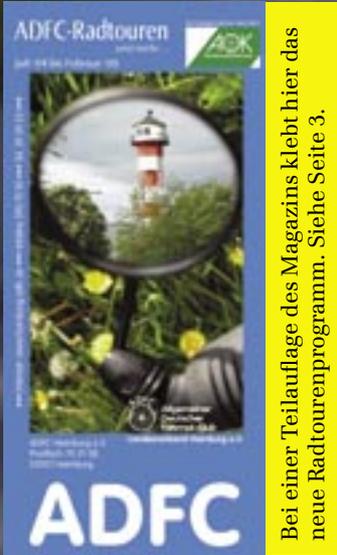


ADFC **magazin** HAMBURG 3|04



**Jazz&Bike-
Festival in
Syke**

Geisterradler unterwegs

Um diese Datei klein zu halten,...

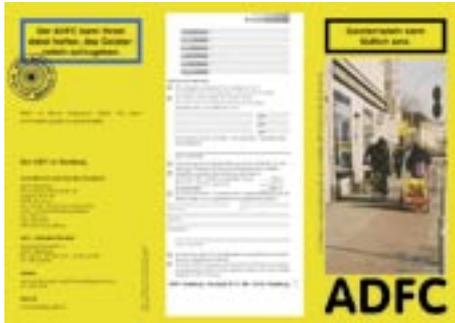
... haben wir daraus die Anzeigen entfernt, die im gedruckten ADFCmagazin enthalten sind:

Fahrrad Cohrt
Touristikbüro der Börde Sittensen
Fahrradladen Achim Rose
Fahrrad-Löwe
Fahrradladen St. Georg
Die Luftpumpe
Stadt- und Freizeitverlag
Gräber Räder
Fahrradhaus Meincke
Koech Radtechnologie
Family-Move
Wheels
Zweiradhaus Koepcke
Fahrrad- und Outdoorcenter Harburg
Hamburger Arbeit
Dr. Götze Land & Karte
Extratour

Außerdem haben wir aus technischen Gründen auf den Seiten 1 und 21 Farbfotos zu Schwarzweißbildern umgewandelt.

Von Engeln und Teufeln

Der Sommer kommt mit großen Schritten auf uns zu – und damit das alljährliche Sommerloch der Medien. So wärmte sie wieder ihr beliebtes Thema auf: Rüpelradler unterwegs! Während Bußgelder wegen Parkens auf dem Radweg oder wegen Geschwindigkeitsüberschreitung unwidersprochen als »Schikane« und »Abzocke« bezeichnet werden, dürfen wir Radler le-



Der Geisterflyer des ADFC (s. Seite 10)



sen, dass wir doch so schlechte Menschen sind. Sind wir das wirklich? Dass wir keine Engel auf zwei Rädern sind, wissen wir selbst – aber direkt verteufelt zu werden verdirbt uns die Sommerlaune. Wir wollen weder alle Radler über einen Kamm scheeren noch wollen wir anklagen oder entschuldigen. Vielmehr wollen wir nach den Gründen suchen. Im Schwerpunkt dieser Ausgabe des ADFCmagazins Hamburg haben

wir die Erscheinung der Geisterradler unter die Lupe genommen. Warum ist das Fahren auf der falschen Seite so verbreitet? Unserem Aufruf im letzten Heft sind zahlreiche Leser gefolgt und haben uns ihre Erfahrungen berichtet. Außerdem haben wir Falschfahrer auf der Straße befragt. Die Ergebnisse sind zum Teil überraschend. Lesen Sie selbst, ab Seite 4. Wenn Sie häufiger unser Internet-Angebot aufsuchen, haben Sie Mitte April vielleicht einige Probleme mit nicht funktionierenden Formularen oder einem verunglückten Layout gehabt. Dafür möchten wir uns entschuldigen. Beim Providerwechsel unseres Bundesverbands sind einige Dinge unerwartet schief gegangen. Unser Webmaster hat Sonderschichten eingelegt, so dass jetzt wieder alles seine Ordnung haben sollte. Viel Freude beim Lesen wünscht

*Peter de Leuw und die Redaktion
des ADFCmagazins Hamburg*

Schwerpunkt »Geisterradeln«

Linksfahren pro und contra	4
LeserInnen zum Geisterthema	5
PLAST 9 Hamburgs Planungshandbuch zum linken Radweg	6
Beispiel Bleickenallee Linksfahren aus Bequemlichkeit	6
Radlerparadies Rahlstedt Jüngst gebaute Zweirichtungsradwege	7
Geisterfahrer und das Recht	8
1001 Ausrede Gesprächsversuch mit Geisterradlern	9
Geisterradeln kann tödlich sein Der ADFC-Flyer	10
Vorträge im Infoladen Das Programm für Juli und August	11
Radweg oder Parkplatz Ticketflut – Teil III, Eingabe abgewiesen	13
Was kann GPS Zwei Navigationsgeräte im Vergleich	14
LeserInnenbriefe	16
Gesund radeln Tipps von der AOK	18
Jazz und Fahrrad Ein Festival bei Bremen	19
Adressen und Gruppen im ADFC	20
Plus/Minus Wissenswertes für RadlerInnen	21
Kurzfutter Termine–Kurzmeldungen–Fördermitglieder–Impressum	22



Radtourenprogramm

Unsere Mitglieder erhalten mit diesem ADFCmagazin das Radtourenprogramm 2/2004, in dem wir unsere rund 120 geführten Radtouren sowie weitere Veranstaltungen des zweiten Halbjahrs vorstellen.

Nichtmitglieder bekommen das RTP kostenlos in unseren Infoläden, im Fahrradhandel und in Bücherhallen.

Sie können es gegen 1,44 Euro Porto anfordern beim ADFC Hamburg, Postfach 70 21 08, 22021 Hamburg. Sie finden es aber auch unter www.hamburg.adfc.de



– ein Kavaliersdelikt?

Die Regeln sind eigentlich klar: In Deutschland ist Rechtsverkehr angesagt. Das gilt ebenso für Radwege. Nur wissen viele das nicht. Oder behaupten es wenigstens. Manche fahren auch einfach trotzdem links und gefährden die entgegenkommenden Radler, aus Ignoranz oder Bequemlichkeit. – Aber halt, wer will denn hier den ersten Stein werfen?

Fast jeder, der zum Geisterradeln sein Herz befragt, muss sich eingestehen: Ja, auch ich fahre manchmal links, weil ...

Wo also alles klar sein sollte, da gibt es stattdessen eine Vielzahl von Meinungen. Sie reichen von »Linksfahren geht gaaar nicht!« bis zu »Solange die Stadt ohne die Radler plant, nehme ich mir das Recht raus, Wege abzukürzen.« Wir betreiben auf den folgenden Seiten Ursachenforschung, nennen die rechtlichen Rahmenbedingungen und gönnen uns und Ihnen einen Schuss Polemik.

Zweierlei Maß

In der letzten Zeit kommen mir in Ottensens Eulenstraße häufig Radfahrer aller Couleur auf der Radspur entgegen. Sie wollen so die dortige Einbahnstraßenregelung umgehen und fahren also quasi links. »Was soll das?«, möchte ich ihnen nachrufen, denn sie gefährden sich und andere Fahrradfahrer ebenso wie diejenigen, die auf schmalen Radwegen links fahren. »Verboten!«, schreit es in mir – doch dann komme ich ins Grübeln.

Es gibt einige Stellen, wo ich es für vertretbar halte, ein kurzes Stück links zu fahren – natürlich nur, solange ich die Lage überblicken kann und niemand anderen gefährde. Mir fällt auf, dass an einigen dieser Stellen die anderen Verkehrsteilnehmer bereits damit rechnen und nicht sauer reagieren. Es scheint also manchmal dort ein gewisses Gewohnheitsrecht zu entstehen, wo das Linksfahren Wege entscheidend abkürzt und sich gleichzeitig mit den Bedürfnissen der anderen Verkehrsteilnehmer verträgt. Wo ein überschaubares kurzes Stück Linksfahren die »Alltagsarbeit« des Radlers erleichtert, kann ich damit leben. Nicht leben möchte ich allerdings mit der Ignoranz vieler Radler, die einfach meinen, Straße, Fuß- und Radweg gehörten ihnen. Sie fahren oft nur aus Faulheit kilometerlang auf der falschen Seite. Dies trifft offensichtlich auch auf die Falschfahrer in der Eulenstraße zu: In Sichtweite verläuft die parallele Einbahnstraße in Gegenrichtung, auf der sie ebenso schnell zum Ziel kämen.

Amrey Depenau

Nie links!

Das Argument ist ganz einfach: Sie gefährden beim Linksfahren sich selbst, andere Radfahrer und Fußgänger. Ist also unvernünftig! Ende des Arguments.

Da ich jetzt noch viel Platz übrig habe, hier ein zweites Argument. Viele Radfahrer glauben nämlich, dass sie niemanden gefährden, weil sie jederzeit anhalten oder ausweichen können. Das überzeugt allerdings nicht wirklich, denn viele Rad- und Gehwege sind dazu schlicht zu schmal. Auch geschicktes Ausweichen hilft da nicht. Statt dessen entstehen Stress, Gedrängel und Hektik. Täglich. Lassen Sie es also bleiben!

Jetzt noch ein Wort an die Radfahrer, die den Straßenraum echt total gut überblicken, weil sie so geübt und rücksichtsvoll sind. Was aber hilft das, wenn der andere Verkehrsteilnehmer nicht damit rechnet, dass Sie so geschickt sind und von links kommen? Das hilft Ihnen gar nichts, auch wenn die Gerichte vorschreiben, Auto- wie Radfahrer sollen auch nach links gucken, selbst wenn von da niemand kommen dürfte. Vielleicht überzeugt Sie der Blick in die Unfallstatistik.

Und da der große Philosoph Immanuel Kant vor genau 200 Jahren gestorben ist, hier noch eben der kategorische Imperativ aus der Grundlegung zur Metaphysik der Sitten: „Handle nur nach derjenigen Maxime, durch die du zugleich wollen kannst, daß sie allgemeines Gesetz werde.“ Das ist etwas träge formuliert, bedeutet aber für Sie als Radfahrer, dass Sie nur dann links fahren sollten, wenn Sie das allen anderen Radfahrern auch jederzeit gestatten möchten. Wollen Sie das wirklich?

Heiko Droste

Stimmen zu Geistern

Im letzten Heft kündigten wird das Geisterradel-Thema an und erhielten dazu zahlreiche Zuschriften unserer LeserInnen. Hier ist eine Auswahl.

