

RadCity

DAS MAGAZIN DES ADFC HAMBURG



06
2007



SCHWERPUNKT
**Hafen-
City**

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

Fahrradrecht Verkehrsrecht

NEUE RÄUME

Einladung zur Einweihung
11. Januar 2008
von 11⁰⁰ bis 20⁰⁰

Arndtstraße 21
Fon 040 69 20 68 60
post@radrecht.de



22085 Hamburg
Fax 040 69 20 68 61
www.radrecht.de



Verkauf • Aufbau • Service

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

CONWAY

MAXX

PATRIA



**Sie bestimmen
die Richtung.**

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

Über 60 Kurse
zu Ernährung, Bewegung
und Entspannung im AOK
Gesundheits-Programm.

Mehr unter
www.aok-kurse-hh.de

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

Weitere Infos 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.



Und wieder kein ...

... Winterheft. Wir weigern uns einfach seit Jahren, ein Winterheft zu machen.

Alle reden übers Eiskratzen mit kalten Fingern, Glätte auf der Fahrbahn und über Matsch und Schneehaufen. Aber wir haben doch Handschuhe und etwas dickere Reifen als im Sommer! Gegen die Dunkelheit helfen Nabendynamos und Standlichter perfekt.

Die vielen Reifenspuren im Schnee zeigen uns: Wir sind nicht allein! Zur Kita kommen die gleichen Eltern per Fahrrad wie im Sommer. Oma fährt zu Edeka wie immer mit Lenkertaschensyndrom und vor »Adis Kneipe« stehen die selben Gestelle für die Heimfahrt bereit wie sonst auch. Das Fahrrad ist ein Alltagsverkehrsmittel. Auch im Winter. Extra cool.

Und somit kommen wir in diesem Heft auf ein ganz anderes Thema: Die HafenCity. Dazu mehr ab Seite 6.

Ziehen Sie sich warm an. Der nächste Sommer kommt sowieso.

Redaktion
redaktion@
hamburg.adfc.de



Schon vormerken: ADFC Radreise-Messe
Mehr dazu im nächsten Heft und auf
www.radreise-messe.de



**06
2007**

INHALT

05	Webseiten des ADFC
	Schwerpunkt: HafenCity
06	Gesunde Mischung
07	Verkehrsplanung in der HafenCity
09	HafenCity Hamburg GmbH zum Radverkehr
13	BSU zum Radverkehr
14	Fahrradwerkstätten-Test: Gestörtes Vertrauen
20	Die Radverkehrsstrategie für Hamburg
21	Feinstaub: VECTOR in Hamburg

STÄNDIGE RUBRIKEN

04	Kurzfutter/Kleinanzeigen/Wir suchen ADFC-Aktive
16	Kolumne: Linksverkehr
17	Leserbriefe / Impressum
18	Comic/Adressen/Beitritt
19	Mitglied vorgestellt
19	Fördermitglieder
22	Veranstaltungen – Infoabende beim ADFC

nihola

Vergessen Sie alles, was Sie über Transporträder bisher dachten!



Wohltat für Ihre Wirbelsäule!

Platz nehmen, losfahren, strahlen.

(.. schnell, weiter, bequemer – täglich zur Arbeit oder wohin Sie wollen.)



Liegeradstudio

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

Vertragshändler in Hamburg

Radtouren gewonnen

Was tun, wenn ein Betrieb eine Radtour gewinnt, in dem im Schichtdienst und an sieben Tagen der Woche gearbeitet wird? Denn von den 271

Firmen, die in diesem Jahr in Hamburg an der Aktion »Mit dem Rad zur Arbeit« teilnahmen, bewarben sich 34 als »Fahrradaktiver Betrieb«.

Das los fiel in dieser Kategorie auf das Diakoniezentrum Rahlstedt, eine Einrichtung der ambulanten Altenpflege.

So wurde aus der einen Betriebsradtour schließlich eine doppelte, um möglichst



vielen MitarbeiterInnen die Teilnahme zu ermöglichen. Der ADFC leitete im Wochenabstand die Touren durch das Naturschutzgebiet Hölftigbaum und das Ahrensburger Tunneltal zum Ahrensburger Schloss.

