



Einbahnstraße



SCHWERPUNKT

10 Jahre
StVO-
Fahrradnovelle

Gräber Räder

Fahrräder nach Maß



Komfort in jeder Klasse: Gräber Räder hat das elegante Touren- oder Reisefahrrad, das jedem Anspruch gerecht wird. Hochwertige Stahlrahmen – individuell abgestimmt auf Ihre Wünsche; mit ausgesuchten Komponenten, die Sie weiterbringen.

Fuhlsbüttler Straße 269 • 22307 Hamburg
 Telefon: 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



Verkauf • Aufbau • Service

Erikastraße 45
 20251 Hamburg
 Telefon 040-46 45 21
info@tretlager-eppendorf.de



Die besten Karten, damit Sie bei Ihren Freunden gut ankommen.

ca. 194 Seiten,
 Format: 12 x 22 cm
 Preis: € 12,90

Vollständiger
 Stadtplan –
 zusätzlich eingezeichnet:
**Ein Netz besonders
 fahrradfreundlicher
 Strecken.**

Bezug über Infoladen Ohlsdorf
 Infoladen Wandsbek
www.hamburg.adfc.de



Sie bestimmen die Richtung.

- Ob mit den neuen AOK-Wahlтарifen für Individualisten
- dem AOK-Bonustarif für schlaue Rechner
- oder dem AOK-Prämienprogramm für alle, die fit sind oder es werden möchten.

Egal, wofür Sie sich entscheiden: Ihre Gesundheit punktet. Mit Sicherheit.

Infos zu allen AOK-Produkten gibt es unter 040 2023-2023, www.aok.de/rh oder per E-Mail aok.hh@rh.aok.de.

**AOK Rheinland/Hamburg – Die Gesundheitskasse.
 Wir tun mehr.**



Keine Ahnung

zu haben über die Verkehrsregeln zur Radwegebenutzungspflicht, ist eine weit verbreitete Bildungslücke. Wenn sich das beim Autofahrer paart mit einer gewissen Brutalität und dem Hang, Polizei spielen zu wollen, wird daraus für uns RadlerInnen häufiger ein unangenehmes Tänzchen aus Huperei, wilder Gestik und undifferenziertem Gebrüll. – Wir berichteten des Öfteren.

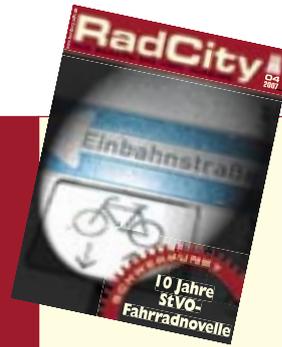
Es spricht einiges dafür, die Benutzungspflicht total aufzuheben. Denn diese Regel wäre vermittelbar. Die umgekehrte Möglichkeit, alle Radwege benutzungspflichtig zu halten, hat sich jahrzehnte lang nicht bewährt und galt – betrachtet man die Rechtsprechung – auch damals schon gar nicht so strikt, wie viele meinen.

Die StVO-Novelle von vor 10 Jahren hat uns in zahlreichen Straßen das ganz legale Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht. Für viele der ADFC-Aktiven ist diese Rechtsänderung der größte Erfolg, an dem der Verein bislang mitgewirkt hat. Doch das reicht noch lange nicht. Denn solange unzumutbare Radwege benutzungspflichtig sind, ist diese Sache noch nicht vom Tisch.

Das Jubiläum der Novelle nimmt die Redaktion zum Anlass, bei Entscheidungsträgern nachzufragen, wie sie die Lage sehen. Entscheidungsträger sind auch die Politiker. Sie lud der ADFC zu einer Exkursion nach Berlin ein, denn dort wird viel mehr für den Radverkehr getan als in Hamburg. Lesen Sie unseren Schwerpunkt ab Seite 6.

Im ADFC passiert aber natürlich noch mehr. Und so lädt der Vorstand wieder einmal zur Landesversammlung ein. Bitte beachten Sie dazu die Seite 5.

Ihre Redaktion
redaktion@hamburg.adfc.de



04
2007

INHALT

05	Einladung zur Landesversammlung
Schwerpunkt: 10 Jahre StVO-Fahrradnovelle	
06	Großer Schritt für den Radverkehr
06	Interview mit der Straßenverkehrsbehörde
08	Interview mit dem Fahrradbeauftragten
10	Gespräch mit der Rechtsanwältin
11	Klagen gegen die Benutzungspflicht
12	Vorbild Berlin: Die tun was
20	Schlängeln um dein Leben: Mit dem Rad in Peking
STÄNDIGE RUBRIKEN	
04	Kurzfutter/Kleinanzeigen/ADFC-Aktive
16	Kolumne: Le tour, l'angler et moi
17	Leserbriefe / Impressum
18	Comic/Adressen/Beitritt
19	Mitglied vorgestellt
19	Fördermitglieder
22	Veranstaltungen – Infoabende beim ADFC

FLUX C500

Komfortables, schnelles Qualitäts-Reiserad für den Weg zur Arbeit, Urlaub - je nach Ausführung mit 4 Packtaschen u.v.m. ...



Wohltat für Ihre Wirbelsäule!

Platz nehmen, losfahren, strahlen.

(.. wirkt regenerierend auf die Wirbelsäule und ist einfach schneller.)



Liegeradstudio

Bahrenfelder Str. 260 - 22765 Hamburg - Telefon 040 395 285 - www.liegeradstudio.de
im VIVO Altona, gleich neben der Fabrik



Abstellanlagen

Ärgern Sie sich irgendwo über fehlende Abstellanlagen? Dann schreiben Sie dem Besitzer der Immobilie Ihre Beobachtungen. Warum Fahrradständer der Marke Felgenkiller nichts taugen, dass Abstellbügel Standsicherheit bieten, das Anschließen des Fahrrades ermöglichen und sehr vandalismus-resistent sind. Und dass wir uns als Rad fahrende Kunden doch viel besser aufgehoben fühlen, wenn wir gute Abstellmöglichkeiten vorfinden.

Schnell und positiv reagiert haben in den letzten Monaten auf diese Briefe z.B. die städtische Fortbildungseinrichtung im Südring und die Residenz am Wiesenkamp (Volksdorf). Edeka-Struve in Bramfeld hat zwar die Abstellanlagen-Anzahl verdoppelt, sich dabei aber aus dem Altmetallfundus bedient und die Argumente, die eindeutig für Bügel sprechen, unberücksichtigt gelassen.

Unsere Musterbriefe zu Abstellanlagen finden Sie auf:

www.hamburg.adfc.de

--> Infos von A bis Z

--> Musterbrief Fahrradabstellanlage

Unser Mitglied

Joachim Engler

ist am 12. Juni verstorben.

Er hat lange Jahre ehrenamtlich im Infoladen Ohlsdorf KundInnen beraten. Darüber hinaus engagierte er sich als Tourenleiter.

Wir werden die Erinnerung an Joachim bewahren.

Vorstand und Aktive des
ADFC Hamburg

Leihfahrrad-System

Wer den Auftrag für die Stadtmöblierung erhält, soll ein Mietfahrrad-System installieren. So lautete die Vorgabe der Politik in Hamburg und unter anderem bewarben sich die Firmen Ströer und JCDecaux um den viele Millionen Euro schweren Vertrag (siehe RadCity 6/06, S. 12). Die Stadt macht jetzt einen Rückzieher, weil das Kartellamt ankündigte, »Koppelverträge« genauer zu prüfen: Eine Hauptleistung (Stadtmöblierung) soll nicht mit einer Nebenleistung (Fahrradverleih-System) verknüpft werden. Der Senat überlegt, wie das Verleih-Konzept trotzdem umgesetzt werden kann.

ADFC-Fahrradflohmmarkt

22. September 10-12 Uhr, Umweltzentrum Karlshöhe, Karlshöhe 60d

Motorlose Fahrzeuge finden hier AbnehmerInnen. Wir erheben keine Standgebühr und keinen Eintritt, über eine Spende am ADFC-Infostand freuen wir uns aber.

Feinstaub-Messfahrten

Der ADFC unterstützt das europaweite VECTOR-Projekt. Für Testfahrten an Werktagen im Oktober in Hamburg werden Probanden gesucht. Interessenten melden sich in der Geschäftsstelle oder direkt bei stefan.warda@adfc.de. Mehr unter http://www.adfc.de/4451_1 oder http://www.vectorproject.eu/10_1

Parke richtig!

Jeder kennt wohl die kleinen Zettelchen mit freundlichem Hinweis an falsch geparkten Autos. Weil die Aufkleber zunächst anzuweichen sind, werden sie gerne als Spuckies bezeichnet. Die Stadt Salzburg ist ganz offiziell von Falschparkern genervt und verkauft die Blöcke im Bürgerbüro. In der Bauverwaltung gibt es sogar ein PDF-Dokument für den Ausdruck zu Hause.

http://www.stadt-salzburg.at/internet/stadtverwaltung/bauverwaltung/t2_87875/t2_87903/t2_31332/p2_150341.htm

(Tipp: Die RadCity gibt's als Download. Dort heraus den Link kopieren und in den Browser einsetzen – erspart das Abtippen).



ADFC-Radfahrer-Treffen

Seit Oktober letzten Jahres gibt es für Mitglieder des ADFC und andere Fahrradfreunde einen festen Treffpunkt. An jedem letzten Donnerstag im Monat ab 18:45 Uhr kommen sie im »Legendär« (Eppendorfer Weg 200) ins Gespräch (nicht mehr im »Tramanello«). Beliebte Gesprächsthemen sind



z.B. Erlebnisse privater und ADFC-geführter Fahrradtouren, »ernste« Fragen, die den Verkehr betreffen, wie zu Geisterfahrern, zur Helm- und Radwegebenutzung, sowie Tipps und Tricks zur Fahrradreparatur. Anspruch auf den »Stein des Weisen« erhebt dabei keiner der diskutierenden Radfahrer.

Die Teilnehmer verstehen sich hingegen als eine unterhaltsame, fröhliche Runde für alle, denen das Fahrrad am Herzen liegt. Der Treffpunkt bietet die Möglichkeit, sich mit anderen Fahrradbegeisterten in entspannter Atmosphäre auszutauschen. Auch Nichtmitglieder des ADFC sind willkommen.

Marcus Steinmann

Jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 18:45 Uhr im »Legendär«, Eppendorfer Weg 200 (Nähe U-Hoheluftbrücke)
Kontakt: Wolfgang Heckelmann.
wolfganghde@gmx.de

Link des Monats

Der Konvoi aus LKW bewegt sich nach Heiligendamm zum G8-Gegengipfel. Ein Camp ist aufzubauen. An Bord die Generatoren, Zelte und auch Fahrräder. Mit großem Polizeiaufgebot – es ist von 140 Beamten und 5 Stunden Dauer die Rede – werden sämtliche Personalien aufgenommen und alle Autos werden nach Fahrrädern durchsucht. Wozu der Aufwand? Fahrraddiebstähle seien hier aufzuklären!

<http://g8-tv.org/clip.php?clipId=1677&autostart=true>

(Dauer ca. 6 min.)