Mit dem Thema »Linksradeln« kommt ihr wieder mal auf einen wunden Punkt zu sprechen. (...) Es ist gefährlich und rücksichtslos. Aber andererseits ist solches Verhalten vorhersehbar: Manchmal muss der Radfahrer auf der linken Seite fahren, manchmal darf er und manchmal darf er nicht. (...) Er muss Umwege in Kauf nehmen, weil es keine Möglichkeit gibt, die Straße zu queren. (...) Straßen, die wie große Schneisen die Räume der Stadt voneinander abtrennen, Umwege und Warten – all das summiert sich zur Unerträglichkeit. Da fährt man lieber mal links. Die Polizei scheint es auch nicht zu interessieren. Erst wenn ein Unfall passiert, kommt das böse Erwachen. An den schlechten Rahmenbedingungen ändert das aber auch nichts.

Martin Höfft, Rahlstedt

(...) Nach meinen Erfahrungen gilt anscheinend auf Hamburger Radwegen die ungeschriebene Regel, dass man an einem entgegenkommenden Fahrzeug links vorbeifährt. Auf Radwegen scheint also der Linksverkehr zu gelten. Kann bitte einmal jemand Licht in dieses undurchdringliche Dunkel zwischen einerseits juristischen gültigen und andererseits allgemein gebräuchlichen Verkehrsregeln bringen? Wäre es nicht an der Zeit, dem de facto Zustand des Linksverkehrs auf Radwegen durch entsprechende Anpassung der offiziellen Rechtslage Rechnung zu tragen?

Harald Kraetzschmer, Karlshöhe

Oh, wie lange habe ich darauf gewartet, dass dieses Thema endlich mal angesprochen wird! Jetzt ist es zu spät: Ich mache – mit 39 – den Pkw-Führerschein und werde nie wieder Rad fahren! (...) Früher musste ich mindestens einmal täglich jemandem zurufen "Falsche Seite!" Meistens stellte sich übrigens heraus, dass die Leute gar nicht wussten, dass Geisterradeln verboten ist (...) Eine Arbeitskollegin, die wegen eines Geisterfahrers vor Jahren einen Schlüsselbruch erlitt, bat mich mehrmals darum, mit ihr zusammen einen Brief an Sie zu verfassen. Ich hatte dies aber immer wieder aufgeschoben. (...) Jetzt aber fällt es mir leicht, denn dies ist ein "Thema-erledigt-Brief": Ich gebe einfach auf und freue mich nun auf mein neues Leben als Autofahrerin, umgeben von Verkehrsteilneh-

mern, die eine Prüfung machen mussten, für die sie u.a. lernten, dass man nicht auf der falschen Seite fahren darf. Ach, das wird schön ...

Petra Kukofka, Hamm-Mitte

(...) Neulich erklärte mir ein Polizist unter der Hand folgendes: Selbstverständlich sagt die Vorschrift, dass man nicht gegen die offizielle Fahrtrichtung radeln soll. Aber wenn man ganz vorsichtig fährt und aufpasst, ob einem kein vorschriftsmäßiger Radler entgegen kommt, würde er wahrscheinlich auch den kürzeren Weg zur nächstgelegenen Ampel nehmen und nicht den längeren Umweg fahren. Wir sagten Tschüss, er fuhr vorschriftsmäßig. Ich wurde wieder einmal zum Geisterradler. (...) Es ist furchtbar schwierig, immer alle Gesetze zu befolgen.

Herrmann Frost, Bramfeld

Ich bin bekennender Linksradler! Und ich tue es aus Überzeugung. Dazu zunächst ein paar Beispiele, die dem ein oder anderen sicher geläufig sind:

1. Wenn ich von der Wandsbeker Marktstraße aus nach Hause will, dann fahre ich gerne durch die Pappelallee. Der korrekte Weg wäre: Aus dem Büro, den Radweg nach rechts folgen bis zur Fußgängerampel. Dort hinüber schieben (keine Radfurt), anschließend auf der anderen Seite nach links bis zur Kreuzung Wandsbeker Marktstraße/Brauhausstraße. Die Brauhausstraße an der Ampel überqueren und gleich wieder links über die Ampel die Wandsbeker Chaussee passieren. Anschließend geradeaus auf die Hammer Straße und schließlich rechts in die Pappelallee. Einen Teufel werde ich tun! Stattdessen fahre ich auf dem linken Radweg das kurze Stück bis zur Hammer Straße, überquere diese und fahre anschließend nach links auf die Hammerstraße um schließlich rechts in die Pappelallee einzubiegen. Das spart enorm Zeit und ist absolut ungefährlich (keine Ausfahrt und ausreichend Platz).

2. Solange ich an einer Kreuzung, deren Straßen benutzungspflichtige Rad-

wege aufweisen, nicht indirekt abbiegen darf oder die Kreuzung diagonal queren kann, werde ich mir die günstigste Grünphase aussuchen und die Radwege auf der Kreuzung nötigenfalls auf der falschen Seite benutzen.

Wohlgemerkt: Weit überwiegend fahre ich rechts, aber wo mir aufgrund autozentrierter Verkehrsplanung unnötig Steine in den Weg gelegt werden, da übertrete ich das Gesetz. Und weil ich mich – genauso wie viele andere – über links radelnde Menschen ärgere, die mich egoistisch in gefährliche Situationen abdrängen, nehme ich Rücksicht, wenn ich mich nicht konform verhalte: Ich fahre langsam, umsichtig und defensiv, ich rase nicht in die Fußgänger, ich bin sehr vorsichtig an Ausfahrten und Einmündungen, ich halte an oder steige notfalls vom Rad, wenn es zu eng wird oder ich andere behindere.

Jörg Wellendorf, Borgfelde

Der linke Radweg in den PLAST 9

Die Planungshinweise für Stadtstraßen – Teil 9 – Anlagen des Radverkehrs (PLAST 9) sind die für Hamburger Planer in der Baubehörde und den Bezirksämtern verbindlichen Vorgaben für die Planung neuer Radverkehrsanlagen.

Diese Planungshinweise geben auch Hinweise für die Anlage und Beschilderung von Zweirichtungsradswegen. Sie lehnen sich erfreulich eng an die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) an. So heißt es im Abschnitt 4 Blatt 17 der PLAST 9: »Die Einrichtung eines Zweirichtungsradsweges kommt aus Gründen der Verkehrssicherheit nur in besonderen Einzelfällen in Betracht. Bei der Entscheidung für die geeignete Führungsart des Radverkehrs ist zunächst zu prüfen, ob der Bedarf zum Linksfahren auf Radwegen ggf. durch verbesserte Überquerungsmöglichkeiten verringert werden kann.«

Ferner erläutern die PLAST die Beschilderung von Zweirichtungsradswegen und geben die Regel- und Mindestbreite (2,50 Meter bzw. 2,00 Meter) vor. In

Hamburg kann man durch das Zeichen: »Radverkehr in Pfeilrichtung erlaubt« einen linken Radweg in Gegenrichtung freigeben, ohne die Benutzungspflicht anzuordnen. Dieses Zeichen ist zwar



Weg beim Jäger: Gefährlicher neuer Kreisverkehr mit Zweirichtungsradsweg

unzulässig, wird von Radfahrern aber gerne angenommen.

Vorgaben werden ignoriert

Leider schließen die PLAST 9 einseitig angelegte Radwege mit Anordnung der Benutzungspflicht für beide Richtungen nicht aus. Sie mögen in Gegenden wie

Vier- und Marschlande sowie Süderelbe, also Gebieten mit größeren unbebauten Flächen, eine gewisse Berechtigung haben. Geplant werden sie aber auch mitten in der Stadt (z.B. für die neue Lagerstraße in St.Pauli) oder im Bereich besonders konflikträchtiger Tankstellenzufahrten oder Einmündungen (z.B. Pinneberger Straße).

Die Planungspraxis scheint also nicht den Vorgaben zu folgen. Überraschend ist das gleichwohl nicht. Wer genau hinsieht, findet schon im oben zitierten Einführungssatz den fundamentalen Fehler der PLAST 9. Da werden aus den »besonderen Ausnahmefällen« der VwV-StVO (eine juristische Standardklausel mit der Bedeutung »extrem begründungspflichtig«) »besondere Einzelfälle«. Letzteres klingt schon viel lässiger und führt dann eben zu den vom ADFC in der Vergangenheit beklagten Fehlinterpretationen. So gilt auch bei Zweirichtungsradswegen, dass ein paar zusätzliche Schilder machbar sind. Denn die kosten nur Geld. Niemals aber darf Radverkehr Parkplätze kosten.

Frank Bokelmann

Ängstlich und bequem

Morgens, 9 Uhr. Die Sonne scheint. Die Stimmung ist friedlich. Die Augen eines müden Mannes sind gerade weit genug geöffnet, um den Weg zur Arbeit zu finden. Eine Mutter mit Kind tritt auf den Weg vor der Haustür – da schießt ein Radfahrer an dem Mann vorbei und saust mit elegantem Schwung um die anderen beiden herum. Die Sonne scheint immer noch, aber die Stimmung ist alles andere als friedlich. Lautes Schimpfen verfolgt den Radler, der schon längst über alle Berge ist.

Ort des Geschehens: Die Bleickenallee in Ottensen, auf der sich immer wieder Fußgänger und Radfahrer in die Quere kommen. Eine Tatsache die erstaunt, denn gerade hier müsste das nicht so sein. Diese in jede Richtung einspurig befahrene Straße mit Tempo 30-Zone verfügt über Radfahrstreifen in beide Richtungen. Trotz dieser also vergleichsweise guten Bedingungen für Radler fahren viele auf dem Bürgersteig – und auf der falschen Seite. Häufigster Grund: sie wollen den Umweg vermeiden, der sich zwangsläufig durch die Benutzung der richtigen Fahrbahnseite ergibt, wenn man ins Zentrum Ottensens möchte. Der direkte Weg ist natürlich bequemer. Und offensichtlich fühlt sich so mancher Radler im Straßen-

verkehr ständig soweit gefährdet, dass er den Bürgersteig vorzieht. Die Fußgänger haben allerdings keine Möglichkeit mehr auszuweichen. Was könnte also getan werden?

Dem Gefühl der ständigen Gefährdung seitens der Radler könnte z.B. durch die Ausweitung der Tempo 30-Zonen aber vor allem durch rücksichtsvolles Fahren der Autofahrer begegnet werden. Problematisch bleibt es, solange das »Recht« bei dem jeweils stärkeren Verkehrsteilnehmer bleibt. Und da gibt es zwischen Autofahrern und Radlern keinen Unterschied. Die Bequemlichkeit wird sich wahrscheinlich schwer ändern lassen. Und da planerisch die Bleickenallee nicht zu ändern ist, bleibt der Appell an die Radfahrer, sich so auf dem Bürgersteig zu verhalten, wie sie es von den Autofahrern auf der Straße erwarten.

