magazin HAMBURG 5/03

Inhalt

Kurzfutter 2

Schwerpunkt Baustellen:

Hamburg ist eine Baustelle 4

Wie kommt das Schild dahin? 5

Für Hinweise dankbar

Ein Gespräch mit dem Abteilungsleiter in der Behörde für Bau und Verkehr 6

Baustellen-Beschilderung
Auch Baustellen auf Radwegen müssen aus rechtlichen Gründen abgesichert werden 7

Ohne Plan am Bau?
Ein paar Schmankerl aus dem Radleralltag 8

PLAST 9
Radverkehr im Baustellenbereich 9

Vom Krampf mit einer Baustelle
Oder warum 12 cm hohe Stufen dem Radverkehr dienen 10

Ohne Fahrzeug mal eben über die Straße

Teil 2 unseres Beitrags über die EFA 2002 12

Beschweren
Einfach, effektiv, zielgerichtet 14

Fahrräder abschleppen verboten 14

Voller Erfolg in Hamburg

Mitmachaktion »Mit dem Rad zur Arbeit« 15

Wo ist das Männchen?
Eine Fahrt ins Blaue – durch Cuxhaven mit einem GPS-Empfänger 16

Leserbriefe 20

Pressespiegel: Unzumutbar 21

Entlasten und beschließen
Landesversammlung des ADFC 22

Ihre Vorteile als Mitglied 23

Bis hierhin ...

...und nicht weiter. So geht es dem Radfahrer in Hamburg oft. Viel zu oft. Ursache: Eine Baustelle. Entweder wird auf dem Radweg gebaut, oder aber auf dem Gehweg oder der Fahrbahn daneben. Der Radweg dient dann kurzerhand als Abstellfläche für Material, Schilder, Bauwagen, Werkzeug und Aushub. Eine vernünftige Umleitung scheint nicht erforderlich, stattdessen lieber »Radfahrer absteigen«. Dass die Realität in Hamburg so aussieht, wissen wir. Wir wollten wissen, warum. Bei unseren Nachforschungen lasen wir Vorschriften, unterhielten uns mit Rechtsanwälten und befragten Verantwortliche der Behörden. Nicht immer waren die Antworten befriedigend. Auch mussten wir feststellen, dass deren Theorie nicht unbedingt mit der Praxis übereinstimmt. Ab Seite 4 können Sie die Ergebnisse lesen.

Theorie und Praxis prallen auch bei einem weiteren Thema aufeinander: In der letzten Ausgabe hatten wir Ihnen die Vorschriften für Fußgängerverkehrsanlagen vorgestellt. In der Fortsetzung des Themas zeigt sich, dass auch hier vieles im Argen liegt (ab Seite 12).

Aber es gibt auch Erfreuliches zu berichten. Die Aktion von ADFC Hamburg, AOK, HVV und Umweltbehörde »Mit dem Rad zur Arbeit« konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Und: Unser Schwerpunktthema »Aggressionen« in der letzten Ausgabe ist auf reges Echo bei Ihnen gestoßen. Offenbar haben wir einen wunden Punkt getroffen. Lesen Sie einige Reaktionen ab Seite 20.

Wir wünschen Ihnen auch diesmal viel Lesevergnügen und freuen uns auf Ihre Zuschriften!

Peter de Leuw
und die Redaktion des ADFCmagazin Hamburg

ADFC Radreise-Messe 2004: Fast ausgebucht

Für manche beginnt der nächste Radurlaub im Kopf, für viele auf der Radreise-Messe des ADFC Hamburg. Am Sonntag, den 29. Februar 2004 werden sich um 11 Uhr wieder die Türen des Congress Centrum Hamburg für mehrere tausend Besucher öffnen, die sich über interessante Urlaubsgebiete informieren möchten. Reiseveranstalter, Fremdenverkehrszentralen, der Hamburger Fahrradhandel sowie Ausstatter werden auf über 600 qm Fläche ihr Angebot präsentieren und ein offenes Ohr für alle Fragen haben.
Als zusätzliche Attraktionen werden Vorträge, Zaubereien und viele Informationen über das komfortable Reisen per Zweirad angeboten.
Damit wird das erfolgreiche Konzept der letzten Jahre fortgeführt, obwohl das Organisations-Team komplett gewechselt hat. Und bei Drucklegung des ADFCmagazins waren schon mehr als 70 % der Ausstellungsfläche fest gebucht. Ein gutes Omen für eine erfolgreiche Radreise-Messe 2004.

Geänderte Öffnungszeiten

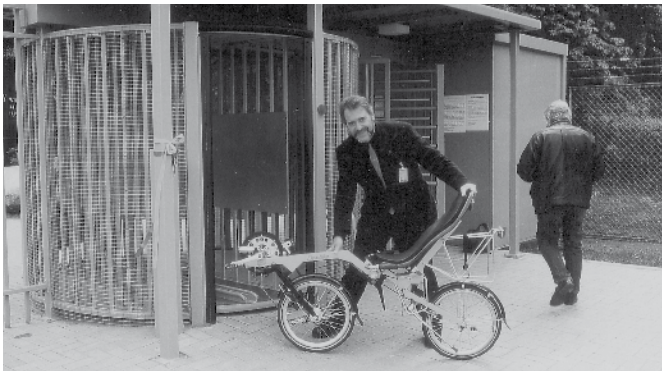
Kurz vor Redaktionsschluss hat der Vorstand beschlossen, die von Ehrenamtlichen betreuten Öffnungszeiten in Wandsbek zu streichen. Eine Arbeitsgruppe soll demnächst ein neues Konzept für die Beratung der Mitglieder erarbeiten. Bei Redaktionsschluss gibt es also folgende Öffnungszeiten:
Infoladen Wandsbek: Fr 10–14 Uhr
Infoladen Ohlsdorf: Di+Do 18–20 Uhr (1.11.–31.1. nur Di)
Darüber hinaus erreichen Sie unsere Mitarbeiterin in Wandsbek i. d. R. von Montag bis Freitag zwischen 10 und 13 Uhr telefonisch. Bitte nutzen Sie auch unser Internetangebot www.hamburg.adfc.de. Sehr viele Informationen rund ums Radfahren finden Sie dort z. B. in der Rubrik Infos A-Z.

Aktiventreffen vormerken

Gute Ideen für die Zusammenarbeit von Messe-Team und Magazin-Redaktion entstanden beim letzten Aktiventreffen. Damit hatte sich der Zweck des Treffens erfüllt: Aktive aus den verschiedenen Gruppen des Vereins zusammen zu bringen. Denn da sich die Gruppen zu unterschiedlichen Zeiten treffen, kennen sich einige sonst nur per e-Mail.
Die Aktiventreffen sind öffentlich für alle Interessierten. Wir begrüßen auch gerne Leute, die bloß mal reinschnuppern möchten.
Das nächste Aktiventreffen findet statt am Samstag, 27.03.2004, 16–18 Uhr, Geschäftsstelle des ADFC.

Vollautomatisches Fahrradtor verkürzt Arbeitsweg

Mitarbeiter der Lufthansabasis können seit Mai ein neues Fahrradtor (siehe Bild unten) nutzen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Da sie nun nicht mehr bis zur ganz im Osten gelegenen Haupteinfahrt radeln müssen, können sie ihren Weg mittels des sog. Fahrradtors-West um bis zu 2,2 km verkürzen. Die Lufthansa Technik AG will damit noch mehr Mitarbeiter zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bewegen.
Bei der Konstruktion des Fahrradtors waren sehr hohe Sicherheitsanforderungen zu berücksichtigen, um nur befugten Mitarbeitern den Zutritt zum Betriebsgelände zu ermöglichen. Die weltweit einmalige Anlage geht technisch auf die Ideen von Lufthansa-Mitarbeitern zurück und kann einspurige Fahrräder aller Bauarten in die Lufthansa Basis schleusen, sofern sie nicht länger als 2,20 Meter und nicht schwerer als 25 Kilogramm sind. Die Herstellerfirma ELKOSTA in Salzgitter hofft auf den Verkauf von weiteren dieser Fahrradtore für sicherheitsempfindliche Betriebe.
Wer sich das Tor ansehen möchte, fährt vom Weg beim Jäger in die Straße Am Jägerholz und folgt anschließend der Straße Licentiatenberg bis zum Ende.



Vorsicht Betrüger

Empört wies uns eine Leserin auf folgenden Vorfall hin: Am 7. September wurde sie am Wandsewanderweg kontrolliert und sollte, weil sie dort mit dem Rad fuhr, ein Bußgeld bezahlen. Die neuen grünen Schilder zeigten schließlich, dass das Rad fahren dort verboten sei. Allerdings gibt es gleichzeitig auch eine Wegweisung als Radwanderweg.

Die Nachforschungen des ADFC ergaben, dass sich da wohl Betrüger als Mitarbeiter des Ordnungsamts ausgaben: Weder der Behörde für Umwelt- und Gesundheit, dem Polizeikommissariat 37, dem Bezirksamt Wandsbek noch dem städtischen Ordnungsdienst (SOD) ist für den genannten Tag ein Einsatz im Park bekannt. Der SOD teilte mit, dass es Hinweise auf Leute gäbe, die sich als Ordnungsdienst in Wandsbeker und Eimsbütteler Parks ausgäben, und vor Ort Radler abkassierten. Der SOD, dessen Mitarbeiter sich durch Dienstmarken ausweisen müssen, nimmt hingegen lediglich Personalien auf und es kommt ggf. per Post ein Bußgeldbescheid.

Falls der SOD tatsächlich im Eichtalpark irrtümlicherweise eingegriffen haben sollte und ein amtlicher Bußgeldbescheid zugestellt wird, sollte unter Hinweis auf die Radwanderroutenausweisung der Strecke Widerspruch eingelegt werden.

Gleichwohl ist es fragwürdig, dass trotz der altbekannten Grünroutenausweisung die neuen Parkschilder aufgestellt wurden, die ein Piktogramm zeigen, dass sich als »Radfahren verboten« auslegen lässt. Der ADFC hat daher bei der Behörde für Umwelt und Gesundheit auf dieses Problem hingewiesen.

Eingabe an die Bürgerschaft

Auf die Gefahren, die auf oder direkt neben Radwegen parkende Autos verursachen weist der ADFC mit seiner Kampagne »Radweg oder Parkplatz« hin. In einer Eingabe an den Senat forderte Dirk Pfaue, Vorsitzender des ADFC Hamburg, jetzt die Politiker auf, etwas gegen die schleichende Umwandlung der Radwege in Parkplätze zu tun. Die Stadt schafft immer wieder Parkplätze auf oder direkt an Radwegen. So können Radfahrer den vom Verkehrsministerium, der Polizei und dem ADFC empfohlenen Mindestabstand von einem Meter zu parkenden Autos nicht einhalten. Dadurch seien Radfahrer und Fußgänger gefährdet. Pfaue fordert die Stadt Hamburg auf, zu den mit der Anlage von Radwegen und mit der Anordnung der Benutzungspflicht eingegangenen Verpflichtungen zu stehen. Andernfalls solle die Stadt Hamburg die Benutzungspflicht aufheben oder ggf. Radwege zurückbauen, falls die Flächen anders verwendet werden sollen.

und dann noch...

Polizeireviere

Wer Beschwerdebriefe für die Polizei an der richtigen Stelle loswerden will, suche unter: http://dibis.dufa.de/dibi011A.asp Einfach die Straße eingeben und schon erhält man die Adresse des zuständigen Polizeikommissariats. Was für ein Service!

48 Grüne Pfeile abgebaut

Seit Juni 2002 wurden 48 Grüne Pfeile wieder abgebaut, weitere sechs werden folgen. Das berichtete das Hamburger Abendblatt am 3. September. Damit verbleiben noch 307 Pfeile an Hamburger Kreuzungen.

www.radarfalle.de

Diese Website empfahl uns unsere Leserin B. Die Seite eignet sich gut für die Nennung frei fantasierter Blitzanlagen. Und dann ist vielleicht Ruhe auf dem Balkon.

