

# RadCity

DAS MAGAZIN DES ADFC HAMBURG



05  
2007



**SCHWERPUNKT**

**Fahrrad  
made in  
Hamburg**

ROHLOFF • MAGURA • SON • TUBUS • SHIMANO • CARRADICE • GARMIN • BROOKS

# 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

Kanzlei Johnson  
Fahrrad- & Verkehrsrecht

Krohnskamp 35 h  
22301 Hamburg  
Tel 040 69 20 68 60  
Fax 040 69 20 68 61  
post@radrecht.de



**Verkauf • Aufbau • Service**

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



TRENGA DE  
www.trenga.de



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



**Fahrrad center**  
HARBURG BUCHHOLZ

## Das Ergebnis zählt ...

... auch beim Fahrradkonzept des Senats. Wir können in dieser Ausgabe noch nicht über Konkretes berichten, da die endgültige Fassung zum Druckunterlagenschluss nicht vorliegt.

Doch ließen die Diskussionen im Fahrradforum der Baubehörde zuletzt nicht unbedingt Gutes erwarten: Wo wir gerne konkret messbare Zielvorgaben ins Konzept geschrieben hätten, da verwässerten andere Akteure bis zum Schluss die Formulierungen. Nun bedarf es aber eindeutiger Vorgaben, damit anschließend die von allen für gut befundenen Lösungen tatsächlich auch kommen. Andernfalls verhindern angebliche Sachzwänge jeden Fortschritt: Wo Radfahrstreifen schon scheitern, weil Parkstreifen zu erhalten sind, ist Radverkehrsförderung nicht erkennbar.

Hinzu kommt: Diverse Aktivitäten, die den Autoverkehrsfluss beschleunigen sollen, verkauft der Senat den HamburgerInnen als Klimaschutzmaßnahme. Insbesondere Bettelampeln spielen da eine unrühmliche Rolle. So richtig angekommen in der aktuellen klimapolitischen Debatte scheint der Senat also noch nicht zu sein.

Oder irren wir uns?

Konkret heißt es immerhin im Fahrradkonzept: Der Radverkehrsanteil soll von 9 % im Jahr 2002 auf 18 % im Jahr 2015 verdoppelt werden. Auch mehr Geld gibt es für den Radverkehr. Die übrigen Formulierungen mögen vage sein, doch achtet Verkehrssenator Axel Gedaschko trotzdem darauf, dass sich ab sofort substantiell Neues tut? Wir geben ihm gerne die Chance, das zu beweisen. Gerne auch begleiten wir diesen Prozess. – Wir betonten es schon gelegentlich: Fahrradpolitik ist nicht parteipolitisch gebunden. Egal, wer's gut macht, es muss nur endlich mal jemand gut machen. Klimasozialfamiliengesundheitsverkehrsstädtebaufinanzarbeitsmarktpolitisch wäre das jedenfalls ein Fortschritt.

Redaktion  
redaktion@hamburg.adfc.de



05  
2007

## INHALT

05 Webseiten des ADFC

**Schwerpunkt: Fahrrad made in Hamburg**

06 Liegend gerne – Liegeradstudio Bleckmann

08 Fahrradhochburg Hamburg – Trenga, Bergamont, Stevens

10 Chopper-Räder – Juniors Club

12 Bericht von der ADFC-Landesversammlung

14 Klassenreise mit Rad und HVV

16 Norderelbbrücken per Rad

20 Stadtporträt Paris

### STÄNDIGE RUBRIKEN

04 Kurzfutter/Kleinanzeigen/ADFC-Aktive

16 Kolumne: Ole rauf aufs Rad

17 Leserbrief / Impressum

18 Comic/Adressen/Beitritt

19 Mitglied vorgestellt

19 Fördermitglieder

22 Veranstaltungen – Infoabende beim ADFC

### Scorpion

Der Renner der Saison,  
auch faltbar zu haben!

Bequem, schnell und  
sicher auch bei Nässe,  
Eis und Schnee.



## 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](http://www.liegeradstudio.de)  
im VIVO Altona, gleich neben der Fabrik

### 3...2...1... – meins

Bei Restzeitampeln für AutofahrerInnen steht der Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen. Zu diesem Schluss kommt die Hafencity-Universität (HCU).



Die vom damaligen Verkehrssenator Michael Freytag eingeführten Ampeln zeigen an, in wie viel Sekunden der Wechsel auf Grün bzw. auf Rot erfolgen wird. Zweck des Ganzen: Den Verkehrsfluss erhöhen. Die Mehrkosten pro Kreuzung liegen zwischen 100.000 und 300.000 Euro.

Der gemessene Effekt war nun aber minimal, nicht nur positiv und obendrein auch nicht einheitlich an den betrachteten Ampeln. »Unter volkswirtschaftlichen Erwägungen kann daher die Anzeigeneinrichtung nicht empfohlen werden«, lautet das eindeutige Fazit der HCU. Dem schließt sich die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt an und will keine weiteren Countdownampeln für den Autoverkehr installieren.

### Zettelwirtschaft

Geschwürartig breiten sich Bettelampeln auch im Raum Wandsbek aus. FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind gegenüber dem Autoverkehr der gleichen Richtung massiv benachteiligt (wir berichteten mehrfach). Der Ärger darüber sitzt tief – das Rotgehen nimmt zu.

Doch auch aus Versehen gehen Menschen bei Rot auf die Straße oder wundern sich, dass einfach kein Grün kommt. Neueste Errungenschaft modernster Ampeltechnik sind daher Kurzanleitungen, wie wir sie auf diesem Foto zeigen.



Ende August:  
Nordschleswiger  
Straße/  
Walddörfer Straße

Auf eine fundierte Untersuchung für das Themenfeld »Bettelampeln« warten die HamburgerInnen derweil vergeblich. Was bewirkt diese Technik für die Verkehrsmittelwahl? Welche Folgen hat sie in Bezug auf die Verkehrssicherheit? Welchen volkswirtschaftlichen Schaden richtet sie an? Zwar verweist die BSU auch bei diesem Ampeltyp gerne auf eine Untersuchung, doch die ist das Papier nicht wert, auf dem sie steht (siehe RadCity 3/2006, S. 10). Vor einer objektiven wissenschaftlichen Bewertung drückt sie sich.

### Link des Monats

Diesmal weisen wir auf Filmbeiträge hin, die unter Mitwirkung des ADFC entstanden. Auf den Webseiten des NDR sind die Filmchen noch zu bewundern.

Zwei Termine hatte Christian Scholz in der Sendung Markt im Dritten: Zunächst wurden Fahrradhändler in Hamburg getestet, danach standen Fahrradschlösser auf dem Prüfstand.



Stefan Warda begleitete den Redakteur in einer anderen Ausgabe auf dem Fahrrad und stellte die typischen Probleme Hamburger Radwege vor. Redakteur Birger Vetter gelang es denn auch – im Gegensatz zu vielen anderen seiner Zunft – das Thema Radweg-Benutzungspflicht und die damit verbundenen Probleme darzustellen.

Kein Mensch tippt die folgenden Links ab! Also aus der Download-RadCity in den Browser kopieren oder auf [www.hamburg.adfc.de/radcity](http://www.hamburg.adfc.de/radcity) die Links des Monats anklicken.

Händlertest:

[http://www3.ndr.de/ndrtv\\_pages\\_video/0,,OID4170006\\_VID4170416,00.html](http://www3.ndr.de/ndrtv_pages_video/0,,OID4170006_VID4170416,00.html)

Fahrradschlösser:

[http://www3.ndr.de/ndrtv\\_pages\\_video/0,,OID4210748\\_VID4212244,00.html](http://www3.ndr.de/ndrtv_pages_video/0,,OID4210748_VID4212244,00.html)

Radwege:

[http://www3.ndr.de/ndrtv\\_pages\\_video/0,,OID4131416\\_VID4133166\\_TYPreallow\\_LOCint,00.html](http://www3.ndr.de/ndrtv_pages_video/0,,OID4131416_VID4133166_TYPreallow_LOCint,00.html)



### Die ADFC-Infoabende

Haben Sie eine Radreise erlebt, von der Sie berichten oder erzählen möchten? Sind Sie vielleicht kompetent in Sachen Fahrradtechnik, GPS oder der Verkehrspolitik und wollen darüber andere Mitglieder informieren? Dafür gibt es seit etwa vier Jahren ein bis zwei Mal im Monat die ADFC-Infoabende.



Kirgistan

Sie sind als Service von Mitgliedern für Mitglieder konzipiert. Informationen, Unterhaltung und der Austausch untereinander stehen im Vordergrund. Ein Vortrag darf und kann sehr detailliert und gut ausgearbeitet sein, ein Muss ist das jedoch nicht.

Vorgestellte Radreisen müssen nicht spektakulär sein und weit entfernte, exotische Orte zum Ziel gehabt haben. Erlebnisberichte über Touren und Radreisen aus der näheren Umgebung sind ebenfalls sehr willkommen.

Der Eintritt für Mitglieder ist kostenlos, ein Honorar für den Vortragenden gibt es (leider) nicht. Meist finden sich zu den Infoabenden 10 bis 20 Zuhörer ein. An jedem Infoabend ist ein ADFC-Aktiver zur Unterstützung vor Ort, der »das Drumherum« regelt.

Marcus Steinmann

Kontakt und aktuelles Programm:  
Siehe Seite 22 in dieser RadCity.

# Mehr ADFC im Web

Harry tut's häufig, Irene tut's manchmal und Carsten immer öfter: Sie alle besuchen den ADFC Hamburg. Allerdings nicht in unserer neuen Geschäftsstelle in der Koppel, sondern virtuell.