Eva Binde



Mit elegantem Schwung durch die Bleickenallee

Radlerparadies am Bahnhof Rahlstedt?

In Rahlstedt gibt es auf beiden Seiten einen neuen Radweg mit Gegenverkehr. FußgängerInnen müssen die selbe Fläche benutzen. Cool.



Radler müssen hier im Zweirichtungsverkehr durch den Wartebereich: tolle Idee, da bleibt niemand lang allein!



Sehr entgegenkommend zeigen sich die Wege auch an Engstellen: immer wieder für eine Überraschung gut!



Heinz G. freut sich. Der Rahlstedter Bahnhofstunnel ist endlich fertig. Es hat lange gedauert, aber nun sind die Schranken weg. Die waren in der letzten Zeit häufig geschlossen.

10 Minuten müsste er mit dem Rad jetzt mindestens auf seinem Weg von Meienedorf zur Arbeitsstelle in der Amtsstraße sparen. Heute hat er die 10 Minuten einmal zu einem gemütlichen Frühstück genutzt. An der Einmündung Grubesallee reibt er sich verwundert die Augen. Ein

Radwegbenutzungsschild mit Fußgängern und zwei Pfeilen darunter – was soll denn das? Schon kommt ihm der erste Radfahrer entgegen. Heinz weicht nach rechts aus. Da kommt ein Kunde aus dem Laden und steht vor dem Rad. Vollbremsung, fast wäre Heinz in den Laden gefahren. Heinz fährt jetzt Schritttempo und das ist gut so, denn an der Einmündung Boytinstraße fährt ihm ein Autofahrer in den Weg. Aber gleich geht es durch den Tunnel, da kann er die

Zeit wieder aufholen. Entsetzt starrt er auf die Tunneleinfahrt. Das gibt es doch nicht. Ein gemeinsamer Fuß-/Radweg mit Gegenverkehr. Im Tunnel eine Fußgängergruppe. Resigniert steigt Heinz ab und schiebt. Dann kommt eine Ampelquerung, etwas weiter die Ampelquerung Bahnhofstraße. 10 Minuten zu spät erreicht Heinz endlich seine Firma. Der Chef ist sauer und verweist auf den pünktlichen Kollegen Werner. Als der Chef weg ist, sagt Werner: »Super, dieser neue Tunnel, ich habe mit dem Auto 15 Minuten gespart.«

Heinz will sich nicht damit abfinden und schreibt an die Behörde. Die Antwort:

»Es handelt sich um eine sehr alte Planung und in naher Zukunft soll alles noch einmal überplant werden.« Erst bauen und dann richtig planen?

Peter Vollmann

Rahlstedt tut viel fürs Kennenlernen der Verkehrsteilnehmer: herrliches Zweirichtungsradeln auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg – Kontakte knüpfen mit den Fußgängern.



Manchmal darf man als Radfahrer den linken Radweg benutzen. Oft muss man, dann darf man es aber auch wieder nicht. Meist passiert nichts. Wenn es aber zum Unfall kommt, muss der Radfahrer mit Kosten rechnen.



Dr. Dietmar Kettler

Wird ein links verlaufender Radweg benutzt, obwohl er für diese Fahrtrichtung nicht zugelassen ist, muss man zwischen der vorfahrtrechtlichen Situation und der haftungsrechtlichen Situation unterscheiden.

Nach der Auffassung fast aller Gerichte bis hin zum Bundesgerichtshof verliert der Geisterfahrer durch das Linksfahren nicht sein Vorfahrtrecht gegenüber dem kreuzenden Kfz- und Radverkehr. Die Begründung ist einfach: Die Vorfahrt erstreckt sich auf die gesamte Fahrbahn einschließlich etwa vorhandener Radwege und ist unabhängig davon, ob sich der Vorfahrtberechtigte verkehrsgerecht verhält oder nicht.

Das ist im Interesse einer klaren und eindeutigen Regelung und daher keinen Ausnahmen zugänglich. Der aus einer Nebenstraße oder aus einem Grundstück Kommende oder dahinein Abbiegende

Geisterfahrer rechtlich betrachtet

kann ja in der Regel auch nicht erkennen, ob der Radweg als linker freigegeben ist – ob der Radfahrer also legal oder illegal links fährt. Nur zwei Oberlandesgerichte vertraten bisher die Auffassung, ein illegal links fahrender Radfahrer hätte keine Vorfahrt gegenüber Verkehrsteilnehmern aus untergeordneten Nebenstraßen.

Mitschuld bei Unfall

Kommt es zu einem Unfall, erhält der Geisterfahrer aber unter Umständen eine Mitschuld. Im Einzelfall kann der Vorfahrtverstoß wesentlich höher gewertet werden als das Radfahren auf der falschen Seite. Die Schuldanteile des verbotswidrig links fahrenden Radfahrers steigern sich jedoch bei Besonderheiten zu seinen Lasten: Wenn er weder mit besonderer Vorsicht noch an einer Gefahrenstelle besonders langsam gefahren ist. Fälle von zwei Dritteln Mitschuld sind nicht selten. Im Extremfall haftet der falsch fahrende Radfahrer sogar allein. Etwa, wenn die Kollision in einem Einmündungsbereich mit stark eingeschränkter Sicht stattfindet.

Ist das Befahren des Radwegs in falscher Richtung Ursache einer Fehlreaktion des entgegenkommenden richtig fahrenden Radfahrers und eines dar-

aus resultierenden Schadens, so haftet der Falschfahrer. Trägt aber neben dem Geisterfahrer auch der rechts fahrende Radfahrer zu dem Unfall im Begegnungsverkehr bei, wird die Haftung geteilt. So warfen Richter einem rechts fahrenden Radfahrer schon mal vor, er sei unaufmerksam und/oder zu schnell gefahren; die Kollision sei daher nicht nur auf das verbotswidrige Linksfahren des anderen zurückzuführen gewesen. Sie ließen den verbotswidrig links fahrenden Radfahrer zu 2/3 haften und den unaufmerksam und/oder zu schnell rechts fahrenden Radfahrer zu 1/3.

Aber auch, wenn es nicht zum Unfall kommt, kann das Befahren des Radweges in falscher Richtung geahndet werden – obwohl das Vorfahrtsrecht bestehen bleibt, handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit. Der Verstoß kostet gemäß Bußgeldkatalog 15 Euro. Kommt es dabei zusätzlich zur Behinderung, Gefährdung oder gar Sachbeschädigung, erhöht sich der Regelsatz auf 20 bis 30 Euro.

Rechtsanwalt Dr. Dietmar Kettler

Weitergehende Hinweise zum Recht für Radfahrer in: Dietmar Kettler, *Recht für Radfahrer*, München 1997. Das Buch ist zum Preis von 5 Euro in den ADFC-Infoläden erhältlich.

1001 Ausrede

Der Versuch, im Univiertel mit Geis- terfahrern ins Gespräch zu kommen

»Linksfahren? – Das gibt's doch in Hamburg gar nicht mehr«. Der jungsche Typ auf dem 26er-Damenrad meint das völlig ernst. Ist ja auch amtlich cool mit seiner Designer-Sonnenbrille. Nicht gerechnet hat er allerdings mit der geballten Kompetenz, die ihm von unserer Seite entgegen schlägt: »Von wegen. Wenn Sie verkehrswidrig auf dem linken Radweg fahren, kann das teuer werden.« Das beeindruckt Sonnenbrille keineswegs: »Ich mach's trotzdem. Solange überall die Radwege zu schmal sind, fahr ich halt, wo ich will.«

Okay, wir haben hier das absolute Extrem unserer Befragung vorangestellt. Soviel Ignoranz erfuhren wir eher selten, als wir an einem sonnigen Nachmittag im April das Fahrverhalten radelnder Großstädter im Hamburger Univiertel unter die Lupe nahmen. Tatsächlich trauten wir unseren Augen kaum, als wir gleich mehrfach Radler schieben sahen. Noch weniger dann unseren Ohren, als wir nach den Gründen fragten. Man dürfe ja nicht in der falschen Richtung fahren und wolle niemanden gefährden. Der Rad fahrende Mensch also doch im Kern ein Guter?

Auf jeden Fall zeigte die große Mehrheit der von uns befragten Personen durchaus Unrechtsbewusstsein. »Ich weiß, das ist eigentlich nicht erlaubt, aber ich wollte doch zu Budni und da ist keine Ampel.« oder »Ich fahre so

vorsichtig, dass ich immer ausweichen kann.«, so einige der häufiger vernommenen Antworten. Ein adretter Enddreißiger auf einem Free Rider-Monster ging sogar soweit, allgemeine Rücksichtnahme als oberstes Gebot im Straßenverkehr zu postulieren. Uns ging das Herz auf.

Ehe die Leser nun irritiert versuchen, diese blumigen Äußerungen mit der von ihnen erfahrenen alltäglichen Realität abzugleichen, hier das Eingeständnis einer gewissen Verzerrung: Eine Befragung ist natürlich immer nur so gut, wie die Auswahl der Befragten es zulässt. Hierin lag definitiv unsere Schwäche. Der größten Rowdys konnten wir nicht habhaft werden, da sie leider nicht vor uns anhielten, um die Gründe für ihr Handeln darzulegen. Stattdessen rasten sie frecherweise an uns vorbei, bogen verkehrswidrig ab und schossen bei Rot quer über die Kreuzung. So mussten wir uns mit jenen begnügen, die ohnehin vergleichsweise entspannt unterwegs und willig waren, sich zumindest an das Basis-Set der Verkehrsregeln zu halten.

Trotzdem war das Interviewstündchen an einer so befahrenen Kreuzung ausge-



...nur mal eben links zu...

sprochen erhellend. Die meisten RadlerInnen scheinen sich wenig Gedanken über die Gefahren zu machen, die das Fahren auf dem falschen Radweg birgt – wenn ihnen denn überhaupt klar ist, dass sie im Unrecht sind. Eine Kampagne, die aufklärend und nicht belehrend wirkt, ist vor diesem Hintergrund ausgesprochen sinnvoll. Gleichzeitig müssen aber auch Barrieren für Radler verschwinden, die das Linksfahren oft als einzige Alternative erscheinen lassen!

Amrey Depenau, Heiko Droste

Geisterradeln kann tödlich sein.

Zur Geisterradler-Kampagne haben wir ein Faltblatt herausgegeben. Hier ist der Text. Das Original enthält außerdem die ADFC-Adressen und eine Beitrittserklärung. Sie erhalten den Flyer für sich und zum Verteilen in den ADFC-Infoläden.