Fairerweise herrschte das sonnige Herbstwetter auf beiden Touren.

Link des Monats

U-Bahn als Hörbuch. Die günstigste Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr suchen wir auf www.hvv.de – das ist klar. Doch die Web-Seite bietet neben allerlei Informationen noch einen weiteren Leckerbissen: Eine Audiotour auf der alten U-Bahn-Ringlinie. Gezippt ist das Dokument 25 MB groß, entpackt sind es dann 24 Titel mit 45 MB Speicherbedarf. An jeder Station beginnt ein neuer Track, so dass auch bei Verspätung des Zuges immer der richtige Text



zur richtigen Fahrtstrecke gewählt werden kann. Na, welche Station hat ihren Namen von der nahe gelegenen Straße – und die wiederum aus einem alten Wort für Schlamm?

<http://www.hvv.de/wissenswertes/hamburg-besucher/audiotour/index.php>

Fahrrad-Sternfahrt

Das Thema der Fahrradsternfahrt im Rahmen von »Mobil ohne Auto« ist die Fortbewegung ohne Auto. Das klingt selbstverständlich, trotzdem gab es darüber im Vorbereiterkreis einige Diskussionen (siehe RadCity 5/07, Seite 12).

Inzwischen verständigten sich die Gruppen aber auf den Eingangssatz. Der Schwerpunkt ist die Region, also Hamburg und Umgebung. Dass es auch bundesweite und globale Aspekte gibt (Frieden, Rüstung, Öl usw.), ist allen be-



wusst. Doch die Sternfahrt bekommt ein von allen getragenes Motto, damit sie inhaltlich nicht zerfasert. Bereits jetzt wird sie von den TeilnehmerInnen als Demo für bessere Bedingungen des Radfahrens in Hamburg angesehen.

Die Fahrrad-Sternfahrt findet statt am 15. Juni 2008.

Norderstedt fegt Schnee

Auch Radwege sind vom Schnee zu befreien oder ggf. abzustreuen. So schreibt es demnächst die Reinigungssatzung der Stadt Norderstedt vor. Vorausgegangen war eine Initiative des dortigen ADFC, denn bislang ärgerten sich RadfahrerInnen häufig über Schneehaufen auf dem Radweg.

Rolf Jungbluth vom ADFC Norderstedt: »Beim Lesen der städtischen Reinigungssatzung stellte ich erstaunt fest, dass die Verpflichtung zum Schnee fegen und Streuen von Radwegen ausdrücklich ausgeschlossen ist. Lediglich die Lagerung des Schnees auf dem Radweg war verboten. Der Grundstückseigner sagte sich aber: Wenn ich den Radweg nicht fegen muss, dann stört der zusätzliche Schnee auch nicht.«



ADFC im Fahrgastbeirat

Fahrgastbeirat - klingt seltsam? Ist es aber gar nicht. Der Fahrgastbeirat des HVV setzt sich zusammen aus 17 Vertretern von Organisationen (ADFC, BUND, DGB) und 17 Einzelpersonen. Der Fahrgastbeirat bietet seinen Mitgliedern ein Forum, in welchem sie ihre Interessen und Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr einbringen können. Jede Organisation beruft für zwei Jahre einen Vertreter.

Der Fahrgastbeirat hat lediglich eine beratende, begleitende Funktion. Er hat keinen direkten Einfluss auf Entscheidungen des HVV, wird jedoch frühzeitig über dessen Pläne und Vorhaben informiert und hat die Möglichkeit, auf Prozesse im öffentlichen Nahverkehr einzuwirken. Der ADFC ist seit der Einrichtung 1997 in dem Gremium aktiv. Zuletzt Eckhard Cappell und jetzt Holger Sterzenbach setzen sich unter anderem für die kostenlose Mitnahme des Fahrrads in den Regionalzügen ein.