Neue Mitarbeiterin

Für die Anzeigenakquisition ist nun Marina Schrod zuständig. Mit acht Stunden pro Woche arbeitet sie seit August in der ADFC-Geschäftsstelle. Sie löst damit Kristina Breyer ab, die ihr Studium beendet hat und jetzt ihrem Wunschberuf nachgehen kann.

Marina hat früher als Assistentin der Geschäftsleitung in einem großen Hamburger Industriebetrieb gearbeitet und später in einer Medienagentur. Dort hat sie mit dem Anzeigengeschäft bereits intensiv zu tun gehabt, so dass wir bereits gemeinsam an spannenden, neuen Ideen arbeiten. – Weiterhin fallen in den Zuständigkeitsbereich von Marina Teile der Radreise-Messe-Aktivität und der Kooperation mit der AOK Hamburg.

Maßgeschneiderte
Fahrräder von Koech mit
Body Scanning
Exclusiv 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

Bilder: Stefan Warda, Ulf Dietze

»Eigentlich ist der Radweg nicht benutzungspflichtig, durch die Baustelle schon. Das Schild wurde ohne Wissen und Anordnung der Behörde aufgestellt. Nur zwei Stunden nach einer Beschwerde war es abmontiert.«

Hamburg ist eine Baustelle

Gasleitungen, Siele, Wohnungsneubau – vereinzelt wird sogar mal ein Radweg mit roten Platten erneuert. Die Stadt lebt, klar, Bauen muss sein. Aber doch nicht immer zu Lasten des fließenden Radverkehrs!

In der Praxis stoßen wir bei unseren täglichen Wegen per Rad häufig auf Baustellen, die uns zwingen, hart zu bremsen, uns mit Fußgängern durch enge Gassen zu zwängen oder – quasi im rechtsfreien Raum – auf die Fahrbahn auszuweichen. Besonders gern genommen sind »Radfahrer absteigen« und »Radfahrer andere Straßenseite benutzen«. Laut PLAST 9 (s.S. 9) sollen sie möglichst nicht verwendet werden, zieren jedoch nach wie vor fast jede Baustelle.

Neben den beliebten »Als ich neulich…«-Artikeln, in denen sich jede/r so richtig wiederfinden kann, bieten wir in unserem Schwerpunkt auch diesmal wieder knallharte Infos zu den rechtlichen Aspekten und hören, was die verantwortlichen Stellen so zum Thema zu vermelden haben.

Bilder: Peter de Leuw

»Ausweichen auf den Gehweg: Ein ›Notstandsfall‹?«

Wie kommt das Schild dahin?

An Baustellen kommen sich Radfahrer und Fußgänger oft etwas verloren vor. Da steht man plötzlich vor der Baustelle und weiß nicht wohin. Oder das Schild, das eine Baustelle auf der Fahrbahn ankündigt, steht auf dem Radweg. Man ist also gezwungen, auf den Gehweg auszuweichen. Wir wollten wissen, wie die Ausschilderung und Sicherung von Baustellen zustande kommt. Manfred Erfle, Leiter der Verkehrsdirektion 5 (vormals Landeseinsatzdirektion LED 4) und Herr Buchholz, Leiter der Abteilung Verkehrsdirektion 51 (Grundsatzangelegenheiten, Koordination, allgemeine straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten) standen uns Rede und Antwort. Die Verkehrsdirektion 5 ist die zentrale Straßenverkehrsbehörde in Hamburg.

Regelpläne

»Die Einrichtung und Absicherung einer Baustelle ist grundsätzlich genehmigungspflichtig«, so Manfred Erfle. »Wie die Absicherung und Ausschilderung im Einzelfall aussieht, richtet sich nach der Straßenverkehrsordnung sowie den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA).« Die RSA werden vom Bundesverkehrsministerium erlassen. Dort sind sogenannte Regelpläne für die Absperrung und Beschilderung schematisch abgebildet. Die genehmigende Behörde beruft sich in der Regel auf diese Regelpläne. Die Behörde, die die Baustelle genehmigt, ist die Straßenverkehrsbehörde (angesiedelt am örtlichen Polizeikommissariat). Sie ordnet auch an, welche Schilder an der Baustelle zu stehen haben.

Praktische Umsetzung

Die Anordnung muss nun in die Praxis umgesetzt werden. Das kann durch die ausführende Baufirma geschehen. Es gibt aber auch eine Reihe von Firmen, die sich auf die Absicherung von Baustellen u.a. spezialisiert haben. Eine solche Firma muss von der ausführenden Baufirma beauftragt (und bezahlt) werden. Derartige Firmen lassen in der Regel ihre Mitarbeiter entsprechend schulen. Die Verantwortung für die richtige Ausführung der Anordnung trägt dann der Straßenbaulastträger bzw. der Adressat der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung. Das sind in Hamburg in der Regel die Bezirksämter, Strom- und Hafenbau oder die Baubehörde. Bei Baumaßnahmen an Ampeln, Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen kommt auch die Verkehrsdirektion 5 ins Spiel. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Dafür gibt es bei den verantwortlichen Behörden Streifen, die die korrekte Absicherung der Baustellen kontrollieren. Bei den Straßenverkehrsbehörden sind das Streifenpolizisten, bei den Bezirksämtern z.B. die »Wegewarte«.

»Irgendwie« beschildert

So weit das Förmliche. In der Praxis hat sich gezeigt, dass Baustellen nicht immer nach der behördlichen Anordnung gesichert werden, sondern »irgendwie« beschildert werden. Und dann können sie auch noch durch die Kontrolle rutschen. »Leider ist das leicht möglich, denn pro Monat werden in einem Polizeirevier je nach Größe und Jahreszeit 70 bis 400 Baustellen genehmigt. Die Kontrolle der Absicherung obliegt dann pro Polizeikommissariat zwei Beamten«, berichtet Herr Buchholz. Stößt man also auf eine Baustelle, die unzureichend beschildert ist, kann man durchaus mit einem Anruf oder Fax beim örtlichen Polizeikommissariat Abhilfe schaffen.

Schilder im Weg

Leider kommt es auch immer wieder vor, dass Schilder, die eine Baustelle auf der Fahrbahn betreffen, auf dem Radweg abgestellt werden. Das kann das Baustellenschild selbst sein, aber auch z.B. Halteverbote. Sehr ärgerlich, zumal die großen Bleifüße sehr viel Platz beanspruchen. Für das Aufstellen der Schilder gebe es aber keine Richtlinien oder Vorschriften, die das Aufstellen der Schilder auf Radwegen verbieten, so Herr Erfle. Manchmal ist es offensichtlich der einzige Ort, wo die Schilder überhaupt stehen können. Zur Fahrbahn müssen sie laut Erfle mindestens 35 cm Abstand haben. Die Verwaltungsvorschriften der Straßenverkehrsordnung sehen dagegen einen Abstand von in der Regel mindestens 50 cm, auf keinen Fall aber weniger als 30 cm vor.

Notstand?

Einen kleinen Trost für uns Radfahrer hat der Leiter der Verkehrsdirektion 5 aber doch: Stehen solche Schilder auf oder unmittelbar neben dem Radweg, müssen sie in mindestens 2,20 m Höhe angebracht sein, damit man sich wenigstens nicht den Kopf stoßen kann. In einem solchen Fall sei es durchaus rechtens, sich auf einen so genannten »Notstandsfall« nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) zu berufen und mit der erforderlichen Sorgfalt und Rücksicht auf den Gehweg auszuweichen, so Erfle. Der §16 des OWiG beschreibt den sog. »Rechtfertigenden Notstand«. Dabei geht es aber um die Abwendung einer Gefahr für Leben, Leib, Freiheit, Ehre, Eigentum oder ein anderes Rechtsgut. Davon kann man auch nach Meinung von Rechtsanwälten in solchen Fällen nicht ausgehen, zumindest dann nicht, wenn die Schilder gut sichtbar sind (bei Tage, Schild nicht längs zur Fahrtrichtung aufgestellt). Erfles Lösungsansatz ist also zu einfach, weder für Radfahrer noch Fußgänger befriedigend und würde einer Prüfung vor Gericht im Zweifel nicht standhalten.

Peter de Leuw

Für Hinweise dankbar

Dipl.-Ing. Jürgen Schellberg

Zu den vielen Ärgernissen, die das Radfahren in Hamburg begleiten, gehören holperige Radwegabsenkungen. Wir sprachen darüber mit Dipl.-Ing. Jürgen Schellberg, Abteilungsleiter in der Behörde für Bau und Verkehr.

Neues Pflaster, alte Fehler

ADFCmagazin: Selbst neue Radweg-Absenkungen führen oft über Bordsteinkanten, obwohl die PLAST seit Jahren vorsieht, dass Absenkungen glatt in die Fahrbahn übergehen sollen.

Schellberg: In den 80er Jahren haben wir einen Kompromiss zwischen den Anliegen der Radfahrer und denen der Sehbehinderten-Verbände entwickelt: Für die Gehwegabsenkung wurde eine drei Zentimeter hohe Kante festgelegt, damit Sehbehinderte den Rand mit ihrem Stock ertasten können, und für die Radwege eine Absenkung auf einen Zentimeter. Mit der Entwicklung des Radverkehrs, der ja immer mehr an Bedeutung und Beliebtheit gewonnen hat, ist dieser Zentimeter auf Null reduziert worden. Das findet seinen Niederschlag in der PLAST 9 und ist seither verbindlich.

ADFCmagazin: Es wird aber nicht überall umgesetzt.

Schellberg: Die Richtlinien werden in den sogenannten »Deckenhöhenplan« oder »Pflasterplan« eingearbeitet. Dort stehen für jede Einmündung, Absenkung usw. zentimetergenaue Vorgaben. Die ausführenden Firmen bekommen diesen Plan als maßgebliche Unterlage. Die Auftrag gebende Dienststelle achtet darauf, dass diese Vorgaben umgesetzt werden.

Allerdings sind die Bezirke und auch unser Haus von Personaleinsparungen betroffen. Die Bauleitungen sind oft nicht mehr in der genügenden Stärke besetzt. Vielfach wird die Bauleitung an private Ingenieurbüros übertragen. Da ist nicht auszuschließen, dass das eine oder andere nicht in der nötigen Strenge verfolgt wird. Besonders bei schnellen Reparaturen kann es vorkommen, dass nicht alles den Vorschriften gerecht gemacht wird. Aber wo Nachlässigkeiten entdeckt werden, werden die Firmen rücksichtslos zur Nachbesserung angehalten.

In Kurvenbereichen kann es übrigens aus technischen Gründen nötig sein, eine Kante von einem Zentimeter vorzusehen, damit abfließendes Wasser nicht den Radweg überschwemmt.

ADFCmagazin: Ich habe zweimal Bauarbeiter angesprochen und gebeten, auf einen sanften Übergang zu achten. Beide Male antworteten sie: »Zwei Zentimeter Kante müssen wegen der Wasserführung immer sein.« Daraus schließe ich, dass die Vorgaben der PLAST noch gar nicht bei allen Arbeitern angekommen sind.

Schellberg: Die Verantwortlichen in den Firmen, insbesondere auch die Poliere, kennen die Bestimmungen, denn im Pflasterplan sind diese ja berücksichtigt. Wenn also Bauarbeiter sagen, sie hätten eine generelle Vorgabe von zwei Zentimetern, ist das nicht richtig.

ADFCmagazin: Ich möchte Ihnen einige Fotos zeigen, die ich in der Umgebung des Hauptbahnhofs gemacht habe. (Siehe Abb.) Wie können solche Kanten zustande kommen und auch so stehen bleiben? Wer nimmt solche Arbeiten ab?

Schellberg: Am Ende ist es immer die Tiefbauabteilung des Bezirks. Vielleicht hat hier noch keine Abnahme stattgefunden. Möglicherweise ist auch schon seitens der Baudienststelle reklamiert worden, und es folgt noch eine Nachbesserung.

ADFCmagazin: Die Stelle ist ein paar Monate alt.

Vorbildliche Absenkung (leider selten)

Schellberg: Zu diesem Einzelfall kann ich jetzt nichts sagen.

ADFCmagazin: Solche Stellen findet man öfter. Deshalb habe ich meine Zweifel, ob überhaupt eine Endabnahme stattfindet.