Monatlich rufen mehrere tausend Interessierte die Internetseite unseres Landesverbandes auf. Schon früh war uns die Bedeutung des Mediums klar. So sind wir bereits seit 1996 im Netz vertreten. Im aktuellen Stil bestehen die Seiten seit 1998.

Seitdem hat sich viel getan. Nach fast zehn Jahren wird unsere Seite komplett überarbeitet. Eine ehrenamtliche Projektgruppe erstellt zur Zeit mit der vom Vorstand beauftragten Agentur hauptsache.net GmbH ein Konzept für den zukünftigen Auftritt.

Neben einer neuen, frischeren Optik wird es eine Reihe von Elementen und Angeboten geben, die den Besuch der Seite noch interessanter machen. Besonderen Wert legen wir dabei auf die Möglichkeit,

Informationen in Zukunft automatisch zu verteilen. Über einen so genannten RSS-Feed kann man sich die Radtouren, Vorträge und sonstigen Termine automatisch anzeigen lassen. Ein Newsletter gehört ebenfalls zu den Diensten, die unsere Aktivitäten einem breiten Publikum zeitnah vermitteln werden.

Von Außen kaum sichtbar, vollziehen wir in der Technik eine Revolution. Während unsere heutige Seite nur aufwändig aktualisiert werden kann, wird die Pflege in Zukunft deutlich vereinfacht. Ein Redaktionssystem auf Basis eines frei verfügbaren Programms (Typo3) bietet die Chance, dass ehrenamtliche Mitarbeiter

Inhalte am eigenen Computer erstellen und diese auf den Internetrechner des Vereins übertragen. Für den ADFC Hamburg ein großer Schritt nach vorn, um mehr Mitgliedern die aktive Mitarbeit zu ermöglichen und aktueller zu sein.

Das Projekt der Neugestaltung ist auf ein Jahr angelegt, die ersten Ideen wurden im Aktivenkreis bereits vorgestellt und begeistert diskutiert. Eine weitere Präsentation gibt es auf der Landesversammlung am 29. September.



Es gibt einige Schätze auf den aktuellen Seiten. Sämtliche Inhalte werden daher in die neue Fassung übernommen.



aktuelle Startseite: nach 10 Jahren ist eine Überarbeitung von Funktion und Optik fällig

Online geht der neue Auftritt spätestens Ende 2007. Dann ist die erste Phase abgeschlossen, in der alle Inhalte und Angebote der jetzigen Seite umgestellt werden. Danach wird die Projektgruppe zusammen mit den Aktiven die neuen Angebote erarbeiten und mit der Agentur umsetzen. Im Sommer 2008 wird dann eine rundum erneuerte und zeitgemäße Internetseite die Kompetenz und Vielfalt des ADFC Hamburg noch besser präsentieren können. Wir werden Sie an dieser Stelle weiterhin informieren.

*Torsten Prinzelin*

## Fahrrad-Löwe – wir machen mehr ...

- Meisterwerkstatt
- Eigenbau
- Rennräder
- Trekking-Bikes

- Mountain-Bikes
- Kinderräder
- Cityräder
- Markenräder



☎ 040 / 25 59 91

[www.loewe-bike.de](http://www.loewe-bike.de)

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

# Hamburger Maßarbeit

Fahrräder made in Hamburg. Gibt es die? Ja! Sogar mehrere Firmen produzieren hier Räder. Material, Philosophie, Fahrradtyp und Produktionsweise variieren gewaltig. Von der bekannten Rahmenform über das Liegerad bis hin zum Chopper gibt es hier nichts, was es nicht gibt.

Die RadCity-Redaktion ist also ausgeschwärmt und kam mit Beiträgen, Fotos und leuchtenden Augen zurück. Allzu oft können wir uns derartige Ausflüge daher nicht leisten ;-)  
Lesen Sie, wer hier schraubt – und was dabei raus kommt.



## Liegend gern

Wer denkt bei »Liegeradfahrer« nicht sofort an den vollbärtigen langhaarigen Ökotüftler in Jesuslatschen? Bekanntlich ist kaum etwas beständiger als ein Vorurteil, denn mittlerweile ist der harte Kern aus der alternativen längst in die High-Tech-Szene abgewandert.

Bernd Bleckmann (58) ist der »Hamburger Liegerad-Papst«, wie Insider und Freunde des Hauses den gebürtigen Hannoveraner gern bezeichnen. Der graduierte Ingenieur für Fahrzeugtechnik

führt das »Liegeradstudio« seit Mai 2007 in neuen Räumen im Vivo-Gebäude, das einst vom rot-grünen Senat als Ökozentrum geplant wurde. Im überdachten, lichtdurchfluteten Innenhof stehen seine Mobile zur Probefahrt bereit. Selbst wenn es draußen regnet oder schneit, lässt es sich hier trefflich über Asphalt und Steinpflaster fahren und in engen Kurvenradien um die Gebäudeträger zirkeln.

Zusammen mit seinen beiden Mitar-

beiterinnen kümmert sich Bernd Bleckmann um die Herstellung, den Import, die Kundenberatung und den Verkauf von Liegerädern mit zwei oder drei Rädern. Neben seinen Eigenkonstruktionen »fast« und »top« der Modellreihe »Horizont« aus hochfestem Stahl vertreibt der sympathische Konstrukteur viele Modelle bekannter Hersteller.

Entstanden ist das Liegeradstudio aus einem Ausbildungsprojekt mit Förderung durch die Bundesanstalt für Arbeit



Bernd Bleckmann, der Konstrukteur:  
Rahmenerzählung von Lot, Span und Pulver



Mechanik vom Feinsten. High-Tech-Komponenten:  
alles was gut und teuer ist

Mitarbeiterin Karina:  
Mut und Anmut in Schräglage (Bild links)

und den Europäischen Sozialfonds . In dieser Zeit wurden in der Manufaktur zwischen 100 und 200 Räder pro Jahr hergestellt. Nunmehr sind es ungefähr zehn Gefährte, die jährlich die Werkstatt verlassen. Noch werden Stahl-Rahmen verwendet, die während des Ausbildungsprojektes in Handarbeit gelötet und pulverbeschichtet worden sind. Zukünftig soll die Produktion ins EU-Ausland verlagert werden – die feinmechanische Bearbeitung (»spanabhebende Maßnahmen«), die Pulverbeschichtung und die Endmontage verbleibt in der eigenen Werkstatt.

### Markt und Preis

Als »stark wachsend« bezeichnet Trendsetter Bleckmann den Liegeradmarkt. Immer mehr Menschen werfen ihre Vorurteile über Bord und vertrauen sich den im Straßenbild noch ungewohnten Rädern an.

Nun sind die aufwändigen Konstruktionen keinesfalls zum Schnäppchenpreis zu haben: Der Einstieg beginnt bei etwa 1.500 Euro, für ein Topmodell wie das dreirädrige »Scorpion« von HP Velotechnik – eine 17 kg leichte Alukonstruktion mit einer Sitzhöhe von 35 Zentimetern – darf man inklusive Vollausstattung

schon mit fünf Euro-Riesen rechnen. Die Bandbreite geht von Citymodellen über Reisemobile bis hin zu Fun- und Renngeräten. Der Kundenkreis mit meist solidem Einkommen beginnt bei jungen Leuten, die ihren Lieger zum Abi geschenkt bekommen und geht bis zum Senior der Kategorie 70 plus.

### Vorteile des Liegerads

Besonders bei Komfortorientierten erfreut sich die eindeutig bequeme Fortbewegungsart immer größerer Beliebtheit. Schließlich entlasten die Liegesitze Po, Bandscheiben und Handgelenke. Unbestritten ist auch der Vorteil der besseren Beschleunigung selbst im dicken Gang: Beim herkömmlichen Fahrrad kann maximal das gesamte Körpergewicht wirken, während der Pedaleur beim Lieger sich in den Sitz stemmen und seine volle Kraft auf die Kette bringen kann. Der Anfänger sollte allerdings vorsichtig sein: Lustvoller übermäßiger Krafteinsatz kann untrainierte Gelenke und Sehnen stark strapazieren. Nicht zuletzt sorgen viele Liegeräder auch mit ihrem gegenüber »herkömmlichen« Rädern niedrigeren Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) dafür, dass bei gleichem Krafteinsatz eine höhere Geschwindigkeit

keit bzw. gleiches Tempo bei weniger Krafteinsatz gefahren werden kann.

Wenn Sie dann nach einer ausgiebigen Testfahrt mit breitem Grinsen zurückkehren und überzeugt sind, dass Sie fast allen davonfahren können, dann liegen Sie richtig.

Wer mehr wissen möchte, findet auf der sehr umfangreichen Website mit zahlreichen Links alles Wissenswerte rund um das Liegerad: [www.liegeradstudio.de](http://www.liegeradstudio.de)

*Michael Prahl*

### Liegeradstudio Hamburg

Bahrenfelder Str. 260, 22765 Hamburg  
Telefon 040 395285  
Telefax 040 3903221  
[www.liegeradstudio.de](http://www.liegeradstudio.de)  
Beratung, Verkauf, Fahrradbau, Reparatur (Meisterbetrieb)

# Fahrradhochburg Hamburg

**W**ie – Hochburg? Schreiben wir nicht an dieser Stelle nur zu gerne über Hamburg als Schlusslicht? Tatsächlich: Wo die Stadt an Fahrradfreundlichkeit zu wünschen übrig lässt, ist sie in Sachen Hightech-Fahrräder ganz vorne mit dabei:

Gleich drei namhafte Hersteller haben ihren Firmensitz in Hamburg. Bergamont an der Sternschanze, Stevens im Dreieck zwischen der A1 und der Bergedorfer Straße und Trenga DE in Harburg.