<http://www.graswurzel.tv/g8/>
(siehe dort unter 31. Mai 2007,

Dauer ca. 15 min.)

Auf der RadCity-Seite des ADFC finden Sie die Links des Monats zum Anklicken.

GPS-Veranstaltungen

GPS-Café: Der Wille ist da, doch dem Geist fehlt der rechte Zugang – GPS am Rad ist noch nicht selbsterklärend: Die Geräte sind kompliziert, der Fachjargon eher abschreckend, und der rechte Nutzen für den Radtouristen erschließt sich auch nicht ohne Weiteres. Deshalb veranstaltet die GPS-AG des ADFC Hamburg am **12. September** von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr ein GPS-Café. Bei Kaffee und Kuchen können Erfahrungen oder Fragen zum Thema ausgetauscht werden. Gäste sind im GPS-Café zu jeder Zeit willkommen!

GPS-Werkstatt: Und noch ein weiterer Termin: Am Mittwoch, dem **10. Oktober**, ab 19.00 Uhr, findet die »GPS-Werkstatt« statt. Bei dieser Veranstaltung werden die TeilnehmerInnen praxisnah an die Arbeit am PC und an den GPS-Gerätenherangeführt.

Beide Veranstaltungen finden in den Räumen des ADFC in der Koppel 34-36 statt und sind kostenlos.

Einladung zur Landesversammlung

Sonnabend, 29. September 2007, 14 Uhr
ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36
(Nähe U/S-Hauptbahnhof)

Vorläufige Tagesordnung:

- Eröffnung
- Wahl: Versammlungsleitung, ProtokollantIn
- Feststellen der Beschlussfähigkeit
- Genehmigung der Tagesordnung
- Bericht des Vorstands
- Kassenbericht 2006
- Bericht der Rechnungsprüfer und Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands
- Wahlen:
 1. Delegierte für die Bundeshauptversammlung am 03./04. November 2007 in Frankfurt
 2. RechnungsprüferInnen
- Haushalt 2008; Beschlussfassung
- Anträge
- satzungsändernder Antrag zu § 2 von Udo Schuldt
- **Schwerpunktthema:** Radverkehrskonzept für Hamburg (Ergebnis der Sitzungen des Fahrradforums von Dezember 2006 bis September 2007); Diskussion
- Verschiedenes

Bitte bringen Sie Ihren gültigen Mitgliedsausweis mit. Alle Mitglieder sind antragsberechtigt. Die Anträge müssen bis zum 19. September in der Geschäftsstelle eingetroffen sein. Verspätete Anträge bedürfen der Zulassung durch die Landesversammlung. Wir freuen uns auf Ihr Erscheinen und auf viele anregende Gespräche.

Wenn das Ohr allein verreist

Diese Leute haben die Lösung eines alten Problems gefunden. Wie kann jemand verreisen und dabei auch noch den eigenen Haushalt auf Vordermann bringen? Ich habe es ausprobiert: Madrid, London und Amsterdam waren die Ziele und das Ganze funktioniert mit den Stadt- und Länder-CDs von geophon. Die AutorInnen stellen die Sehenswürdigkeiten, aber auch weniger Bekanntes vor. Die besuchten Orte sind auf einem Stadtplan im Booklet markiert. Auf jeder CD gibt es außerdem Restaurant-, Einkaufs- und Museumstipps. Alle Texte sind angenehm sachlich und die SprecherInnen professionell. Wir hören darüber hinaus Originalgeräusche und Gesprächssequenzen mit Bewohnern.



Wer dicke Reiseführer liebt, wird in den rund 60-minütigen Städtetouren nicht viel Neues finden. Wer sich aber in kurzer Zeit auf eine Stadt vorbereiten will, nach der Reise in Erinnerungen schwelgen oder aber während der Vorbereitungen Türen lackieren oder Fahrräder reparieren möchte, dem sei dieses Medium besonders ans Herz und Ohr gelegt.

Ulf Dietze

Die Reihe »geophon – Urlaub im Ohr« gibt es im Buchhandel. Eine CD kostet ca. 15 Euro. Weitere Informationen und Hörproben unter www.geophon.de

Großer Schritt für den Radverkehr

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist nicht statisch. Immer wieder gibt es neue oder geänderte Paragraphen. Vorreiter sind oft mutige Straßenverkehrsbehörden, die in ihrem Zuständigkeitsbereich z.B. die Einbahnstraßenfreigabe oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn mit großem Erfolg und gegen alle Widerstände ausprobieren. Solche Modelle gelangen dann mühsam über den Bundesrat in die StVO. Nach einigen Jahren ihrer bundesweiten Bewährung lockern sich manchmal noch die Kriterien, die ihren Einsatz regeln. So etwas kann dann insgesamt – wie bei den Einbahnstraßen – durchaus 20 Jahre dauern.

1997 kommen zahlreiche Änderungen neu in die Straßenverkehrs-Ordnung, die den Radverkehr betreffen – daher der Name »Fahrradnovelle«. Neue Elemente sind der »Schutzstreifen für Radfahrer« oder die »Fahrradstraße«. Neu ist auch die Möglichkeit, mehrere Führungsal-

ternativen anzubieten, also z.B. direktes und indirektes Linksabbiegen. Einbahnstraßen können – zunächst als Modellversuch! – für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Busspuren in Fahrbahnrandlage ebenfalls.

Herausragend ist jedoch die gelockerte Radwegbenutzungspflicht. Sie ist nun an das Radweg-Schild geknüpft. Und dies darf die Straßenverkehrsbehörde nur dort aufstellen, wo die Benutzungspflicht »erforderlich« ist und der Radweg bestimmten Qualitätsstandards entspricht. Geboren ist damit auch der »andere Radweg« – das ist ein baulicher Radweg aber eben ohne Benutzungspflicht.

In den folgenden Jahren entwickelt sich die StVO weiter: Die Einbahnstraßenfreigabe wird ab 2001 wegen des großen Erfolgs zur Dauerregelung. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wird erleichtert, in ihnen soll es außerdem gar keine Radwege mehr geben.

Noch für 2007 erwarten wir die nächste StVO-Novelle. Ihr Entwurf liegt seit langem vor. Sie strafft die Verwaltungsvorschrift zur StVO, die bisher Einsatzkriterien für die einzelnen Planungselemente enthält. Solche Detailfragen regeln zukünftig die einschlägigen Planungshandbücher, die es für den Radverkehr, den Fußgängerverkehr, Wegweisungen, Fahrbahnmarkierungen usw. gibt.

Erleichtert wird nochmals die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Weniger hohe Anforderungen gibt es auch für Schutzstreifen und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Beide Instrumente haben sich bewährt und gelten nun auch offiziell als mindestens gleichrangige Elemente der Radverkehrsplanung im Vergleich mit einem herkömmlichen Radweg.

10 Jahre nach der Novelle gucken wir, was sich daraus in Hamburg entwickelt hat. Ein Blick nach Berlin zeigt dann, was noch alles möglich wäre.

Ulf Dietze

»Viele Radwege sind nicht optimal«

Das sagt die Straßenverkehrsbehörde

RadCity: Welchen Punkt der StVO-Novelle von 1997 halten Sie für den wichtigsten?

Jost-Wilhelm Willemer: Das wichtigste ist unstrittig, dass als Kernaussage festgeschrieben worden ist, dass Radverkehr Fahrverkehr ist. Fahrverkehr gehört vom Grundsatz her auf die Fahrbahn. Nur in Ausnahmefällen kann unter Gefahrenaspekten der Radverkehr auf benutzungspflichtigen Radwegen geführt werden. Das ist eine Änderung gewesen, die sich deutlich auf die Radverkehrsinfrastruktur ausgewirkt hat.

Zu Beginn wurde in Hamburg recht zögerlich die Benutzungspflicht aufgehoben. Woran lag die Zurückhaltung?

»Zögerlich« ist Ihre Bewertung. Mit der Rechtsänderung haben sich auch die Straßenverkehrsbehörden umorientiert in der Bewertung des Radverkehrs und der Frage der Benutzungspflicht. Dabei geht es stets um die Sicherheit für den Radverkehr. Mit zunehmender Erfahrung und sich entwickelnder Rechtsprechung ist es nur natürlich, dass sich weitere Veränderungen ergeben haben.

Es gibt immer noch zahlreiche Radwege, deren Benutzungspflicht an den nicht umgeschalteten Ampeln hängt. Rechtlich betrachtet dürften solche Benutzungspflichtigen nur befristet angeordnet gewesen sein. Nach zehn Jahren können wir kaum noch von Befristung sprechen.

RadlerIns Alltag z. B. im Kupferdamm: Benutzungspflichtige Restflächen



zur Person

Jost-Wilhelm Willemer ist Stabsleiter der Verkehrsdirektion bei der Hamburger Polizei. In dieser Funktion übt er zugleich die zentrale Fachaufsicht über die Straßenverkehrsbehörden aus. Dadurch hat er auch regelmäßig mit Radfahr-Themen zu tun.

Wenn eine Straßenverkehrsbehörde eine Benutzungspflicht aufhebt, dann wird dies zeitnah in die Umsetzung gegeben und in aller Regel werden die entsprechenden Verkehrszeichen bald danach abgebaut.

Es gibt aber auch Fälle, in denen vorher aus Sicherheitsgründen die Lichtsignalanlagen umprogrammiert werden müssen. Das ist dann Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Der bedient sich bei diesen Aufgaben eines technischen Dienstleisters. Wir als Straßenverkehrsbehörde haben nicht in der Hand, wie schnell dieser Prozess abläuft. Wir weisen gegenüber dem Baulastträger auf die Notwendigkeit von Veränderung hin und können in Einzelfällen eine kleine Beschleunigung erreichen, aber generell ist es ein Thema, das in die Zuständigkeit der Straßenbaubehörde fällt. Für die Lichtsignalanlagen ist das die BSU.

Insofern hat das nichts mit einem Zehnjahreszeitraum seit Inkrafttreten der Radfahrnovelle zu tun. Es ist einzel-

Ampeln umschalten

Wird die Benutzungspflicht eines Radwegs aufgehoben, so dürfen RadfahrerInnen auf der Fahrbahn fahren. Die Ampeln auf der Strecke müssen dann allerdings für Radfahrer ausreichend große Räumzeiten haben. In vielen Fällen muss dafür die Anlage neu programmiert werden. Solange das nicht geschehen ist, darf der Radverkehr auf der Fahrbahn nicht zugelassen werden. Die Benutzungspflicht besteht dann weiter, obwohl sie – außer eben wegen der nicht angepassten Räumzeiten – nicht gewollt oder sogar eigentlich unzulässig ist.

fallbezogen immer wieder eine Frage, wie schnell ich einzelne Straßen nach Bewertung verändert bekomme.

Nun gibt es aber benutzungspflichtige Radwege, die unbenutzbar sind, weil sie z.B. schmaler als ein Fahrrad sind. Was raten sie den Radfahrern, wie sie sich dort verhalten sollen?

So lange Radwegebenutzungspflichten angeordnet sind, sind sie im Kern auch zu beachten. Ich teile durchaus Ihre Einschätzung, dass viele Radwege von der baulichen Substanz und von der Breite

nicht optimal sind. Die Frage der baulichen Zustände fließt bei der Bewertung mit ein, ob eine Radwegebenutzungspflicht aufrecht erhalten werden kann. Wir haben in zahlreichen Straßen aufgrund baulicher Mängel Benutzungspflichten aufgehoben.