Schellberg: Eine Endabnahme muss stattfinden. Aber die Personalsituation ist gerade bei den Bezirken sehr prekär. Da wird möglicherweise auch einmal etwas übersehen.

ADFCmagazin: Wäre es denn eine Hilfe, wenn wir Radfahrer solche Stellen melden?

Schellberg: Sehr gerne. Wir sind sogar darauf angewiesen, denn leider kommen die Wegewarte, deren Aufgabe es ist, die Straßen abzugehen, bei der Vielzahl der Maßnahmen gar nicht hinterher. Solchen Hinweisen wird sofort nachgegangen. Man kann sie entweder direkt bei der Tiefbauabteilung des Bezirkes abgeben, oder bei jeder Polizeidienststelle.

ADFCmagazin: Sollten Sie nicht trotzdem noch einmal versuchen, ein paar grundlegende Vorgaben der PLAST stärker ins Bewusstsein der Verantwortlichen zu rücken – bis hin zum Vorarbeiter? Denn offenbar bestehen am Bau noch einige veraltete Vorstellungen.

Schellberg: Wir werden an die Tiefbauabteilungsleiter noch einmal appellieren, stärker auf diese Dinge zu achten.

ADFCmagazin: Fahren Mitarbeiter Ihrer Behörde eigentlich auch mit dem Rad?

Schellberg: Ich selbst fahre sehr gerne Rad und mache jetzt im Urlaub eine mehrtägige Radtour. Ich kenne auch einige andere, sogar Amtsleiter, die mit dem Fahrrad in den Dienst kommen.

Das Gespräch führte Frank Rutkowsky.

Liebe Leserin, vielleicht entdecken auch Sie eine neugebaute Radwegabsenkung, die nicht niveaugleich in die Fahrbahn übergeht. Auch eine Rampenneigung von mehr als sechs Prozent – die Absenkung muss also i. d. R. auf einer Länge von mindestens zwei Metern erfolgen – widerspricht den Planungsgrundlagen. Wenden Sie sich in diesem Fall bitte an das zuständige Polizeikommissariat oder die Tiefbauabteilung des Bezirks. Und berichten Sie später uns, welche Erfahrungen Sie gemacht haben.

Die Redaktion

Bilder: Frank Rutkowsky

Baustellen-Beschilderung aus rechtlicher Sicht

Weder Behörden noch ausführenden Baufirmen scheint klar zu sein, dass auch Baustellen auf Radwegen aus rechtlichen Gründen abgesichert werden müssen. Allzu oft sind die Absicherungen völlig gedankenlos und unzureichend. Den rechtlichen Anforderungen genügen sie nur selten.

»Auf dem Radweg absteigen: Immer wieder beliebt, aber unsinnig.«

Bild: Peter de Leuw

Radfahrer absteigen

Immer wieder ärgerlich ist das weiße Zusatzzeichen »Radfahrer absteigen«. Die ERA 95 sehen schlicht vor: »Die Beschilderung ‚Radfahrer absteigen' ist zu vermeiden«. Gleichwohl wird das Schild an Baustellen recht häufig aufgestellt – mal mit und mal ohne Haupt-Verkehrszeichen.

Bindende Wirkung hat es nicht, da solche Zusatzschilder nach der gesetzlichen Regelung nur Hinweise geben, aber kein eigenständiges Ge- oder Verbot darstellen. Das gegebenenfalls benutzte Hauptschild (zumeist ein Gefahrenzeichen) ordnet aber kein Absteigen an. Die oft anzutreffende Kombination der Schilder »Gemeinsamer Fuß- und Radweg« (Zeichen 240) und »Radfahrer absteigen« (Zeichen 1012-32) ist schon wegen innerer Widersprüchlichkeit ohne jede Rechtswirkung: Man kann hier Rad fahren, man kann auch absteigen und schieben, man kann aber auch statt des so ausgeschilderten Weges die allgemeine Fahrbahn benutzen. Trotz Schild nicht abzusteigen, ist in keinem Fall eine Ordnungswidrigkeit: Im Ordnungswidrigkeitenkatalog der StVO ist keine dahingehende Norm enthalten.

Im Konfliktfall lohnt es sich auch, bei der zuständigen Behörde nachzufragen, ob das Schild überhaupt von dort angeordnet wurde. Oft nämlich stellen Baufirmen das Schild ohne Anordnung – sozusagen privat – auf, um sich selbst vor Schadenersatzansprüchen zu schützen. Das Schild ist dann nicht wirksam. Bei öffentlichen Straßenverkehrsflächen hat nur die Straßenverkehrsbehörde die Befugnis, amtliche Verkehrszeichen aufzustellen. Eine Schutzwirkung zugunsten Dritter (z.B. zugunsten querender Kraftfahrer) entfaltet das privat aufgestellte Schild schon gar nicht.

Richtig aufgestellt?

Rechtswirkung haben Verkehrszeichen immer dann, aber auch nur dann, wenn ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer sie schon »mit einem raschen und beiläufigen Blick« erfassen kann. Die Zeichen gelten nicht, wenn sie vom Radweg weg gedreht sind, an unerwarteter Stelle oder gar versteckt angebracht sind, wenn sie von Bäumen, Büschen oder Baumaterial verdeckt sind oder so abseitig stehen, dass sie im Scheinwerferlicht nicht auffallen. Suchen muss der Verkehrsteilnehmer die Verkehrszeichen nicht. Die Verkehrszeichen gelten auch dann nicht, wenn sie im Zusammenhang mit anderen Zeichen unklar oder gar widersprüchlich sind. Sind die Zeichen ordentlich aufgestellt oder angebracht, gelten sie allerdings für jeden von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, gleichgültig, ob er das Verkehrszeichen tatsächlich wahrnimmt oder nicht.

Recht gegenüber Behörden

Mancher möchte die Behörde möglichst zum Handeln bringen, bevor ein Unfall passiert ist. Einen dafür nötigen Verkehrssicherungsanspruch des Bürgers hat die Rechtsprechung jedoch nur in seltenen Fallen anerkannt. Dass Baustellen auf Radwegen ordentlich gesichert werden, lässt sich vom einzelnen Radfahrer also kaum schnell und wirksam durchsetzen. Auch die Polizei tut kaum etwas gegen diese Gefahren. Wer also entsprechende Hinweise an Verwaltung oder Polizei gibt, damit die Gefahren beseitigt werden, muss viel Energie haben und darf nicht immer auf Erfolg hoffen.

Haftung

Zur Absicherung einer Baustelle gehören auch rot-weiße Absperrbaken. Der Verkehrssicherungspflichtige haftet, wenn die Absperrung von Baustellen auf Radwegen fehlt oder ungenügend ist. Zum Beispiel sind bei einer Baugrube über die gesamte Breite des Radweges horizontale Absperrgeräte nötig, so die aktuelle Rechtsprechung.

Alle aufgestellten und angebrachten Bauschilder, Absperrbaken, Blinkleuchten etc. müssen auch regelmäßig kontrolliert werden. Die zeitlichen Abstände dafür richten sich nach den Umständen und den örtlichen Verhältnissen. Im Bereich starken Radverkehrs ist eine tägliche Überprüfung nötig, ggf. auch an Wochenenden oder Feiertagen. Das gilt insbesondere, wenn die Absperrung von Unbefugten leicht beiseite gestellt werden kann.

Dietmar Kettler

Literatur

Dietmar Kettler: Recht für Radfahrer, München 1997. Das Buch ist in der ADFC-Geschäftsstelle erhältlich.

PEDERSEN of DENMARK
„ERFAHREN" SIE DEN UNTERSCHIED
In Innenstadtnähe – nur fünf Minuten vom Hauptbahnhof!
Fahrradladen St. Georg
Schmilinskystr.6 20099 Hamburg Tel.: 24 39 08

Ohne Plan am Bau?

Ein paar Schmankerl aus dem Radleralltag

Blockierter Radweg: Benutzungspflicht vorübergehend aufgehoben

Neßdeich/Finkenwerder – Anfang 2002

An der Einmündung Neßpriel wurde Anfang Januar 2002 in der Hauptverkehrsstraße Neßdeich eine Baustelle eingerichtet. Alle Schilder und Behelfsampeln standen auf dem Radweg – wo sonst? Wo der Radfahrer hin sollte, war nirgends zu erkennen. Ein Anruf beim zuständigen Polizeikommissariat ergab folgende Antwort: »Entschuldigung, wir haben die Schilder ‚Radfahrer absteigen' noch nicht aufgestellt.« Ich habe nicht heraus bekommen, ob das ein Witz sein sollte oder ernst gemeint war. Eine Woche später stand in Fahrtrichtung Ost das Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg). In Fahrtrichtung West war das Zeichen 237 (benutzungspflichtiger Radweg) an der letzten Kreuzung vor dem Hindernis auf dem Radweg mit einem roten Tape abgeklebt und auf diese Weise vorübergehend ungültig gemacht. Eine insgesamt verständliche Beschilderung, die über Monate hinweg so blieb und offensichtlich funktionierte.

Gemeinsamer Geh-undRadwegbei blockiertemRadweg

Allerdings schimpften einige Radfahrer – wurden sie doch bei der in Fahrtrichtung West erlaubten Fahrt auf der Fahrbahn immer wieder mal angehupt. Aber das kann man der Polizei nicht vorwerfen.

Unheimliche Begegnung in der Tempo 30-Zone

In Hamburg in irgendeiner Tempo 30-Zone – der nächste Radweg ist über einen Kilometer entfernt: eben noch fahre ich ohne Argwohn meines Weges. Auf dem rund 1,50 Meter breiten Gehweg auf der linken Seite der Fahrbahn wird gebaut. Sie stellen irgendeinen Grundstücksanschluss her. Die rot-weiß bemalten Absperrung jedenfalls lässt kaum 80 Zentimeter Raum zum nächsten geparkten Auto. Das wird Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und die anderen üblichen Verdächtigen aber freuen. Mir sticht allerdings etwas ganz anderes ins Auge: Das blau-weiße Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) ist's – ein alter Bekannter und ohnehin nicht mein Freund. »Was tust du denn hier? Glaubst doch nicht, dass ich dich befolge – gerade hier an der engsten Stelle dieses ohnehin nicht breiten, linken (!) Gehweges?« Und schon bin ich vorbei – natürlich weiterhin auf der Fahrbahn. Was trieb die Einrichter dieser Baustelle, ausgerechnet dieses Zeichen hier zu verwenden? Da hätten sie auch ein Zeichen 330 (Autobahn) nehmen können. Das ist schließlich genauso schön blau-weiß und wäre nicht weniger sinnlos. Oder ein Zeichen 150 (Bahnübergang mit Schranken). Das hätte dann zwar rot-weiß reflektiert, wäre aber immerhin ein dreieckiges Gefahrenzeichen und hätte mit seinem kleinen Zäunchen auch noch die Baustellenabsperrung versinnbildlicht.

Nie wird an solchen Stellen das richtige – wenn auch überflüssige – Zeichen 239 (Gehweg) verwendet und nur selten das ebenso überflüssige Zeichen 254 (Verbot für Radfahrer). Nein, wenn ein Zeichen, dann muss es

Schild solo, einfach so.

das Zeichen 240 sein und dieses manchmal in Kombination mit einem handgemalten Zusatzschild »Radfahrer absteigen«. Denn sie wissen nicht, was sie tun.

Neulich in der Kaistraße

Fahre ich neulich in der Kaistraße (Altona) zur Elbe bergab. Tempo 30 ohne zu treten ist da einfach zu erreichen. Und was steht unten auf dem Gehweg vor einer Baustelle? »Radfahrer absteigen« – einfach solo, obwohl ein Zusatzzeichen nicht ohne Verkehrszeichen verwendet werden darf. Ich steige aber nicht ab, sondern fahre weiter, wie fast alle, die hier fahren. Was soll das? Verbieten, was hier ohnehin verboten ist – nämlich auf dem Gehweg zu fahren? Hamburg Anno 2003 im Schildawald!

Unser Chronist war Frank Bokelmann.