Stevens gibt es seit 1990, Trenga DE erst seit 1994. Genau dazwischen liegt Bergamont. Vor 15 Jahren begann man im Zuge des Mountainbike-Booms mit nur fünf Modellen. Die Produktpalette für 2008 umfasst 150 Modelle, die in einem fingerdicken Katalog präsentiert werden. Alle drei Unternehmen sind so genannte Vollsortimenter, bieten Mountainbikes, Trekkingräder und Rennmaschinen an. Dabei stand Bergamont ursprünglich vor allem für MTBs, Stevens war als von Hacht-Ausgründung eher rennsportorientiert und Trenga DE war oft erste Wahl, wenn es um Trekking- und Tourenräder ging.

Mittlerweile findet die Fahrradliebhaberin bei allen drei Firmen für fast jeden Geschmack und Zweck das richtige Ge-

rät. Trotz allem bleiben kleine, aber feine Unterschiede. Diese liegen vor allem in der Technik, die in den Rahmen steckt, sowie im Zusammenspiel der technischen Details mit speziellem, individuellem Design. Dabei arbeitet Bergamont traditionell mit einer eher auffälligen Optik, die oft durch kräftige Farben unterstützt wird. Stevens-Räder wirken sehr schlank und klar in der Farbgebung. Bei Trenga DE setzt man schon mal auf Verläufe und die Kombination aus kantig und rund.

## Garantie und Präzision

Ich unterhielt mich nacheinander mit Rainer König von Stevens, Jens-Peter Dirks von Trenga DE und Matthias Faber von Bergamont. Im Nachhinein bereue ich fast, daraus keinen runden Tisch gemacht zu haben, denn da sich alle untereinander kennen, hätte es bestimmt Spaß gemacht, sie gemeinsam zu erleben. Allerdings steht die Eurobike vor der Tür – die internationale Messe, auf der die Hersteller ihre neue »Kollektion« vorstellen und auch ein Großteil des jährlichen Absatzes mit den Händlern klar machen.

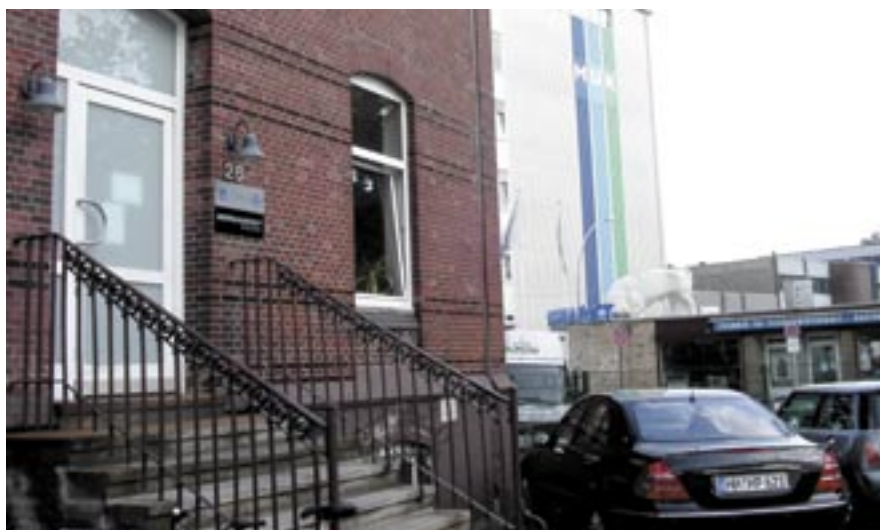
Trotzdem nahmen sich alle viel Zeit für das Gespräch. Und das nicht etwa mit

der üblichen Routine eines Pressebeauftragten, sondern mit großer Leidenschaft. Hier ging es offensichtlich um das Fahrrad als Objekt der Begierde, als Schmuckstück und Gegenstand der perfekten Mobilität. Allen voran Jens-Peter Dirks, der mir sagte, auf bestimmte Rahmen gebe es bei Trenga DE sage und schreibe 30 Jahre Garantie – und mir anhand eines Rahmenschnittmodells auch sogleich vorführte, welche unglaubliche Entwicklungsarbeit darin steckt. Dazu kommt bei Trenga DE außerdem, dass alle Räder in der Fertigungshalle in Harburg montiert werden. Das limitiert natürlich die Stückzahlen und hat auch seinen Preis, ermöglicht aber die hohe Präzision.

## Fertigung in Nah und Fern

Bei Stevens werden die custom-made Räder, also die ganz nach Kundenwunsch zusammengestellten Geräte, in der kleinen Werkstatt in Einzelfertigung aufgebaut. Ich durfte dort einen kurzen Blick in diese Schatzkammer werfen. Metallica drangen mit fetten Bässen an mein Ohr und ich wusste, hier werden die ganz Edlen geboren.

Bergamont lässt komplett in Taiwan montieren, hat dabei aber ebenso hohe



## Bergamont

Lagerstraße 26, 20357 Hamburg  
[www.bergamont.de](http://www.bergamont.de)  
 Gegründet 1992 durch Stefan Berkes  
 Mitarbeiter: 25-30, in einigen Verwaltungsbereichen Verzahnung mit dem Fleischgroßhandel des Vaters  
 Foto: Bergamontzentrale am Fleischgroßmarkt im Herzen Hamburgs



### Trenga DE

Großmoordamm 63-67, 21079 Hamburg  
www.trenga.de

Gegründet 1994 durch die Brüder Stephan und Jens-Peter Dirks

Mitarbeiter: ca. 35

Foto: Gruppenfertigung bei Trenga



Qualitätsansprüche. Die Teile für die Rahmen werden nach Spezifikationen der Hamburger Entwickler exklusiv vom taiwanischen Zulieferer gegossen, gefräst und geschmiedet und geschweißt.\* So entstehen Rahmen, die höchsten Ansprüchen gerecht werden. Um auch preisgünstigere Räder anbieten zu können, gehen die Unternehmen unterschiedliche Wege: Bergamont bietet auch Räder mit einfacheren Komponenten an und arbeitet teils mit sehr hohen Stückzahlen, die durch Abnahmeverträge mit den Händlern ermöglicht werden. Stevens lässt die Räder der unteren Preisklasse in Taiwan montieren, während die Räder der Mittel- und Oberklasse in deutschen Zulieferbetrieben montiert werden. Trenga DE finanziert die Räder im unteren Preissegment über eine Mischkalkulation.

#### Händler als Sensor

Sowohl Rainer König als auch Jens-Peter Dirks betonen, dass die Händler dies erwarten. »Ein Händler führt meist drei bis vier Marken. Der hat keine Lust, extra einen weiteren Anbieter aufzunehmen, nur um ein bestimmtes Preissegment

abzudecken«, so Rainer König.

Überhaupt, die Händler sind extrem wichtig. Das betonen alle drei. Der Kunde kauft diese Art von Rädern nicht online oder im Supermarkt. Er will gut beraten werden und das Rad ausprobieren können. Er ist meist auch an den Händler gebunden und kommt fürs nächste Rad wieder. Zudem sind die Händler der Sensor am Markt und leisten so einen wichtigen Beitrag zur Entwicklungsarbeit. Gemeinsam natürlich mit den Mitarbeitern, die alle begeisterte RadfahrerInnen sind. Apropos -Innen: Wenn die Frauen auch bei den Schraubern noch die Ausnahme sind, so beschäftigen alle drei Betriebe doch eine große Anzahl in den anderen Bereichen.

#### Rosige Aussichten

In die Zukunft blicken alle drei Unternehmen ausgesprochen gern. Auch wenn der Markt »gnadenlos« ist, wie Rainer König formuliert, so sind sie doch gut gerüstet. Die Zeichen stehen auf Expansion. Matthias Faber weist auf die kommenden Märkte in Skandinavien und Spanien hin. Die Bergamont-Geschäftsräume platzen aus allen Nähten.

Eine Vergrößerung ist überfällig, aber auf dem Schlachthofgelände nicht einfach zu realisieren. Bei Stevens ist der Umbau gerade in vollem Gange. Trenga DE hat ebenfalls deutliche Zuwächse zu verzeichnen, kann aber durch die sehr moderne Produktionshalle flexibel reagieren. Hier stieg man zudem bei einigen Produkten auf serielle Gruppenfertigung um.

Qualitativ hochwertige Räder mit individuellem Design liegen langfristig im Trend der KonsumentInnen – und Hamburgs Radhersteller sind dafür gut gerüstet!

*Amrey Depenau*

\*Interessant: In einem Nebensatz erwähnte Jens-Peter Dirks, dass hochwertige Rahmenherstellung in Deutschland zurzeit nicht möglich ist, da die Schweiß- und Verarbeitungstechnik für Fahrradrahmen hier auf dem Stand Mitte der 90er Jahre stehen geblieben ist.

### Stevens

Asbrookdamm 35, 22115 Hamburg  
www.stevensbikes.de

Gegründet 1990 durch die Brüder Werner und Wolfgang von Hacht

Mitarbeiter: ca. 40

Foto: Viel Handarbeit bei Stevens



Fast auch noch made in Hamburg, sind die Räder aus Neuendorf:

### Norwid

Bauerweg 40, 25335 Neuendorf  
www.norwid.de

Gegründet 1992

Mitarbeiter: 5

individueller Fahrrad- und Rahmenbau.

# Meins ist geiler!

Zu Besuch bei  
Deutschlands  
wohl  
berühmtestem  
Fahrradladen



Kundin Maxi:  
»So ein Teil hat sonst keiner«



Es gibt ihn erst seit ungefähr drei Jahren und doch ist er schon einer der bekanntesten Fahrradläden Deutschlands: »Juniors-Club«, mitten im Herzen von Eimsbüttel. Noch nie gehört? Vielleicht doch! Zu »Juniors-Club« gehören Junior, Kaddy und Michi. Klingelt's jetzt? Die drei sind Mitglieder der fast schon legendären ElbcoastPsyches. Richtig, das sind die sechs Verrückten auf MTV, die so wirklich jedes Fahrrad »gepimpt« haben. Da hat sich das schrottreife 20 Jahre alte Kellerfahrrad schon mal zur mobilen Disko auf zwei Rädern verwandelt.

