).

Schnell überarbeiten!

Das neue Layout ist zu unruhig, die klare Linie fehlt. Ohne Zwischenüberschriften sind die Seiten optisch zu textlastig und laden damit nicht zum Lesen ein. Der Auftritt wirkt wenig professionell und ich persönlich vermisse »optischen Spaß« am Thema. Daher meine Bitte: schnell überarbeiten!

Torsten Prinzlin, Ottensen

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



Fahrradhaus „Ottensen“

Eine zeitgemäße, funktionale und umweltbewusste Lösung!

Preis: 4690,00 Euro

einschließlich MwSt
Lieferung und Montage innerhalb
Hamburas

Hersteller:

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

ARBEIT ► QUALIFIZIERUNG ► PERSPEKTIVEN

HAB arbeit
hamburger

Riesenlob und ohne Farbe

Herzlichen Glückwunsch, dass ihr es so gut geschafft habt, ehrenamtlich das Magazin zu überarbeiten. Mir gefällt es gut, nur zwei kleine Kritikpunkte habe ich: Ohne Farbe ist das Magazin doch zu grau in grau. Und der Schriftzug mit dem Namen gefällt mir gar nicht. Aber Ansonsten: Ein Riesenlob.

Dirk Pfaue, Barmbek

Fast schon trendig

Ein großes Lob an die gesamte Redaktion. Das neue Magazin sieht wirklich toll aus. Viel moderner und ansprechender – fast schon trendig. Nur mit einigen Anzeigen scheint es Probleme gegeben zu haben...

Kristina Breyer, Eppendorf

Nicht die Zeit

Die Schleichwege sind gut beschrieben, leider habe ich sie noch nicht ausprobiert. Fragen an den Vorstand: Sehr gut. Insgesamt tut es mir jetzt noch mehr Leid, nicht die Zeit zu haben, alles lesen zu können.

Birte Segger, Barmbek

Pressespiegel Illegal

Zweimal erhielten Fahrrad-Themen in den vergangenen Monaten größere Publizität: Über die Gefahren des Grünen Pfeils berichteten das ABENDBLATT, die BERGEDORFER ZEITUNG und die MORGENPOST – letztere sogar mit einer nachgestellten Szene, in der Stefan Warda beinahe von einem MOPO-Smart überrollt



wird. Anlass hierzu war der schwere Unfall, den ein Radfahrer an der Ecke Alsterkrugchaussee/Sportallee Ende März erlitten hatte.

Besonders beim Überfahren eines kreuzenden Zweirichtungsradweges übersähen Autofahrer leicht einen von rechts kommenden Radfahrer, weil sie ganz auf den von links kommenden Autoverkehr konzentriert seien. Grüne Pfeile an solchen Stellen, so der ADFC, entsprächen nicht den



Unser verkehrspolitischer Sprecher als Stuntman (Ausschnitt Hamburger Morgenpost vom 1. April 2003)

Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung und seien somit illegal. Dies gelte auch an der Kreuzung Ost-West-Straße/Holzbrücke oder an der Einmündung Vierlandenstraße/Sander Damm. Von der Polizei sei die Überprüfung mehrerer Grüner Pfeile bereits zugesagt worden.

Aufmerksamkeit erregten auch die neuen Velotaxis, wegen ihrer windschlüpfrigen Schale als »rollende Eier« (ABENDBLATT) oder »Eiertaxis« (MORGENPOST) bezeichnet. Sie geben auf jeden Fall ein schönes Pressefoto ab und werden, obwohl sie nicht vom ADFC gesponsert sind, vermutlich noch für die eine oder andere verkehrspolitische Diskussion sorgen: Obwohl sie zu breit für die meisten Hamburger Radwege sind, wurde ihnen die Benutzung der Straße nicht gestattet. Ein eigentlich begrüßenswertes Projekt wird so entweder zum Flop, zum Ärgernis – oder zu einem weiteren Anstoß, über die elende Rolle nachzudenken, in die der Radverkehr in unserer Stadt gedrängt wird.



**PEDERSEN
of
DENMARK**

**In Innentadtnehe –
nur fünf Minuten vom Hauptbahnhof!**



Fahrradladen St. Georg

Schmilinskystr.6
20099 Hamburg
Tel.: 24 39 08

„ERFAHREN“ SIE DEN UNTERSCHIED

Die Künstler waren da!