Der ADFC im Fahrgastbeirat sucht weitere MitstreiterInnen, die sich in den Vor- und Nachbereitungstreffen zu den Plenumsitzungen des Fahrgastbeirates einbringen. Ein Interesse an verkehrspolitischen Themen im Allgemeinen, speziell am ÖPNV sollte vorhanden sein. Wer hierzu also Ideen und Vorschläge hat, ist herzlich willkommen.

InteressentInnen melden sich bitte bei Holger Sterzenbach.

Marcus Steinmann

Kontakt: Holger Sterzenbach
holgersterzenbach@yahoo.de

Die Norderstedter Satzung widerspricht obendrein dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein: »Zur Reinigung gehören auch die Schneeräumung auf Radwegen, sowie bei Glatteis das Bestreuen der Radwege.« Insofern sieht auch die Rechtsabteilung der Stadt nun dringenden Handlungsbedarf.



Neuerdings sind Anlieger also verpflichtet, auch den Radweg zu reinigen. Die Stadt Norderstedt hat bereits mitgeteilt, dass sie die Umsetzung nicht überwachen könne. Der ADFC setzt sich dafür ein, dass Hausverwaltungen, Schneeräumdienste und Anlieger informiert werden.

Elterntaxi

Zehn Hamburger GrundschülerInnen kamen im Oktober in den Genuss bis dahin ungewohnten Radelvergnügens. Die Initiative »Elterntaxi« stellte ihnen nämlich für drei Wochen Tandems zur Verfügung. Damit soll den Eltern demonstriert werden, dass es auch ohne Mama-Taxi per Auto geht. Tandems haben einige Vorteile gegenüber dem Kinderrad: Sie ermöglichen eine bessere Aufsicht und erlauben – gerade bei sehr unterschiedlicher körperlicher Leistungsfähigkeit – eine für alle Beteiligten entspannte Fahrt.

Der große Nachteil der Tandems ist allerdings ihr hoher Preis und der größere Platzbedarf beim Abstellen in Garage oder Keller.

Infos: www.elterntaxi.com

Die neuen Kleider des ADFC

Ein großer Schritt auf dem Weg zum neuen Internetauftritt des ADFC Hamburg ist geschafft: Das neue Design steht fest. Zwei Dinge galt es dabei zu verknüpfen: Zum einen sollte erkennbar sein, dass der ADFC Hamburg eine Gliederung des bundesweiten ADFC ist, zum anderen aber sollte die Seite deutlich leichter, moderner und frischer daher kommen, als die Homepage des Bundesverbandes.

Viele Entwürfe wurden diskutiert, modifiziert, verworfen und doch wieder hervorgeholt. Dabei waren nicht nur der Arbeitskreis und die Agentur



Kampf um jedes Schlagwort: Jörg Wellendorf, Stefan Warda, Sigrid Rohrer, Ferdi Güran (v. l.)



gefordert, die sich mit dem Relaunch beschäftigen, sondern auch ein größerer Kreis aktiver Mitglieder. Gerade von dort kamen viele wichtige Anregungen. Das Ergebnis wurde bereits auf der Landesversammlung präsentiert und ist nun auch hier zu bewundern. Noch besteht der Inhalt aus Platzhaltern und bis die neuen Seiten in bekanntem Umfang online stehen, wird noch Zeit verstreichen.

Ein wesentliches Element des Internets sind Bilder. Und wo viele Bilder sind, bedarf es guter Organisation. Es

musste also ein System gefunden werden, dass eine effektive Verwaltung dieser Datenmengen ermöglicht und darüber hinaus auch in dezentralen Arbeitsteams genutzt werden kann. Wir haben uns für den großen Wurf entschieden und binden zugleich die Bildverwaltung der RadCity mit ein. Das OpenSource-Programm Coppermine erfüllt in idealer Weise unsere Anforderungen.

Wenn diese Datenbank auch eine große Hilfe ist, viel Arbeit bleibt zu tun: Die Bilder müssen gespeichert, kategorisiert, verschlagwortet und beschrieben werden. Vor wenigen Wochen gab es daher ein Seminar in der Geschäftsstelle, um den Umgang mit der neuen Software zu lernen und zu koordinieren. In der nächsten RadCity können Sie lesen, wie es weitergeht.