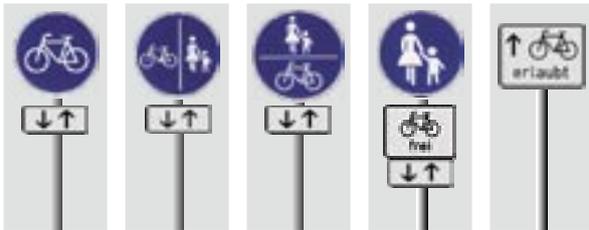
Sie fahren Rad...

- *weil es praktisch ist,
- *weil Sie in der Stadt oft schneller als mit dem Auto am Ziel sind,
- *weil es gesund ist,
- *weil es einfach Spaß macht.

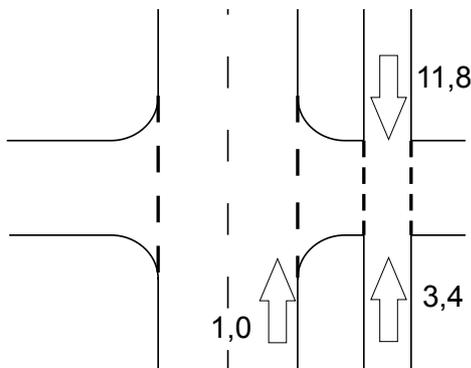
Sie wollen, dass das Radfahren sicher ist und Ihnen kein Unfall passiert? Dann haben wir dasselbe Ziel.

Auf dem Radweg kommt Ihnen ein anderer Radfahrer entgegen. Glück gehabt, wenn Sie unbeschadet aneinander vorbeikommen! Oft wird man von entgegenkommenden Radlern auf den Gehweg abgedrängt und gerät in Konflikt mit Fußgängern. Radfahren auf dem Gehweg ist grundsätzlich nicht erlaubt!

Sie wollen zu einem Geschäft in der Nähe, das von Ihnen aus auf der linken Seite liegt. Und Sie wollen natürlich „nur mal ein ganz kurzes Stück und ganz vorsichtig“ links fahren. Links radeln ist aber grundsätzlich verboten, wenn es nicht durch eines der folgenden Verkehrszeichen vorgeschrieben oder geduldet wird:



Das Risiko eines Unfalls im Kreuzungsbereich ist schon auf dem rechten Radweg 3,4 mal, auf dem linken Radweg sogar etwa 12 mal so hoch wie auf der rechten Fahrspur:



Andere Verkehrsteilnehmer rechnen an Kreuzungen und Einfahrten oft nicht mit Radlern aus beiden Richtungen.

Radeln Sie links, gefährden Sie nicht nur sich sondern auch andere. Traurige - auch tödliche - Unfälle belegen das leider immer wieder.

Darum bitten wir Sie: Fahren Sie immer auf der richtigen Seite!

Der ADFC setzt sich für Sie ein:

- * Wir wollen mehr Querungsmöglichkeiten.
- * Wir wollen mehr gleichberechtigte Ampelschaltungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer.
- * Wir wollen gute und sichere Radverkehrsanlagen – immer auf beiden Straßenseiten.

Damit das Linksfahren aufhört.

Unterstützen Sie uns, indem Sie Mitglied werden. Je mehr wir sind, desto schlagkräftiger können wir auch Ihre Positionen vertreten.

Der ADFC kann Ihnen dabei helfen, das Geisterradeln aufzugeben.



Beispiel Basel: auf solchen Radverkehrsanlagen fühlen sich Radler ernst genommen. Niemand fährt in der falschen Richtung.

Mehr zu dieser Kampagne finden Sie unter www.hamburg.adfc.de/geisterradeln

Neue Vorträge zum Rad

Wissenswertes für RadfahrerInnen

Eintritt 2,50 Euro

Für ADFC-Mitglieder kostenlos.

Anmeldung nicht nötig

In der Geschäftsstelle des ADFC in der Wandsbeker Marktstr. 18 bieten wir zu den verschiedensten Themen Vorträge an. Diese sollen Mitglieder und Interessierte informieren, unterhalten und beraten.

Mitgliedern bieten wir die Vorträge kostenlos, Nicht-Mitglieder zahlen EUR 2,50. Eine Anmeldung ist nicht nötig.

Andrea Kupke freut sich über Themenwünsche und Anregungen.

Andrea Kupke (Kontakt s. Seite 20)

Termin	Thema	Kurzbeschreibung	ReferentIn
Mittwoch, 7. Juli 2004, 19:30 Uhr	Fahrradkauf	Warum man ein Fahrrad nicht im Baumarkt kauft, ist schnell erklärt. Hier werden den Zuhörern darüber hinaus wertvolle Tipps für den nächsten Fahrradkauf mitgegeben. Damit Sie lange Spaß an einem wirklich passenden Fahrrad haben.	Christian Scholz arbeitet seit 7 Jahren im Verkauf von Fahrrädern.
Dienstag, 20. Juli 2004 19:30 Uhr	Reisebericht: Pyrenäen	Dass man die Pyrenäen auch etwas gelassener angehen kann als die Matadore der Tour de France, zeigt Jörg Wellendorf in seiner Dia-Präsentation. Gemeinsam mit seiner Freundin erradelte er 2002 die Höhenzüge des Grenzgebirges von Ost nach West. Im Mittelpunkt des kurzen Vortrages steht das Naturerlebnis. Und es gibt ausreichend Zeit für Fragen und Antworten.	Seit vielen Jahren unternimmt Jörg Wellendorf Radreisen in Europa. Die Landschaft findet er dabei genauso spannend wie den Kontakt zu den Menschen. Er ist stets individuell und ohne Reiseleiter unterwegs. Im ADFC koordinierte er mit einem Team acht Jahre lang die Radreise-Messe.
Donnerstag, 5. August 2004, 19:30 Uhr	Radwege und Benutzungs- pflicht	Die Fahrradnovelle der StVO hat die Radwegebenutzungspflicht gelockert. Es wird u.a. über die Anforderungen an benutzungspflichtige Radwege berichtet. Ferner wird an Beispielen aufgezeigt, wie Radfahrer im Einzelfall die Benutzungspflicht angreifen oder auf die Sanierung von Radwegen hinarbeiten können.	Frank Bokelmann ist Mitglied des Arbeitskreises Verkehr des ADFC Hamburg
Mittwoch, 18. August 2004, 19:30 Uhr	GPS auf der Fahrradtour	Mit dem GPS-Gerät auf Fahrradtour – für die Einen ist das Nonsens, andere wollen gar nicht mehr ohne losfahren. Dieser Vortrag will über die technischen Möglichkeiten der Satellitennavigation am Fahrrad informieren, aber auch zum Erfahrungsaustausch anregen und Tipps zum Kauf geben.	Stefan Kayser ist ADFC-Tourenleiter und berichtet im ADFC-Magazin u.a. über GPS-Themen.

Vorträge Juli/August 2004
ADFC-Infoladen Wandsbek, Wandsbeker Marktstraße 18

Erhältlich in den Infoläden des ADFC Hamburg.

ADFC-Infoladen Wandsbek
Wandsbeker Marktstraße 18
geöffnet: Fr 10–14 Uhr
ADFC-Infoladen Ohlsdorf
Im Grünen Grunde 1 c
geöffnet: Di+Do 18–20 Uhr

(nur wenige Exemplare)

Radtouren in Deutschlands Norden

Mit Informationen zu Steigungen, Verkehrsbelastung und Sehenswürdigkeiten.

Maßstab 1:150.000

Folgende Einzelblätter sind in der Box enthalten:

- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1 Schleswig-Holstein | 9 Emsland/Münsterland |
| 2 Zwischen Ostsee und Elbe | 10 Teutoburger Wald |
| 3 Mecklenburg | 11 Hannover/Harz |
| 4 Vorpommern | 12 Magdeburger Börde/Fläming |
| 5 Ostfriesland/Ammerland | 13 Spreewald/Niederlausitz |
| 6 Lüneburger Heide/Elbe | 14 Rheinland/Ruhrgebiet |
| 7 Brandenburg/Altmark | 15 Sauerland/Siegerland |
| 8 Brandenburg/Uckermark | 16 Nordhessen |

16 Karten
im Set für
nur 9,95
Euro!





Ticketflut - Teil III

Ende letzten Jahres hat der ADFC Hamburg an ausgewählten Straßen Autofahrer angezeigt, weil sie beim Parken den Radverkehr behinderten. Kurz vor Weihnachten wurden die ersten Anhörungsbögen an Falschparker in der Luruper Chaussee und der Behringstraße verschickt.



Seit Neustem werden LKW nur noch auf dem Bürgersteig geparkt.

Eine Reihe von Betroffenen akzeptierte die Verwarnungsgelder. Andere Anwohner widersprachen den angekündigten Verwarnungen. Dabei machten sie überwiegend geltend, sie hätten nicht auf dem Radweg geparkt, sondern daneben. Das zuständige Einwohnerzentralamt verlangte nun Zeugenaussagen und zwar auch dann, wenn der angezeigte Sachverhalt vom Betroffenen gar nicht bestritten wurde. Nach rund einem Dutzend Zeugenaussagen bat der Behördenleiter, den Anzeigen zukünftig Fotos oder ähnliche Beweismittel beizufügen. Damit war die Sache für ihn erledigt.

Verkehrszeichen machen Parkplätze

In der Behringstraße schritt danach die Straßenverkehrsbehörde bei der Polizei ein. Sie erlaubte ganz einfach das bisher unzulässige Parken neben dem Radweg; dazu genügt Zeichen 315 (Parken – nur – auf dem Bürgersteig erlaubt). Polizeisprecher Ralf Kunz erklärte, es spreche nichts dagegen, Autos direkt neben

dem Radweg zu parken (Abendblatt 12.02.2004), außerdem würden die Mindestmaße für Radwege eingehalten (TAZ 12.02.2004). Diese Behauptungen widersprechen jedoch den Sicherheitshinweisen der Hamburger Polizei wie des Bundesverkehrsministeriums. Sie schreiben einen Sicherheitsabstand von einem Meter zwischen Radfahrer und geparktem Kfz vor.

Die »Hinweise für die Beschilderung von Radwegen nach der Allgemeinen Verwaltungsverordnung zur Straßenverkehrs-Ordnung« – Stand 1998 (Hinweise 98) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) legen fest, dass zwischen einem Radweg von 1,50 Meter lichter Breite und Kfz-Parkplätzen zwingend ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen von 25 cm vorzusehen ist. Das ergibt insgesamt einen 1,75 Meter breiten Streifen für Radweg und Sicherheitsstreifen. Selbst bei einem Gehweg von nur 1,50 Meter Breite ist also

der Bereich neben der Straße auf einer Mindestbreite von 3,25 Metern von Kfz freizuhalten. Auf der überwiegend rund 4,70 Meter breiten Straßenebenfläche in der Behringstraße dürften Kfz, die mit allen vier Rädern auf den Reststreifen passen, demnach allenfalls 1,40 Meter breit sein. Solche Kfz gibt es nicht. Von einer Einhaltung der Mindestmaße kann also überhaupt nicht die Rede sein.