Bilder: Frank Bokelmann

PLAST 9

In den Planungshinweisen für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST) beschreibt die Baubehörde, wie Verkehrsanlagen in Hamburg zu gestalten sind. Der Teil PLAST 9 beschäftigt sich mit den »Anlagen des Radverkehrs«. Die jüngste Version des Werks wurde im Sommer 2001 herausgegeben und war schon durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung notwendig geworden. Im Vergleich zur vorangegangenen Ausgabe aus dem Jahr 1995 wurden außerdem die Bereiche Knotenpunktgestaltung, Beleuchtung des Wegenetzes und die Gestaltung von Radwegen im Bereich von Baumscheiben erheblich ergänzt oder ganz neu aufgenommen.

9: Bautechnische Ausführung,

Abschnitt 9, Blatt 13

9.6 Radverkehr im Baustellenbereich (in Auszügen)

Die bundeseinheitlichen »Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)« geben sichere Verkehrsführungen und -regelungen im Baustellenbereich auch für den Radverkehr an.

(…) Bei der Regelung des Verkehrs im Baustellenbereich sind die Eingriffe und Einschränkungen insgesamt so kurz und erträglich wie möglich zu gestalten. Dabei sind die besonderen Belange des Radverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Für Baustellen gelten daher im Besonderen auch die Grundsätze und Lösungsmöglichkeiten für Engstellen (s. Abschnitt 4.2.7). So können bei genügend breiten Gehwegen Fußgänger- und Radverkehr im Bereich der Baustelle auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten kann der Radverkehr auch durch Verschwenkung, provisorische Rampen und Markierungen auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn an der Baustelle vorbeigeführt werden.

Die Beschilderung »Radfahrer absteigen« soll grundsätzlich nicht zur Anwendung kommen, zumal sie in der Praxis nur unzureichend Akzeptanz findet. Ebenso soll eine Umleitung des Radverkehrs über die andere Straßenseite oder über einen anderen Straßenzug vermieden werden. (…)

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

Vom Krampf mit einer Baustelle

Oder warum 12 cm hohe Stufen dem Radverkehr dienen

Es ist längst nach Mitternacht, der Radler will nur noch schnell nach Hause. Also fährt er die direkte Strecke: entlang der Nordheimstraße und der Hebebrandstraße in Richtung City Nord. Doch kurz hinter der Fuhlsbüttler Straße versperrt eine Bake seinen Weg: Durchfahrt für Radfahrer verboten. Offenbar eine größere Baustelle. Aber an eine Umleitung nach rechts über den kleinen Verbindungsweg zur Parallelstraße Steenkoppel ist gedacht. Das Verkehrszeichen »gemeinsamer Geh- und Radweg« ordnet dafür sogar die Benutzungspflicht an.

Hebebrandstraße. Von der Fuhlsbüttler Straße in Richtung Westen fahrend, erwartet den Radler das Verbot der Durchfahrt und der Hinweis auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg rechts hinter der Hecke.

Unser Radler schwenkt in diesen Weg ein, achtet auf den nächsten Metern darauf, ob von rechts oder links auf der Steenkoppel ein Auto kommt, denn auf diese Fahrbahn trifft er, und – Sturz. Hand und Rahmen sind gebrochen. Ein paar Tage Krankenhausaufenthalt, ungezählte Arztbesuche, monatelange Krankschreibung folgen. So wie hier geschildert kann es dem Radler gehen, der die Verkehrsschilder beachtet. Denn die Zuständigen halten es für richtig, am Übergang des benutzungspflichtigen Gehwegs auf die Fahrbahn eine zwölf Zentimeter hohe Kante zu belassen.

Sofort schreibt der ADFC dem zuständigen

Am Ende dieses benutzungspflichtigen Wegs stürzt er dann unvermittelt diese Stufe herunter.

Polizeikommissariat, schildert die Gefahren und bittet um schnellstmögliche Abhilfe. Zwei Tage später hat sich baulich nichts geändert. Den benutzungspflichtigen Gehweg ziert jedoch zusätzlich ein »Radfahrer absteigen«-Schild.

Es folgt eine weitere e-Mail an die Polizei:

Nach erster Intervention durch den ADFC löst die Behörde das Problem auf ihre Weise: 12-cm-Kante bleibt – »Radfahrer absteigen« kommt.

Wenn die Straßenverkehrsbehörde RadlerInnen so abwertend behandelt, sorgt sie dafür, dass diese deren Anordnungen nicht mehr ernst nehmen können. Alle Appelle, regelkonform zu fahren, werden so durch eine Laune des Beamten ad absurdum geführt. Natürlich weiß auch die Behörde, dass kaum ein Radfahrer sich an das Absteigegebot hält. Und daher ist im Falle eines Sturzes durchaus eine grobe Fahrlässigkeit bei ihr zu sehen, wenn sie die Situation nicht entschärft. Der ADFC wird nicht zögern, einem etwaigen Unfallopfer die bisherigen Briefe in der Sache zukommen zu lassen, damit es seine Ansprüche geltend machen kann.

Nach dieser Information geht es plötzlich sehr schnell: Die zwölf Zentimeter Kante habe man zur Sicherheit der Radfahrer belassen, damit die langsamer auf die Fahrbahn führen und nicht von den Autos erfasst würden, erklärt der Mitarbeiter der Straßenvekehrsbehörde und lässt sich von der Unsinnigkeit des Arguments nicht überzeugen. Die Behörde sei jetzt allerdings bereit, eine provisorische Absenkung herrichten zu lassen. Man habe einen Fehler gemacht, als man das unterließ. Einen Tag später ist die Absenkung angebracht – aber leider am falschen Gehwegende. Kein Mensch fährt dort lang, wenn er der Umleitung folgt. Alle benutzen intuitiv den direkten Weg und können aus ihrer Perspektive auch nicht erkennen, dass gerade der andere Weg abgesenkt ist.

Wir weisen die Straßenverkehrsbehörde

Eine provisorische Absenkung hilft leider niemandem, der sie nicht findet, weil sie am falschen Weg angelegt wird.

auf das neue Problem hin. Von dort wird jetzt einfach verneint, dass Radfahrer den falschen – nicht abgesenkten – Gehweg befahren. Das passt allerdings irgendwie nicht dazu, dass zuvor genau an diesem Weg »Radfahrer absteigen« aufgestellt wurde: Für wen denn, wenn nicht für die Radler, die da

alle Bilder: Ulf Dietze

fahren? Die Telefonate mit der Behörde drehen sich im Kreis. Das Wesen des Radlers wird irgendwo zwischen Krabbelkind und Schwerverbrecher angenommen: benötigt größtmögliche Aufsicht, verhält sich aber grundsätzlich illegal und aggressiv.

Gerne hätten wir am Ende dieser wahren Geschichte aus dem Sommer 2003 über einen konstruktiven, sachlichen Austausch mit der Behörde und ein positives Ergebnis berichtet. Aber da hätten wir flunkern müssen

Ulf Dietze

Nur wegen dieser Aussteigehaltestelle wird der ganze schreckliche Aufwand betrieben.

Rund 20 m linker Radweg in der Fuhlsbüttler Straße wären zu fahren…

Die Vorschläge des ADFC

Nichts tun

Hinter dem ganzen Brimborium aus Absperren, Umlenken und Absenken ist nicht einmal eine Baustelle. Da ist bloß eine vorübergehende Bushaltestelle »nur zum Aussteigen«. Gar nicht abzusperren lehnt die Straßenverkehrsbehörde aber ab. Einzelne Radler könnten in die Fahrgäste fahren. Dabei kommen höchstens ab und an Busse, deren Fahrgäste in ein oder zwei Minuten wieder weg sind. Wartende Fahrgäste – sonst übrigens kein Grund für die selbe Behörde, dort nicht auch noch Fahrradfahrer durch zu zwingen – gibt es nicht. Davon abgesehen, sind nachts stundenlang überhaupt keine Fußgänger auf dem Radweg, weil die Busse gar nicht fahren.

…bis der Radler nach links über diese Einfahrt an sichere Stelle und bequem die Steenkoppel erreicht.

Wäre die Absenkung am links im Bild sichtbaren Gehweg, könnten Radler sie auch finden.

Radler umleiten

Die beste Lösung wäre vermutlich, die Radler gleich an der Fuhlsbüttler Straße umzuleiten. Sie müssten auf einer Strecke von 20 Metern den linken Radweg benutzen und könnten dann über die Einfahrt einer kleinen Tankstelle in den Wendehammer der Sackgasse Steenkoppel fahren: Hier gibt es fast keinen Autoverkehr und in sämtliche Richtungen herrscht freie Sicht. Radwege linksseitig zu befahren, ist zwar ein ziemlich rotes Tuch für den ADFC. Aber für die Dauer der provisorisch angelegten Haltestelle und mit entsprechender Ausschilderung ist es hier vertretbar, da auf dem Teilstück weder Einfahrten noch Geschäfte oder Wohnungen sind. Die Straßenverkehrsbehörde lehnt die Lösung ab, weil Radler, die man einmal auf die linke Radwegseite lasse, dort weiterfahren würden.

Richtigen Weg absenken

Wenn das alles denn so schwer ist, könnte wenigstens der Gehweg abgesenkt werden, auf dem die Radler intuitiv fahren, wenn sie per »gemeinsamer Geh- und Radweg« in diese Richtung gezwungen werden.

Ohne Fahrzeug mal eben über die Straße

Teil 2 unseres Beitrags über die EFA 2002

So werden Autofahrer z.B. in der Osdorfer Landstraße (B 431) alle paar hundert Meter von Ampeln aufgehalten. Diese helfen dem querenden Kfz-Verkehr über oder auf die Straße. Den bei dieser Gelegenheit ebenfalls querenden Fußgängern wird alle rund 1 1/2 Minuten sechs (!) Sekunden Grün gezeigt: Start – Stop – Schade. Kein Wunder, daß Kinder z.B. an der Kreuzung Langelohstraße immer in der ersten Sekunde ohne einen Blick auf die Autos auf die Fahrbahn springen. Dieses Jahr gab's hier deshalb einen schweren Unfall – vor sechs Jahren verunglückte ein Mensch tödlich. Aber geändert wird nichts, es wird jetzt sogar Tempo 60 geprüft. Denn rein theoretisch ist die Ampel sicher. Nach den sechs Sekunden Grünphase bleiben den Fußgängern schließlich noch fast 10 Sekunden zum Räumen der Fahrbahn. Diese Zeit brauchen die 5 km/h langsamen Fußgänger auch – bei einer vierspurigen Fahrbahn plus Rechtsabbiegespur und Mittelinsel.

Fußgänger wollen bekanntlich nicht immer nur um den Block laufen. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) 2002 hat das Thema »Fußgängerquerverkehr«/ «Querungsanlagen« deshalb einen hohen Stellenwert. Und das ist auch bitter nötig.

»Querungsanlagen« sind z.B. Fußgängerüberweg oder Zebrastreifen, Mitteltrennung bzw. Mittelinsel, Ampel oder Über-/ Unterquerung. In den EFA 2002 zeigt ein Diagramm, wie in Abhängigkeit von Verkehrsstärke der Kfz, der Kfz-Geschwindigkeit und dem Querungsbedarf der Fußgänger die richtige Querungsanlage ausgewählt werden kann.

Am einfachsten ist's in Tempo 30-Zonen – immerhin mehr als zwei Drittel des Hamburger Straßennetzes. Hier braucht man meist keine Querungsanlagen – noch nicht mal einen Zebrastreifen. Ausnahmen gibt es in Theorie und der Hamburger Praxis nur vor Schulen. Oft reichen vorgezogene Seitenstreifen (Nasen) schon aus, um auch Kindern trotz parkender Autos die Sicht auf den Verkehr zu ermöglichen und sie selbst vor dem Queren für Auto- und Radfahrer sichtbar zu machen.