Jörg Wellendorf

Infos: coppermine.sourceforge.net

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

Gesunde Mischung

Wohnen, arbeiten, Rad fahren

Städtebaulich ist das vollständige Umkrempeln eines historisch gewachsenen Stadtteils faszinierend. Entsprechend erfahren Projekte wie die Londoner Docklands Mitte der 1980er Jahre große Aufmerksamkeit der Medien. Auch die HafenCity fällt in diese Kategorie von Großprojekten.

Mitten in der Stadt entsteht ein großer, neuer Stadtteil. Die Lage verspricht attrak-

tive Wohnungen und Gewerbebauten. Gastronomie, Kultur und Einzelhandel sorgen später für eine Nutzungsmischung.

Nicht alles ist unumstritten. Manche hätten gerne die alten Gebäude erhalten, Künstlern übergeben und ein langsames, organisches Wachsen des Gebietes gesehen. Andere plädierten für die »vertikale HafenCity« mit einer Ansammlung von Hochhäusern.

Gewonnen hatte den Architektenwett-

bewerb 1999 ein Modell, das acht Quartiere vorsieht, die nacheinander entstehen. So bleiben Variationsmöglichkeiten, sollten sich die Vorstellungen im Laufe der Jahre noch verändern.

Die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung schrieb über bereits Gebautes: »Auch die Wohnhäuser und Bürogebäude, die am Sandtorkai wie grimmige Kartons in der Gegend herumstehen, treten nicht durch übertriebenen Erfindergeist hervor. (...) die Hafenatmosphäre, das Dichte, Lärmige und Lebendige der alten Kais, ist ästhetisch zu Tode desinfiziert«.

Über die Magellanterrassen, schrieb der selbe Autor, sie seien »der entschlossenste Atmosphärentöter seit der Erfindung der Fußgängerzone. (...) sogar im finstersten Winkel von Wilhelmsburg würde eine solche Ansammlung von sinnlosen Trep-



Zwischen den Stühlen

Verkehrsplanung in der HafenCity

pen und ambitioniertem Designschrott als bemerkenswert häßlich auffallen.« – Aber wir müssen ehrlich sein: Andere Autoren loben Stadtplanung und Gebäude. So freut sich die Süddeutsche Zeitung mit dem Marco-Polo-Tower auf einen der »sehenswertesten Niedrigenergiewohn-türme der Welt«.

Nun gut. Aus der Diskussion kann sich der ADFC heraushalten. Aber wie sieht's mit dem Radverkehr im Quartier aus? Denn es entstehen nicht nur Gebäude und Plätze, sondern ganze Straßenführungen neu. Was läge da näher, als sie nach dem heutigen Stand der Radverkehrsplanung zu gestalten?

Lesen Sie im Schwerpunkt dieser RadCity, wie Hamburg die Chance nutzt. – Und: besuchen Sie mal die HafenCity. Es lohnt sich schon jetzt.

Ulf Dietze

Die Ziele sind ambitioniert. Das Projekt HafenCity soll gemäß einer Publikation der mit der Planung beauftragten HafenCity Hamburg GmbH nicht weniger als ein »Modell für die Entwicklung der europäischen Innenstadt bieten«.

Viele der Voraussetzungen für die Entwicklung einer solch lebenswerten Stadt, eines Quartiers der kurzen Wege sind gegeben. Die HafenCity liegt zentral in unmittelbarer Nähe zur Hamburger Innenstadt. Sie ist nur 800 Meter vom Rathaus und 1.100 Meter vom Hauptbahnhof entfernt. Eine gemischte Nutzung ist geplant: Arbeiten und Wohnen soll hier ermöglicht und nicht räumlich getrennt werden. Es soll ein wirklich urbanes, der Nachhaltigkeit verpflichtetes, innerstädtisches Viertel entstehen. Laut der HafenCity Hamburg GmbH »lädt die zentrale Lage der HafenCity dazu ein, auf das Auto zu verzichten. Viele Ziele sind auch