Es gibt immer noch Radwege, die schmaler als ein Fahrradlenker sind. Darauf kann ich weder fahren noch ausweichen. Andernfalls würde ich trotz Verbot auf dem Gehweg fahren. Solch ein Radweg ist und war noch nie benutzbar. Warum hängt das Schild noch da?

Das sind dann Einzelfälle, die wir gern nochmal prüfen. Die Straßenverkehrsbehörden bewerten sorgsam auch die baulichen Voraussetzungen für eine Benutzungspflicht. Liegen sie nicht vor, wird in der Regel auch die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.

Was halten Sie von einer kompletten Aufhebung der Benutzungspflicht?

Radwegebenutzungspflichten können in vielen Straßen sicherlich aufgehoben werden. Von einer kompletten Aufhebung halte ich aber nichts, weil es eine Vielzahl von Straßen gibt mit hoher Verkehrsbelastung, auf denen erkennbar die Radfahrer deutlich gefährdet sind. Das sind insbesondere mehrspurige große Verkehrsadern mit zum Teil recht engen Fahrstreifen. Im Abwägungsprozess kommt es in aller Regel für derartige Straßen zur Aufrechterhaltung einer Radwegebenutzungspflicht.

Es gibt auch viele Menschen, die gerne mit dem Rad fahren und die sich nicht so sehr an der rechtlichen Einordnung von verschiedenen Radverkehrssituationen orientieren, sondern eher Wert drauf legen abseits des Fahrverkehrs auf baulich separat angelegten Radwegen fahren zu können, weil sie sich einfach sicherer fühlen.



Das hat aber weniger mit der Benutzungspflicht zu tun.

Das hat eben nichts mit der Benutzungspflicht zu tun. Das ist ein Stück Erfahrung, die wir als Polizei und Straßenverkehrsbehörde gesammelt haben. Wir müssen jenseits dieser formaljuristischen Betrachtungen die sehr unterschiedlichen verkehrlichen Interessen der einzelnen Nutzergruppen zu einem vernünftigen Ausgleich bringen und für alle nach Möglichkeit ein gutes verkehrliches Angebot unterbreiten.

Wie hat sich das Verkehrsverhalten der Radfahrer an den nicht mehr benutzungspflichtigen Radwegen verändert?

Wir haben keine wissenschaftlichen Untersuchungen dazu. Wir wissen aber aus Beobachtung und Erfahrung, dass Radfahrer nach wie vor in hoher Frequenz auch die baulichen Radwege benutzen. Bisweilen kommt es zu Irritationen zwischen dem motorisierten Verkehr und den Radfahrern, wenn Radfahrer auf die Fahrbahn gehen, was sie auch dürfen, weil es keine Benutzungspflicht gibt. Dies hat auch in Teilen mit Unkenntnis der Autofahrer zu tun. Das ist ein gesellschaftliches Phänomen – wir wünschen uns mehr gegenseitige Rücksichtnahme und fordern diese auch ein.

Gibt es eine erkennbare Gefährdung der Radfahrer durch die Aufhebung der Benutzungspflicht?

Die Gefährdungen bewegen sich im verkehrsbüblichen Rahmen. So wie man als Fußgänger, Autofahrer oder auch Radfahrer im Straßenverkehr immer mit bestimmten Gefahrensituationen rechnen muss.

Warum hat Hamburg so wenige Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen?

Sowohl der baulich angelegte Radweg, als auch der Radfahrstreifen sind Planungselemente, die bei unterschiedlichen Voraussetzungen je nach Lage der Situation vor Ort in Betracht kommen können. Hamburg hat gut zwanzig Kilometer Radfahrstreifen. Sie sehen daran, dass wir in der Vergangenheit durchaus davon Gebrauch gemacht haben.

Bei aktuellen Planungen in der Hafencity werden Radfahrstreifen angelegt in der Osakaallee und in der Überseeallee. Auch daran kann man erkennen, dass es durchaus eine Aufgeschlossenheit der Straßenverkehrsbehörden gibt, sie dort anzuwenden, wo es baulich möglich ist und verkehrlich sinnvoll erscheint.

Schon kurz nach der StVO-Novelle wurden Einbahnstraßen in großem Stil frei gegeben. Jetzt geht es nur noch zäh voran. Wie wird das Thema in der

oberen Straßenverkehrsbehörde gesehen?

Wir haben in Hamburg viele Einbahnstraßen frei gegeben, insbesondere in Tempo 30-Zonen. Die Kriterien sind vorgegeben: Es muss eine geringe Verkehrsbelastung geben, die Höchstgeschwindigkeit darf nur dreißig betragen. Dann kann man durchaus Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. Aber nicht alle Einbahnstraßen eignen sich unter Berücksichtigung dieser Kriterien für eine Freigabe.

Was soll ein Radfahrer tun, der eine bestimmte Einbahnstraße in Gegenrichtung noch frei gegeben haben möchte?

Der kann ganz einfach eine entsprechende Anfrage oder ein Begehren an das örtliche Polizeikommissariat richten, das als Straßenverkehrsbehörde dann in die Prüfung eintritt.

Wenn es baulicher Voraussetzungen bedarf, wäre von uns ein Signal auch an Baulasträger zu steuern, damit man gemeinsam Verbesserungen entwickelt.

Wie ist Ihre Perspektive für den Radverkehr in Hamburg in zehn Jahren?

Der Radverkehr wird an Stellenwert gewinnen. Er wird zunehmen, und er wird zunehmend auch attraktiver werden – auch im Zusammenhang mit ganz an-

deren gesellschaftlichen Debatten in der Bundesrepublik. Von daher sind sich die Straßenverkehrsbehörden und die Polizei durchaus bewusst, dass dieses Feld einer Unterstützung bedarf. Wir tun alles, um Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen oder zu unterstützen.

Was aber auch gesagt werden muss: Zur Förderung des Radverkehrs gehört das Thema Sicherheit. Und die ist am größten für die Radfahrer, wenn wir Rücksichtnahme üben und verantwortungsbewusster mit den verkehrlichen Interessen der jeweils anderen Nutzergruppen umgehen. Dazu gehört mehr Rücksichtnahme des Pkw-Verkehrs gegenüber Radfahrverkehr. Es gehört aber genauso deutlich dazu eine stärkere Regeltreue und Rücksichtnahme von Radfahrern gegenüber Fußgängern oder auch dem motorisierten Verkehr.

Oder gegenüber anderen Radfahrern.

Auch das ist in vielen Bereichen defizitär. Wenn wir die Unfälle ansehen, dann haben wir vielfach Radfahrer, die durch eigenes vermeidbares Fehlverhalten sich und andere gefährden. Das muss nicht sein.

*Das Interview führte Stefan Warda
Bearbeitung: Redaktion*

»Wir brauchen hindernisfreie Haupt- routen für den Radverkehr«

Interview mit dem Fahrradbeauftragten

gelungene Maßnahme:
Radfahrstreifen auf der
Grindelallee

Was war für Dich das Wichtigste an der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 1997?

Olaf Böhm: Am wichtigsten war sicherlich die Neuregelung der Benutzungspflicht. Und die Schaffung neuer Planungselemente, wie die Öffnung der Einbahnstraßen und auch die Radfahrstreifen, sowie die geradlinige Führung an den Knotenpunkten.

Die BSU bzw. damals die Baubehörde haben sich seit der Novelle immer bemüht, bei Veränderungen im Netz die Kriterien der Verwaltungsvorschrift zur StVO einzuhalten, damit die Anordnung

der Benutzungspflicht grundsätzlich möglich ist. Über die Anordnung selbst hat dann aber die Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden. Inzwischen hat sich durchgesetzt, dass auch die nicht benutzungspflichtigen Radwege nach dem technischen Regelwerk ausgebaut werden, damit sie nicht Radwege zweiter Klasse sind.

Jetzt gibt es aber Radwege, die trotz Benutzungspflicht faktisch unbenutzbar sind. Die Radfahrer dürfen aber erst auf der Fahrbahn fahren, wenn die Räumzeiten an den Ampeln darauf angepasst sind.



zur Person

Olaf Böhm ist Leiter des Referats nichtmotorisierter Verkehr in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), das 2001 entstand. Böhm erfüllt praktisch die Aufgaben eines kommunalen Fahrradbeauftragten und ist zusätzlich für den Fußgängerverkehr zuständig. – Das Foto zeigt ihn auf einem zu kleinen Leihrad, für das er nichts kann ;-)

Eine Ampel umzuschalten kostet mehrere tausend Euro. Wir brauchen da einen langen Atem, weil es weit über 1.000 Ampeln in Hamburg gibt. Es wird kontinuierlich angepasst. Auch wenn Ampeln aus anderem Anlass umgeschaltet werden, denken wir daran. Hebt die Straßenverkehrsbehörde eine Benutzungspflicht auf, so meldet sie die betroffenen Lichtsignalanlagen dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer. Dann geht das auf den großen Stapel und wird je nach Kapazität abgearbeitet.

Im Fall der Schanzenstraße hat das zwölf Jahre gebraucht. Ist das nicht ein bisschen lange?

Die Frage musst Du der Straßenverkehrsbehörde stellen.

Zu den Radwegen allgemein: Deren Zustand ist nicht immer so, wie wir als BSU ihn uns wünschen. Das Radwegnetz ist sehr alt in Hamburg. Aufgrund der Haushaltslage ist es keine einfache Aufgabe, dieses Netz umfassend instand zu halten. BSU und Bezirksämter bemühen sich nach besten Kräften. Die Politik hat es auch erkannt und seit 2006 werden mehr Mittel bereitgestellt. Auch für zukünftige Haushaltspläne wollen wir mehr Mittel einwerben, und ich sehe dafür eigentlich recht gute Chancen.

Auch im Klimaschutzkonzept wird der Radverkehr eine wichtige Rolle spielen. Zukünftig sollen außerdem Planungsfehler vermieden werden, dafür koordinieren wir die Verwaltungsabläufe neu. Die für Ende 2007 anvisierte Radverkehrsstrategie soll die entsprechenden Grundlagen schaffen.

Wie denkst Du denn über eine generelle Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht?

Ich persönlich denke schon, dass man die Benutzungspflicht komplett abschaffen könnte. Vielleicht spielst Du auf die Petition im Bundestag an, die man im Internet unterzeichnen konnte. Da stand unter anderem: Hebt mal die Benutzungspflicht komplett auf, dann sind alle Probleme gelöst. Das sehe ich ganz anders. Denn durch die Aufhebung der Benutzungspflicht werden ja die Radwege nicht besser. Und ein Großteil der Radfahrer möchte gern auf Radwegen fahren. Es würde vielleicht ein bisschen Druck rausnehmen und das Gefeiße um zehn Zentimeter Abstand zu parkenden Fahrzeugen würde aufhören.

Berlin, Frankfurt, München oder Kiel legen viel häufiger Radfahrstreifen auf der Fahrbahn an. Wie denkst Du darüber als Instrument für Hamburg?