Schwieriger ist's im Bereich der Hamburger Haupt-/Vorfahrtsstraßen. Zebrastreifen sind da selten und das entspricht auch den EFA. Die Fahrbahn darf an Zebrastreifen je Fahrtrichtung nur einen Fahrstreifen aufweisen. Bei einer Verkehrsstärke von mehr als 750 Kfz in der Spitzenstunde, wie sie auch in schmalen Hauptstraßen üblich ist, werden Zebrastreifen nur für den Ausnahmefall, daß wenige Fußgänger queren wollen, empfohlen. Mehr als 100 querende Fußgänger in dieser Spitzenstunde auf einem Zebrastreifen würden den Kfz-Verkehr zum Erliegen bringen. In bester Übereinstimmung mit der Theorie kommen deshalb am häufigsten Ampeln zum Einsatz. Sie werden ohnehin an den Kreuzungen benötigt.

Hamburger Verhältnisse

Aber gerade an Ampelkreuzungen in Hamburg wird Fußgängern zunehmend Zeit gestohlen und ihre Sicherheit zugunsten der Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs verringert. Aktuelles Beispiel ist die Einführung von neuen verkehrsgesteuerten Ampeln. Melden Autofahrer sich bei diesen Ampeln einige Meter vor der Kreuzung mittels Induktionsschleifen in der Fahrbahn an, müssen Fußgänger direkt an der Ampel »Knöpfchen drücken« – meist Sekundenbruchteile zu spät, um sofort weitergehen zu dürfen. Eine Minute Wartezeit ist an einer solchen Bettelampel noch das Minimum. Dabei sollte es laut EFA selbstverständlich sein, den Fußgängerverkehr auch an einer solchen »Anti-Stau-Ampel« regelmäßig zusammen mit dem fließenden Kfz-Verkehr freizugeben. Der Merksatz aus der EFA: »Nur Komfort und gerechte Berücksichtigung bewirken Akzeptanz und Sicherheit.« verhallt in Hamburg ungehört. Erwachsene gehen deshalb auch bei Rot und geben so ein schlechtes Beispiel für die Kinder. Da hilft auch kein Aufkleber am Ampelmast!

In Hamburg weit verbreitet sind die von den EFA 2002 abgelehnten weit von der Kreuzung abgesetzte Fußgängerfurten, Kreuzungsarme ohne Furten (die drei Querungen mit entsprechenden Umwegen erfordern) und der sogenannte freie Rechtsabbieger. Letzterer wird von den Autoren der EFA zutreffend als noch gefährlicher eingestuft, als der an Kreuzungen mit Fußgängerverkehr ebenfalls abgelehnte Grünpfeil.

Ferner sind nach den EFA 2002 die als preiswerte Verkehrsbeschleuniger gepriesenen Tempo 60-Schilder nicht besonders preiswert. Sollen sie wirklich etwas bringen, muß der Fußgängerverkehr die Straße über- oder unterqueren. Und das wird richtig teuer und sollte innerorts ohnehin unterbleiben. Ähnliches gilt für die »großen Kreisel«, für die sich der derzeitige Senat interessiert. Auch sie funktionieren nur dann, wenn Radfahrer und Fußgänger auf Tunnel verwiesen werden. Die realistische Kalkulation der Kosten wirksamer Verkehrsbeschleunigung wird in Hamburg schnell zur Ernüchterung der derzeitig regierenden Verkehrspolitiker führen.

Bettelampeln, freie Rechtsabbieger, Grünpfeile, fehlende Furten und weit von der Fahrbahn abgesetzte Furten bestimmen auch den Alltag von Radfahrern auf den Radwegen an Hamburgs Hauptverkehrsstraßen.

Die EFA 2002 sind eine feine Argumentationshilfe für die Lobby der Radfahrer und Fußgänger. Aber auch hinsichtlich der Querungsanlagen sind die EFA »nur« Empfehlungen. Allerdings gibt es eine »Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen« aus dem Jahr 2001 (R-FGÜ 2001), die für die Straßenverkehrsbehörden verbindlich ist und die sollte man kennen, bevor man einen »Zebrastreifen« fordert.

Frank Bokelmann

Ärgerliche Umwege wegen einer fehlenden Furt, Beispiel Heinrich-Plett-Str.

Bild: Frank Bokelmann

Gräber Räder
FAHRRÄDER NACH MASS

Ihr Hamburger Wanderer-Händler

WANDERER
FAHRRÄDER

Fuhlsbüttler Straße 269 · 22307 Hamburg
Tel.: 0 40/6 92 87 70 · Fax: 0 40/6 90 11 03
Mo. 12–18 Uhr, Di.–Fr. 10–18 Uhr, Sa. 10–14 Uhr
www.graeber-raeder.de · info@graeber-raeder.de

FAHRRAD COHRT
Fahrrad nach Maß
Outdoorausrüstung
Vollgefederte- und
Falträder (9,5 kg)
Cohr
☎ 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

Fahrrad-Löwe
● Meisterwerkstatt Seit 1911
● Eigenbau
● Rennräder
● Cityräder
● Mountain-Bikes
● Kinderräder
● Trecking
● Markenräder zum TOP-Preis
☎ 0 40 - 25 59 91
20 TAGE PREISGARANTIE ZEG
22089 Hamburg - Eilbek Wandsbeker Chaussee 13
Verkehrsgünstig an der U Bahnstation WARTENAU

FAHRRADLADEN ACHIM ROSE
Markenräder mit indiv. Ausstattung
KETTLER · Utopia · rieseundmüller · PATRIA · MAXX · CENTURION · Rohloff
Erikastraße 45 • 20251 Hamburg
(040) 46 45 21 • Eppendorf

Beschweren

Einfach, effektiv, zielgerichtet

Im ADFCmagazin Hamburg 3/2003 wurde ein Beschwerdeformular vorgestellt, um bei der Polizei die Aufhebung einer Radwegbenutzungspflicht anzuregen. Erste Beschwerden sind bereits bei Polizeikommissariaten (PK) eingegangen und sollten beantwortet sein oder in Kürze beantwortet werden. Wer sich nun fragt, welches PK für die von ihm zu beanstandende Straße zuständig ist, findet dies im Internet unter http://dibis.dufa.de/dibi011A.asp. Oft ist ein schneller Kontakt zum zuständigen PK per e-Mail möglich Die e-Mail-Adresse wird wie folgt gebildet: PK*@polizei.hamburg.de, für * steht die Nr. des zuständigen PK.
Beschwerden, z.B. über zugewachsene, nicht benutzungspflichtige Radwege, bringt man besser direkt bei den Wegewarten in den Bezirksämtern an. Die Namen und Telefonnummern können Interessierte in Altona aus einem Faltblatt des Baudezernats erfahren. In anderen Bezirken genügt ein Anruf beim zuständigen Bezirksamt.

Ein Beispiel für den Erfolg einer Beschwerde ist ein Gullydeckel vor dem Haus in der Elbchaussee 529: Hier war in einer Innenkurve der Gullydeckel so eingesetzt worden, dass Radfahrer in die schlitzartigen Öffnungen geraten und stürzen konnten. Ein Anruf und Brief genügten, um Bauarbeiten zu veranlassen. »Nur« zwei Monate vergingen bis zur Verbesserung, mit einer ausgesprochen guten Lösung (s. Fotos).

Beschwerden an die Verkehrsausschüsse der Bezirke bringen hingegen oft wenig. Meist beschäftigen sich dort Laien mit den Beschwerden. Die Ergebnisse (d.h. Beschlüsse) können oft nicht umgesetzt werden, weil sie schlicht gegen geltendes Recht verstoßen (Beispiel: Wiederholung des Tempo-30-Zonen-Schildes an jeder Ecke).

Frank Bokelmann

Fahrräder abschleppen verboten

Solange abgestellte Fahrräder auf dem Gehweg den Fußgängerverkehr nicht stören und keine Feuerwehreinfahrten blockieren, ist das Fahrradparken weder nach der Straßenverkehrsordnung untersagt noch kann es durch irgendeine Beschilderung verboten werden. Das gilt selbst dann, wenn die Fahrräder den Bürgersteig verunzieren, so ein kürzliches Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Lüneburg vom 06.06.2003 (Az. 12 LB 68/03). Ein Radfahrer klagte erfolgreich gegen die Stadt Lüneburg, nachdem sein Fahrrad vom Bahnhofsvorplatz abtransportiert worden war. Hintergrund: Im Jahr 1999 war am Bahnhof Lüneburg eine Fahrradstation gebaut worden, um der Massen abgestellter Fahrräder Herr zu werden. Um diese Fahrradstation auszulasten und den Bahnhof zu verschönern, erließ die Stadt Lüneburg Zonenparkverbote mit dem Zusatz »auch Fahrräder«. Diese Regelung sollte nach den Wünschen der Stadtväter auch auf dem Bürgersteig gelten. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichts Lüneburg und nun auch des Oberverwaltungsgerichts gelten sie jedoch nicht auf dem Bürgersteig. Die Stadt Lüneburg legte inzwischen gegen dieses Urteil Revision in »zweiter Instanz« ein – mit allerdings minimaler Erfolgsaussicht. Denn, auch das Bundesverkehrsministerium sieht die Stadt Lüneburg im Unrecht. So darf schon jetzt spekuliert werden, ob der Oberbürgermeister Mädge seine Überlegung in die Tat umsetzt: Nach einer Pressemitteilung vom 06.06.2003 plant er nämlich, auf dem Bahnhofsvorplatz die Laternenmasten zu demontieren und die Bäume auszubuddeln, um das Fahrradparken dort zu beenden.. Das Ergebnis wäre sicher auch kein ästhetischer Glanzpunkt in der Stadt.

Die Konsequenzen für Hamburg

Dieses Urteil ist nicht nur der strahlende Sieg eines Radfahrers, dessen Fahrrad »abgeschleppt« wurde. Er könnte zur Folge haben, dass die Begeisterung für Fahrradstationen in anderen Städten abkühlt. Die Motivation für diese nicht immer rentable Investition ist oft ähnlich: »Unser Dorf soll schöner werden!« In Hamburg mag dies kurzfristig kein Problem sein, da für den Senat in der Verkehrspolitik ästhetische Fragen keine große Rolle spielen. Allerdings wäre es angesichts der momentanen Kassenlage der Stadt schon wichtig, Fahrradstationen zu bauen, die sich finanziell tragen und die langfristig betrieben werden können. Es ist nicht sicher,

daß dies ohne Parkverbote in einem Umkreis um die Fahrradstation möglich ist.

Darüber hinaus könnte dieses Urteil Radfahrer ermutigen, Fahrräder z.B. auch dort anzuschließen, wo sie in einen Radweg hineinragen. Dies ist zwar verboten, allerdings dürfte der feine Unterschied zwischen Gehweg und Radweg nur wenigen Haarspaltern einleuchten.

Ein Gutes hat das Urteil aber doch: Aus ästhetischen Gründen will der Verkehrsausschuß Altona die beliebten (z.T. sogar überdachten) Fahrradständer auf der »Waitzplatz« genannten Fläche zwischen dem westlichen Ausgang der S-Bahn und der Waitzstraße abbauen und durch minderwertige Fahrradständer im dunklen, einsamen Jeppweg auf der anderen Seite des Bahndamms ersetzen. Dies muß schiefgehen! Aufgrund der vom OVG Lüneburg festgestellten Rechtslage könnten die Radfahrer viel Phantasie beim Fahrradparken in der belebten Waitzstraße entwickeln – und dies, ohne daß die Polizei dies unterbinden könnte.

Frank Bokelmann

Bilder: Frank Bokelmann

Voller Erfolg in Hamburg

Mitmachaktion »Mit dem Rad zur Arbeit«

»In den letzten Tagen vor Anmeldeschluss war es noch einmal richtig heftig«, beschreibt AOK-Projektleiterin Claudia Daschke ihren Arbeitsaufwand für die Mitmachaktion »Mit dem Rad zur Arbeit«. In ihrem Büro hängt eine Grafik. Hier dokumentiert die AOK-Mitarbeiterin wie bei einem Aktienkurs den Anstieg der Anmeldezahlen – in den letzten Junitagen schnellen die Zahlen noch einmal dramatisch nach oben: Am Ende wollten genau 3831 Teilnehmer in 1277 Teams aus 271 Hamburger Betrieben mitradeln.