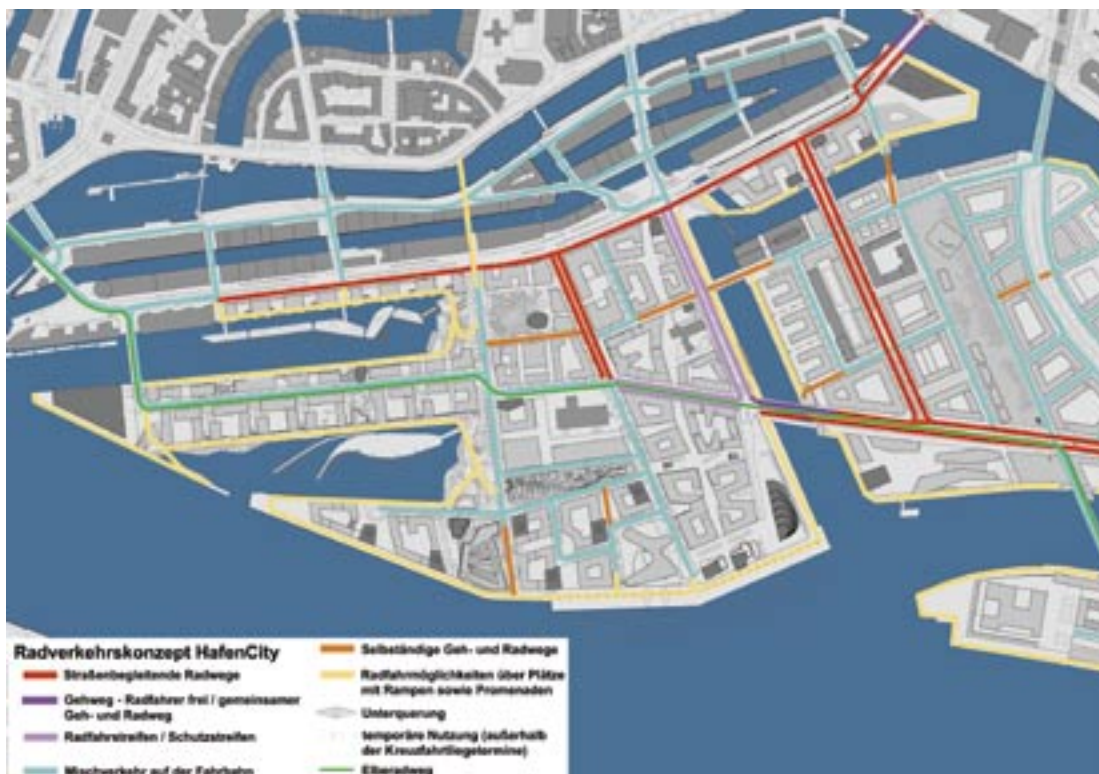
ohne Motorisierung schnell zu erreichen; schon heute ist sie ein Tummelplatz für Fußgänger und Radfahrer.« Die HafenCity – ein Eldorado für Fahrradfahrer?

Verkehrsplanung in der HafenCity

Für die Entwicklung und Realisierung der HafenCity wurde im Jahre 2000 unter Federführung des rot-grünen Senats ein Masterplan entworfen. Nach diesem Masterplan sollen bei der Um- bzw. Neugestaltung der gesamten Straßenräume die erforderlichen Flächen für Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt und in die Planungsprozesse einbezogen werden. Diese Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer sollen zudem in puncto Wegbreite und Materialien dem zu erwartenden hohen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen entsprechen.

Im Jahre 2001 hat die HafenCity Hamburg GmbH den Gutachter ARGUS beauftragt, eine detailliertere Verkehrsplanung für Fußgänger und Radfahrer innerhalb der HafenCity zu erstellen. Das so entworfene Radverkehrsnetz (siehe Grafik) sieht schnelle und direkte Verbindungen sowohl zu den angrenzenden Stadtteilen als auch innerhalb des Viertels vor. Die Innenstadt und die HafenCity sind demnach über die Nieder- und die Oberbaumbrücke, der Straßen Auf dem Sande, Bei St. Annen, sowie die neu errichteten Kibbelstegbrücken miteinander verbunden.

links: Das Gebiet der HafenCity am südlichen Rand der Innenstadt. unten: Das aktuelle Radverkehrskonzept, das im Laufe der Jahre mehrere Änderungen erfahren hat.