Der Radfahrstreifen ist ein Element, um den Radverkehr sicher und komfortabel zu führen. Man bekommt eine Pflasterung niemals so glatt hin wie eine Asphaltdecke. Berlin hat sehr viel breitere Straßenräume als Hamburg und hatte in der Vergangenheit wenige Radwege. Wir haben sehr viele dieser alten Radwege. Jetzt ist es meist kostengünstiger, diesen vorhandenen Radweg baulich zu ertüchtigen, als den Straßenraum komplett neu aufzuteilen. Da spielen dann eine Rolle: Laternen versetzen, Baumstreifen, Parkstreifen. Allein eine Bordkante anzufassen, lässt die Kosten für eine Baumaßnahme stark ansteigen. Hinzu kommt: Bei Radfahrstreifen muss man sich noch intensiver als bei baulichen Radwegen um den ruhenden Verkehr kümmern.

Auch die Radwege sind in der Regel in Hamburg zugeparkt. Das wird akzeptiert, weil Radfahrer dann den Gehweg benutzen. Außerdem werden immer wieder Radwege in Parkplätze umgewandelt. In anderen Städten gibt es Radfahrstreifen und die sind dort nicht zugeparkt.

Es kommt natürlich immer auf die einzelne Situation an. Da lässt sich keine pauschale Aussage treffen.

Das Markieren von Radfahrstreifen muss nicht einhergehen mit dem Versetzen von Kantsteinen. Wir kennen beide das Beispiel Kiel, wo alte Radwege nicht benutzungspflichtig weiter bestehen und parallel dazu Flächen auf der Fahrbahn zu Radfahrstreifen abmarkiert werden.

Solche Beispiele gibt es auch in Hamburg, z.B. auf der Grindelallee. Da hatte die Fahrbahn entsprechende Reserven. Es war auch kein Baumstreifen im Weg. Es ist eine Einzelfallprüfung. Ich habe



nicht grundsätzlich etwas gegen Radfahrstreifen, überhaupt nicht!

Wenn wir das Klima schützen wollen, dann wollen wir doch auch Autofahrer aufs Fahrrad holen und ihnen ein Angebot machen. Nur: Bei schlechten Radwegen ist das ja nicht attraktiv ...

Das ist korrekt. Das habe ich auch in meinen Beitrag zum Hamburger Klimaschutzkonzept geschrieben: Wir brauchen hindernisfrei zu befahrende Magistralen für den Radverkehr.

Der Radverkehr braucht außerdem ein durchlässiges Straßennetz. Hamburg hat unmittelbar nach der Novelle verhältnismäßig viele Einbahnstraßen freigegeben. Aber dann hörte es auf. Gibt es noch einen Nachschlag?

In der erneuten Novelle der StVO, auf deren Verabschiedung wir seit Jahren warten, sollen die Kriterien für die Öffnung von Einbahnstraßen weiter gelockert werden. Bei manchen Straßen besteht zusätzlich baulicher Bedarf. Da müssen wir gucken, wie hoch die Frequenz an Radfahrern ist, ob es sich um eine wichtige Alltagsroute handelt usw. Ich wohne selbst in einer Einbahnstraße und verstehe nicht, warum die nicht geöffnet ist.

Was meinst Du, was sich in den nächsten zehn Jahren in Bezug auf Radverkehrsförderung ändern wird? Wie wird es in Hamburg dann aussehen?

Der Radverkehr wird an Bedeutung gewinnen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele. Die BSU bearbeitet auch deshalb z.Zt. die Radverkehrsstrategie. Wenn auch Radverkehrsmaßnahmen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln geringe Investitionen erfordern, muss die Finanzierung trotzdem gesichert sein. Die Handlungsempfehlungen und die Maßnahmenvorschläge in dem Papier müssen also mit einer Erweiterung der finanziellen und personellen Ressourcen einhergehen. Wir haben im nächsten Jahr eine Wahl, spätestens dann wird sich entscheiden, ob die Empfehlungen mit entsprechenden Finanzen hinterlegt werden. Dadurch, dass im Fahrradforum auch die verkehrspolitischen Sprecher der Bürgerchaftsfraktionen vertreten sind, erhoffe ich mir eine Kontinuität auch über den Wahltermin hinaus.

Muss sich nicht auch allgemein etwas an der Einstellung zum Fahrradverkehr ändern?

Natürlich ist es schwierig, so ein fahradfreundliches Klima zu erzeugen, sowohl in der Bevölkerung als auch in der Behördenlandschaft. Mitunter gibt es Widerstände. Man muss manchen Kollegen doch sehr weitreichend erklären, was es mit der Radverkehrsförderung auf sich hat oder warum eine geradlinige Führung an einer Kreuzung besser ist als eine verschwenkte Führung oder derlei Dinge. Das hat sich noch nicht bis ins letzte Bürozimmer herumgesprochen. Wir wollen im Rahmen jährlich stattfindender Seminare, bei denen auch Planungsbüros, Bezirksämter und sonstige Planungsdienststellen eingeladen werden, zum Radverkehr informieren.

Berlin wirbt für sich als Fahrradstadt mit einem entsprechenden Logo. Ist das nicht auch etwas, um den Radverkehr zu fördern?

Solche weichen Maßnahmen spielen eine ganz wichtige Rolle. Neben der Infrastruktur geht es beim System Radverkehr auch um die beiden Säulen Service und Kommunikation. Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit haben wir sicherlich noch Nachholbedarf. Ob wir jetzt eine Produktmarke brauchen, das wird man sehen. Auf jeden Fall müsste man die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren deutlich verstärken.

*Das Gespräch führte Stefan Warda
Bearbeitung Redaktion*

Fehlende Sicht und mangelnde Einsicht

Gespräch mit der Rechtsanwältin

Kirsten Johnson ist passionierte Alltagsradlerin und Rechtsanwältin. So lag es nahe, das Gute mit dem Nützlichen zu verbinden. 2003 gründete sie ihre eigene Kanzlei und berät seitdem ihre Mandanten in Fällen des Verkehrs-, insbesondere des Fahrradrechts. In Hamburg ist die Rechtsanwältin eine von zweien, die sich auf das Fahrradrecht spezialisiert haben. Anlässlich der zehnjährigen Novelle der StVO traf ich mich mit ihr zu einem Gespräch über ihre Erfahrungen bezüglich des aktuellen Fahrradrechts.

Unfälle zwischen Rad- und Autofahrern werden in ihrer Praxis am häufigsten Gegenstand rechtlicher Auseinandersetzungen. Verletzungen, hoher Sachschaden, Bußgelder oder massiver Ärger seien die Gründe, weshalb die Verkehrsteilnehmer zu ihr kämen. Ausgangspunkt für Unfälle und Konflikte zwischen Rad- und Autofahrern ist immer wieder die unbefriedigende Situation hinsichtlich der Radwege.

Problem der Rechtssicherheit

Die Fragen, wo Radfahrer fahren müssen bzw. dürfen stellen einen Schwerpunkt ihrer Rechtspraxis dar. Stichwort: Radwegebenutzungspflicht. Viele Fahr-

radfahrer sind nur ungenügend über ihre Rechte und Pflichten informiert. So kommt es immer wieder vor, dass Fahrradfahrer glauben, viel zu schmale oder beschädigte Radwege benutzen zu müssen. Dies sei allerdings kein Wunder, denn die »Rechte und Pflichten der Fahrradfahrer sind bei der derzeitigen Rechts- und Sachlage nur selten auf Anhieb erkennbar«, so Rechtsanwältin Johnson. In der Rechtspraxis ist es für Radfahrer oft unklar, wo sie fahren müssen oder dürfen. Das liegt vor allem an der Fülle der möglichen Wege: Seitenstreifen, Fahrbahn, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, »baulich angelegte« Radwege, getrennte oder gemeinsame Fuß- und Radwege, die mal benutzungspflichtig sind und mal nicht.

Trügerische subjektive Sicherheit

»Viele Radfahrer benutzen den Radweg, weil sie sich dort sicherer fühlen.« Dieses Gefühl der Sicherheit lässt sich durch Studien und Unfallstatistiken nicht belegen. Im Gegenteil. Beim Befahren des Radwegs und erst recht des Gehwegs – was immer wieder vorkommt – befindet sich der Radler gerade an Ein- und Ausfahrten nicht im Sichtfeld des Autofahrers. Fehlende oder mangelnde Sichtmöglichkeit der Verkehrsteilnehmer ist häufige Ursache für Unfälle und Konflikte. Zugeparkte Radwege und ein oftmals schlechter Zustand der Radwege verschärfen dieses Gefahrenpotential. Hier wäre noch eine Menge Aufklärungs-



Kirsten Johnson

arbeit bei den zuständigen Behörden zu leisten, damit Radfahrstreifen und den Ansprüchen genügende Radwege stärker gefördert werden, so Kirsten Johnson. Als Fördermitglied des ADFC unterstützt sie hierbei den Verein in seiner Aufklärungs- und Lobbyarbeit.

»Die aktuelle Radwegesystematik ist kein gutes System. Für alle Seiten nicht.« Hinzu kommt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Hier sei »sowohl bei den Auto- als auch bei den Radfahrern Fehlverhalten und mangelnde Rücksichtnahme festzustellen. Eigentlich ist es erstaunlich, dass so wenig passiert.« Rechtsanwältin Johnson sieht nicht die Novelle als solche kritisch, sondern ihre Umsetzung und die daraus entstandene Rechtsunsicherheit. »Ohnehin«, so meint sie, »sei die Rekonstruktion des Unfallgeschehens schwierig.« Oft steht Aussage gegen Aussage. Durch die komplizierte Rechtslage bezüglich der Radwege sei dies noch schwieriger geworden. Diese Problematik wird durch die mangelnde Aufklärung der Verkehrsteilnehmer verschärft. Die Frage, wie der Radverkehr sicherer gestaltet werden kann, ist für sie ein besonderes Anliegen, da sie in der Regel als Anwältin nicht den geglückten, sondern den missglückten Weg des Verkehrsteilnehmers erlebt.

Ausweg »Shared Space«?

Am Ende unseres Gesprächs fragte ich Frau Johnson, ob das städtebauliche Konzept des »Shared Space« (die RadCity berichtete in Ausgabe 02/2007) eine Lösung sein könnte. Diese Form der Verkehrsorganisation hält sie »für eine sehr sinnvolle Methode, den Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen.« Zudem löse »sich das Problem einer ständig mehrdeutigen Sachlage im Shared Space auf eine faszinierend kluge und einfache Art und Weise – fast wie von selbst.« Im »Shared Space«, was soviel heißt, wie »gemeinsamer Raum«, wird die Maxime der fest zugeteilten Areale für die Verkehrsteilnehmer aufgegeben. Beispiele von »Shared Space« gibt es bislang im europäischen Ausland, vor allem in den Niederlanden.