Die AOK Hamburg, der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, der Hamburger Verkehrs Verbund und die Behörde für Umwelt und Gesundheit mit Senator Peter Rehaag als Schirmherr traten als Veranstalter auf. Der Deutsche Gewerkschaftsbund, die Handelskammer, die Handwerkskammer und der IVH-Industrieverband Hamburg unterstützten die Aktion, als Medienpartner waren das Hamburger Abendblatt, NDR 90,3 und das Hamburg Journal dabei.

Am aktivsten waren Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa, gefolgt von der Deutschen Airbus, dem Norddeutschen Rundfunk und dem Otto-Versand, diese Großunternehmen hatten die meisten Teams gemeldet. Aber auch Drei-Mann-Betriebe nahmen begeistert teil – dann halt gleich mit allen Mitarbeitern. Die Teams aus jeweils drei Personen mussten in der Zeit vom 14. Juni bis zum 17. September an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad benutzen. Dabei war es egal, ob direkt zur Arbeit oder zu einem Bike & Ride-Parkplatz an einem U- oder S-Bahnhof. Den Teilnehmern winkten attraktive – selbstverständlich gesponserte – Preise wie Reisen, Fahrräder oder Musical-Karten.

Claudia Daschke hofft, dass die Aktion auch im Jahr 2004 wieder starten wird. »Obwohl wir wegen der kurzen Vorbereitungszeit in diesem Jahr nur mit halb so viel Teilnehmern gerechnet hatten, hat alles wunderbar geklappt. Diese tolle Aktion sollten wir auf jeden Fall wiederholen.«

Mehr Infos zur Aktion unter www.aok-mitdemradzurarbeit.de

Andreas Brannasch

Die AOK Hamburg – Partner des ADFC

Seit Januar 2002 ist die AOK Hamburg Partner des ADFC in der Hansestadt – denn Gesundheit und Radfahren passen besonders gut zusammen. Vorteil für AOK-Mitglieder: Sie zahlen bei Radtouren nur den ADFC-Beitrag anstatt des vollen Teilnehmerbeitrags.

MIT SICHERHEIT MEHR SPASS UNTERWEGS!
Family-Move.de
Rathausallee 6 • 22846 Norderstedt • 200 m zum U1-Bhf. Norderstedt Mitte • Tel. 040/522 46 55 • Fax 040/522 46 45
Ihr Spezialist für: E-Mail: Info@Family-Move.de • www.Family-Move.de
Fahrradanhänger • Baby-Jogger • Trailer-Bikes • individuelle Fahrräder
Beratung • Verkauf • Verleih • Gebrauchtbörse

Wo ist das Männchen?

Eine Fahrt ins Blaue – durch Cuxhaven mit einem GPS-Empfänger

Thorsten Larschow aus Cuxhaven ist seiner Zeit voraus. Seit Anfang der Saison vermietet er neben 300 Fahrrädern auch drei GPS-Geräte. Allerdings überwiegt der skeptische Respekt vor den neuzeitlichen Dingern bisher die Neugier. Dabei reicht eine kurze Probe aufs Exempel, um sich von den angenehmen Seiten der Satellitentechnik zu überzeugen.

Viertel vor zwölf – noch 15 Minuten, und der Laden macht dicht. Dann haben Paula und ich zwei Stunden Anreise umsonst investiert und wir können uns nur noch ein Trosteis spendieren. Ich bin aber auch ziemlich nachlässig an die Routenplanung herangegangen: ein kurzer Blick ins Internet, Anfahrtsskizze einprägen und grobe Zeitplanung über einen Routenplaner abfragen… Das Thema GPS hat mir scheinbar die Sinne vernebelt, so blauäugig fahre ich normalerweise nicht in die Fremde.

Nun sind wir in Cuxhaven und ringen um Orientierung. Der ersten Radfahrer, der uns begegnet, verschafft uns Erleichterung: Er ist ortskundig und kurze Zeit später stehen wir bei Rad und Tour in der Schillerstraße und bekommen ein E-trex »Legend« in die Hand gedrückt.

Tim drückt beunruhigend oft auf die kleinen Knöpfe an dem Gerät, das aussieht wie ein Handy aus den frühen 90ern. Ich erzähle ihm lieber nicht, dass ich noch nie mit so einem Ding auf Tour war. Schnell ist die Fahrradhalterung am Rad montiert. Der Chef, Thomas Larchow, hat eine Radtour gespeichert, nach der wir uns in den nächsten Stunden orientieren. Ich verlasse mich da ganz auf die Technik – meine alte Radwanderkarte im Maßstab 1:150 000 hilft mir nur in groben Zügen weiter.

»Also«, beginnt Tim seine Einführung, »hier siehst Du ein Männchen und einen Strich, das ist die Route. Das Männchen muss immer entlang der Route laufen, dann kann nichts schiefgehen. Kommst Du von der Route ab, entfernt sich das Männchen, das siehst Du sofort. Idiotensicher …« – grinst und überlässt mich meinem Schicksal. Nun liegt's an mir, meiner siebenjährigen Tochter zu beweisen. dass wir auch Fahrradtouren machen können, ohne an jeder Weggabelung die Karte zu zücken …

Kann nichts schiefgehen!?

Wir fahren los. Das Männchen ruckelt übers Display – leider in die falsche Richtung. Wir folgen einem kleinen Weg, dem ich ohne GPS den Vorzug gegeben hätte – aber das Gerät sieht das anders. Ich füge mich und suche auf einer Parallelstraße die Ideallinie. Nun sind wir drauf, und die nächsten Kilometer weichen wir nicht von ihrer Seite.

Das fällt allerdings auch nicht so schwer. Nach einigen hundert Metern erreichen wir die Uferpromenade und schlängeln uns durchs sonntägliche Gewühl Richtung Kugelbake. Plötzlich geht's nicht mehr weiter. Ein Maschendrahtzaun und ein Wärterhäuschen versperren den Weg zur Strandpromenade. Bei genauerem Hinsehen ist da auch ein Schild mit einem durchgestrichenen Fahrrad. Paula erklärt mir, was das bedeutet und damit ist eine Weiterfahrt definitiv ausgeschlossen.

Die Grafik auf dem Etrex hat mir diese Sackgasse verheimlicht. Später, als ich ein wenig Zeit zum Rumspielen habe, entdecke ich die Zoomtasten, die Kartenausschnitte zwischen 5km und 30m pro Zentimeter auf dem Display ermöglichen. Die Feineinstellung hätte mir die Lektion im Schilderlesen erspart – wir wären zeitig über den Deich auf die andere Seite gewechselt, wo sich die ortskundigen Radfahrer tummeln.

Wir folgen der Deichlinie und kämpfen gegen fünf Windstärken an. Paula ist nicht gerade begeistert und ich habe alle Hände voll zu tun, sie in ihrem Kampf zu unterstützen. Dabei verliere ich unseren elektronischen Lotsen weitgehend aus den Augen; erst als Paula die Wattenpost-Kutschen entdeckt, bleibt ein Moment der Besinnung und ein Blick auf mein Männchen bestätigt: Wir sind noch richtig!

Brot und Spiele

Kurze Zeit später geht's weiter Richtung Süden, doch wir entdecken einen kleinen Spielplatz am westlichen Ende der Fußgängerzone. Dort verweilen wir für ein Brot und eine Spielzeit: Während Paula baggert, zappe ich mich durch

die Menüs des GPS-Geräts und versuche, ohne Anleitung und mit wenig Sachkenntnis zu den Highlights der elektronischen Orientierung vorzudringen. Kompass, Satellitenempfang, System, Setup ..., es gibt viele Möglichkeiten, sich in die Irre führen zu lassen, deshalb beschließe ich, mich auf das Markieren von Wegpunkten zu konzentrieren.

Bald suchen wir unseren Track wieder, den wir ja mutwillig verlassen hatten. Das Männchen zappelt brav wieder auf seine Linie zurück und punktgenau finden wir die Abbiegung ins Cuxhavener Hinterland.

Langsam beginne ich das Männchen zu mögen. Es geht kreuz und quer durch Duhnen und Döhse und bald führt der Track hinaus auf einen schmalen Schotterweg, der sich entlang eines Wasserlaufs zwischen Wiesen und Wäldern hindurch schlängelt. Auf meiner Karte ist dieser Weg nicht zu finden, doch der Track zeigt zuverlässig jede Kurve an und vermittelt mir das Gefühl: Schau dir die Gegend an, unterhalt‘ dich mit Paula, kümmer‘ dich nicht um den Weg, den weiß nämlich ICH!

»Go to« statt Männchen

Leider wusste das Gerät nicht, dass Paula einer Abkürzung zur Eisdiele dem gespeicherten Track den Vorzug gibt. Die hatten wir zuvor ohne Komplikationen passiert, aber in weiser Vorausschau habe ich einen Wegpunkt darauf gesetzt, der mir nun allzu langes Jammern erspart. Ich teste eine weitere Möglichkeit des GPS-Gerätes: die Go to-Funktion. Dazu muss ich nur den Wegpunkt »Eisdiele« aus dem Menü aufrufen (wie eine Telefonnummer aus dem Nummernspeicher eines Handys) und auf den richtigen Knopf drücken – schon zeigt er mir die Richtung an, die Entfernung und die vermutliche Ankunftszeit.

Wir verlassen unsere Route und fahren dem Pfeil nach, soweit die Straßenführung das ermöglicht. Die Go to-Funktion berücksichtigt nichts weiter als die direkte Luftlinie zum Ziel. Wenn die Straße in eine falsche Richtung verläuft, muss man mit Grausen ansehen, wie die Entfernung zum Ziel zunimmt …, ein gewisses Gespür für Straßenverkehrsführung ist da nicht verkehrt.

Ein Eis, ein zuckelnder Elektro-Esel für 50 Cent die Minute und für mich ein wenig Zeit, das Gerät weiter unter die Lupe zu nehmen – wenn da nicht die leeren Akkus wären. Das Teil bleibt regungslos, kein Männchen, kein Kompass, nur ein dunkles Display. Gut, dass die Kamera den gleichen Antriebssaft benötigt, das Auswechseln der zwei Mignon-Batterien dauert keine halbe Minute und dann kann die Spielerei weiter gehen.

Letzter Test: Einen eigenen Track aufzeichnen: Wir wollen ans Meer. Nicht einfach in Cuxhaven, so ohne Kurkarte. Aber mein innerer Kompass weiß die Richtung, wo‘s Meer umsonst gibt. Zwei Fischbrötchen im Gepäck dienen uns als Grundlage für ein spätes Picknick am Rande des Wernerwaldes.

Tracback oder lieber der Nase nach?

Über zwanzig Kilometer haben wir hinter uns. Paula ist mir gut gelaunt gefolgt, nur manchmal fragte sie etwas besorgt: »Ist das Männchen noch da?« Nun will sie von mir wissen, ob wir die ganze Strecke wieder zurück fahren müssen. Ich überlege einen Moment, ob ich die »Tracback«-Funktion auswähle, immerhin haben wir das Gerät ja gebeten, den Weg zum Picknickplatz aufzuzeichnen. Doch nein, ich will unsere gute Laune nicht aufs Spiel setzen und versichere ihr, dass wir nun den direkten Weg zurück zum Fahrradladen nehmen.

Hoffentlich habe ich nicht zuviel versprochen. Der Laden liegt irgendwo im Nordosten. Wäre ich schlau gewesen, hätte ich gleich zu Beginn die Koordinaten des GPS-Vermieters als Wegpunkt gespeichert. Das hätte mir zumindest die genaue Richtungspeilung ermöglicht. Doch nun muss ich meine verstaubten kartographischen Grundkenntnisse hervorkramen: Radwanderkarte einnorden, grobe Richtung zum Ziel anpeilen und abspeichern: NE 133° zeigt er mir an, das wird hoffentlich reichen…

Ein Männchen weist denWeg–gespeicherte Tracks eröffnen neue Möglichkeiten in der Tourenplanung

Wir folgen den heimkehrenden Kolonnen motorisierter Sonntagsausflügler und nähern uns dem Cuxhavener Stadtzentrum. Der Richtungspfeil zeigt brav nach vorne, alles im Lot also. Kurz vor dem Ziel aber verlässt mich das Vertrauen in die Technik und ich bitte ein älteres Ehepaar um Mithilfe. Auch die kennen die Schillerstraße und bestätigen, dass ich nur immer weiter geradeaus fahren müsste. Wenige hundert Meter weiter stoße ich einen leisen Schrei der Begeisterung aus. Wir landen punktgenau an dem Ort, der vor sechs Stunden der Beginn unseres Blindflugs durch Cuxhaven war. Ein anerkennender Blick von Paula, toll Papa, wie du das gefunden hast, ohne ein einziges Mal auf die Karte zu schauen!