Das Ladengeschäft liegt im Souterrain. Im Schaufenster hängen T-Shirts und Fahrradteile, über der Eingangstür prangt ein Totenkopf; das Markenzei-

chen von »Juniors-Club«. »Wir stehen halt auf Totenköpfe«, sagt Junior und lacht. »Ganz wichtig ist aber, dass der Totenkopf einen Iro hat.«

Wenn man Junior und Kaddy zum ersten Mal sieht, dann könnte man es glatt mit der Angst zu tun bekommen: Muskelshirt, tätowierte Oberarme. Doch das legt sich nach den ersten Sätzen. Denn jeder merkt sofort, dass Junior, Kaddy und Michi völlig in ihrer Sache aufgehen. Und außerdem passen sie in den Laden. Denn »normale« Fahrräder kann man hier nicht kaufen. Wer hingegen Individualität sucht, der ist hier genau richtig. Wer kann schon von sich behaupten, einen Chopper in der Größe einer Harley Davidson zu fahren? Für diejenigen, die



Till mit selbst  
hergestellten  
Schutzblechen.

Cruiser beim  
Juniors-Club

es nicht ganz so extravagant mögen, gibt es die Cruiser. Sie erinnern ein wenig an Fahrräder aus vergangenen Tagen.

Fahrräder also nur für die junge Generation von heute? Mitnichten. »Unser ältester Kunde war knapp 70 Jahre alt«, erzählt Kaddy. »Und was noch zu beobachten ist: Früher waren neun von zehn Käufern Männer. Heute ist das Verhältnis schon fast ausgeglichen.«

Maxi, 24 Jahre alt, ist gerade mit ihrem Vater zu Besuch. Sie möchte sich einen Cruiser kaufen. Darauf aufmerksam geworden ist sie durch »Pimp my bike«. Von ihrem neuen Fahrrad ist sie hellauf begeistert. »Es sieht richtig gut aus, fährt sich bequem und vor allem, so ein Teil hat sonst keiner.«

Trotzdem sind die meisten Räder, die in »Juniors-Club« verkauft werden, Räder von der Stange. Sie sind von Felt, Hawk, Electra, Kustom Cruiser, Nirve, Schwin und anderen. Ab 250 EUR ist man dabei. Von fehlender Individualität kann jedoch nicht die Rede sein, da Cruiser a) noch nicht sehr verbreitet sind, und b) die stolzen Inhaber recht bald nach dem Kauf anfangen, das Fahrrad mit kleinen Gimmicks aufzumotzen. »Erst machen alle einen auf cool und dann geht's nur noch darum, wer die coolste Spielerei am Rad hat. Da kommt dann das Kind in einem durch«, weiß Junior zu berichten.

Die wirklich ausgefallenen Sachen werden jedoch nicht in »Juniors-Club« angefertigt. Dafür gibt es Till.

Till, auch ein Mitglied der ElbcoastPsy-cles, ist gelernter Gürtler/Metallbildner und hat seine Werkstatt in Bahrenfeld. Auf einem ehemaligen Fabrikgelände, versteckt hinter ein paar Ecken, werden hier Radlerträume wahr. Eigentlich fertigt Till Lichtobjekte, also Leuchten, und das schon seit zwölf Jahren. Vor vier Jahren ging seine damalige Beziehung in die Brüche und zum Trost gönnte er sich ein Fahrrad. Da es dafür jedoch keine Teile



Wenn es Tills verdrehte Speichen noch nicht tun, machen spätestens die ausgefallenen Asseccoires aus dem Chopper das tollste Bike der Welt

gab, machte er sie alle selbst. Die Idee zu »Pimp my Bike« war geboren. Auf den Harley Days lernte er dann Junior kennen, der ebenfalls solch eine Idee hatte. Zusammen gründeten sie die ElbcoastPsy-cles.

Aber zurück zur Werkstatt. Der Großteil der Arbeiten besteht in Umbauarbeiten. Da werden der Sattel gegen eine Sitzbank getauscht oder Speichen ineinander gedreht. Wer es noch individueller möchte und nicht aufs Geld schauen muss, der lässt sich von Till gleich ein ganzes Fahrrad bauen. Das kostet aber auch mindestens 3.000 EUR. Ein Fahrrad bekommt man dann allerdings nicht. »Meine Räder sind nicht zum Fahren geeignete Kunstobjekte«, sagt Till. »Denn sie sind nicht verkehrssicher. Es fehlen Lampen, Reflektoren usw.« Gut aussehen tun sie trotzdem.

Auftraggeber für solche Maßanfertigungen sind neben Privatpersonen vor allem Firmen wie Haribo oder die Telekom, die die Räder zu Promo-Zwecken einsetzen.

Wer ein Fahrrad bei Till kauft, der bekommt ein Einzelstück. »Ich habe nur einmal ein Fahrrad zweimal gebaut. Das war, als Vater und Sohn beide das gleiche Bike haben wollten.« Besonderen Wert legt er auf den engen Kontakt mit den Kunden. Sie werden laufend über den Fortschritt der Arbeiten unterrichtet und können, wenn sie es wollen, noch jederzeit Änderungswünsche äußern. Was sie dann auch meistens tun. Es ist natürlich Ehrensache, die Fahrräder nach Fertigstellung persönlich abzuholen. Für Till ist das immer ein aufregender Moment, wenn seine Arbeit dem Kunden präsentiert wird. Die neuen Besitzer sind dann meistens zuerst völlig sprachlos. So auch Vater und Sohn, die erst einmal fünf Mi-



nuten ihre neuen Räder bestaunten, um dann stolz wie Oskar davon zu brausen.

Wer also ein individuelles, Aufsehen erregendes Fahrrad »made in Hamburg« sucht, der ist bei »Juniors-Club« bzw. Till genau richtig. Aber Vorsicht! Es besteht akute Suchtgefahr. Denn schon bald heißt es nur noch: »Meins ist geiler.«

*Michael Kattau*

### Juniors-Club

Müggenkampstr. 19, 20257 Hamburg  
www.juniors-club.de

Mitarbeiter: 4

Motto: Meins ist geiler  
Individuelle, ausgefallene Chopper  
und Cruiser; Sonderanfertigungen;  
Zubehör

Telefon: 43 09 77 25

## 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](http://www.oekomarkt-hamburg.de), [www.oeko-card.de](http://www.oeko-card.de)

**ÖKO** MARKT  
Verbraucher- und Agrarberatung e.V.



# Ähnlich und doch wieder anders

## Kein Standardbericht von der Landesversammlung

**W**ie finden Sie es, wenn auf der Fahrradsternfahrt plötzlich Halt gemacht wird, um gegen ein Marinemuseum zu demonstrieren? Könnte Sie ein unerwarteter Abstecher zum Burger-Brater begeistern, den die Vegetarierprotestfront beisteuert?

Wenn Sie stattdessen möchten, dass sich die Fahrradsternfahrt im Rahmen des bundesweiten Aktionstags »Mobil ohne Auto« auf eben dieses Thema im weiteren Sinne beschränkt, dann sind Sie mit Vorstand und Mitgliedern des ADFC einer Meinung.

Die Sternfahrt droht zu einem Sammelsurium von Positionen und Themen zu werden. Weder lässt sich unser Anliegen dann noch in der Presse vermitteln, noch ist es fair, Menschen auf der Fahrradsternfahrt zu ungewollten Demoteilnehmern ganz anderer Anliegen zu missbrauchen. Auf der ADFC Landesversammlung am 29. September holte sich der Vorstand Rückendeckung für die Diskussionen im MoA-Aktionsbündnis.

Sollte es zum Äußersten kommen und der ADFC erwägen, aus dem Aufruferkreis der Sternfahrt auszusteigen, wird sich der Vorstand zuvor im Rahmen einer öffentlichen Vorstandssitzung mit den Mitgliedern verständigen. Eingeladen wird dazu über die Webseite des ADFC-Hamburg.

### Verkehrspolitik I

Das Führungsgremium des Vereins musste sich einige Kritik rund um das Thema Verkehrspolitik anhören. Es fehlt an einer klaren, schriftlichen Positionsbestimmung des Vereins: Was ist unsere Perspektive für das Radfahren in Hamburg? Welche konkreten Ziele haben wir? Welche Maßnahmen kommen in Frage? Im Umfang von etwa zwei Din A4-Seiten formuliert, könnte uns ein solches Grundlagenpapier am Infostand und bei jeder politischen Diskussion helfen. Es würde intern die Prioritäten in diesem Arbeitsfeld verdeutlichen und aufzeigen, wohin die Reise gehen soll.

Natürlich gibt es im ADFC auch jetzt Positionen, schließlich werden diese z. B. im Fahrradforum vertreten. Aber Interessier-



Viele befürchteten wohl den wenig coolen Vereinskram:  
Nur rund 30 Mitglieder kamen zur Versammlung.  
Aber dann gab's doch ein paar spannende Themen.

te finden sie nur in den Köpfen diverser Aktiver oder müssen sie umständlich aus Pressemitteilungen und RadCity-Artikeln herausfiltern. Das ist zu wenig für einen Verein mit unseren Möglichkeiten und der in anderen Gebieten üblich gewordenen Professionalität. Das Thema »Positionspapier« wurde nicht zum ersten Mal angesprochen und mehrere Redner forderten den Vorstand etwas gereizt auf, einen Prozess anzustoßen, aus dem ein solches Papier entstehen kann.