Marcus Steinmann

Kanzlei Johnson im Web:
www.radrecht.de

Die Klagen

Gestern – heute – morgen

In der Vergangenheit haben immer wieder ADFC-Mitglieder mit Unterstützung des Vereins vor dem Verwaltungsgericht des Vereins vor dem Verwaltungsgericht geklagt, um bessere Bedingungen für den Radverkehr in Hamburg zu erreichen. Vom ADFC unterstützte Musterverfahren starteten bereits vor 10 Jahren. Das betraf die Straßen Heußweg in Eimsbüttel und Gertigstraße in Winterhude. In beiden Straßen ist daraufhin die Benutzungspflicht der Radwege vollständig aufgehoben worden, sämtliche »blaue« Schilder sind verschwunden.

Zurzeit läuft noch immer eine Klage von Dr. Georg Bitter vor dem Obergericht des Vereins gegen die Benutzungspflicht der Radwege in der Eppendorfer Landstraße.* Das Gericht wollte das Verfahren zum 15. Juli 2007 einstellen, da das Klagebegehren angeblich erledigt sei. Tatsächlich stehen im betroffenen Straßenabschnitt noch vier Verkehrszeichen 237, die den benutzungspflichtigen Radweg signalisieren.

Auf Bezirksebene werden mittlerweile viele Benutzungspflichten schon »auf Zuruf« entfernt, sofern sie ohnehin aufgehoben werden sollen. Zukünftig wird es vermehrt Klagen wegen des Parkens neben und auf Radwegen geben. Auch vollständig blockierte Radwege könnten demnächst häufiger Gegenstand von Gerichtsverfahren sein.

*Von Eppendorfer Baum bis Heinickestraße Richtung Norden, von Lokstedter Weg bis Lenhartzstraße Richtung Süden.

Amrey Depenau

zu den Klagen siehe auch

- ADFCmagazin Hamburg 3/2002, S. 13
- RadCity 2/2004, S. 18/19
- RadCity 4/2005, S. 19

Auf der ADFC-Webseite finden Sie unter Infos A-Z den Musterwiderspruch und ausführliche Texte zur Frage der Klagebefugnis und der Frist für den Widerspruch.

cambio CarSharing

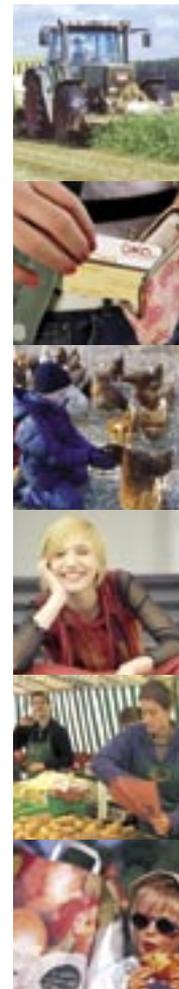
Probe fahren!

Autos ab 1,90 € pro Stunde –
stunden-, tage- und wochenweise.

Jetzt zum Kennenlernen:
ein Monat keine Grundgebühr
+ 30% Rabatt auf die ersten
3 Fahrten.

cambio

Telefon 040-414 667 00
www.cambio-CarSharing.de



Zukunft gestalten

Der Ökomarkt e.V. hilft mit seinen Projekten den **ökologischen Landbau** zu fördern und zu erhalten. Holen Sie sich die **ÖkoCard** und unterstützen Sie damit unsere Arbeit. Mit der ÖkoCard bieten Ihnen Qualitätsanbieter bis zu **10 % Rabatt**. Sie können zu vergünstigten Preisen an **zahlreichen Aktivitäten** des Vereins teilnehmen, erhalten das Ökomarkt Magazin „**verde**“ viermal im Jahr und bekommen **viele Tipps** rund um ein gesundes und bewusstes Leben. Von den 40 Euro Jahresbeitrag können Sie 35 Euro **als Spende absetzen**. Für weitere Infos: Tel.: 040-65 65 042, www.oekomarkt-hamburg.de, www.oeko-card.de

ÖKO MARKT
Verbraucher- und Agrarberatung e.V.



Hamburgs Politik schreibt sich auf die Fahnen, das Radfahren zu fördern. Da lohnt sich ein Besuch in der Hauptstadt. Denn hier verfolgt man dasselbe Ziel – mit anderen Mitteln und deutlich erfolgreicher.

Heribert Guggenthaler empfängt uns in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Als Leiter des Referats Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen ist er quasi Berlins oberster Radverkehrsplaner. Seine ehrliche Meinung über Hamburgs aktuellste Radverkehrskonstrukte: »Den Jungfernstieg habe ich mir angesehen, da habe ich mich über die Radwegführung richtig erschrocken«. In Berlin gilt für Radwege hingegen ein Standardmaß von 1,6 Meter Breite zuzüglich 0,75 Meter Seitenraum: »Das halten wir bei allen neuen Radverkehrsanlagen ein.«

Vorbild Berlin

Die tun was



Lieber noch markiert er Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Die erhalten dann ein Standardmaß von 1,85 Meter plus 0,75 Meter Seitenstreifen.

Auf unserer Exkursion überzeugen wir uns, wie gut solche Verkehrswege selbst dann funktionieren, wenn man sie mit einem Pulk von 10 Personen befährt – undenkbar auf einem Radweg in Hamburg.

Altlasten im Osten – und Chancen

Probleme machen die zahlreichen Kopfsteinpflasterstraßen im Ostteil der Stadt. Wenigstens auf den Hauptrouten sollen die Fahrbahnen (teil)asphaltiert werden. Aber Anwohnerproteste verhindern gelegentlich gute Lösungen – wie sich die Städte doch gleichen. Insbesondere wenn nicht ganz unbekannt Personen sich daran beteiligen, wird's hoch politisch. Am Ende wird die Holperstrecke dann eben aufwändig mit Gummi ausgegossen und heißt fortan Momperpflaster.

Die Pläne fürs Radrouten-Hauptnetz stammen aus dem Jahr 1994, bestehen aus 12 Sternlinien und 2 Tangentialen. Zusätzlich sind Radreiserouten integriert: Europaradweg R1, Radfernwege Berlin-Kopenhagen, Berlin-Usedom, Berliner Mauerweg. Allein letzterer führt auf 180 Kilometern einmal um das ehemalige West-Berlin und wurde kürzlich erst fertig gestellt – ungeklärte Eigentumsverhältnisse bremsen das Vorhaben. Solche touristischen Routen haben für den Planer den charmanten Vorteil,



Städtevergleich

	Berlin	Hamburg
Bevölkerung	3,395 Mio.	1,744 Mio.
Fläche	891,85 qkm	755,16 qkm
Einwohner/qkm	3807	2309
Straßen	5300 km	4400 km
davon Tempo-30-Straßen	3000 km	1850 km
Radwege (aller Qualitäten)	630 km	1300 km Radwege + 400 km gemeinsame Geh- und Radwege
Radfahrstreifen	80 km	20 km
Rad-/Busspuren	80 km	k. A.
Fahrradstraßen	4	3 (zus. weniger als 1 km)
Radroutennetz	245 km	15 km
geplantes Radroutennetz (ges.)	660 km (bis 2010)	280 km (ohne Zeitangabe)

Quellen: Stat. Bundesamt, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Berlin), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hamburg)

Fotos:

linke Seite oben: Berliner Mauerradweg: Die Häuser im Hintergrund gehörten zum ehemaligen Gebiet von Ost-Berlin.

linke Seite unten: Hauptstraße mit gemeinsamer Bus-, Taxi- und Fahrradspur

oben: Radfahrstreifen: Immer im Sichtfeld der Autofahrer – keine Überraschungen an den Kreuzungen

unten: neue Radwege in Berlin: Asphalt als Regellösung

dass sie aus dem Topf des Wirtschaftsensors finanziert werden.

Asphalt ist besser

Nach massiven Protesten der RadlerInnen erlaubte Hamburg Anfang 2005 grundsätzlich das Radfahren in den Parks. Berlin hinkt dieser Entwicklung hinterher. Fast überall ist das Radfahren in den Parks verboten. Dabei möchte Guggenthaler auch die Grünanlagen perfekt für den Radverkehr erschließen: »Wir wollen die Leute per Fahrrad da haben und nicht per Auto. Das ist gut für die Umwelt und spart Parkplätze.« So gibt es mit dem Teltowkanal-Uferweg in Treptow ein 6,2 Kilometer langes Asphaltband, das sich umgehend auch zur beliebten Skaterstrecke entwickelt hat. Auch auf anderen Wegen durchs Grün setzen die Radverkehrsförderer auf Asphalt.

Heribert Guggenthaler, oberster Radverkehrsplaner Berlins

»Diese Strecken sind immer auch Alltagsrouten und ziehen richtig viel Radverkehr an. Und der Asphalt ist nachhaltig: Diese Oberfläche hält 10 bis 15 Jahre. Ein Sandweg hingegen hält drei Monate.«

Da unserer Exkursions-Gruppe die Zeit davon läuft, spricht Guggenthaler nur noch kurz ein paar Punkte an, die



ihm für das Ziel eines größeren Radverkehrsanteils noch besonders wichtig erscheinen. Eine Unfallkommission ist eingesetzt, um das Senatsziel von mindestens minus 30 Prozent bei Unfällen und Verletzten bis zum Jahr 2010 umzusetzen. Im Bike & Ride-Programm finanziert die Stadt neue Fahrrad-Abstellanlagen an Bahnhöfen zu 100 Prozent und die Bahn verpflichtet sich im Gegenzug, diese Anlagen 15 Jahre lang zu warten und zu pflegen. Dem Mangel an Fahrradstellplätzen begegnet Berlin insbesondere in den Kneipenvierteln mit Abstellbügeln auf der Fahrbahn. Begründung: Anders ist die Sicherheit der Fußgänger nicht zu gewährleisten.

Bekannt ist, dass Radverkehrsförderung nur funktioniert, wenn die Öffentlichkeitsarbeit stimmt. Die Hauptstadtplaner geben daher Broschüren heraus, betreiben eine Webseite, feiern Einweihungen neuer Radstrecken und beteiligen sich an der großen Fahrrad-Sternfahrt.

Call a Bike

Der erste Eindruck (siehe RadCity 6/06, S. 12: »Wer darf die Stadt vermöbeln«) bestätigte sich in Berlin: Der Ausleihvorgang funktioniert wieder schlecht. Ein Mitarbeiter benötigte mehr als eine Viertel Stunde um per Handy die Codes zu erfahren, mit denen wir unsere vorbestellten (!) Räder hätten verriegeln und entriegeln können.



Die Teilnehmer der Berlinexkursion

Gruppenfoto am Berliner Mauerdenkmal (v. l.):
 Jörg Lüthmann (GAL MdBü)
 Gerhard Fuchs (Staatsrat der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), HH)
 Klaus-Peter Hesse (CDU MdBü)
 Volker Hartwig (FHH-Behörde für Inneres, Zentrale Straßenverkehrsbehörde)
 Olaf Böhm (FHH-BSU, Amt für Verkehr und Straßenwesen)
 Peter Specht (ADAC Hansa)
 Dietmar Kneupper (Leiter der Verkehrsdirektion, Hamburg)
 Frank Bokelmann (ADFC HH)
 Heiko Schütz (ADFC HH)
 Stefan Warda (ADFC HH)
 Benno Koch (Radverkehrsbeauftragter der Stadt Berlin und unser »Stadtführer«)
 Ulf Dietze (ADFC HH, nicht auf dem Bild)



Fotos: Frank Bokelmann, Ulf Dietze, Heiko Schütz, Stefan Warda



Fotos

Asphaltstreifen auf Kopfsteinpflaster und als schlechtes Beispiel das Mompfaster in der Grimmstraße



Radweg am Teltowkanal: 6 km langes Skaterparadies



Radfahrstreifen erlauben Geradeausfahren im Sichtfeld der AutofahrerInnen und bieten Kapazität auch für mehrere RadfahrerInnen.