Es kommt noch besser: So verhängte die Polizei in der Behringstraße ein Halteverbot auf der Fahrbahn. Dies führt für Lkw-Fahrer und Pkw-Fahrer mit Anhänger zu einem flächendeckenden Parkverbot. Konsequenterweise stellen die Fahrzeugführer ihre Fahrzeuge auf dem Geh- und Radweg ab und diesen damit auf ganzer Breite zu.

Im Dickicht der Verfahrensregeln

Ein Versuch, die Benutzungspflicht der betroffenen Radwege durch das Verwaltungsgericht Hamburg aufheben zu lassen, scheiterte. Der Kläger habe erst

fünf Jahre nach der ersten Fahrt durch die beiden Straßen geklagt und sein Anwalt diese Klage zudem ausdrücklich als »Anfechtungsklage« bezeichnet. Als solche war die Klage verspätet. Allerdings stellte der Richter in der mündlichen Verhandlung klar, dass ein erst jetzt erstmals betroffener Radfahrer auch heute noch einen zulässigen Widerspruch gegen die Benutzungspflicht einlegen könne. Dabei sollte er nicht die Aufhebung der Benutzungspflicht verlangen, sondern die Herstellung ordnungsgemäßer Zustände neben dem Radweg. Inzwischen wurde fristgerecht Widerspruch gegen die neuen Zeichen 315 eingelegt.

Weitere Gerichtsurteile machen den Spielraum der Behörden deutlich enger. So können Radfahrer auch noch Jahre nach dem Aufstellen der Radwegeschilder einen sicheren Radweg einklagen (Urteil des Verwaltungsgerichtes (VG) Berlin vom 12.11.2003 - VG 11 A 606.03, Verkehrsrechts-Sammlung Bd. 106, S. 153). Dabei können sie sich auch auf die o.g. »Hinweise 98« berufen (Urteil des VG Göttingen vom 27.11.2003 – 1 A 1228/01, in der Urteilsdatenbank des OVG Lüneburg).

Frank Bokelmann



Abgeschmettert

Das Parken direkt neben schmalen Radwegen sowie die Umwandlung von Radwegen in Parkplätze sollen Hamburgs Radler weiter hinnehmen.

Dies ist das Ergebnis der Antwort der Bürgerschaft auf die Eingabe des ADFC-Landesvorsitzenden Dirk Pfaue. »Insbesondere bei Radverkehrsführungen im vorhandenen Netz ist auf Grund beengter Platzverhältnisse eine Unterschreitung der empfohlenen Regelmaße teilweise unvermeidbar,« so der Eingabenausschuss.

Der ADFC hat bislang allerdings festgestellt, dass die Maßunterschreitung in aller Regel hingenommen wird, um zusätzlichen Platz für parkende Autos auf Radwegen zu schaffen. Außerdem handelt es sich nicht um »empfohlene«

Regelmaße, sondern um Mindestmaße. Diese werden in Hamburg ohnehin fast nirgends erreicht.

Laut Auffassung des Ausschusses bleibe jedoch die Verkehrssicherheit gewahrt. Die beteiligten Dienststellen würden im Zuge eines Interessenausgleiches sämtliche Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigen. Es gäbe keinen Grund zur Annahme, dass dabei einseitig zu Lasten der Radler gehandelt werde. Von daher habe der Ausschuss das ADFC-Anliegen für »nicht abhilfefähig« erklärt.

Die Bürgerschaft hat sich von den Behörden schlecht beraten lassen. Nur auf einem Radweg mit ausreichender Breite können Radfahrer ausreichende Seitenabstände zu parkenden Autos einhal-

ten. Andernfalls wird eine übermäßige Gefährdung der Radfahrer in Kauf genommen. Dies ist in Hamburg leider immer häufiger der Fall, die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Automobilverkehrs wird wo immer es geht durchgesetzt. Radfahrer und Fußgänger werden dann auf die zu engen Restflächen abgeschoben – auf Kosten der Verkehrssicherheit.

Die Antwort der Bürgerschaft können Sie im Internet nachlesen auf unserer Seite zur Verkehrssicherheitskampagne »Radweg oder Parkplatz« unter <http://www.hamburg.adfc.de/kmp-rop-0>

Stefan Warda



Am Parkplatz radeln: gefährlich und unangenehm

Das ist doch keine Kunst!

Das Interesse an GPS-Geräten für das Fahrrad wächst. Das ADFC-Magazin Hamburg stellt zwei aktuelle GPS-Geräte vor, die auf sehr unterschiedliche Weise eine Radtour bereichern können.

Die Reisebuchhandlung Götze Land & Karte hat dem ADFCmagazin zwei GPS-Geräte zur Verfügung gestellt, die sinnvoll auf Radtouren eingesetzt werden können: Das kleine Gecko 201 für 180,00 Euro und das neue, universell einsetzbare GPS Map 60C für knapp 600,00 Euro. Wir haben die beiden Multitalente ausprobiert.

Gemeinsamkeiten

Abgesehen von ihrem eigentlichen Zweck der Positionsbestimmung gibt es eine Reihe von Einsatzmöglichkeiten, über die beide Geräte in unterschiedlichem Umfang verfügen: Es können Wegpunkte markiert werden (Gecko: 500 / 60C: 1000), je 20 Routen mit 125 oder 250 Wegpunkten (60C) zusammengestellt und zehn Tracks (60C: 20 Tracks) mit 500 bis 750 Punkten gespeichert werden. Beide Geräte bieten eine Vielzahl von Informationen an – von der Geschwindigkeit bis zur geschätzten Ankunftszeit bleiben kaum Wünsche unerfüllt. In diesem Umfang (und in dieser Genauigkeit) kann kein Tachometer mithalten. Voraussetzung dafür ist aber immer ausreichend Betriebsspannung: Zehn Stunden hält das Gecko mit zwei AAA-Batterien durch, das 60C erreicht mit zwei AA-Batterien bis zu 30 Stunden Standzeit.

Unterschiede

Der Gecko ist für Puristen, das 60C für Menschen mit ausgeprägtem Spieltrieb

– oberflächlich betrachtet sind die Geräte in dieser Schlichtheit deutlich zuzuordnen.

Aber ganz so einfach ist es nicht: Bevor man sich für den Kauf eines GPS-Gerätes entscheidet, muss man sich selbst einige Fragen beantworten: Will ich nur Touren nachfahren oder selbst welche ausarbeiten? Will ich eine Karte auf dem Display oder reicht mir eine Radkarte auf der Lenkertasche? Ein Blick aus der Sicht des Tourenfahrers hilft vielleicht weiter ...

Das Gecko

Klein, leicht, unauffällig thront es am Lenker, zum Angeben ist dieses Gerät nicht geeignet. Das Display misst gerade 2,5 mal 4 cm und ist dazu noch recht grob gepixelt. Das macht aber nichts, denn das Gecko kann keine Karten darstellen. Allerdings sind die Angaben (Position, Maßstab) für schlechte Augen mitunter nur schwer lesbar.

Fünf Knöpfe oberhalb des Displays helfen beim Navigieren durch die fünf Seiten (Satelliten, „Karte«, Navigation, Tripcomputer, auf Deutsch: Tacho, und Menü). Nach dem Einschalten dauert es eine gute Minute, bis ausreichend viele Satelliten lokalisiert sind, um die Position auf 6–15m genau zu ermitteln. Aber spätestens zu diesem Zeitpunkt muss der Tourenradler seine Karte aus der Tasche ziehen, und im günstigsten (aber bisher

leider seltenen) Fall ist die aktuelle Auflage bereits mit einem UTM-Gitter versehen, das eine schnelle Übertragung der angezeigten Position in die Karte ermöglicht. Es gibt keine Möglichkeit, mit dem Gecko „nach Karte« zu fahren – ein Wunsch vieler Tourenradler, der bisher an den kleinen Displays, mehr aber noch an den für Radfahrer miserablen digitalen Karten von Garmin gescheitert ist. Wesentlich interessanter und für diesen Zweck auch sinnvoll einsetzbar ist die Ausarbeitung einer Tour am heimischen PC, die im Gecko als Track oder Route gespeichert wird und einfach nur nachgefahren werden kann. Dafür muss einer der maximal zehn Tracks markiert werden. Das Gecko fragt, ob man zum Anfangs- oder Endpunkt navigieren will und zeigt nach der Entscheidung mit einem Richtungspfeil den Weg bis zur nächsten Weggabelung. Der Clou: 15 Sekunden vor Erreichen dieses Punktes knickt der Pfeil in die entsprechende Richtung ab und bereitet den Fahrer/die Fahrerin rechtzeitig auf den entscheidenden Moment vor. Alternativ kann man der Linie auf der Kartenseite folgen, die sich bis zu einem Maßstab von 12 Metern (!) pro Zentimeter auf dem Display zoomen lässt. Das heißt: Verlässt man die gespeicherte Strecke, bemerkt



Fotos: Stefan Kayser

KEVIN BLICKT ETWAS ENTTÄUSCHT DREIN: »ICH DACHTE, WIR MACHEN EINE Landpartie – danach sieht's hier aber nicht aus ...« Nettelburg macht auf den ersten Blick tatsächlich keinen einladenden Eindruck. Milo und Paula dagegen sind begeistert. Die ersten zwei, drei Kilometer führen durch die südlichen Neubaugebiete. Springseilhüpfende Mädchen, stromernde Jungs, offensichtlich ein Paradies für Achtjährige. Sune hat dafür keine Augen, er ist voll und ganz damit beschäftigt, sein 12-Zoll-Kinderrad auf Tempo zu halten. Auch ich habe keinen Blick dafür – meine Augen kleben an einem kleinen grauen Display. Ein GPS-Gerät namens »Gecko« hat sich einen Platz an der Lenkstange erobert, gleich neben dem guten alten Bike-Computer.

Es ist der 1. Mai, wir haben uns zum Grillen an der Goose-Elbe verabredet. Vor einigen Tagen habe ich hier für eine ADFC-Tour die Strecke recherchiert und einen GPS-Track aufgezeichnet. Nun kommt die Generalprobe ...