Im Februar hatte der ADFC zu einem Malwettbewerb für Kinder bis zu 12 Jahren aufgerufen. Auch auf der Radreisemesse gab es eine Malecke, wo Bilder unter dem Motto »Mit dem Fahrrad unterwegs« gemalt werden konnten. Insgesamt wurden etwa 40 Werke eingereicht, so dass uns die Auswahl des Gewinnerbildes, gleichzeitig Titelbild des neuen Radtourenprogramms, nicht leicht

(6), Fridjof Kemmer (9), Juliane Frost (7), Katharina Droemer (4), Alina Brücker (5), Jakob Korries (4), Henrike Anger (9), Nicola Fink (10), Nele Schmidt (10). Extrapreise erhielten Fabian Korries, Anuschka Jokisch, Manja Lambeck, Jonas Danne, Ole Lambeck und Kathlen Fitschen.

Meike Kuhlmann



fiel. Als Preise winkten Fahrradhelme, eine Tigerenten-Lenkertasche, ein Malset und viele Bücher der Kinderbuchautorin Simone Klages, sowie Reflektorbänder und -bärchen.

Am 4. April wurden in der Geschäftsstelle Wandsbek bei Kakao und Kuchen die Gewinne verteilt. Pro Altersgruppe gab es drei Preise, dazu noch insgesamt 7 Sonderpreise für weitere besonders kreative Bilder. Fast alle Gewinner waren da, zum Teil mit ihren Eltern, und konnten die Bücher gleich von der Autorin signieren lassen.

Gewonnen haben: Lukas Droemer (7 Jahre, sein Bild wurde Titel des neuen Radtourenprogramms), Nadine Voß



Simone Klages signiert die Buchpreise.



Rechts die Bilder von Nadine Voß, Fridjof Kemmer und Juliane Frost



Ihr Vorteil als Mitglied:

- Sie sind als RadfahrerIn, FußgängerIn und BenutzerIn öffentlicher Verkehrsmittel als Privatperson haftpflichtversichert (bis zu 2 Mio. EUR, Eigenbeteiligung 150 EUR je Fall) und rechtsschutzversichert (bis zu 0,25 Mio. EUR, Eigenbeteiligung 150 EUR je Fall)
- Sie erhalten sechs Mal im Jahr die Zeitschrift »Radwelt« – inklusive Regionalteil »ADFCmagazin Hamburg«.
- Sie können kostenlos bzw. preisgünstig an Veranstaltungen wie Radtouren, Radreisemesse, Reparatur-Seminaren und der Velopartner-Börse teilnehmen.
- Sie erhalten Rabatt bei der Fahrraddiebstahlversicherung.
- Ihnen steht ein umfangreiches Angebot interessanter Radtouren zur Verfügung, an denen Sie zugünstigen Konditionen teilnehmen können. Die Radtourenprogramme werden kostenlos zugeschickt.
- Bei den ADFC-Partnerorganisationen im Ausland nehmen Sie deren Leistungen in Anspruch, als seien Sie dort Mitglied.
- In den ADFC-Infoläden können Sie sich ausführlich beraten lassen.
- Mit ihrem Beitrag unterstützen Sie das Engagement der ADFC-Aktiven für einen menschengerechten Verkehr.

Jahresbeitrag

- für eine Einzelmitgliedschaft EUR 38,- (ermäßigt EUR 25,-*)
- für die Familienmitgliedschaft EUR 48,- (ermäßigt EUR 38,-*)

* = Ermäßigt für Schüler/Studenten etc. mit Nachweis

Die Beitrittserklärung finden Sie auf der hinteren Umschlagseite der Radwelt.

Vorschau

Die nächste Ausgabe erscheint am
23. August. Schwerpunkt: Aggression

Redaktionsschluss: 5. Juli
Artikelvorschläge oder Beitragsangebote
bitte per e-Mail oder Post an den ADFC.

Hier können Sie mitarbeiten

Rufen Sie einfach die AnsprechpartnerIn an. Wir freuen uns über jeden neuen Aktiven. – Wenn Sie diese Telefonnummern bitten nur, wenn Sie Interesse an der Mitarbeit haben. Für alle anderen Anfragen steht Ihnen die Geschäftsstelle zur Verfügung.

Gruppen im ADFC Hamburg ...