Ich gebe das Lob stillschweigend an meinen Lotsen weiter, der an meiner Lenkstange schon ganz vertraut wirkt. Mit Wehmut schraube ich das Gerät wieder ab und frage mich, ob ich jemals wieder eine Karte auf die Lenkertasche klemmen werde.

Nie mehr ohne Karte?

Die Antwort heißt: Ja! Ohne Karte ist das beste GPS-Gerät nur die Hälfte wert. Ein leerer Satz Akkus oder eine nicht allumfassende Tourenplanung können das Erlebnis GPS-Navigation schnell zum Alptraum werden lassen. In Kombination aber, und mit ein wenig Interesse für die Materie, eröffnen GPS-Geräte tolle neue Möglichkeiten. So ganz ohne Vorbereitung, wie ich es (bewusst) für diese Testfahrt getan habe, ist das Risiko allerdings hoch, dass das Vertrauen in die Technik enttäuscht wird. Es gibt viele kaum vorhersehbare Situationen (siehe Eisdiele), die eine minutiös geplante Route im GPS-Gerät obsolet macht: Spontaneität lässt jeden Track schnell alt aussehen, wenn man nicht weiß, wie sich das Gerät an eine veränderte Situation anpassen lässt.

Es braucht sicher noch eine Weile, bis die Technik den Schwierigkeitsgrad einer SMS-Nachricht erreicht hat. Das »Männchen« ist aber schon sehr nahe dran und eignet sich bestens als Fremdenführer, solange man ihm bereitwillig folgt. Für Tourenradler mit Interesse an Innovationen auf dem Gebiet der avantgardistischen Freizeitgestaltung aber eröffnen sich mit der Satellitennavigation neue spannende und vor allem hilfreiche Möglichkeiten.

Stefan Kayser

Zum Ende des Jahres wird sich zum ersten Mal eine »Projektgruppe GPS« treffen: Bei Interesse bitte eine kurze E-Mail an: stefan.kayser@hamburg.de
Ein genauer Termin wird im November genannt (Mail/Web).

Wintercheck

Wir wollen Ihr Rad – und zwar jetzt!

Machen Sie den Wintercheck für Ihr Rad – jetzt bei allen VSF-Händlern. Preiswert und ohne lange Wartezeiten. Termin vereinbaren – fertig!
Wir prüfen alle wichtigen Teile auf Funktion

Vorteil für Allwetterradler: ein sicheres Rad für den Winter.

Vorteil für Schönwetterradler: Wenn im Frühjahr die Sonne rauskommt, ist Ihr Rad schon tiptop fahrbereit.

Wir beraten Sie gern auch über neue Produkte, die Ihr Rad noch sicherer und komfortabler machen: Etwa ein helleres Licht, einen leichtgängigen Dynamo oder wirksamere Bremsen.

Der VSF-Wintercheck

- Wir inspizieren Ihr Fahrrad auf Funktion und Verschleiß aller Teile, überprüfen die Lichtanlage und den Luftdruck

Bei Bedarf

- überprüfen wir Schaltung, Bremsen und Lagerungen und stellen sie nach
- fetten wir Sattelstütze und Lenkervorbau
- ziehen wir Schrauben nach
- zentrieren wir Laufräder und
- pumpen die Reifen auf.

Alle Schäden werden protokolliert. Größere Schäden werden erst nach Rücksprache mit Ihnen repariert und zusätzlich berechnet.

Der Wintercheck: Nur 34,– Euro für ADFC-Mitglieder.
Bitte einen Termin vereinbaren.

FLOTTbike
Osdorfer Weg 110
22607 Hamburg
Tel.: 040/89 07 06 06
Di–Fr 10–13h + 15–18.30h
Sa 10–14h

Fahrrad Laden Schnelsen
Fahrradladen Schnelsen
Oldesloer Straße 45
Tel.: 040/550 74 73
Mo, Di, Fr 10–13h
Do 10–19h
Sa 10–13h

Die Luftpumpe
Lübecker Str. 114
Tel.: 040/25 49 28 00
Mo–Fr 10–19h
Sa 10–14h

www.die-fahrradboerse.de
Fahrrad-Börse
... der bessere Service für's Rad!
An- und Verkauf
Neu und Gebraucht
Inzahlungnahme
Fahrrad-Service
Teile und Zubehör
Langelohe 65 • 25337 Elmshorn
Tel. 0 41 21 / 7 64 63 • Fax 7 35 06

Radhaus
FEINE RÄDER IN ALTONA
LIEGERADSTUDIO
ZWO – Radhaus
am Werkhof
Gaußstraße 19 c
22765 Hamburg
Tel.: 040 / 39 39 92

Fehlplanung Radweg

Altona: Der neue Radweg an der Großen Elbstraße ist für Fußgänger ein Ärgernis. Die Sondernutzungen (Geschäftsauslagen) zwingen zum Gehen auf dem Radweg. Hoffentlich sind die Verantwortlichen wenigstens so schlau, den Radweg nicht bis zum Fischmarkt weiterzubauen.

Stefan Warda

Übersichtliche Kreuzung

Eimsbüttel: Nicht mehr ganz frisch, aber immer wieder eine Freude: Die neu gestaltete Kreuzung An der Verbindungsbahn/Rentzelstraße ist für Radler in allen Richtungen sehr angenehm zu befahren. Die Radwege sind breit, die Übergänge noch breiter und gerade geführt, Abbiegemöglichkeiten auf der Straße markiert. Hier kommen sich Fahrräder und Autos nicht ins Gehege. Warum nicht überall so?

Amrey Depenau

Baustelle Schulterblatt

St. Pauli: Es geht auch anders: Während der längeren Bauarbeiten an der Bahnbrücke über dem Schulterblatt ist ein e Straßenseite gesperrt. Für den Autoverkehr gilt die Einbahnstraßenregelung Richtung Eimsbüttel, der Radverkehr ist in Gegenrichtung frei gegeben. Die Straßenverkehrsbehörde hat einfach mal für die Radfahrer mitgedacht.

Stefan Warda

Kombiweg abgeschafft dank ADFC

St. Georg: Der gemeinsame Geh- und Radweg auf dem Steindamm ist aufgehoben. Bei einem Ortstermin auf Initiative des ADFC einigten sich Straßenverkehrsbehörde, Bezirksamt und Baubehörde, die Radfahrer über die Nebenfahrbahn zu führen. Leider scheint die Überwachung der Falschparker an den neuen Auf- und Ableitungen noch nicht zu klappen.

Stefan Warda

Leserbriefe

Schwerpunkt Aggression

ADFCmagazin Ausgabe 4/03, Seite 4–13

Neulich auf der Reeperbahn: Ich fahre mit dem Fahrrad aus Richtung Altona kommend, als mich ein Fahrzeug viel zu dicht überholt. Ich mache das Zeichen für Abstand – mit zwei Fingern – und rufe »Vorsicht!«. Das Fahrzeug war ein Wagen der Polizei, allerdings keine »Blechpolizei« sondern Wasserwerferunterstützung. Natürlich werde ich sofort angehalten und der Fahrer meint, dass ich da nicht fahren dürfe. Dabei war an der Kreuzung davor eine Überleitung des Radwegs auf die Fahrbahn, die ich auch vorschriftsmäßig benutzt hatte. Darauf frage ich ihn: »Wo soll ich denn Ihrer Meinung nach fahren?« Er antwortet allen Ernstes, dass ich auf dem Gehweg fahren soll. Darauf erkläre ich ihm, dass es verboten ist, mit Fahrrädern auf Gehwegen zu fahren. Der Polizist wiederholt seine Aussage und ergänzt sie um ein »oder irgendwo anders«. Daraufhin schlage ich vor, die Angelegenheit professionell klären zu lassen und erst ab diesem Moment gibt er nach und dreht ab.

Selbst wenn es einen benutzungspflichtigen Radweg gegeben hätte, ist absichtliches Überholen, ohne den Mindestabstand einzuhalten, als Nötigung zu bewerten. Wie soll ich mich als Radfahrer verhalten, wenn sogar die Polizei so tut, als würde sie die Vorschriften nicht kennen und sich selbst mit derartigen Aktionen disqualifiziert?

Axel Georges, Barmbek

Aggressionen auf Hamburger Straßen erlebe auch ich täglich. Die Ursache ist meiner Meinung nach der zunehmende Egoismus. Geschwindigkeitsüberschreitungen (»Ich habe es aber eilig!«), Parken auf Geh- und Radwegen (»Aber wo soll ich denn sonst mein Auto abstellen!«) – Behinderung und Gefährdung anderer werden in Kauf genommen – und alles von der Polizei geduldet. Wenn ich dann die Rechtfertigung von Günter Sellmann für das Fehlverhalten von Polizisten lese, ist mir klar, woher das kommt. Schließlich werden die Polizisten von ihm ausgebildet.

Unrechtsbewusstsein für das eigene Verhalten? Keine Spur. Natürlich ist der »Stinkefinger« von Peter de Leuw eine Straftat gewesen. Aber warum hat er nicht die Quittung in Form einer Anzeige erhalten? Weil die betroffenen Polizisten genau wussten, dass der Auslöser ihr eigenes Fehlverhalten war – sowohl das Hupen als auch der Versuch, den Radfahrer auf den Radweg zu schicken, obwohl er auch auf der Fahrbahn fahren durfte. Und dieses Fehlverhalten hätten sie bei einer Anzeige zugeben müssen – mit Konsequenzen für ihre Karriere.

Franz Hartwig, Eimsbüttel

Leider ziehen wir Radfahrer oft den Kürzeren und haben nur wenig Möglichkeiten, uns effektiv zu wehren. Erschütternd ist, dass auch die Polizei manchmal nicht so genau weiß, wie sie sich verhalten soll. Wie soll es da der »normale Bürger« wissen? Die Rechtfertigung der polizeilichen Verfehlungen durch Günter Sellmann kann ich allerdings nicht ganz nachvollziehen. Ist Herrn Sellmann nicht aufgefallen, dass er Äpfel mit Birnen vergleicht? Wenn mir ein Fußgänger geradewegs vom Fußweg auf den Radweg vor das Rad läuft, bleibt mir doch nichts anderes übrig als zu klingeln. Das ist erlaubt und sinnvoll. Es dient schließlich der Abwehr einer unmittelbaren Gefahr für Fußgänger und Radfahrer. Wenn aber ein Polizeiauto beim Überholen eines vorschriftsmäßig fahrenden Radfahrers hupt, um ihn auf den Radweg zu schicken, kann das nicht mehr rechtens sein. Es ist auch nicht zu rechtfertigen, sondern eine klare Verfehlung, ein rüpelhaftes Verhalten. Mit unterschiedlicher Wahrnehmung hat das nichts mehr zu tun. Und wenn der Radfahrer der Polizei noch erklären muss, wann ein Radweg benutzt werden muss und wann nicht, erkennt man ganz klare Lücken in der Ausbildung der Polizisten.

Wenn Polizisten durch ihr Verhalten offenbar vorsätzlich eine Gefährdung eines Verkehrsteilnehmers in Kauf nehmen, kann man weder von »Ordungsruf« noch von »Schutz des Radfahrers« reden. Ein Autofahrer wird schließlich auch nicht durch Hupen und Nötigung zum Halt gezwungen, sondern mit der Kelle aus dem fließenden Verkehr gewunken. Geräuschlos und ohne ihn zu gefährden.