An einem kleinen Spielplatz rasten wir kurz, ich hol' den Kreuzschlitz-Schraubenzieher heraus. Kevin guckt leicht skeptisch, und als er meine Absichten realisiert, lächelt er gequält: „Dann bin ich jetzt wohl der Tourenleiter, was!?« Ich nicke grinsend und fahre fortan hinterdrein. Die Einweisung in das Gerät ist in drei Minuten erledigt: Die Kartenseite zeigt den Track, dem wir folgen, die Kompass-Seite

weist die Richtung bis zum nächsten Wegpunkt. Alle anderen GPS-Features spielen für die Orientierung heute keine Rolle. Die nächsten Minuten ist Kevin recht einsilbig. Konzentriert verfolgt er die Entwicklung auf seinem kleinen Display. Die Animation der eigenen Position – ein marschierendes Männchen – bewegt sich stoisch auf der angezeigten Linie. An einer Kreuzung knickt die Linie links ab, und Kevin weiss, was zu tun ist: „Wir müssen hier links“, schreit er nach hinten, und stolz reckt er seinen linken Arm in die Höhe, was die Kinder natürlich freut.

Ende Mai startete die erste von drei ADFC-Touren mit GPS-Testmöglichkeiten in die Lüneburger Heide. Das ADFC-Gecko wandert an interessierte Mitfahrer, wie zum Beispiel Raphael. Er möchte im Sommer eine Radtour in den Bergen des heimischen Baskenlandes machen und will wissen, ob ein GPS dabei hilfreich sein kann. Nach zwanzig Kilometern »Tourenleitung« verliert er den Respekt vor dem Gerät. Er ist beeindruckt von der Leistung des Gerätes, weiß aber auch, dass es nur funktioniert, weil die Strecke als Track bereits gespeichert ist. Ganz unpathetisch gibt er zu Protokoll: »Einfach immer nur der Linie nachfahren – das ist ja keine Kunst!« Und da hat er Recht. Übrigens: Am 3. Juli um 9.30 Uhr startet die nächste GPS-Testfahrt – wer's also mal selber ausprobieren will ... –, zufällig geht's los an der S-Bahn Nettelburg ...

man schon nach wenigen Metern, dass das zappelnde Männchen aus der Richtung läuft und findet so frühzeitig wieder auf den rechten Weg zurück.

Das Map 60C

Was das Gecko kann, fällt dem 60C nicht schwer. Und es kann noch vieles mehr: sich wecken lassen zum Beispiel (17 Klingeltöne) oder Rundenzeiten messen (eher was für Jogger) oder sich den Weg von A nach B ausrechnen lassen, wie das von vielen PKW-Systemen her bekannt ist ...

Doch spätestens hier scheiden sich die Touren-Geister: Sogenanntes Auto-Routing funktioniert nur mit routingfähigem Kartenmaterial, das in der Regel nicht den Bedürfnissen eines Tourenradlers genügt, weil weder ausgewiesene Radwege noch die attraktiven kleinen Waldwege auf diesen Karten verzeichnet sind.

Hier bedeutet die Entwicklung von topographischem Kartenmaterial für die Speicher der Garmin-Geräte einen echten Quantensprung: Man kann während der Tour detailliert den Verlauf des zurückgelegten Weges sehen und auf der Karte – je nach Zoomfaktor – auch kleinste Wege und andere topographische Merkmale erkennen. Das hat zwar immer noch nicht

den Sex-Appeal einer „echten« topographischen Karte, aber es vermittelt viel Sicherheit und fordert den Entdeckungstrieb geradezu heraus. Zurück kommt man ja immer ...

Gerade für Menschen mit nachlassender Sehkraft ist der große Monitor mit den gut ablesbaren Informationen ein echtes Argument für das 60C. Hier musste man schon bei den beliebten Etrex-Geräten einen scharfen Blick haben.

Und nun?

Unterschiede zwischen den beiden GPS-Handgeräten ergeben sich vor allem aus der »Zubehör-Liste«, und hier setzt jede(r) Anwender(in) andere Akzente. Für's Rad spielt die Tourentauglichkeit die entscheidendere Rolle. Beide Geräte erfüllen ihren Zweck in dieser Hinsicht ausgezeichnet, aber auf sehr unterschiedlichem Niveau: Hier klein, leicht bedienbar und unauffällig im Design, mit monochromen Display in Briefmarkengröße und einer Batterie-Laufzeit, die gerade mal für eine ausgedehnte Tagestour ausreicht. Da groß, komplex, vielfältig konfigurierbar, mit gut ablesbarem Farbbildschirm und einem Speicher, der mit 56 MB schon eine Menge Kartenmaterial aufnehmen kann. Er wirkt ein wenig klobig am Lenker. Aber Spaß macht er, das lässt sich nicht bestreiten..., wenn man ihn erst mal verstanden hat und bereit ist,

400,00 Euro zusätzlich auf den Ladenpreis des Geckos zu legen.

Das Map 60C genügt so ziemlich jeder Erwartung eines GPS-begeisterten Tourers, das Gecko dagegen hat kein Gramm zuviel und damit auch keine überflüssigen Funktionen. Es ist in seiner Leistung auf den Punkt gebracht und vermittelt auch Anfängern schnell einen Zugang zu den Geheimnissen der Satellitennavigation. Es kann halt keine Karten darstellen, und das macht es für viele Interessenten uninteressant. Aber: Auch die neue topographische Karte, die im Map60C (und anderen Geräten mit Kartenfunktion) gelesen werden kann, ersetzt keine Radtourenkarte wie zum Beispiel die ADFC-Regionalkarte Hamburg und Umgebung, in der die Erfahrung vieler engagierter Mitglieder und Tourenleiter steckt. Hilfreich sind Tracks aus dem Internet (www.das-Rad-ruft.de) oder vielleicht demnächst für den Großraum Hamburg auf der Homepage des ADFC Hamburg). Denn erst mit ausgearbeiteten Routen können die Geräte unterwegs ihren Komfort-Faktor so richtig ausspielen.

Stefan Kayser



links ein Gecko, oben ein Map 60C

Leserbriefe

Radeln durch Hamburgs Grün

zum Heftschwerpunkt im ADFCmagazin Hamburg 2/04.

Auf ruhige Strecken angewiesen

Ich bin ein großer Naturfreund und Radfahrer und fahre auch gerne mit dem Fahrrad zur Arbeit. Doch dieses Jahr musste ich feststellen, dass Fahrradfahrer immer häufiger in Parks unerwünscht sind. In meinen Augen ist das unhaltbar. Warum sollen in vielen Parks die Radfahrer absteigen und ihr Rad schieben? Wir Radfahrer sind auf diese beruhigten Strecken angewiesen – besonders, wenn wir zur Arbeit hin oder zurück fahren.

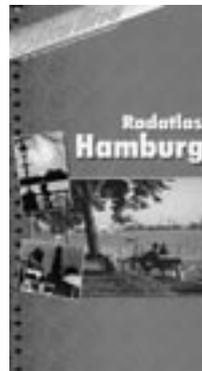
Wenn ich an der belebten Straße im Berufsverkehr entlang radeln soll, werde ich in Zukunft wieder mit dem Auto zur Arbeit fahren müssen! Wäre es nicht möglich, Wege durch die Parks anzulegen die Fahrradfahrer nutzen können?

Paul Kopar, Rissen



Karten

Mehrere LeserInnen wiesen darauf hin, dass es auch die »Radwegekarte« der Baubehörde gibt, in der die Grünwege eingezeichnet sind. Sie sei als »offizielle« Karte die bessere Lösung, um das Fahren durch einen Park zu rechtfertigen. Die Baubehörde bestätigte, dass es die Karte noch gäbe. Sie koste 8 Euro und man könne sie Radfahrern nicht empfehlen: Sie sei von 1995 und für Radler ohnehin ungeeignet. Wir empfehlen weiterhin den ADFC Radplan Hamburg (4,90 Euro) und den ADFC Radatlas Hamburg (12,90 Euro). Beide sind in unseren Infoläden erhältlich.





Fälschung

Der hier abgebildete DinA4-Zettel hing im April mit 13 Klebestreifen befestigt und in Klarsichthülle verpackt an einem Ampelmast in Bramfeld. Er stammt nicht vom ADFC, ist aber mit diesen vier Buchstaben unterschrieben.

- Wenn Sie auch solche Fälschungen entdecken: Entfernen und uns zusenden.



Kunststoffflasche

- transparent oder gelb
 - mit ADFC-Logo
 - 3 Euro
 - (2,50 Euro für Mitglieder)
- In den Infoläden.

Lob

Ein ganz großes Lob für die »Radfahren« und das »ADFCmagazin Hamburg«. Die Mischung aus eher Technik und Tourismus auf Bundes- und eher lokaler Verkehrspolitik auf Landesebene sagt mir sehr zu. Dass auch kritische Stimmen dabei auf Landesebene nicht zu kurz kommen, freut mich besonders (auch wenn's manchmal zwickt ...) - also: Vielen Dank und macht weiter so!

Alexander v. Stryk, Eppendorf

A. v. Stryk schickte uns eine Glosse, die Sie auf Seite 22 finden.

Leihfahrräder

Ich hatte übers Wochenende überraschend Besuch und wollte mir am Hauptbahnhof ein Fahrrad ausleihen. Laut Herrn Mehdorn soll das ja möglich sein. Nach Auskunft des (freundlichen) Bahnmitarbeiters stehen in der Weltstadt Hamburg leider nur 5 (in Worten: fünf) Leihräder zur Verfügung und die waren bei diesem schönen Wetter natürlich schon alle vergeben. Eigentlich schade, aber so kann Hamburg bestimmt keine Sympathien erwerben.

Jürgen Oberstadt, Eimsbüttel

Sommer, Sonne, Sonnenbrand

Wer im Hochsommer radelt, sollte sich schützen

Ist das nicht herrlich? Die Sonne scheint, der Himmel blau, so weit das Auge reicht und beim Radeln wirkt der Fahrtwind als natürliche Klima-Anlage. Doch manch einer hat sich schon vom kühlenden Fahrtwind täuschen lassen und beim abendlichen Blick in den Spiegel erschrocken: Das Gesicht glüht knallrot – der Sonnenbrand lässt grüßen.

Okay, der Tipp, sich bei sonnigem Sommerwetter vorwiegend im Schatten aufzuhalten, hat für Radfahrer nur begrenzten Nutzen. Andere Ratschläge lassen sich leichter umsetzen:

- Verlegen Sie Ihre Radtour in die Nachmittagsstunden und den frühen Abend, meiden Sie also die Mittagshitze.
- Schützen Sie ihren Kopf mit einer Kappe vor direkter Sonneneinstrahlung.
- Cremes Sie sich gründlich mit Sonnencreme mit einem hohen Lichtschutzfaktor ein.
- Trinken Sie ausreichend vor, während und nach der Radtour. Besonders geeignet sind Fruchtsaftchorlen, gemischt im Verhältnis 1:3.