Bezirksgruppen Bergedorf, Eimsbüttel, Harburg: Interessierte melden sich bei Stefan Warda
Bezirksgruppe Mitte: Stefan Warda
Bezirksgruppe Nord: jeden 1. Do im Monat, 19:30 Uhr, »Edenhall«, Barmbeker Straße/
Semperstraße; Ole Burmester
Bezirksgruppe Wandsbek: jeden 1. Di im Monat, 19:30 Uhr, »Fenske«, Bramfelder Ch. 265;
Gundi Schuck
Arbeitskreis Radtouristik: Meike und Matthias Kuhlmann
Arbeitskreis Verkehr: 2. Do im Monat, 19 Uhr ADFC-Geschäftsstelle Wandsbek; Stefan Warda
»YES«-Nature (Jugendgruppe): Mathias Hansen
Liegeradstammtisch: 1. Mi im Monat, 19 Uhr in der »Lotte«, Haus drei, Hospitalstr. 107,
www.liegerad-hamburg.de; Frank Bokelmann
Offener Treff Verkehrspolitik: 4. Do im Monat, 19:30 Uhr im »Café Koppel«, Koppel 66; Stefan Warda
Redaktion Aktiv dabei (Aktivenrundbrief): Ulf Dietze
Redaktion ADFCmagazin Hamburg: Ulf Dietze
Redaktion www.hamburg.adfc.de: Thomas Brodersen
Infoladen Ohlsdorf: Helga Grewe
Infoladen Wandsbek: n. n.
Vorstand: Dirk Pfaue (Vorsitzender)

... und ihre AnsprechpartnerInnen

| | |
|------------------------------|--|
| Bokelmann, Frank | Tel.: 82 50 21, k1@frank-bokelmann.de |
| Brodersen, Thomas | Tel.: 0431/545 99 77, t.brodersen@t-online.de |
| Burmester, Ole | Tel.: 61 33 93, Ole.Burmester@web.de |
| Dietze, Ulf | Tel.: 63 27 07 94, ulf_dietze@magicvillage.de |
| Grewe, Helga | Tel.: 29 82 05 62 |
| Hansen, Mathias | Tel.: 630 37 76, kabelzombie@gmx.de |
| Kuhlmann, Meike und Matthias | Tel.: 850 88 65, meike.ten.brink@gmx.de |
| Pfaue, Dirk | Tel.: 690 19 54, Dirk_Pfaue@hamburg.de |
| Schuck, Gundi | Tel.: 647 27 99 |
| Warda, Stefan | Tel.: 319 38 91, stefan.warda.adfc@ste-ward.de |

Impressum

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
Landesverband Hamburg e. V., Wandsbeker Marktstraße 18, 22041 Hamburg

Postanschrift: ADFC Hamburg, Postfach 70 21 08, 22021 Hamburg
Redaktion: Amrey Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Heiko Droste, Stefan
Kayser, Peter de Leuw, Frank Rutkowski, Peter Vollmann

Mitarbeit: Frank Bokelmann, Stefan Warda, Meike und Matthias Kuhlmann

Kartengrundlage (S. 11): Stadtkarte von Hamburg, Hg.: Freie und Hansestadt
Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2003,
www.geoinfo.hamburg.de, Vervielfältigung mit Genehmigung LGV411-03-048-0

Layout: Ulf Dietze, Stefan Kayser, Internet: Thomas Brodersen

Anzeigen: Kristina Breyer, Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom April 2003.

ISSN: 1617-092X, Auflage: 4500

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

Adressen

Geschäftsstelle und Infoladen Wandsbek

| | |
|--|-----------------|
| ADFC Hamburg | Mo+Mi 18-20 Uhr |
| Wandsbeker Marktstraße 18 | Fr 10-14 Uhr |
| Postfach 70 21 08 | |
| 22021 Hamburg | |
| Tel: 39 39 33 U/S Wandsbeker Chaussee (2 min. Fußweg) | |
| Fax: 390 39 55 od. U-Bahn Wandsbek Markt (5 min. Fußweg) | |
| ADFC-HH@t-online.de | |

ADFC-Infoladen Ohlsdorf

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| Im Grünen Grunde 1 c | Di+Do 18-20 Uhr |
| 22337 Hamburg | (1.11.–31.01. nur Di) |
| Tel: 50 04 88 25 | direkt am Bahnhof U/S Ohlsdorf |