Berlin demonstriert, dass dieser Stadt der Radverkehr wichtig ist. Es ist erklärtes Ziel des Senats, den Radverkehrsanteil bis 2010 auf 15 Prozent zu erhöhen. Allgemein als »Stand der Technik« anerkannte Planungslösungen kommen dabei in großem Stil zum Einsatz. Und als Hamburger Alltagsradler kommt man zu dem Schluss: Es funktioniert. Was nicht verwundert, denn es ist das Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrungen mit Radverkehrsplanungen. Auch die Hamburger Behörden könnten so handeln – allein: Die Politik macht andere Vorgaben.

Ulf Dietze

Mehr lesen?

- Siehe RadCity 4/06 »Vorbild Kiel«
- www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr bietet unter »Radfahren in Berlin« anschauliche Informationen zur Radverkehrsstrategie, eine Präsentation der Radrouten und sehr informative Seiten zum Berliner Mauerweg.

Fahrrad-Löwe – wir machen mehr ...

- Meisterwerkstatt
- Eigenbau
- Rennräder
- Trekking-Bikes

- Mountain-Bikes
- Kinderräder
- Cityräder
- Markenräder



☎ 040 / 25 59 91

www.loewe-bike.de

22089 Hamburg-Eilbek • Wandsbeker Chaussee 13
verkehrsgünstig an der **U**-Bahnhofstation Wartenau

Sightseeing in Hamburg – zu Fuß und per Rad

Stadtrundgänge
Stadttouren mit dem Rad
Ins Grüne mit dem Rad



Wir fördern den ADFC Hamburg: 10 % Rabatt für alle ADFC-Mitglieder!

Tel. 040 - 85 38 27 94 • info@twietenkieker.de • www.twietenkieker.de

MEISTERBETRIEB • ERSATZTEILE • VERMIETUNG

DER HAMMER

Lassen Sie Ihr Fahrrad maßschneidern:
individuell durch Body-Scanning –
exklusiv bei Ihrem BICO-Händler.

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



Räder für
Velosophen

Edler Fahrrad- und Rahmenbau
Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes

Norwid Fahrradbau GmbH
Bauerweg 40 · 25335 Neuendorf
Telefon: (041 21) 246 58
www.norwid.de · info@norwid.de

NORWID
Räder für Velosophen

HOHENFELDE | EILBEK | BORGFELDE



Markenräder von Idworx,
Simplon,
Bergwerk,
HP Velotechnik,
Riese + Müller u. a.

Lübecker Straße 114
Tel. 25 49 28 00
Werkstatt 25 034 73
Fax 25 49 28 01
luftpumpe-hamburg@hamburg.de

Mo. – Fr. 10.00–19.00 Uhr • Sa. 10.00 – 16.00 Uhr



Kolumne

Le tour, l'angler et moi

Wenn dieses Heft erscheint, ist alles vorbei. Dann ist die erste Tour de France nach Doping Geschichte. Was soll das jetzt?, fragt sich der geneigte Leser, ist das hier neuerdings ein Ableger der Radsport-Zeitschrift »Tour«?

Nein, das nicht, aber die Kolumnistin ist ja bekannt für ihren Hang zu Ereignissen wie den Cyc classics oder eben »Le tour«. Und nun hat sie den Salat. Ausgerechnet in den letzten zwei Juli-Wochen fährt sie mit dem Angler an den Doubs – bekannt für seine Zwei-Meter-Welse (argh!). Skorpione, giftige Schlangen und Spinnen soll es dort auch geben (zitter!). Am 12. Juli werden dort abends die Zelte aufgeschlagen und die Ruten in Stellung gebracht, so der Plan.

Just am 13. Juli kommen dann in 50 Kilometern Entfernung Klöden, Winokurow und Co. vorbei. Da kann sie ja einfach mal rüberfahren, oder? Aber am ersten Tag nach Ankunft wird das den Angler ganz und gar nicht begeistern. Da gibt es ja schließlich viel zu checken, die Untiefen auszuloten, das



Terrain zu erkunden. Die Kolumnistin muss dann das Equipment hüten und die giftigen Schlangen davon abhalten, sich im Zelt einzunisten.

Eine ausweglose Situation. Aber noch ist Fontaines* nicht verloren. Dieser Text soll dem Angler untergejubelt werden: »Guck mal, Du kommst in meiner Kolumne vor.«

Vielleicht klappt's ja. Und wenn nicht, höre ich bestimmt wenigstens die kreisenden Hubschrauber in der Ferne. So wie gerade jetzt anlässlich des Motorradgottesdienstes am Michel. So, nun wissen Sie auch noch genau, wann diese Kolumne geschrieben wurde. Ja, am Tag der ersten Etappe der Tour.

Der Doping-Skandal scheint ihr ja völlig egal zu sein, denken die LeserInnen nun vielleicht. Nein, aber es ist irgendwie ähnlich der Leidenschaft für meinen Fußballverein: Der Kopf hat wenig zu sagen, wenn das Fieber steigt.

Ich bin dann mal weg!

Amrey Depenau

* Der Ort, wo der Verpflegungspunkt der Etappe liegt. Dort fahren die Fahrer langsamer und man kann sie gut sehen, sowie weggeworfene Devotionalien sichern ;-)

Wir haben Post

Die Redaktion freut sich über Ihre Briefe. Wir müssen ggf. kürzen.
redaktion@hamburg.adfc.de

Transport

Mit großem Interesse habe ich Eure Berichte über »Lieferung per Rad« (Rad-City 3/07) gelesen. Eines habe ich dabei vermisst: nämlich einen Hinweis darauf, dass man so, wie der junge Mann auf dem Titelbild, seine Tüten nicht transportiert. Mit Hilfe einer Lupe habe ich versucht festzustellen, ob es so einen Boten in Hamburg gibt. Die Häuser im Hintergrund sind zwar rot, wie viele unserer Backsteinhäuser in Hamburg, aber die Klimaanlage links im Bild spricht dagegen.

Ich habe Monate, wenn nicht sogar Jahre gebraucht, bis ich meine Frau überzeugen konnte, dass ein Korb doch sicherer sei, als rechts und links jeweils eine Einkaufstasche am Lenker aufzuhängen. In der nächsten RadCity also bitte einen Hinweis, wie man vorschriftsmäßig seinen Lenker zum Transportieren von Waren benutzen kann.

H. Frost

Anm. der Redaktion: Die Redaktionsmitglieder sind erklärte Feinde des Lenkertaschensyndroms, denn diese Krankheit ist sehr gefährlich. Über Alternativen haben wir schon mehrfach berichtet. Uns gefiel das Foto des China-Food-Lieferanten aus Brooklyn. Der zeigt, was möglich ist. Sicher fährt der gar nicht in diesem Zustand ...

Mit dem Rad zur Arbeit

Wann entstehen in Hamburg endlich Velorouten? Also nicht nur (beschmierte und überklebte) Schilder oder Absichtserklärungen, wie sie von Senat zu Senat weitergegeben werden, sondern bauliche Maßnahmen: (Fahrrad-»Auto«-Bahnen) in einem sternförmigen Netz. Dann würde ich sogar jeden Tag mit dem Fahrrad (ca. 12 km) zu meinem Arbeitsplatz in der Innenstadt radeln.

Ich kann einen Teil der Strecke einigermaßen durch Grünzüge und Geheimwege durchkommen, aber dann ist Feierabend: Nur noch Hauptverkehrsstraßen. Da macht das Radfahren nun weiß Gott keine Freude mehr. Solange sich das nicht ändert, sehe ich Aktionen wie »Mit dem Rad zur Arbeit« als relativ sinnlos an.

W. von Greif, Lurup

Abstellbügel

Tagtäglich bin ich in Hamburgs City mit dem Rad unterwegs. Mir fällt auf: Es gibt kaum Abstellmöglichkeiten bei neu gestalteten Straßen. Am Jungfernstieg gibt es zwischen Gänsemarkt und Bergstraße vielleicht fünf Bügel, auf der Alsterseite fast gleich null; in der Poststraße gab es ehemals ca. 30 Meter Geländer, da wurden täglich 50 Räder angeschlossen. Das Geländer ist KFZ-Parkplätzen zum Opfer gefallen, kein Ersatz! Zwischen Hamburger Hof und Neuem Wall gibt es überhaupt keine Bügel. Die wenigen Straßenschilder sind allmorgendlich hart umkämpft, passen dort doch je nur 2 Räder dran ... Und vor der Europa-Passage: 11 scharfkantige Designer-Bügel – zum Vergleich: es stehen 700 Tiefgaragenplätze zur Verfügung ...

M. Schneider, Neustadt



Kanzlei Johnson

Fahrradrecht Verkehrsrecht

Krohnskamp 35 h
22301 Hamburg

Fon 040 · 69 20 68 60
Fax 040 · 69 20 68 61

post@radrecht.de

Impressum

Herausgeber

(info@hamburg.adfc.de):
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
Landesverband Hamburg e. V.,
Koppel 34-36, 20099 Hamburg

Redaktion

(redaktion@hamburg.adfc.de):
Eva Binde, Birgit Bossbach, Amrey
Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.),
Peter de Leuw, Michael Prahl, Rainer
Schlievoigt, Marcus Steinmann

Titelfoto (M): Ulf Dietze

Layout: Ulf Dietze
Anzeigen: Es gilt Preisliste Nr. 12
vom 28.05.2007.
ISSN: 1617-092X,
Auflage dieser Ausgabe: 12.000

Die Beiträge geben nicht unbedingt
die Positionen des ADFC HH wieder.
Nachdruck oder Weiterverwendung
von Beiträgen und Abbildungen nur
mit Genehmigung des ADFC HH.

Nachbestellungen unter o.g. Adresse
oder im Internet.
Download und Archiv kostenlos:
www.hamburg.adfc.de -> RadCity

TRENGA DE
www.trenga.de



FAHRSPASS AUF UND NEBEN DER STRASSE -
ENTDECKEN SIE DIE WELT AUF ZWEI RÄDERN.



Fahrradcenter
HARBURG BUCHHOLZ

Comic, Adressen, Beitritt



Zeichnung: Stephanie Poschmann, www.stp-illustration.de

Geschäftsstelle und Infoladen

ADFC Hamburg
Koppel 34-36
20099 Hamburg
Tel.: 39 39 33, Fax: 390 39 55,
info@hamburg.adfc.de.
HVV: U1 Lohmühlenstr., Bus 6/37 Ak St. Georg
Öffnungszeiten: fr 10-14 Uhr
telefonisch erreichbar: di-fr 10-13 Uhr
+ mi 15-17 Uhr
Infoline (24 h): 040-390 70 50

ADFC-Infoladen Ohlsdorf

Im Grünen Grunde 1 c, 22337 Hamburg
Tel.: 50 04 88 25
HVV: direkt am Bahnhof U/S Ohlsdorf
Öffnungszeiten: di+do 17:30 - 19 Uhr
(1.11.-28.2. nur di)

Konto (auch für Spenden)

ADFC Hamburg, Postbank Hamburg,
BLZ 200 100 20, Kto.-Nr.: 1 48 80 92 01

www.hamburg.adfc.de

Gruppen im ADFC Hamburg ...