- Tragen Sie Funktionsbekleidung aus atmungsaktiven und schnelltrocknenden Fasern. Sie sorgt dafür, dass die Körperfeuchtigkeit nach außen transportiert wird und die Haut trocken bleibt. Baumwollkleidung ist eher ungeeignet, weil sie sich vollsaugt und am Körper klebt. Im Fahrtwind kann man dann schnell gefährlich auskühlen.

Bei heiß-schwülem Wetter kann körperliche Anstrengung sogar zum Hitzschlag führen. Lassen Sie es im Hochsommer also lieber etwas ruhiger angehen und treten Sie nicht zu ehrgeizig in die Pedale.

Andreas Brannasch, AOK Hamburg

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 statt den vollen Teilnehmerbeitrag.



Einer der Spielorte:
Das Kreismuseum

Jazz und Fahrrad

5. September 2004

jazz folk & bike Syke

20 km südlich von Bremen treffen sich am Sonntag, den 5. September zwischen 11 und 21 Uhr Musik- und Fahrradfreunde. Die Spielorte sind ein Museum, die Backsteinkirche aus dem 13. Jahrhundert, eine Wassermühle und das Syker Rathaus. Mit Jazz und Folk, Crossovers und Weltmusik wird anspruchsvolle Musik für offene Ohren geboten. Organisiert wird das alles weitgehend ehrenamtlich.

Mit Lagash und Chris Jarrett stehen in diesem Jahr zwei Weltmusikprojekte im Fokus des Interesses. Beide Gruppen verbinden orientalische und westliche Musik miteinander. Während bei Lagash traditionelle irakische Instrumente im Mittelpunkt stehen, lebt das Trio von Chris Jarrett von der eigenartigen Spannung zwischen dem wohltemperierten Klavier und der Oud, einem lautenähnlichen Instrument sowie der für europäische Ohren ungewohnten Metrik der orientalischen Musik.

Außerdem stehen auf dem Programm: Siembra (Musik aus Lateinamerika), Loeffke Magical Strings (Berlin, keltisch inspirierte Musik für Harfe und Orgel), Lack Of Limits (Folkrock) und Les Privatiers (Jazz-

rockgruppe aus der Region). Mit weiteren Acts wurde bei Redaktionsschluss noch verhandelt.

Die Festivalorte Rathaus, Kreismuseum und Torbogen sowie die Wolfsschlucht liegen in fußläufiger Entfernung zueinander. Vom Rathaus zur Kirche in Barrien sind es ca. 4 km – Wassermühle und Kirche liegen dort nur ein paar hundert Meter auseinander.

Man kann sich auf ein oder zwei Spielorte konzentrieren oder häufiger den Veranstaltungsort wechseln. Einige Bands treten an diesem Tag auch an verschiedenen Orten des Festivals auf. Anhand eines Ablaufplans, der bei Redaktionsschluss noch nicht fertiggestellt war, kann man sich sein eigenes Programm zusammenstellen.

Die Kreismusikschule Diepholz führt unter Beteiligung der Festivalbesucher das Werk »Eine Brise – Flüchtige Aktion für 111 Radfahrer« von Maurice Kagel auf.

Auch daran zeigt sich: Die Veranstalter sind bekennende Fahrradfans.

Ulf Dietze



Die Gruppe Lagash (links): zeitgemäße orientalische Klänge auf Basis irakischer Maqam-Musik. Auf unserem Titelblatt: Haunted By The Blues

Eintrittskarten für das Festival kosten im Vorverkauf 15 Euro und an der Tageskasse 20 Euro. Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr haben freien Eintritt. Vorverkauf gibt es in Filialen der Oldenburgischen Landesbank und im Nordwest-Ticket-Center in Bremen. Hamburger Gäste buchen vielleicht lieber online.

Weitere Infos zur Philosophie des Festivals, dem Konzertplan und Übernachtungsangeboten der Region unter <http://www.jazzfolkbike.de>. Telefon: 0421 - 89 51 59 oder (0160)99 78 42 59 info@jazzfolkbike.de. Bei Erscheinen dieses ADFCmagazins sollte das Programm in den Infoläden des ADFC Hamburg vorliegen.

Anfahrt per Rad auf dem »Radfernweg HH-HB« (Wilhelmsburg, Heimfeld, Harburger Berge, Hollenstedt, Heidenau, Sittensen, Kl. Meckelsen, Wehldorf, Dipshorn). Bei Fischerhude abbiegen nach Oytten. Weiter nach Achim, die Weser überqueren und auf dem Weserradfernweg Richtung Bremen fahren bis zum Radweg »Marsch, Moor und Geest«. Dieser führt westlich direkt nach Syke. Die Gesamtstrecke ist ca. 140 km lang.

Anfahrt per Rad und Bahn: Mit dem Schönen-Wochenend-Ticket (28 Euro für bis zu fünf Personen beliebigen Alters) nach Bremen. Von dort den Radfernweg Bremen-Bad Oeynhausen nehmen. Kurz vor Syke kreuzt er den Radweg »Marsch, Moor und Geest«. Dieser führt wiederum direkt nach Syke. Um rechtzeitig zum ersten Konzert in Syke zu sein, sollte der Zug um 8:13 h ab HH-Hauptbahnhof genommen werden – Ankunft in Bremen um 9:33 h. Das ist früh genug, um genüsslich nach Syke zu radeln. Wer es noch bequemer haben will, kann auch den RegionalExpress um 10:06 h ab Bremen nach Syke nehmen. 13 Minuten später ist man dort. Die Rückfahrt mit der Bahn ist ebenso einfach: Stündlich auf 32 ab Syke über Bremen (30 min Aufenthalt) nach Hamburg. Wer lieber noch ein wenig radeln möchte, kann ab Bremen fahren. Jeweils etwa auf 20 ab Bremen Hauptbahnhof. Helge Mengel (Stand: Mai 2004)

Geschäftsstelle und Infoladen Wandsbek

ADFC Hamburg, Postfach 70 21 08, Wandsbeker Marktstraße 18, 22021 Hamburg
 Tel: 39 39 33, Fax: 390 39 55, e-Mail: info@hamburg.adfc.de.
 HVV: U/S Wandsbeker Chaussee (zwei Minuten Fußweg) oder U-Bahn Wandsbek Markt
 Öffnungszeit: Fr 10–14 Uhr telefonisch erreichbar: Mo–Fr 10–13 Uhr

ADFC-Infoladen Ohlsdorf

Im Grünen Grunde 1 c, 22337 Hamburg (direkt am Bahnhof U/S Ohlsdorf)
 Tel: 50 04 88 25
 Öffnungszeiten: Di+Do 18–20 Uhr (1.11.-31.1. nur Di)

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.: 11 110 12



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 Radreisemesse, Reparatur-Seminaren, Themenvorträgen 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

BEITRITTSERKLÄRUNG

Familienname	
Vorname	
Straße, Nr.	
PLZ, Wohnort	
Geburtsjahr	
Telefon	

Ich trete dem ADFC bei:

- Als Einzelmitglied, Jahresbeitrag 38,- Euro (ermäßigt 25,- Euro *); Einzelmitglieder können ihre minderjährigen Kinder kostenlos mit anmelden.
- Als Haushalts-/Familienmitglied mit folgenden Personen, die mit mir in einem Haushalt wohnen (jeweils mit Geburtsjahr):

	geb.
	geb.
	geb.

Jahresbeitrag 48,- Euro (ermäßigt 38,- Euro *)
 (Versicherung nur für namentlich – mit Geburtsjahr – gemeldete Haushaltsmitglieder!)

Datum, Unterschrift

- Ich beantrage den ermäßigten Beitrag für Schüler/Studenten etc. und habe einen Nachweis (z.B. Kopie des Schülerausweises) beigelegt.
- Zusätzlich zu meinem/unserem Beitrag unterstütze/n ich/wir den ADFC jährlich mit folgendem Betrag: _____,00 Euro
 Mein/Unser Jahresbeitrag beträgt: _____,00 Euro
Gesamtsumme: _____,00 Euro
- Ich erteile dem ADFC e.V. hiermit eine Einzugsermächtigung (bis auf Widerruf) über die o.g. Gesamtsumme zu Lasten meines Kontos:

Kontonummer	BLZ
Geldinstitut	
Kontoinhaber/in	

Datum, Unterschrift

- Ich überweise nach Erhalt der Beitragsrechnung. (Bitte keine Vorauszahlung, kein Bargeld, keine Schecks)
- Ich wohne nicht in Hamburg, möchte jedoch die Informationen und Radtourenprogramme dieses Landesverbandes erhalten und werde deshalb Mitglied im ADFC Hamburg.

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 ...

Bezirksgruppe Altona: Keine regelmäßigen Treffen; Frank Bokelmann

Bezirksgruppen Bergedorf, Eimsbüttel, Harburg: Interessierte melden sich bei Stefan Warda

Bezirksgruppe Mitte: Stefan Warda

Bezirksgruppe Nord: Termine und Treffpunkte bitte telefonisch erfragen; Ole Burmester

Bezirksgruppe Wandsbek: Jeden 1. Di im Monat, 19:30 Uhr, »Fenske«, Bramf. Ch. 265; Gundi Schuck

Arbeitskreis Radtouristik: Meike und Matthias Kuhlmann

Arbeitskreis Verkehr: 2. Do im Monat, 19 Uhr ADFC-Geschäftsstelle Wandsbek; Stefan Warda

Liegegeradstammtisch: 1. Mi im Monat, 19 Uhr in der »Lotte«, Haus drei, Hospitalstr. 107, www.liegegerad-hamburg.de; Frank Bokelmann

Offener Treff Verkehrspolitik: 4. Do im Monat, 19:30 Uhr im »Café Koppel«, Koppel 66; Stefan Warda

GPS-Arbeitsgruppe: Stefan Kayser

Redaktion ADFCmagazin Hamburg: Ulf Dietze

Redaktion www.hamburg.adfc.de: Heiko Schütz

Infoladen Ohlsdorf: Helga Grewe

Vorstand: Dirk Pfaue (Vorsitzender)

Sie wollen aktiv werden und wissen noch nicht, wo? Andrea Kupke

... und ihre AnsprechpartnerInnen

Bokelmann, Frank	Tel.: 82 50 21, k1@frank-bokelmann.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
Kayser, Stefan	Tel.: 380 62 26, stefan.kayser@hamburg.de
Kuhlmann, M. + M.	Tel.: 850 88 65, meike.ten.brink@gmx.de
Kupke, Andrea	Tel.: 61 33 93, andrea.kupke@web.de
Pfaue, Dirk	Tel.: 690 19 54, Dirk_Pfaue@hamburg.de
Schuck, Gundi	Tel.: 647 27 99
Schütz, Heiko	Tel.: 0581/389 69 49, heiko.schuetz@adfc.de
Warda, Stefan	Tel.: 319 38 91, stefan.warda.adfc@ste-ward.de

Freche Baustelle



Neustadt: Anwohner und Anlieger der Häuser am Johannisbollwerk zwischen Reimarusstraße und Ditmar-Koel-Straße können bis auf weiteres nicht mehr per Fahrrad aus Richtung Innenstadt zu den Häusern gelangen. Gleichwohl aber ist die Erreichbarkeit mit dem Auto gewährleistet. Wegen einer Dauerbaustelle ist der Radweg gesperrt. Nicht mal eine Ableitung auf die Fahrbahn ist eingerichtet. Eine Absperrung verhindert selbst das Einbiegen in die Ditmar-Koel-Straße. Der ADFC fordert die Erreichbarkeit der Häuser per Fahrrad mit einer Aufleitung auf die Fahrbahn und Einengung der Autofahrspuren, wie es die entsprechenden Planungshinweise vorsehen.