### Verkehrspolitik II

Dabei gibt es auch Gutes zu vermelden. Heiko Schütz stellte das Fahrradkonzept der Stadt Hamburg vor, das jetzt in einem abgestimmten Entwurf des Fahrradforums vorliegt. Erarbeitet von Parteien, Behörden und Verbänden verspricht es Verbesserungen für den Radverkehr. Im November soll die Bürgerschaft es beschließen. – Ungewiss ist noch, wie gut die Umsetzung klappen wird. Und klar ist auch, dass es kein ADFC-Positionspapier ist, da manch Beteiligter sich nicht festlegen wollte. Enthalten sind viele kleinste gemeinsame Nenner und auch schwammige Absichtserklärungen. Konkrete Zahlen fehlen an vielen Stellen.

Die Ziele sind trotzdem wert, hier genannt zu werden: Steigerung der Fahrradnutzung von derzeit 9% auf 18% (2015), Erhöhung der Verkehrssicherheit, stadtteilübergreifende Routen, Verbesserung des Fahrradklimas, gesicherte Finanzierung (Verdopplung des derzeitigen Etats auf dann 3 Euro pro Einwohner und Jahr). Das Fahrradforum begleitet die Entwicklung und steuert nach, wenn dies in Teilbereichen notwendig erscheint.

### Finanzen des ADFC

Für den Umzug in die neue ADFC-Geschäftsstelle wurde ein Batzen Geld in die Hand genommen: Alles in allem rund 25.000 Euro für Elektrik, Möbel, Umzugsunternehmen, Schallschutzeinrichtungen, Briefpapier, Malerarbeiten usw. Nur warum taucht dann in der Prognose für das Jahresergebnis 2007



Das neue Vereinsdomizil: Geschäftsstelle des ADFC in der Koppel

eine Null bei den Ausgaben für Büro- und Geschäftsausstattung auf?

Die bisherige Darstellung der Zahlen für ein laufendes Geschäftsjahr ist eine etwas unglückliche Mischung aus Einnahmen- und Ausgabenübersicht und Bilanz. Ohne diverse Erklärungen ist sie nicht zu durchschauen. Der Vorstand wurde daher inständig aufgefordert, sich eine der Größe des Vereins angemessene Darstellungsweise zu überlegen. Er nahm diese Aufforderung einsichtig entgegen.

## Fazit

In der neuen Geschäftsstelle lässt es sich gut tagen. Allerdings sind fünf Stunden denn doch etwas zu viel. Weniger Berichte über die alltäglichen Dinge, die immer so gut klappen, die Arbeitsbereiche, die eigentlich in jedem Jahr als funktionierend dargestellt werden können, wären schön gewesen: Es muss ja auf der Versammlung nicht alles gesagt und jeder gelobt werden ;-)

Das gäbe mehr Zeit für die offenbar doch auch notwendigen Diskussionen um Strategie und Zielrichtung des Vereins. Die sind anregend und heilsam und schützen vor Betriebsblindheit.

*Ulf Dietze*

## Weiteres in Kürze

**Kassenbericht 2006:** Knapp 6000 Euro über Plan bei den Einnahmen (vor allem Anzeigeneinnahmen der Jubiläums-RadCity und Eintrittsgelder Radreise-Messe), 4000 Euro weniger Ausgaben als geplant. Torsten Prinzelin bemängelt auch auf dieser Versammlung, dass es keine Übersicht über das Anlagen- und Geldvermögen des Vereins gibt. Die Kassenprüfer schlagen Entlastung des Vorstands vor. Die Versammlung beschließt entsprechend.

**Haushaltsplan 2008:** Der Haushaltsplan wird nach Diskussionen über die Form (siehe nebenstehenden Bericht) ohne Änderung beschlossen.

## Wahlen

**Delegierte Bundeshauptversammlung:** Christian Götsch, Thomas Nittka, Susanne Plath, Olaf Schultz, Heiko Schütz, Stefan Warda, Jörg Wellendorf

**Delegierte Bundeshauptausschuss:** Susanne Plath, Heiko Schütz

**Kassenprüfer:** Frank Bokelmann, Torsten Prinzelin

## Protokoll

Sie können es demnächst in der Geschäftsstelle oder über die Webseite anfordern.

# Neuer Teilnehmerrekord

Bei der diesjährigen Auflage der Mit-Aktion »Mit dem Rad zur Arbeit« von Rheinland/Hamburg und ADFC Hamburg stieg die Teilnahme im Vergleich zu 2006 um fast 15 Prozent auf 4.508 Radler. »Das ist absoluter Teilnehmerrekord«, freut sich AOK-Projektleiterin Svenja Bade.



Insgesamt hatten sich 1.127 Teams aus 261 Betrieben angemeldet. Nachdem so viele Beschäftigte trotz des eher mäßigen Hamburger Sommerwetters mit dem Rad zur Arbeit geradelt sind, bleibt zu hoffen, dass möglichst viele Teilnehmer durch diese Aktion Spaß am Fahrrad und an Gesundheitsförderung durch einen bewegteren Alltag gefunden haben und vielleicht sogar dauerhaft vom Auto aufs Fahrrad umsteigen. Zum Glück gibt es ja für alle Wetterlagen passende Fahrradbekleidung.

32 Unternehmen engagierten sich besonders und bewarben sich für die Auszeichnung als »Fahrradaktiver Betrieb 2007«. Dafür müssen neben der Minimalbedingung ausreichender Abstellanlagen zum Beispiel eine Servicestation mit Pumpe und Werkzeug oder vielleicht Duschräume vorhanden sein – es gibt viele Möglichkeiten für Betriebe das Fahrradfahren zu fördern. Unter diesen »Fahrradaktiven Betrieben« wurde eine vom ADFC-organisierte Betriebs- bzw. Abteilungs-Fahrradtour zur Verlost.

Mit ein bisschen Glück konnten aber auch die einzelnen Teilnehmer einen der attraktiven Preise gewinnen, die verschiedene Aktionspartner zur Verfügung gestellt hatten. Zur Verlosung kamen zum Beispiel eine Ballonfahrt fürs Team, Fahrräder, eine Städtereise oder jede Menge Fahrradzubehör. Es gab übrigens auch Fahrrad-Sonnenbrillen zu gewinnen – die kommen dann im nächsten Sommer zum Einsatz.

*Andreas Brannasch, AOK Hamburg*

Hier hilft nur die passende Ausrüstung: Das Wetter zur Aktion

## Die AOK Rheinland/Hamburg – Partner des ADFC

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

# Verreisen mit dem HVV

**24 SchülerInnen einer Integrationsklasse der Bugenhagen-Schule unternahmen eine Klassenreise mit dem Fahrrad. Für die Anreise nutzen sie den HVV. Ein Erfahrungsbericht.**



Es gibt sie doch – die positiven Erfahrungen mit dem HVV, auch wenn es häufig von vielen Seiten Kritik hagelt. Als wir, zwei Lehrerinnen und eine Sozialpädagogin, im Frühsommer diesen Jahres mit unserer 24-köpfigen Integrationsklasse eine Klassenfahrt unternahmen, lernten wir den HVV von einer ganz anderen Seite kennen. Für uns neu, aber auch für den HVV ungewöhnlich war die Tatsache, dass wir alle mit Fahrrädern in Ohlsdorf ein- und in Neugraben wieder aussteigen wollten, es mussten also mehr oder weniger 26 Fahrräder gleichzeitig mit der Bahn befördert werden.

## Akribische Vorbereitung

Im Vorfeld wurde per E-Mail mit dem HVV genauestens überlegt, in welcher Formation wir fahren sollten und dabei festgelegt, dass wir in zwei Gruppen aufgeteilt die Fahrt antreten würden. Außerdem sollte uns ein Begleitservice von 4 bis 6 Leuten zur Seite gestellt werden, der uns mit den Fahrrädern behilflich wäre. Wir bekamen einen Terminplan, wann welche der beiden Gruppe wo abfahren, umsteigen und ankommen würde. Für entspanntes Ein-, Um- und Aussteigen sollten wir an den Haltestellen mehr Zeit

zur Verfügung haben.

## Die roten Helfer

Gesagt, getan. Am Abfahrtsmorgen kamen alle Kinder mit verkehrssicheren Fahrrädern inklusive Helmen an, und wir starteten unsere Tour zunächst in Richtung Ohlsdorf.

Während die Kinder vor dem Bahnhof warteten, suchte ich den angekündigten

von 12 Kindern! Positiv überrascht trug ich mein Fahrrad an den Bahnsteig, die anderen Fahrräder wurden von den Herren getragen und geschoben. Das Einsteigen klappte reibungslos, das Umsteigen ebenso. Ich saß während der Fahrt mit zwei Kindern und zwei Helfern zusammen und konnte mich entspannt zurücklehnen, während die Kinder angeregt mit unseren Helfern parlierten. Die zweite Gruppe, die gleich nach uns die Fahrt angetreten hatte, berichtete später von ähnlichen Erfahrungen – ebenso viele Helfer für ebenso wenig Kinder. Wir waren entsprechend angetan von der guten Organisation und Hilfsbereitschaft des HVV.

Am Neugrabener Bahnhof trafen wir uns wieder. Dort sprachen wir mit dem Einsatz- und Ausbildungsleiter, der uns erzählte, dass diese roten Herren sich derzeit in der Ausbildung befänden und extra für diese Fahrt eine Sonderschulung erhalten hätten.

Nach einer radelintensiven Woche, von der alle Kinder begeistert waren, starteten wir die Rückreise, die ebenso reibungslos und entspannt vonstatten ging.