Martin Höfft, Rahlstedt

Polizeioberrat Günter Sellmann schreibt sinngemäß als Antwort auf die Rechtfertigungen eines Radfahrers, warum dieser einen benutzungpflichtigen Radweg nicht benutzt: Jeder sollte selbstkritisch bedenken, ob die

Rechtfertigung für das eigene Verhalten »mit dem für die Gemeinschaft entwickelten Regelwerk in Einklang zu bringen ist«.

Prinzipiell ist diese Auffassung absolut richtig. In der Praxis ist die Sache jedoch nicht so einfach. Und zwar deswegen nicht, da die vorgefundenen Radverkehrsanlagen – oft genug mit Zustimmung oder sogar auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörden – diesem Regelwerk nicht entsprechen.

Ein Beispiel: In der Breiten Straße (Fischmarkt, siehe Foto) ist der Radweg seit bestimmt einem halben Jahr durch ein Umleitungsschild komplett gesperrt. Entsprechend »dem für die Gemeinschaft entwickelten Regelwerk« hätte dieses Schild so niemals aufgestellt werden dürfen. Wer angesichts solch groben Unsinns an einen Radfahrer appelliert, sich entsprechend diesem Regelwerk zu verhalten, kann kaum mit der Akzeptanz des Radfahrers rechnen. Denn das hieße Absteigen und Schieben. Ich wage hier sogar zu behaupten: Auch Herr Sellmann würde hier als Radfahrer nicht schieben.

Leider gibt es in Hamburg viel zu viele, nicht den Vorschriften entsprechende Radverkehrsanlagen. Die Folge davon ist bedauernswerterweise, dass Radfahrer sich oftmals nicht an die Regeln halten (können). Insofern bin ich der Auffassung, dass das von der Polizei gerügte Fehlverhalten von Radfahrern von der Behörde zum Teil selbst verursacht ist.

Matthias Kuhlmann, Bahrenfeld

Hüpfen

Per Zufall habe ich über die schlechten Radwege gelesen. Ich fahre immer mit dem Fahrrad. Dabei ist mir aufgefallen, dass die Radwege mit den roten 10x20 cm Pflastersteinen super holprig sind und auch abbremsen. Man kann darauf nur beschwerlich fahren. In der Straße Eulenkamp (entlang Dulsberg-Bad) hat der Weg so viele Schlaglöcher, dass man nur »hüpfend« vorwärts kommt.

Carmen Naujoks, Wandsbek

Falschparkerboykott

Ich fahre fast jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit und ärgere mich auch fast täglich über zugeparkte Radwege, besonders in der Schnackenburgallee vor einem Kiosk am Bahnhof Eidelstedt. Die PKW könnten auf der Straße stehen oder auf freien Parkplätzen auf der anderen Straßenseite, stellen sich aber ständig auf den Radweg. Es sind meist Geschäftsfahrzeuge mit wunderbarer Werbung auf dem Lack, teils sogar LKW, die Rad- und Fußweg versperren. Nun, diese Werbung nutze ich aus und schreibe an die Geschäftsleitung der Firmen mit Datum, Kennzeichen, etc. Diese Aktion ist sehr erfolgreich. Ich habe von den angeschriebenen bisher kein Fahrzeug erneut auf dem Radweg gesehen. Ich würde gern eine Aktion ins Leben rufen: »Radfahrer kaufen nicht bei Radwegparkern!« Das dürfte erfolgreicher sein als jede Anzeige bei der Polizei. Ich arbeite selbst im Einkauf einer großen Firma und kann mir durchaus vorstellen, eine sog. »schwarze Liste« zu führen. Vielleicht kann man einfach so ein Ansinnen mal öffentlich machen, denn es dürften noch mehr Radfahrer im Einkauf oder entscheidenden Positionen sitzen.

Karin Sager, Niendorf

Unzumutbar

In seiner Ausgabe vom 13. August beschreibt das HAMBURGER WOCHENBLATT anschaulich die völlige Verwahrlosung eines Radweges entlang der Meiendorfer Straße. Dort schreitet inzwischen ein genervter Bürger mit der Heckenschere zur Selbsthilfe.

»Kaum noch erkennbar ist, dass neben dem zwei Meter breiten Radweg noch ein 1,50 Meter breiter mit Grand befestigter Gehweg existierte. Dieser ist mittlerweile komplett zugewachsen und somit unbenutzbar, nur vereinzelt kann man noch den Bordstein im Gebüsch auf dem Gehweg erkennen.

Doch auch der noch sichtbare Radweg ist in weiten Teilen nur noch zur Hälfte befahrbar und weist zahlreiche bauliche Mängel auf. Stellenweise ist von der ursprünglichen insgesamt 3,50 Meter breiten Wegeverbindung nur noch ein schmaler Streifen übrig.

Im letzten Jahr hatte Ole Thorben Buschhüter, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bezirksfraktion, zu dem Thema eine Anfrage an das Bezirksamt gestellt, um der Sache auf den Grund zu gehen. Nach über acht Monaten wurde die Anfrage endlich beantwortet. Die Verwaltung teilte mit, dass der Fußweg seit 1997 nicht mehr entkrautet wurde und nicht geplant ist, ihn wieder in seinem ursprünglichen Zustand herzustellen. Auch stellte sich heraus, dass die Ausschilderung »Getrennter Geh- und Radweg« 1998 in »Gemeinsamer Geh- und Radweg« geändert wurde. Spätestens seitdem ist der Gehweg also schon nicht mehr benutzbar.

»Keiner erwartet, dass bei der aktuellen Haushaltslage alle Wege perfekt in Schuss gehalten werden. Einen gerade erst gebauten Weg bis zur Unkenntlichkeit verwahrlosen zu lassen, halte ich aber für einen Fall für den Rechnungshof, betont Ole Thorben Buschhüter.«

Der geschilderte Zustand ist um so unhaltbarer, als ein Ausweichen auf die Fahrbahn dieser stark und aggressiv befahrenen Straße lebensgefährlich wäre. Das Passieren der Stadtgrenze wird Radlern auf dieser Strecke nahezu unmöglich gemacht.

Frank Rutkowsky

Entlasten und beschließen

Kurzbericht von der Landesversammlung des ADFC Hamburg

Die Tagesordnung war voll und die zur Verfügung stehende Zeit etwa so begrenzt wie der für diesen Bericht zur Verfügung stehende Platz.

Thomas Bott, Geschäftsbereichsleiter Vertrieb der AOK Hamburg, stellte Ergebnisse der Aktion »Mit dem Fahrrad zur Arbeit« vor (mehr dazu auf Seite 15).

Der Vorstand erklärte, dass er mit Hilfe vieler Aktiver einige der gestellten Aufgaben in den letzten zwölf Monaten erledigen konnte: Neuorganisation der Hauptamtlichen-Struktur, Umstellung auf ehrenamtlich erstelltes Layout beim ADFCmagazin, Einrichtung eines stabilen (!) Computer-Netzwerks in der Geschäftsstelle, Finden eines neuen Teams für die ADFC Radreise-Messe. Daneben wurden die gut funktionierenden Arbeitsbereiche fortgeführt. Darunter insbesondere der große Bereich der Radtouren. Und den Verkehrspolitikerinnen des Vereins gelang mit der Kampagne »Radweg oder Parkplatz« einmal mehr, für gefährliche Radwege zu sensibilisieren.

Beim Kassenbericht 2002 wurde erstmals eine Jahresabgrenzung vorgenommen, woraus sich das negative Ergebnis erklärt. Hätte der Vorstand den Bericht wie in den Vorjahren nicht abgegrenzt, wäre ein etwa ausgeglichenes Ergebnis notiert worden. Quasi überfallen wurde der Verein von Steuerforderungen, so dass nun ein Steuerberater hinzugezogen wird. Nach dem Bericht der Kassenprüfer wurde der Vorstand entlastet.

Der Haushaltsplan 2004 sieht nun Steuerzahlungen vor. Die geplante Neuauflage des ADFC-Radatlas Hamburg lässt größere Einkünfte erwarten. Trotz dieser außergewöhnlichen Einnahmen und der bereits realisierten drastischen Kostensenkung bei der Herstellung des ADFCmagazins ist lediglich ein ausgeglichener Haushalt 2004 zu erwarten. Der Vorstand hat angekündigt, ein Programm zu erarbeiten, mit dem weitere Kosten reduziert und Einnahmen erhöht werden können. Nur so ließe sich langfristig die Kasse stabil halten. Der vorgelegte Haushaltsplan wurde von der Versammlung beschlossen.

Das Protokoll der Landesversammlung werden die Mitglieder in Kürze in der Geschäftsstelle und auf unseren Webseiten anfordern können.

Ulf Dietze

Bild: Stefan Kayser

Immer mit dem praktischen Kartenheft:
Rundtouren durch HAMBURG, das ALTE LAND und die HEIDE

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 €

Beide Bücher gibt es auch als 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 €

Offizielle Rad- und Wanderkarte Oberalster 1:25 000
mit vielen Ausflugstipps - enthalten sind auch die ausgeschilderten Radrouten!!
ISBN 3-933 251-02-8, **jetzt nur noch 5,00 €**

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

Ihre Vorteile 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 zu günstigen 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.

Hier können Sie mitarbeiten

Rufen Sie einfach die AnsprechpartnerIn an. Wir freuen uns über jeden neuen Aktiven. – Verwenden Sie diese Telefonnummern bitte 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

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 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, M. + M.	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
e-Mail: redaktion@hamburg.adfc.de
Redaktion: Amrey Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Heiko Droste, Stefan Kayser, Stefan Klaschik, Peter de Leuw, Frank Rutkowsky, Peter Vollmann
Mitarbeit: Frank Bokelmann, Stefan Warda u.v.a.
Layout: 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, Postfach 70 21 08, 22021 Hamburg, Tel: 39 39 33, Fax: 390 39 55, e-Mail: info@hamburg.adfc.de
Anfahrt mit dem HVV: U/S Wandsbeker Chaussee (zwei Minuten Fußweg) oder U-Bahn Wandsbek Markt (fünf Minuten Fußweg) Öffnungszeit: Fr 10–14 Uhr

ADFC-Infoladen Ohlsdorf

Im Grünen Grunde 1 c, 22337 Hamburg (direkt am Bahnhof U/S Ohlsdorf), Tel: 50 04 88 25, Öffnunszeiten: Di+Do 18–20 Uhr

Infoline

(aktuelle Hinweise und Veranstaltungstermine) Tel: 390 70 50

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:. 1111012

Fördermitglieder

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

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

Rad & Tat
Fahrradladen am Ottenser Marktplatz ☎ 040/395667
Rad & Tat
Am Felde 2, 22765 Hamburg
Tel: 040/39 56 67

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

FAHRRADLADEN ACHIM ROSE
Markenräder mit indiv. Ausstattung
PATRIA Utopia
Fahrradladen Achim Rose
Erikastraße 45, 20251 Hamburg
Tel: 040/46 45 21

www.RBK-Fahrraeder.de
Räder, die Freude machen.
RBK – Fahrräder
Denickestr. 25, 21073 Hamburg
Tel: 040/765 84 89

VELOPARK
FAHRRADPARKSYSTEME
sicher · praktisch · gut
VeloPark
Wandsbeker Chaussee 284, 22089 Hamburg
Tel: 040/2 50 72 22

Radsport VON HACHT
Bikes · Parts · Service
Radsport von Hacht
Breitenfelderstr. 9, 20521 Hamburg
Tel: 040/48 06 04 17

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

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

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

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

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

FAHRRADTECHNIK
Wandsbeker Chaussee 98
22089 Hamburg
Rufnummer: 040-25499855
Fax: 040-25499854
FahrradTechnik
Lübecker Str. 112, 22087 Hamburg
Tel.: 040/25 49 98 55 • Fax: 040/25 49 98 54

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

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

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

KOECH
2-RAD TECHNOLOGIE
Koech 2-Rad Technologie
Sievekingsallee94-96, 20535 Hamburg
Tel: 040/219 46 34

V • T • U
PLANUNGSBÜRO
VERKEHR • TECHNIK • UMWELT • GMBH
VTU Planungsbüro
Kümmelstraße 4, 20249 Hamburg
Tel: 040/48 70 60