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. Sie wollen aktiv werden und wissen noch nicht, wo? Susanne Plath berät Sie gern.

- Bezirksgruppe (BG) Altona: Keine regelmäßigen Treffen; Frank Bokelmann
- BG Nord: Termine und Treffpunkte bitte telefonisch erfragen; Ole Burmester
- BG Wandsbek: 1. Di im Monat, 19:30 Uhr, z. Z. wechselnde Gaststätten (kurzfristige Info unter redaktion@hamburg.adfc.de); Gundi Schuck
- Ak (Arbeitskreis) Radtouristik/Radtourenprogramm: Gabi und Jürgen Hentschke
- Ak Verkehr: 2. Do im Monat, 19 Uhr ADFC-Geschäftsstelle; Stefan Warda
- Ak Computer: Jörg Wellendorf, info@hamburg.adfc.de
- Ak Fahrrad-Reparatur-Seminare: Jörg Wellendorf, info@hamburg.adfc.de
- Fahrgastbeirat (HVV): Eckhard Cappell
- Liegegestattmisch: 1. Mi im Monat, 19 Uhr in der »Lotte«, Haus drei, Hospitalstr. 107, www.liegegestatt-hamburg.de; Frank Bokelmann
- ADFC-Radfahrer-Treffen: jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 18:45 Uhr, »Legendar«, Eppendorfer Weg 200 (Nähe U-Hoheluftbrücke), Wolfgang Heckelmann
- GPS-Arbeitsgruppe: Stefan Kayser
- Radreise-Messe-Team: Uwe Jancke
- Redaktion RadCity: Ulf Dietze
- Redaktion www.hamburg.adfc.de: Heiko Schütz
- Infoabende in der Geschäftsstelle: Petra Hardstock
- Infoladen Ohlsdorf: Helga Grewe
- Vorstand: Heiko Schütz (Vorsitzender)

... AnsprechpartnerInnen

- Bokelmann, Frank _____ Tel.: 82 50 21, k1@frank-bokelmann.de
- Burmester, Ole _____ Tel.: 61 33 93, Ole.Burmester@web.de
- Cappell, Eckhard _____ Tel.: 672 53 86, capell@t-online.de
- Dietze, Ulf _____ Tel.: 63 27 07 94, ulf_dietze@magicvillage.de
- Grewe, Helga _____ Tel.: 29 82 05 62
- Hardstock, Petra _____ Tel.: 602 62 11, ahardstock@t-online.de
- Heckelmann, Wolfgang _____ Tel.: 61 19 29 70, wolfganghde@gmx.de
- Hentschke, Gabi und Jürgen _____ adfc.hentschke@web.de
- Jancke, Uwe _____ Tel.: 60 09 65 76, uwe.jancke@adfc.de
- Kayser, Stefan _____ Tel.: 380 62 26, stefan.kayser@hamburg.de
- Plath, Susanne _____ Tel.: 85 87 48, susanne.plath@adfc.de
- Schuck, Gundi _____ Tel.: 647 27 99
- Schütz, Heiko _____ Tel.: 63 65 59 51, heiko.schuetz@adfc.de
- Warda, Stefan _____ Tel.: 0171-485 51 93, stefan.warda@adfc.de

Ihre Vorteile als Mitglied

- Sie sind als RadfahrerIn, FußgängerIn und BenutzerIn öffentlicher Verkehrsmittel bis zu 2 Mio. EUR, Eigenbeteiligung 500 EUR je Fall) und rechtsschutzversichert (bis zu 0,25 Mio. EUR, Eigenbeteiligung 300 EUR je Fall).
- Sie erhalten sechs Mal im Jahr die Zeitschrift »Radwelt« – inklusive Regionalteil »RadCity«.
- Sie können kostenlos bzw. preisgünstig an Veranstaltungen wie Radreiseseminar, Reparatur-Seminare oder Themenvorträgen teilnehmen.
- Sie erhalten Rabatt bei der Fahrrad Diebstahlversicherung.
- 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 des ADFC für einen menschengerechten Verkehr.



	Name
	Vorname
	Straße, Nr.
	PLZ, Ort
	Geburtsjahr
	Telefon

- Einzelmitglied, Jahresbeitrag 38,- Euro ermäßigt 25,- Euro*
Einzelmitglieder können ihre minderjährigen Kinder kostenlos mit anmelden.
- Haushalts-/Familienmitglied 48,- Euro ermäßigt 38,- Euro*
mit folgenden Personen, die mit mir in einem Haushalt wohnen:
Versicherung nur für namentlich mit Geburtsjahr gemeldete Haushaltsmitglieder!

	Name, Vorname, Geburtsjahr

* Für Ermäßigung bitte Nachweis beilegen.

Ich trete dem ADFC bei.

Mein Beitrag unterstützt die Arbeit für ein besseres Verkehrssystem in Deutschland und Europa.

Zusätzlich zu meinem Beitrag unterstütze ich den ADFC jährlich mit einer Spende in Höhe von _____ Euro.

- Ich erteile dem ADFC e. V. hiermit bis auf Widerruf eine Einzugsermächtigung über
 die Summe aus Jahresbeitrag und Spende zu Lasten meines Kontos:

	Kontonummer		Bankleitzahl
			Geldinstitut
			Kontoinhaber

Datum, Unterschrift

- Ich überweise nach Erhalt der Beitragsrechnung.
 Ich wohne nicht in Hamburg, möchte jedoch die Informationen und Radtourenprogramme dieses Landesverbands erhalten und werde deshalb Mitglied im ADFC Hamburg.

Datum, Unterschrift

ADFC Hamburg, Koppel 34-36, 20099Hamburg

»Effizientere Öffentlichkeitsarbeit«

Wer ist eigentlich in diesem Verein? Wir stellen hier jeweils eines von zurzeit gut 5800 Hamburger Mitgliedern vor.

Unser Mitglied Felix Lenz ist 20 Jahre alt, hat im letzten Jahr seine Schule abgeschlossen und möchte nun ein Studium beginnen: »Ich bin mir noch nicht ganz sicher, ob ich Jura oder aber Philosophie wählen soll.« Felix ist seit drei Jahren Mitglied im ADFC, bezeichnet sich selbst als Alltags-, Reise- und Rennradfahrer – das Foto zeigt ihn beim Stadtparktriathlon am 3. Juni – und interessiert sich insbesondere für die Vorträge, die regelmäßig in der Geschäftsstelle stattfinden: »Im Juni habe ich dann sogar selbst einen Vortrag gehalten, über meine dreiwöchi-

ge Fahrradtour von Hamburg nach Budapest. Mir hat das Spaß gemacht und ich glaube, den Zuhörern hat's auch gefallen.« Felix wünscht sich vom Verein eine effizientere Öffentlichkeitsarbeit: »Ich weiß, dass das bestimmt schwierig ist, aber es wäre toll, wenn das Kürzel »ADFC« genauso bekannt wäre, wie die allen geläufige Abkürzung des berühmtesten Automobil-Clubs.« Eine Mitgliedschaft im Fahrrad-Club, so findet Felix, unterstützt die Arbeit für eine menschenfreundliche und intelligente Verkehrspolitik, die letztendlich allen VerkehrsteilnehmerInnen zugute käme: »Insbesondere meine Generation und die noch Jüngeren haben



ein berechtigtes Interesse an einer intakten Umwelt. Die Förderung des Radverkehrs kann durchaus einen Teil dazu beitragen!«

Nicola Meyer

Foto: Jörg Tschirch

Fördermitglieder

Diese Unternehmen fördern den ADFC Hamburg. Schon ab 100 Euro pro Jahr können Sie die Interessen der Radfahrer unterstützen und gleichzeitig für sich werben.

Infos: ADFC Hamburg e. V., Koppel 34-36, 20099 Hamburg, Tel.: 39 39 33, Fax: 390 39 55, info@hamburg.adfc.de

Fahrradhandel

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

Die Luftpumpe –
Fahrradtechnik
Lübecker Straße 112-114
22087 Hamburg
Tel.: 25 49 98 55

Eimsbüttler Fahrradladen
Uwe Krafft
Osterstr. 13
20259 Hamburg
Tel.: 49 30 61

Fahrrad Buck
Tibarg 28
22459 Hamburg
Tel.: 58 20 98

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

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

Fahrrad Marcks
Curslacke Neuer Deich 38
21029 Hamburg
Tel.: 72 41 57 0

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

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

Fahrrad Pagels
Horner Landstraße 191
22111 Hamburg
Tel.: 651 83 86

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

Fahrradstation Dammtor/
Rothenbaum einfa GmbH
Schlüterstraße 11
20146 Hamburg
Tel.: 41 46 82 77

Fahrradzentrum-
Eppendorf
Ludolfstraße 39
20249 Hamburg
Tel.: 51 32 66 66

Family-Move
Jörn Schwalba
Rathausallee 6
22846 Norderstedt
Tel.: 522 46 55

Flottbike
Osdorfer Weg 110
22607 Hamburg
Tel.: 89 07 06 06

JODY 2 Rad
Hofweg 68
22085 Hamburg
Tel.: 22 73 94 74

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

MEGABike Bramfeld
Bramfelder Chaussee 148
22177 Hamburg
Tel.: 64 22 23 88

MSP Martin Eberle GmbH
Rentzelstraße 7
20146 Hamburg
Tel.: 45 03 61 80

Rad & Service Niendorf
Rudolf-Klug-Weg 7-9
22455 Hamburg
Tel.: 41 45 37 83

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

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

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

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

Tretlager
Erikastraße 45
20251 Hamburg
Tel.: 46 45 21

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

Fahrradunterricht für Erwachsene

Micha Löwe
Wendlohnstraße 29
22459 Hamburg
Tel.: 58 97 67 47

Öffentliche Verkehrsmittel

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

Reiseveranstalter

Die Landpartie
Radeln & Reisen GmbH
Industriehof 3
26133 Oldenburg
Tel.: 0441/570683 - 0

Stadtführungen

Hamburg-City-Radtour
Bernd Kaupert
Nienstedter Str. 13
22609 Hamburg
Tel.: 0172-511 76 57

Twietenkieker
in Hamburg Reisen
Carsten Ruthe
Harmsenstraße 20
22763 Hamburg
Tel.: 85 38 27 94

RechtsanwältInnen

Frau Kirsten Johnson
Krohnkamp 35 H
22301 Hamburg
Tel.: 040-69 20 68 60

Die Webadressen finden Sie bei www.hamburg.adfc.de

Im Mai 2006 lud ein Verwandter den Hamburger Thorsten Weiland mit einer Reisegruppe nach Peking ein. Die Stadt per Rad zu erkunden stand auf dem Programm. Zwei Wochen später, die Rückreise vor Augen, war die einhellige Aussage: »Faszinierend, aber jetzt möchte ich nach Hause.« Wir sprachen mit Weiland über seine Reise.