*Anna Geiger*



Begleitservice, der prompt und pünktlich an Ort und Stelle war – freundliche Herren in roter Kluft, die erklärten, dass es reichen würde 5 Minuten vor Abfahrt am Bahnsteig zu sein. Zu diesem Zeitpunkt waren es »nur« 4 oder 5 Herren. Als wir dann mit der ersten Gruppe auftauchten, fanden wir etwa 10 freundliche und hilfsbereite Männer in Rot vor – für eine Gruppe

## LeserInnen schreiben

Unsere Leserin schickte uns freundlicher Weise ihren Beitrag. Wir freuen uns über Ihre Berichte rund ums Fahrrad in Hamburg. Schreiben Sie an [redaktion@hamburg.adfc.de](mailto:redaktion@hamburg.adfc.de)



# Von Brücken und Busspuren

**W**ill die Politik wirklich den Anschluss von Veddel und Wilhelmsburg an die Stadtmitte? Warum gibt es dann entlang der Norderelbbrücken nur unterirdisch schlechte Wege für die Radler? Öffnet die Busspur für den Radverkehr! Das ist kostengünstig, gefahrlos und problemlos umzusetzen. Ich selbst fahre auf der Busstrecke inzwischen seit sieben Jahren – diverse Strafzettel und ein Bußgeldbescheid inklusive. Aber die konnten sämtlich abgewehrt werden durch Verweis auf den unhaltbaren Zustand der gemeinsamen Geh- und Radwege.

Der Bus- und Taxiverkehr wird durch die Radfahrer auf den Busspuren praktisch nicht gestört, weil ein Überholen problemlos möglich ist. Die Verkehrsdichte ist äußerst niedrig: 6 Busse und geschätzt 5 bis 10 Taxen je Stunde, das macht nur etwa 500 Fahrzeuge am Tag. Es gibt mehrere Punkte an der Strecke, an denen man als Radler die Busspur gut erreichen oder verlassen kann.

Anna Normal-Radfahrerin hat vielleicht wenig Lust und nicht den Mut, auf die Busspur zu wechseln und sich dort einsam und verlassen inmitten der tatsächlich gigantischen Lärmkulisse fort zu bewegen. Für diejenigen jedoch die regelmäßig per Rad über diese Brücken fahren, wird mit der Busspur eine zentrale Nord-Süd-Verbindungen geöffnet. Also: Wann ist es soweit?

*Christoph Hipp*



Das Bild links zeigt den Weg über die Zweibrückenstraße in Blickrichtung Norden. Eine klassische Sichtfalle, da Radfahrer und Fußgänger zunächst in einem Bogen von der Straße weggeleitet werden, um dann in einem rechtwinkligen Knick über eine Verkehrsinsel hinweg weitergeführt zu werden.

Das große Foto oben zeigt die gefährlichste Stelle der ganzen Strecke (Zweibrückenstraße mündet in Neue Elbbrücke): Nicht nur, dass die Sicht für Rechtsabbieger äußerst eingeschränkt ist. Obendrein haben die von rechts kommenden Autofahrer eine Einfädelspur und somit nicht mit Autos von links zu rechnen (siehe das kleine Foto – aus der Gegenrichtung). Als Radfahrer von links hat man so keine Chance, rechtzeitig wahrgenommen zu werden.

Bild unten:  
Die Busspur ist völlig frei.

## LeserInnen schreiben

Unser Leser schickte uns freundlicher Weise seinen Beitrag. Wir freuen uns über Ihre Berichte rund ums Fahrrad in Hamburg. Schreiben Sie an [redaktion@hamburg.adfc.de](mailto:redaktion@hamburg.adfc.de)

## 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 | BORGFEDELDE

## DIE LUFTPUMPE HAMBURG



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

# Ole rauf aufs Rad!

»Durch den Auf- und Ausbau eines stadtteilübergreifenden Netzes von zügig, komfortabel und hindernisfrei zu befahrenen Magistralen (Alltagsrouten), eine bessere Berücksichtigung von Radverkehrsbelangen bei der Lichtsignalsteuerung an Knotenpunkten, die Errichtung von Fahrradstationen [...] und die Einrichtung eines Fahrrad-Leihsystems (»Call-a-bike«) wird die Situation von Radfahrern in Hamburg vielfältig verbessert.«

So der O-Ton aus dem Klimaschutzkonzept der Hamburger CDU-Regierung. 5 Millionen Euro jährlich sollen zur Verfügung gestellt werden. Toll!

Hier meine Forderungen für eine fahrradfreundliche Stadt: Tempo 30 stadtweit, weg mit den blauen Schildern, RadfahrerInnen auf die Fahrbahnen. Wer wie ich gerade in Holland war, kriegt angesichts der Hamburger Situation Pickel.

Gestern habe ich mal wieder versucht, alle Verkehrsregeln zu beachten. Ergebnis: Ich stand auf der kurzen Strecke vom Gänsemarkt bis Eimsbüttel etwa fünf Minuten an Ampeln herum, wurde zweimal von ausparkenden Autos fast vom Rad geholt, begegnete rund zehnmals FußgängerInnen, die blind meinen Weg kreuzten und musste mehrmals entgegenkommenden RadlerInnen ausweichen, die die falsche Straßenseite nutzten.

In den Köpfen muss etwas passieren. Da helfen ein paar lächerliche Millionen, die alibimäßig in die Hand genommen werden, gar nix! Eine Woche lang sollte Ole von Beust mal versuchen, alle seine Termine mit dem Fahrrad zu erledigen. Dann würde er merken, wie anstrengend es ist, wenn man quer durch Hamburg fahren muss, aber wegen der Sperrzeiten das Fahrrad nicht mit in die Bahn nehmen kann. Leider sieht man vom Bus, den man ersatzweise an der Bahnstation nehmen will, nur noch die Rücklichter. Bleibt man gleich beim Rad, wird es lebensgefährlich. An jeder Torausfahrt müsste man anhalten, Radwege verschwinden zugunsten von Parkstreifen plötzlich im Nirwana, Baustellen fordern immer noch unfreundlich zum »Radfahrer absteigen« auf. Und weil die Bedingungen eh so schlecht sind, radeln alle wo sie wollen.

In Arnheim waren die Fußwege breit, die Fahrbahnen schmal, die AutofahrerInnen brachen nicht gleich in ein Hupkonzert aus, wenn ein Rad vor ihnen fuhr. Menschen auf Rädern waren allgegenwärtig und bewegten sich mit Augenmaß. Ich fühlte mich geradezu entschleunigt. Das will ich auch! In ganz Hamburg! Nicht nur in Altona und St. Pauli. Jetzt!!!

Amrey Depenau



## Wir haben Post

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

### Glaubenssätze der Kompromisslosen

zu »Viel Lärm um nichts« in  
RadCity 3/07, S. 22

Die in Ihrem Bericht zu dem »vermurksten« Radweg im Winterhuder Weg gezeigten Bilder vom Radweg im Bereich der Bushaltestelle in Richtung Mundsburg belegen wie ein Radweg wirklich nicht aussehen sollte. Zumutbar im Sinne der StVO ist er nicht. Leider haben Sie (möglicherweise in der Absicht, einen möglichst reißerischen Bericht zu schreiben), versäumt, ordentlich zu recherchieren, wie es guten Journalisten ansteht. Das beigefügt Bild zeigt den Rad-



weg, wie er heute wirklich ist. Dass der nicht zumutbar ist, ist wohl nur mit den Glaubenssätzen der Gemeinschaft der kompromisslosen Radler zu begründen.

Ich wäre froh, wenn überall Radwege zumindest in dieser Qualität vorhanden wären

W. Beuße, Buxtehude

Anm. der Redaktion:

Schönen Dank für Ihre Mail und das Foto.

Vorweg folgende Bemerkung: Die Mitglieder der RadCity-Redaktion sind keine Journalisten sondern haben alle andere Berufe. Wir engagieren uns beim ADFC ehrenamtlich in unserer Freizeit. Und wir müssen schon deshalb nicht reißerisch berichten, weil wir das Heft nicht verkaufen müssen.

Vielmehr würden wir uns freuen, wenn

Neubauten so wären, dass wir sie feiern könnten. Denn wir wollen eigentlich nur eine bessere Radverkehrsinfrastruktur. Gelegentlich muss eine wirklich schlechte Planung auch mal ein wenig satirisch aufs Korn genommen werden (die benannte Planung wird übrigens auch in der Baubehörde stark kritisiert. Genaueres dazu wollten wir aber nicht veröffentlichen, weil wir keinen Behördenmitarbeiter persönlich treffen wollten). Insbesondere wenn eine Planung massiv von den Vorgaben der StVO-Verwaltungsvorschrift und den eigenen Hamburger Planungsgrundsätzen abweicht, müssen wir das benennen dürfen.

In diesem Fall habe ich die Fotos von unserem Sprecher für Verkehrspolitik, Stefan Warda, erhalten. Zum Zeitpunkt des Druckunterlagenschlusses von RadCity 3/07 war der auf dem Foto gezeigte Zustand aktuell. Herr Warda hat sich damals bei den Behörden für Korrekturen eingesetzt. Uns ist bekannt, dass es inzwischen Veränderungen gegeben hat.

Anderer Meinung als Sie sind wir allerdings, was den Wunsch nach Radwegen »überall zumindest in dieser Qualität« angeht. Wir haben in Hamburg ein relativ großes Radwegenetz. Sie wissen, dass es die Stadt aus finanziellen Gründen nicht schafft, dieses auch nur annähernd in einem sicheren, befahrbaren und womöglich gar attraktiven Zustand zu erhalten. Uns nützt es insgesamt nicht, wenn der eine oder andere Radweg mal saniert wird. Denn in einigen Jahren wird er wieder kaputt sein, ist aber erst in 25 Jahren wieder mit der nächsten Sanierung dran. Und in den vielen Jahren dazwischen ist er in einem Zustand wie heute eben die unsanierten Wege.