Infoline

(aktuelle Hinweise und Veranstaltungstermine) Tel: 3907050

Internet

www.hamburg.adfc.de

Bankverbindung

ADFC Hamburg, Postbank Hamburg, BLZ 200 100 20,
Kto.-Nr.: 1488 09-201

Spendenkonto

ADFC Hamburg, Vereins- und Westbank, BLZ 200 300 00,
Kto.-Nr.: 11 11 0 12

Fördermitglieder



Fahrrad Löwe
Wandsbeker Ch. 13, 22089 Hamburg
Tel: 040/255 991

Radsport
VON HACHT
Bikes · Parts · Service



Radsport von Hacht
Breitenfelderstr. 9, 20521 Hamburg
Tel: 040/48 06 04 17

FAHRRADTECHNIK
Wandsbeker Chaussee 98
22089 Hamburg



Rufnummer: 040-25499855
Fax: 040-25499854

FahrradTechnik
Wandsbeker Ch. 98, 22089 Hamburg
Tel: 040/25 49 98 55 • Fax: 040/25 49 98 54



Rad & Tat
Am Felde 2, 22765 Hamburg
Tel: 040/39 56 67

JODY
Jody Fahrräder
Hofweg 68, 22085 Hamburg
Tel: 040/22 73 94 74

Harry's Rad Station



Harry's Rad Station
Bargtheider Str.87, 22143 Hamburg
Tel: 040/66 25 29 • Fax: 040/66 26 37

HVV
Hamburger Verkehrsverbund
Steinstraße 7, 20095 Hamburg
Tel: 040/32 57 75 - 0

fahrrad
nielandt
Alles worauf man abfährt!

Fahrrad Nielandt
Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 Hamburg
Tel: 040/693 00 20
Straßburger Str. 9-11, 22049 Hamburg
Tel: 040/61 22 80



SCHMECK
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Schmeck Ingenieurgesellschaft mbH
Gotenstraße 14, 20097 Hamburg
Tel: 040/69 65 25-0



Grafische
Cat a. logue
Medien

Cat a. logue Grafische Medien
Röweland 8, 22419 Hamburg
Tel: 040/530 50 494 Fax: 040/530 50 585

**FAHRRAD
RICHTER**

Fahrrad Richter
Barmbekerstr. 16 4, 22303 Hamburg
Tel: 040/27 31 00

**RAD
WERK**



Radwerk Eimsbüttel
Langenfelder Damm 5+6, 20257 Hamburg
Tel: 040/49 93 37

FCS
Fahrrad-Codier-Service

FCS Fahrrad-Codier-Service
Graben 11, 21481 Hamburg
Tel.: 040/253 295 85 Fax: 040/253 295 86
www.nullfahrradklau.de
info@nullfahrradklau.de



KOECH
2-RAD TECHNOLOGIE

Koech 2-Rad Technologie
Sievekingsallee 94-96, 20535 Hamburg
Tel: 040/219 46 34

FAHRRADLADEN ACHIM ROSE
Markenräder mit indiv. Ausstattung



Fahrradladen Achim Rose
Erikastraße 45, 20251 Hamburg
Tel: 040/46 45 21

BIEDLER
bikes

Biedler Bikes
Jarrestr. 29, 22303 Hamburg
Tel.: 27 800 800



WHEELS GmbH
Alter Steinweg 14
20459 HH-City
34 27 85

Fahrrad Wheels GmbH
Alter Steinweg 14, 20459 Hamburg
www.wheels-fahrrad.de
Tel: 040/34 27 85

V · T · U
PLANUNGSBÜRO

VERKEHR · TECHNIK · UMWELT · GMBH

VTU Planungsbüro
Kümmelstraße 4, 20249 Hamburg
Tel: 040/48 70 60

www.RBK-Fahrraeder.de



Räder, die Freude machen.

RBK – Fahrräder
Denickestr. 25, 21073 Hamburg
Tel: 040/765 84 89

Fahrrad
Sohl
Cohrt

Fahrrad Cohrt
Saseler Chaussee 52, 22391 Hamburg
Tel: 040/640 60 64

Family-Move

Ihr Spezialist für:

- Fahrradanhänger
- Baby-Jogger
- Trailer-Bikes
- Beratung
- Tandems
- Verkauf
- Verleih
- Gebrauchtboerse

Rathausallee 6
22846 Norderstedt
Tel. 040/522 46 55
Fax 040/522 46 45
E-Mail Info@Family-Move.de
www.Family-Move.de

Family-Move
Rathausallee 6, 22846 Norderstedt
Tel: 040/522 46 55

VELOPARK
FAHRRADPARKSYSTEME
sicher · praktisch · gut

VeloPark
Wandsbeker Chaussee 284, 22089 Hamburg
Tel: 040/2 50 72 22