Schlängeln um dein Leben

Mit dem Rad unterwegs in Peking

Der Verwandte, ein Peking-Kenner, der seit längerer Zeit dort lebte, hatte die Reisegruppe in einem der wenigen noch erhaltenen alten Viertel untergebracht. Nachdem man sich auf den Zimmern eingerichtet und den ersten Kontakt mit den etwas gewöhnungs-



schleiß. Purer Zufall, denn in den zwei Wochen gerieten die Europäer ständig in gefährliche Situationen. Zwischen Kamikaze-Radlern, Autofahrern, die nur starr geradeaus schauten, und pöbelnden Fußgängern mussten sie ständig um ihr Leben fürchten. Thorsten Weiland beschreibt das Radfahren in Peking als sehr anstrengend: »Abbiegende Fahrzeuge nehmen grundsätzlich keine Rücksicht auf Fahrräder. Deshalb sieht man überall Radfahrer, die sich in Schlangenlinien um die Abbieger winden.« Was für die einheimische Bevölkerung normal war, machte den Ausländern das Leben schwer.

Wenn sie denn überhaupt ihren Weg durch das Dickicht chinesischer Straßenschilder fanden. Nachdem Weiland sich einen Kompass zugelegt hatte, wurde es einfacher: »Straßennamen lesen? – Keine Chance. Aber die Stadt ist geradlinig angelegt – wenn man seine Ecke kennt, helfen die Himmelsrichtungen, wieder dorthin zurückzufinden.« Es sei denn, eine der vielen zwölfspurigen Straßen kreuzt den Weg. Die will dann erst einmal über-



Es geht los – auf echter chinesischer Qualitätsware

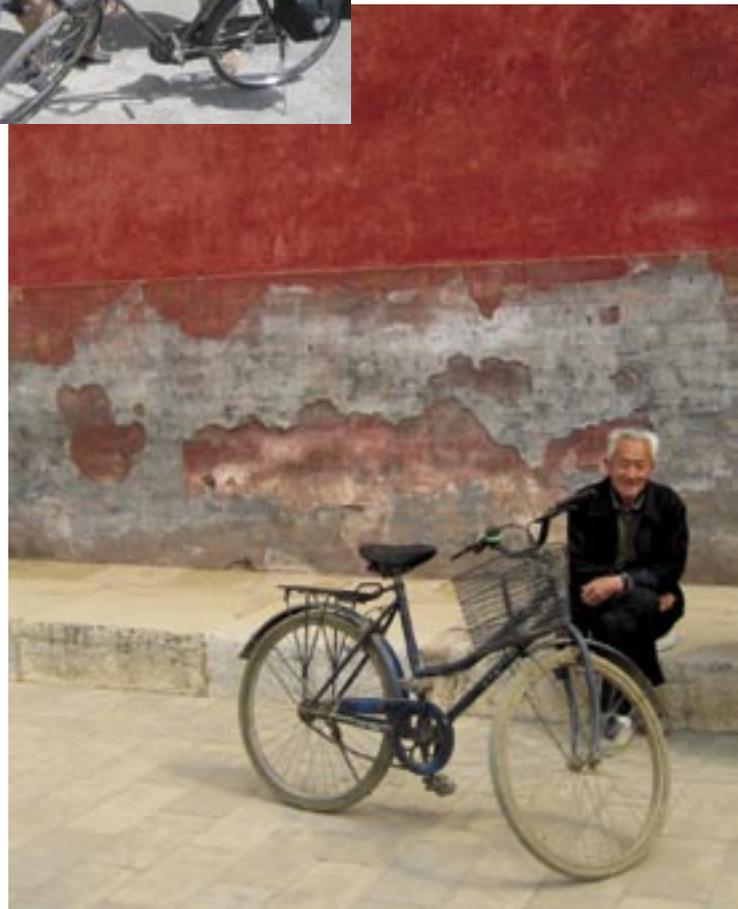


Mechaniker

bedürftigen Stehklos hinter sich gebracht hatte, ging es los zum Fahrradkauf. Aber nicht auf Englisch, wie der weltläufige Globetrotter jetzt vielleicht denkt. Im Viertel kam man ohne Kenntnisse des Chinesischen keine zehn Meter weit. Deshalb waren extra zwei junge Reiseführer engagiert worden, die der Gruppe sprachlich und in allen Lebenslagen zur Seite standen. Die hatten dann auch gleich den richtigen Fahrradladen zur Hand, in der die Reisenden mit fahrbaren Untersätzen ausgestattet wurden.

Sensationelle 270 Yüan – 29 Euro – bezahlte Thorsten Weiland für sein Rad. Dafür kam es auch mit Gestängebremse daher und wirkte insgesamt eher klapprig. Wie gut, dass an fast jeder Straßenecke ein Team von mobilen Fahrradmechanikern wartete, die jedes Problem für ein bis zwei Yüan auf unkonventionelle Art und Weise lösten. So ließen sie sich auch nicht von einem abgebrochenen Pedal schockieren, das Weiland bereits nach einem (!) Tag verbuchen musste. Im Laufe der zwei Wochen ging so ziemlich alles an den Rädern zu Bruch, so dass sie sich am Ende nicht wirklich wieder verkaufen ließen. Sie waren einfach nur noch Schrott.

Der Grund war in diesem Fall glücklicherweise nur Ver-





Eine eher kleine Straße in Peking...

wunden werden.

So nach und nach gewöhnte sich die Reisegruppe an das Viertel, die Stadt und die Menschen. Weiland beschreibt sie als recht rüde im Umgang, solange nicht irgendeine Beziehung bestand, sei es geschäftlicher oder persönlicher Natur. Doch im Laufe der Zeit gab es natürlich viele Gelegenheiten mit den Leuten dort ins Gespräch zu kommen, wenn auch nur mittels der beiden Dolmetscher. Die vielen Sehenswürdigkeiten

und architektonischen Objekte sprachen ihre eigene Sprache.

Am Ende der Reise waren nicht nur die Digitalkameras erfüllt von Eindrücken – und das war sogar noch nach mehr als einem Jahr nach der Reise im Gespräch mit Thorsten Weiland zu spüren.

Peking by bike – ein Abenteuer in jeder Hinsicht.

Amrey Depenau

Mal wieder ist ein Rad kaputt. Der Fahrer steigt auf den Gepäckträger eines Mitreisenden um



Geht doch!



Geht auch





Mittwoch, 19. September, 19.30 Uhr

Kirgistan – wo ist denn das?

Die zentralasiatische ehemalige Sowjetrepublik ist (nicht nur) bei Radreisetouristen weitgehend unbekannt. Einsame Täler, hohe Pässe und gastfreundliche Menschen sind aber nur drei von vielen Gründen, Kirgistan näher kennen zu lernen.

Tobias Klein und Daniela Schmidt bereisten im Sommer 2006 vier Wochen lang mit Fahrrad und Zelt das wunderschöne Land der Jurten und Reiter, das alles für Radfahrer bietet, die starke Steigungen auf holprigen Pisten nicht scheuen. Ihre Bilder und Erzählungen wollen Lust machen auf ein etwas anderes Reiseerlebnis.



Mittwoch, 26. September, 19.30 Uhr

Das passende Reiserad

Was unterscheidet das Reiserad vom Trekking- und Cityrad? In seinem Vortrag wird **Ralf Klagges (Utopia Velo GmbH)** Tipps und Hinweise zur Fahrrad-Auswahl geben. Wie sollte ein komfortables, individuell ausgestattetes Reiserad beschaffen sein, mit dem man problemlos lange Strecken fahren kann? Es geht u.a. um folgende Kriterien: Rahmenhöhe, Rahmengeometrie, Rahmen aus Stahl oder Aluminium, Gewicht und Tragfähigkeit.



Mittwoch, 31. Oktober, 19.30 Uhr

Genussradeln in der Provence

Ein Sommerleben mit Zelt und Fahrrad in der Provence: Über den Berg fahren oder im Flusstal bleiben, Radfahren oder Tageswanderungen, Restaurant oder Schwimmbad, Kultur oder Natur, Pause oder Aktivität: Alles ist hier möglich. Drei Sommer war **Herbert Rönneburg** in der Provence rund um den Luberon und hat einige Wege erkundet, die auch für den ungeübten Flachlandradler machbar und lohnend sind.

Auf dem Genussprogramm standen pittoreske Städtchen, wildromantische Schluchten und alte Pfade, Weinberge und Obstplantagen, quirlige Märkte, eine Panoramastraße und ein veritabler Pass, der bequem zu erradeln war und mit einer 40 Kilometer langen Abfahrt belohnte.

Eintritt: 2,50 € (für ADFC-Mitglieder kostenlos) Eine Anmeldung ist nicht nötig.
Ort: ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, (U-Lohmühlenstraße oder Bus 6, 37 Ak St. Georg).
Angebote für Vorträge bitte an Tel.: 39 39 33 oder info@hamburg.adfc.de

KETTWIESEL

HASE
LONGTRAILBIKES

**Neu
bei uns**



SHIMANO

ORTLIEB WATERPROOF

ABUS

BROOKS
ENGLAND

GORE
BIKE · WEAR™

Rohloff

Kompetenz für Ihr individuelles Fahrrad



Premiumhändler für:

utopia velo



riese und müller
Gefedert radfahren.

PATRIA

CENTURION
Forge ahead

cannondale
FEEL IT.

BASSO

MAXCYCLES

NÖRWID

Toxy
www.toxy.de

IMMER ERST ZU FAHRRAD COHRT:

**Fahrrad
Cohrt**

WIR HELFEN WEITER!

Saseler Chaussee 52 • 22391 Hamburg-Wellingsbüttel

Tel. 040-640 60 64 • Fax 040-639 18 730

S-Bhf. Wellingsbüttel • Haltest. Rolfinckstraße, Linie 8

Für Sie geöffnet: Mo – Fr. 10–20 Uhr, Sa 10–16 Uhr

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

„Alles für den Urlaubstraum aus einer Hand – in Hamburg Barmbek!“

Bei uns im Wiesendamm finden Sie nicht nur die größte Auswahl an Bekleidung, Schuhen und Ausrüstung für Reise und Outdoor, sondern auch eine faszinierende Abteilung für Reiseliteratur, ein besonders qualifiziertes Reisebüro, sowie über 60 Globetrotter Experten mit ganz persönlichen Reisetipps aus aller Welt.

25.000 Ausrüstungsideen für Outdoor und Reise auf 4.000 qm.



Globetrotter Ausrüstung
im Wiesendamm



Kletterwand



Kanu-Paternoster



Hamburgs längste
Outdoor-Schuhwand



Kältekammer bis -25°C

Träume leben.

www.**Globetrotter**.de
Ausrüstung

Wiesendamm 1, 22305 Hamburg, U- und S-Bahnhof Barmbek
Mo. bis Fr.: 10.00 – 20.00 Uhr, Sa.: 9.00 – 20.00 Uhr
Telefon: 040/29 12 23, shop-hamburg@globetrotter.de

HAMBURG BERLIN DRESDEN FRANKFURT BONN KÖLN