Davon abgesehen ist ein Radweg, der versteckt hinter parkenden Autos geführt wird, nur scheinbar sicher. Die Unfälle passieren an den Einfahrten und Kreuzungen, weil Radfahrer sich zu sicher fühlen und weil Autofahrer nicht mit ihnen rechnen.

Wir müssen daher tendenziell wegkommen von Radwegen klassischer Bauart. Die Stadt darf diese nur noch dort und in einem Umfang bauen, wo sie wirklich notwendig und auch zu unterhalten sind. Letzteres ist entscheidend: Wenn ich einen Radweg nicht in siche-

22 recht das Letzte

### Viel Lärm um nichts

Senat trotzet den großen Wurf  
– und liefert den großen Murks

Frühjahr 2006: Der CDU-Senat verspricht den Hamburger RadfahrerInnen große Investitionen und tolle Infrastruktur. Wir rechnen nach: Die angekündigte Investition ist weniger als die Summe der in den Vorjahren aus dem Radverkehrsset von der selben Truppe gestrichenen Beträge.

Trotzdem: Der Ansatz ist gut! Das Geld geht diesmal in längere Strecken, heißt es. Geplant wird im Zusammenhang: Radlich Abschied vom Flickenteppich. Nun soll aber auch die Qualität stimmen. Wir erinnern die Bauherren am Beispiel von Barmbecker Straße und Winterhuder Weg daher rechtzeitig an Straßenverkehrs-Ordnung und Hamburgs Planungsgrundsätze für den Radverkehr (siehe RadCity 3/06, Seite 21):

- Radwege hier mindestens zwei Meter breit zuzüglich 90 Zentimeter Sicherheitsabstand zu parkenden Autos einlegen
- ohne Verschwenk über Einmündungen
- kein Stölkern ins Bäume
- Fußwege breit genug
- geeignete Ampelsignale für Radfahrer
- hochwertiger Unterbau

Eigentlich soll alles ganz einfach sein. Stand der Technik im Jahre 2006 u. G. und selbst in Hamburger Behördenpapieren nicht umstritten.

Ein Jahr vergeht. – Die Stadt baut. – Sehen Sie auf den Fotos unserer Vorher-Nachher-Kontrastfotos, was daraus geworden ist.

Fazit: Der Radverkehr hat trotz der Investition nichts gewonnen. Vorher fahren RadfahrerInnen auf grauem Asphalt mit – heute auf rotem Betonstein. Die Weltstadt Hamburg ist ganz offenbar trotz aller gegenteiligen Ankündigungen nicht Willens, irgendwas Vernünftiges für den Radverkehr zu tun.

Text: Ulf Dietze, Fotos: Stefan Warda

Bilder von oben:

- Früher fahren RadfahrerInnen gefühllos an parkenden Autos – auch den Unbau auch.
- Es gibt ungenutzte Seitenstreifen – die erhalten werden könnten.
- Der Radweg wurde schon vor langer Zeit zum Parkplatz. – Das ist nun zur Freude der FußgängerInnen erneuert.
- Da kann keiner etwas für Dieser Baum tauchte erst nach Abschluss der Planung glücklich auf!

Nachtrag: Wie verlannt, ist man auch in der Baubehörde zerkürrsch. »Koordinationsprobleme in der Planung... Lässt das für die Zukunft hoffen?«

RadCity 3/07

RadCity 3/07, S. 22

rem Zustand erhalten kann, dann ist er aufzuheben. Und wenn Radwege gebaut werden, dann sind sie in einer Weise anzulegen, die dem Stand der Technik entspricht (Sicherheitsabstände, Unterbau und Oberfläche, Breite, Führung im Knoten sind da wichtige Kriterien).

Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sind im städtischen Verkehr i. d. R. deutlich sicherer und komfortabler als Radwege. Fahrradstraßen, Velorouten, mehr Tempo 30 sind einige weitere Instrumente, derer sich moderne Planung bedienen kann.

Ulf Dietze für die Redaktion

## 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.),  
Michael Kattau, Peter de Leuw,  
Michael Prahl, Rainer Schleevoigt,  
Marcus Steinmann

Titelfoto: Michael Kattau  
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

# Comic, Adressen, Beitritt

Der neue Hamburg-Cycle-Chopper!

- + mit original Fischkopf
- + mit Lenkerhalterung "Zitronen-Jette"
- + Alsterwasserhalter
- + Hummel-Gepäckträger-tasche
- + Klingel mit Hafensirene
- + und noch Vielem mehr...



Heft-Schwerpunkt:  
Fahrrad made in Hamburg  
(siehe ab Seite 6)

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](http://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): Holger Sterzenbach
- 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, »Legendär«, 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 Hardtstock
- 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
- Dietze, Ulf \_\_\_\_\_ Tel.: 63 27 07 94, ulf\_dietze@magicvillage.de
- Grewe, Helga \_\_\_\_\_ Tel.: 29 82 05 62
- Hardtstock, Petra \_\_\_\_\_ Tel.: 602 62 11, aphardtstock@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
- Sterzenbach, Holger \_\_\_\_\_ Tel.: 647 27 99, holgersterzenbach@yahoo.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 als Privatperson haftpflichtversichert (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 Radreisesemse, Reparatur-Seminaren oder Themenvorträgen 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 des ADFC für einen menschengerechten Verkehr.



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**  
Landesverband  
Hamburg e.V.

## 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.

ADFC Hamburg, Koppel 34-36, 20099Hamburg



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

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname, Geburtsjahr

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname, Geburtsjahr

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname, Geburtsjahr

\* Für Ermäßigung bitte Nachweis beilegen.

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

## »Aktionsradius erweitert«

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

Brita Matz ist 63 Jahre alt, seit 18 Jahren Mitglied im ADFC und befindet sich nach langjähriger Berufstätigkeit als Sekretärin im wohlverdienten Ruhestand. »Es ist kaum zu glauben, aber ich habe erst mit 33 Jahren das Radfahren gelernt. Da ich bis heute keinen Führerschein besitze, hat sich mein Aktionsradius durch das Fahrrad erheblich erweitert.«

Brita verbringt noch heute jeden Urlaub auf dem Fahrrad und fuhr während ihrer Berufstätigkeit bei Wind und Wetter mit dem Rad zur Arbeit: »Ich war damals sehr viel mit dem Fahrrad unterwegs. Auf

Grund der Verkehrssituation wurde mir sehr schnell klar, dass ich eine verkehrspolitische Interessenvertretung unterstützen muss, wenn mir mein Überleben im Stadtverkehr lieb ist. Folgerichtig bin ich dann Mitglied im ADFC geworden.«

Als »nur zahlendes Mitglied«, so bezeichnet Brita sich selbst, möchte sie auf diesem Wege jeder RadlerIn ebenfalls eine Mitgliedschaft empfehlen: »Wer selbst im Verein nicht aktiv sein kann oder möchte, kann trotzdem die gute Arbeit des ADFC zumindest finanziell unterstützen.« Ein Beispiel hat sie gleich parat: »Ich war in diesem Jahr bei der Sternfahrt dabei und war tief beeindruckt! So einen tollen Tag möchte ich zukünftig jedes Jahr erleben, Danke für diese Aktion!«

Nicola Meyer



Das Foto zeigt Brita während ihrer North-See-Cycle-Tour in Nordost England, kurz vor der Grenze zu Schottland.

Foto: Dieter Wichmann

## 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](mailto: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  
Curslacker 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  
Wendlohstraße 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](http://www.hamburg.adfc.de)



# Mehr Radverkehr in Paris

Paris will fahrradfreundlich werden. Doch einige altbekannte Fehler bei der Umsetzung lassen derzeit am großen Erfolg zweifeln.



Paris ist nicht gerade als Velometropole bekannt. Dichter Verkehr, verstopfte Straßen, jeden Morgen und Abend stop and go – es geht für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich langsamer voran als in Hamburg. Neuerdings gibt es aber deutlich wahrnehmbar mehr Velofahrer im Stadtbild.

Und die Stadtstruktur ist ideal für den Radverkehr. 2,1 Millionen Einwohner leben auf einer Fläche von 105 Quadratkilometern, das entspricht einem Siebtel der Fläche Hamburgs. Für viele Verkehrsteilnehmer ergeben sich damit kurze Wege innerhalb des Stadtgebietes. Auf diesen Aspekt setzt auch die Stadt Paris mit dem Citybikesystem »Velib'«: Bis Ende des Jahres werden etwa 20.000 Leihräder an über 1.500 Stationen über das gesamte Stadtgebiet verteilt eine Alternative zum motorisierten Verkehr bieten. Viele Pariser scheinen die silbergrauen 22 Kilogramm schweren »Velib'« ins Herz geschlossen zu haben. Seit Juli sind die Leihräder auf der Straße und schon ist das System bei weitem erfolgreicher als »Call a Bike« in ganz Deutschland. »Velib'« ist Teil der Strategie,

den Radverkehrsanteil von 1,5 auf 6 Prozent im Jahr 2020 zu erhöhen. Gleichzeitig soll der Autoverkehrsanteil um 40 Prozent gesenkt werden. Damit will Paris seine Klimaschutzziele erreichen.

## spürbar den Autoverkehr reduzieren

Um die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen, wurden die vorhandenen Straßenräume neu aufgeteilt. Für Radverkehrsanlagen werden Autofahrspuren oder Autoparkplätze geopfert, für die »Velib'«-Stationen werden viele Autoparkplätze in Fahrradparkplätze umgewandelt.

Seit dem Jahr 2000 wurden 190 Kilometer Radverkehrsanlagen gebaut und sechs Jahre später 44 Kilometer ergänzt sowie 22 Kilometer erneuert. Radfahrer fahren auf Radfahrstreifen, konventionellen Radwegen, auf Busspuren, sowie auf Velorouten (Réseau vert). In geöffneten Einbahnstraßen gibt es oftmals separate Radfahrstreifen.