Stefan Warda



Mehr Grün für Radler



Altstadt: Am Ferdinandstor haben Radler jetzt länger Grün. Eine neue Ampel für Radler aus Richtung Außenalster in Richtung Ballindamm ermöglicht auch noch Nachzügler über die große Straßenkreuzung zu fahren. Das erspart lange Wartezeiten, denn bislang mussten Radler sich an den kurzen Grünphasen der Fußgängerampel orientieren. Der ADFC möchte an allen Kreuzungen mit Radwegen eigene Radlerampeln sehen.

Stefan Warda



Gartenmarkt am Radweg



Schanze: Bislang konnten Pflanzenliebhaber beim Gartenmarkt in der Schanzestraße die Pflanzen auf dem Radweg stehend aussuchen. Leider funktionierte das Drive-in-Angebot nicht so recht, denn es fehlte die Kasse neben den Pflanzregalen und eine Überholspur für Radler, die nicht kaufen wollten. Und leider blockierten seelenruhig kaufwütige Fußgänger den Radweg und die Pflanzregale links neben dem Radweg engten das Lichtraumprofil des benutzungspflichtigen Radwegs auf weit weniger als das vorgeschriebene Maß von 1,50 Meter ein. Auf Protest des



ADFC beim Polizeikommissariat wurden die Pflanzregale entfernt. Aber immer noch bleibt der Radweg unpassierbar. Das Gedränge am Gartenmarkt ist auch weiterhin insbesondere samstags einfach zu groß.

Stefan Warda

Stummelradweg aufgehoben



St. Georg: Wer bislang den Steindamm aus der Lohmühlenstraße kommend in Richtung Berliner Tor queren wollte, musste vor der Kreuzung rechts auf den benutzungspflichtigen Radweg, dann die Kreuzung schiebend im Uhrzeigersinn über die drei vorhandenen Furten ablaufen. Alternativ durften Radler auch fahrend die Kreuzung bewältigen, indem sie rechts in den Steindamm abbogen, den Steindamm an der Lindenstraße querten und wieder zurück bis zum Berliner Tor radelten. Neu ist jetzt die Aufhebung der Benutzungspflicht für den Stummelradweg an der Lohmühlenstraße. Radler dürfen jetzt geradeaus auf der Fahrbahn fahren, dank Protest des ADFC bei der Straßenverkehrsbehörde.

Stefan Warda



Aktiventreffen

07. August, 16 - 18 Uhr, Geschäftsstelle des ADFC Hamburg. Wir laden alle Aktiven und an aktiver Mitarbeit im ADFC Hamburg Interessierten zu einem lockeren Treffen ein. Zu einem oder zwei Themen wird es einen Infoblock geben. Die übrige Zeit nutzen wir zum Austausch und Diskutieren neuer Ideen. Eine Anmeldung ist nicht notwendig. Kommt einfach vorbei.

Stadtführungen per Rad

Nicht nur der ADFC bietet geführte Radtouren in Hamburg an. Schon länger aktiv ist Stefan Petersen mit »Hamburg anders erfahren« (Telefon: 040/6 40 18 00). Dessen Mail- und Webadresse hat sich gerade geändert: petersen@hamburg-anders-erfahren.de sowie www.hamburg-anders-erfahren.de.

Auf der ADFC Radreise-Messe stellte sich Carsten Ruthe mit »Twietenkieker« vor. Er bietet Radtouren durchs Alte Land, Stadtführungen per Rad und zu Fuß in Hamburg an. Als Diplom-Geographen ist ihm die sachkundige und informative Leitung der Touren besonders wichtig. Telefon: 040/85 38 27 94, info@twietenkieker.de, www.twietenkieker.de

Kinder

Mit Kindern radeln, mit Kindern reisen – das Rad spielt für Kinder und ihre Familien eine wichtige Rolle: Der tägliche Weg zum Kindergarten oder zur Schule, die kleine Tour am Wochenende oder die große in den Sommerferien ... Der Schwerpunkt im ADFCmagazin 4/2004 bietet Informationen über das Radfahren in Hamburg oder im Umland – und freut sich über Erfahrungen von Eltern und Kindern zu diesem Thema; gerne würden wir von den Kindern erfahren, wie sie Rad fahren gelernt haben – als kurzen Text oder auch gerne als Bild. Über Zuschriften freuen wir uns: redaktion@hamburg.adfc.de oder an die Geschäftsstelle.

Wissen, was los ist

Wir leben ja zunehmend im Informationszeitalter – da sollte auch und gerade das Automobil nicht zurück stehen. Nachdem uns jede Fahrerin und jeder Fahrer bereits durch Blinken, Hupen und Nebelleuchten – ja, im Ernst! – mitteilen kann, dass sie oder er gerade ihr oder sein Auto auf- oder zugeschlossen hat, wollen deutsche Autobauer diesen Trend konsequent ausbauen. Vorschläge liegen reichlich auf dem Tisch, daher können wir hier nur die Favoriten vorstellen:

* Zwei Huptöne: »Mein Händi klingelt, wahrscheinlich werde ich gleich Schlangenlinien fahren, da ich es in der Handtasche nicht gleich finden kann.«

* Blinker laaaaang, dabei einmal kurz Hupen: »Habe mein Händi gefunden, werde jetzt eine Weile freihändig fahren. Meine Fahrtrichtung wird sich daher entsprechend dem Seitenwind ausrichten.«

* Blinker zweimal kurz, dabei vier Fanfarenstöße: »Ich telefoniere noch, muss aber gleichzeitig mein GPS-basiertes vollautomatisches Navigationssystem umprogrammieren, ich kann jetzt für nichts mehr garantieren.«

* Warnblinker lang-kurz-kurz-lang, dabei der Ton eines Nebelhorns: »Mein GPS-basiertes vollautomatisches Navigationssystem ist der Meinung, dass ich gerade in ein Hafenbecken gefahren bin.«

* Nicht mehr originell, wird aber immer noch gerne genommen: Dauerlichthupe - Platz da, hier komme ich.

Doch damit nicht genug – Jede(r) wird sich ungehemmt verwirklichen können, die Anlagen werden frei programmierbar sein, wobei die schönsten Programmierungen unter einer einschlägigen Telefonnummer heruntergeladen werden können.

Abschließend noch ein Blick auf die Abstiegsplätze:

Erwartungsgemäß weit abgeschlagen wurden platziert

* Blinker rechts (links): Ich biege gleich rechts (links) ab, bzw. wechsele die Spur nach rechts (links), ebenso wie der gute alte

* Warnblinker: Mein Fahrzeug ist liegen geblieben bzw. ich sichere eine Unfallstelle.

Wer will denn so etwas noch wissen? Sie vielleicht?

Alexander v. Stryk

Fördermitglieder des ADFC Hamburg

Diese Unternehmen fördern den ADFC. Schon ab 100 Euro pro Jahr können Sie die Interessen der Radfahrer unterstützen und gleichzeitig für sich werben.
Info: ADFC Hamburg e. V., Postfach 70 21 08, 22021 Hamburg, Tel: 040-39 39 33, Fax: 040-390 39 55, info@hamburg.adfc.de

Fahrradhandel

Biedler Bikes
Jarrestraße 29
22303 Hamburg
Tel.: 040-27 80 08 00

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

Fahrrad Löwe
Wandsbeker Chaussee 13
22089 Hamburg
Tel.: 040/25 59 91

Fahrrad Nielandt
Friedrich-Ebert-Damm 30
22049 Hamburg
Tel.: 040/693 00 20

Fahrrad Nielandt
Straßburger Str. 9-11
22049 Hamburg
Tel.: 040/61 22 80

Fahrrad & Outdoor
Center Harburg
Großmoordamm 63
21079 Hamburg
Tel.: 0 40 / 32 31 00 10

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

FahrradTechnik
Lübecker Straße 112
22087 Hamburg
Tel.: 040/25 49 98 55

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

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

Radsport von Hacht
Breitenfelderstr. 9
20251 Hamburg
Tel.: 040/48 06 04 17

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

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

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

Wheels GmbH
Alter Steinweg 14
20459 Hamburg
Tel.: 040/ 34 27 85

Fahrrad-Codierung

Digicode Homeservice
Claus Schmidt
Graben 11
21481 Lauenburg
Tel.: 040/25 32 95 85

Öffentliche Verkehrsmittel

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

Fahrrad-Abstellsysteme

VeloPark
Fahrradparksysteme
Wandsbeker Chaussee 284
22089 Hamburg
Tel.: 040 / 250 72 22

Reiseveranstalter

Die Landpartie
Radeln & Reisen GmbH
Lindenweg 75
25436 Tornesch
Tel.: 04122/965 55

Stadtführungen

Twietenkieker
in Hamburg Reisen
Carsten Ruthe
Germerring 11
22763 Hamburg
Tel.: 85 38 27 94

neu

Impressum

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

Postanschrift: ADFC Hamburg, Postfach 70 21 08, 22021 HH
e-Mail: redaktion@hamburg.adfc.de

Redaktion: Eva Binde, Amrey Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.),
Heiko Droste, Stefan Kayser, Stefan Klaschik, Peter de Leuw,
Peter Vollmann

Titelfotos: Kuhlmann (RTP), Veranstalter, Stefan Kayser (Geister)

Layout: Ulf Dietze; Internet: Heiko Schütz

Anzeigen: Marina Schrod. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6

ISSN: 1617-092X, Auflage: 5.000

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