## Erfolg trotz Mängeln

Doch nicht alles, was in jüngster Zeit gebaut wurde, entspricht dem heutigen

Action: Der alltägliche Straßenkampf zwischen Autos, Radfahrern und Motorrädern. Motorisierte Zweiradfahrer schlängeln sich vor der Ampel zwischen den wartenden Fahrzeugen

durch und überholen beim Wechsel auf Grün alle bis dahin nicht überholten Fahrzeuge von allen Seiten. Für RadfahrerInnen keine angenehme Situation. (großes Foto)

Einbahnstraßen bekommen in Gegenrichtung häufig eine Extraspur.

Da fühlt der Hamburger sich heimisch: Verschwenkungen des Radwegs an der Kreuzung. (Fotos links)

## »Nicht wirklich Hoffnung«

**RadCity: Der Bürgermeister hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil von 1,5% auf 6% im Zeitraum von 2001 bis 2020 zu erhöhen. Ist das ambitioniert oder eher vorsichtig?**

**Camille Lalande:** Ich denke, dass dieses Ziel durchaus erreichbar ist. Das Fahrrad erlebt in Paris zurzeit ganz offensichtlich einen enormen Erfolg. Wir müssen sehen, ob diese Entwicklung andauern wird. Ich wüsste jedoch nicht, warum das nicht der Fall sein sollte.

**In den vergangenen sieben Jahren wurden etwa 190 Kilometer Radwege und Radfahrstreifen gebaut. Viele der neuen Wege entsprechen leider nicht dem heutigen Erkenntnisstand und Sicherheitsstandard. Woran liegt das? Besteht Hoffnung auf eine Verbesserung?**

Stand der Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit. Gerade bei den Radwegen werden viele Fehler gemacht. Zwar sind alle neueren Radwege auch an Hauptverkehrsstraßen nicht benutzungspflichtig, doch für Umsteiger auf das Velo ist das ein schlechtes Angebot.

Typisch sind Konflikte mit Fußgängern, schlechte Sichtverhältnisse an Querungen, dem Hamburger sind besonders die verschwenkten Führungen an Querstraßen bekannt. Dennoch, der Radverkehr hat von 2001 bis 2006 um 48 Prozent zugelegt, ohne Zunahme an Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (durchschnittlich 500 Unfälle im Jahr seit 1996). Velofahrer sind zu 5 Prozent an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle betroffen, die motorisierten Zweiradfahrer zu 50 Prozent.

Der Slogan für das »Velib'« lautet: »La ville est plus belle à vélo« – auf dem Velo ist die Stadt noch schöner. Die Stadt Paris macht viel Werbung für den Radverkehr, hoffentlich auch bald die Stadt Hamburg.

*Stefan Warda*

Mehr Infos und weitere Fotos:  
[www.hamburg.adfc.de/pm-20070809](http://www.hamburg.adfc.de/pm-20070809)  
[www.hamburg.adfc.de/pm-20070530](http://www.hamburg.adfc.de/pm-20070530)

Meiner Meinung nach liegt dies daran, dass es den Entscheidungsträgern an Kenntnis der realen Bedürfnisse mangelt. Gleichzeitig besteht ein Desinteresse, sich mit einem Blick in die Nachbarländer, die in diesem Bereich mehr Erfahrung haben, zu informieren. Ich habe nicht wirklich Hoffnung auf eine Verbesserung.

**Welchen Anteil hat das »Velib'« an der Radverkehrsförderung in Paris? Wird das System mehr Leute vom Auto auf das Velo bringen?**

Die Überlegung des Bürgermeisters Delanoë und seines Stellvertreters Baupin war, zuerst die Infrastruktur für Radfahrer zu verbessern, um den Radverkehr zu fördern. Um die Anzahl an Radfahrern zu erhöhen und eine gute Nutzung der bestehenden Einrichtungen zu erreichen, wurde danach das Velib'-Projekt ins Leben gerufen. Wenn dieses Projekt einen durchschlagenden Erfolg hat, wird die schon bestehende Infrastruktur selbstverständlich weiter verbessert werden.

Dass Autofahrer auf das Fahrrad umsteigen werden, denke ich jedoch nicht. Die Leute, die von »Velib'« angezogen werden, sind vielmehr Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

**Was sind die fünf wichtigsten positiven Entwicklungen bzw. Bausteine der Pariser Radverkehrsförderung?**

Zuallererst haben die vielen neuen Fahrradwege den Parisern Lust auf Fahrradfahren gemacht. Dadurch hat sich das Image vom Fahrrad als reinem Freizeitsportgerät gewandelt. Es ist mittlerweile als ernst zu nehmendes Fortbewegungsmittel anerkannt. Drittens wird durch den Ausbau von Fahrradwegen der Platz, der auf der Straße für Autofahrer reserviert ist – und somit deren Geschwindigkeit – reduziert. Natürlich ist viertens auch die geringere Luftverschmutzung zu nennen. Schließlich können, vor allem durch das Velib'-Projekt, Pendler aus den Vorstädten, die aus Abneigung gegenüber der Métro normalerweise das Auto nutzen, veranlasst werden, stattdessen die Kombination »Zug und Rad« zu wählen, was in den Niederlanden und in Deutschland sehr verbreitet ist.

*Die Fragen stellte Stefan Warda.*

Camille Lalande, Pariser Veloverband Mieux se Déplacer à Bicyclette  
<http://www.mdb-idf.org/index.html>



Velib'-Station: 20.000 Leihräder über die Stadt verteilt.  
 (Foto rechts oben)

Leider setzt Paris nicht immer auf Radfahrstreifen. Häufig wird auch der konventionelle Bordstein-Radweg gebaut.



**Donnerstag, 8. November, 19.30 Uhr**

## Neues aus dem Osten

### Durch den Oblast Kaliningrad und die Memel entlang

Im Sommer 2006 unternahmen *Giesela Uhlenhaut* und *Jörg Martens* von Klaipeda aus eine Rundtour, die sie durch Russland, Polen und Litauen führte. Entlang der Kurischen Nehrung ging es los bis an die Samlandküste. In den einstmals bekannten Seebädern Selenogradsk/Cranz und vor allem Swetlogorsk/Rauschen tut sich wieder was. An der westlichen Samlandküste warfen sie einen Blick auf den Bernstein-Tagebau – oder das was davon übrig bleibt. Von Königsberg waren die zwei sehr überrascht. So quirlig hatten sie die Stadt nicht erwartet. Im weiteren Verlauf der Reise Richtung Kurisches Haff, Sovetsk/Tilsit und weiter in den Süden wurde es wieder ruhiger.

Über den Nordosten Polens reisten Giesela und Jörg nach Litauen, um in Druskininkai für ein paar Tage das Rad mit dem Kajak zu tauschen. Der Dzūkija Nationalpark erwies sich als Paddlerparadies. Weiter ging es per Rad die Memel entlang über Birstonas nach Kaunas. Nach einem Abstecher nach Vilnius folgten sie der Memel – meist auf kleinen Wegen – bis hin zum Mündungsdelta.



**Mittwoch, 14. November, 19.30 Uhr**

## Hamburg - Dresden

### Auf dem Elbe-Radweg im September 2006

*Heidrun Gerresheim* und *Bernd Homrighausen* erwarteten viel Landschaft, gutes Wetter und eine flexible Etappengestaltung. Sie erlebten eine wunderschöne sich verändernde Flusslandschaft, viel Sonnenschein, vielfältige Übernachtungsmöglichkeiten, nette Menschen, beeindruckende Kulturgüter aus den letzten tausend Jahren, hübsche Städte, das »Erfahren« von Orten in »maßstäblicher« Geschwindigkeit und den bedenkenlosen Genuss des nachmittäglichen Eisbechers auf schönen Plätzen.

**Montag, 3. Dezember, 19.30 Uhr**

## Wüsten, Canyons, Berge

Der Traum von Freiheit auf der Straße fühlt sich heiß an. Heiß, trocken und windig. *Markus Tischler* zeigt Bilder und berichtet von einer 2.000 Kilometer langen Fahrt durch Arizona, Utah und Colorado zu den berühmten Nationalparks Grand Canyon, Zion, Bryce Canyon und Capitol Reef, auf einsamen Wüsten-Highways und über mehr als 3.000 Meter hoch gelegenen Pässen.

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](http://www.fahrrad-cohrt.de) • [info@fahrrad-cohrt.de](mailto:info@fahrrad-cohrt.de)

# „Alle Ausrüstung, alle Beratung und jede Menge Inspirationen für Ihre nächste Radtour – mitten in Hamburg!“

Ganz gleich, ob Ihre nächste Radtour in die Harburger Berge oder nach Irland zum Beacon Point führt, in der Radtouren-Abteilung von Globetrotter finden Sie die perfekte Bekleidung und Ausrüstung – von der Ortlieb-Tasche bis zum Fahrrad-Helm – und ein Experten-Team, das Ihre Leidenschaft für das Leben draußen in der Natur teilt!



25.000 Ausrüstungsideen für Outdoor und Reise in Barmbek.



Globetrotter Ausrüstung  
im Wiesendamm



Kletterwand



Kanu-Paternoster



Hamburgs längste  
Outdoor-Schuhwand



Kältekammer bis -25°C

Träume leben.

[www.Globetrotter.de](http://www.Globetrotter.de)  
**Ausrüstung**

Wiesendamm 1, 22305 Hamburg, U- und S-Bahnhof Barmbek  
Montag – Freitag: 10:00 – 20:00 Uhr, Samstag: 9:00 – 20:00 Uhr  
Telefon: 040 / 29 12 23, [shop-hamburg@globetrotter.de](mailto:shop-hamburg@globetrotter.de)

Hamburg | Berlin | Dresden | Frankfurt | Bonn | Köln