Zudem berücksichtigt das Konzept sowohl eine Nord-Süd- (Bei St. Annen-Osakaallee-MagdeburgerHafen/Norderelbe) als auch eine West-Ost-Querung (Niederbaumbrücke-Am Kaiserkai-Überseeallee-Magdeburger Hafen/Norderelbe) der HafenCity. Freizeitradler auf dem Elberadweg, dessen Route durch das Gebiet der HafenCity führt, folgen der West-Ost-Querung.

Dieses Wegekonzept, das explizit anstrebt, Fußgänger und Radfahrer angemessen einzubeziehen, ist bislang jedoch noch nicht sichtbar: Die endgültige Herstellung von Fahrbahnen, Radstreifen, Radwegen und Gehwegen erfolgt erst nach Abschluss der Hochbauten, da Hochbaumaßnahmen die fertiggestellten Nebenflächen zerstören würden.

Den Vorwurf, Straßen nach Maßgabe

Radweg Am Sandtorkai

Ein Stein gewordenes Beispiel dieser Verkehrsplanung ist die Straße Am Sandtorkai. Der Radweg ist gleich in mehrfacher Hinsicht ungenügend und konfliktträchtig: Der in dezentem dunkelgrau gehaltene Belag wird ebenfalls von Fußgängern benutzt, da er als Radweg kaum zu erkennen ist. Mathias Bölcrow (GAL) ist besonders entsetzt, dass der Oberbaudirektor Jörn Walter wie in den 70ern graue statt rote Radwege bauen möchte, weil er die im Kontrast mit der Speicherstadt hübscher findet.

Das gefährliche Radfahren in entgegengesetzter Richtung (»Geisterradeln«) wird mit solchen einseitigen Zweirichtungsradwegen salonfähig gemacht. Die ein- und abbiegenden Autos aus den zahlreichen Garagenausfahrten stellen

Denkmalschutzes war auf der Nordseite kein Radweg möglich.« So wurde schon 2001 entschieden, auf der Südseite einen durchgängigen Zweirichtungsradweg bis zur Oberbaumbrücke anzulegen.

Heutiger Stand der Entwicklung

Solche einseitigen Zweirichtungsradwege in unauffälligem Grau waren bis vor kurzem für die gesamte HafenCity vorgesehen. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn – oder Mischverkehr ganz ohne Radverkehrsanlage – bieten hingegen den Vorteil der besseren Sichtbeziehungen zwischen Radfahrer und Autofahrer. Verkehrsteilnehmer, die einander sehen und wahrnehmen, können Unfälle und Konflikte besser vermeiden. Eine in Studien belegte Erkenntnis, die bei der Planung des angesprochenen



links im Bild: Nördliches Ufer des Grasbrookhafens; Bildmitte: Marco-Polo-Terrassen; ganz rechts auf dem Foto: Baustelle des Überseequartiers

der Investoren zu gestalten, weist die HafenCity Hamburg GmbH von sich: »Die Planungsgrundsätze orientieren sich an den

für Hamburg durch die BSU entwickelten Richtlinien für Stadtstraßen (PlaSt).«

für die kreuzenden Radfahrer ein zusätzliches Unfallrisiko dar. Durch das erlaubte Befahren in entgegengesetzter Richtung wird es noch verschärft.

»Das ist und bleibt eine Ausnahme wegen der Sondersituation an der Speicherstadt«, rechtfertigt sich die HafenCity Hamburg GmbH. »Wegen der bestehenden Speichernutzungen, der damit verbundenen Ladezonen sowie aus Gründen des

Radwegs Am Sandtorkai nicht beherzigt wurde. Mittlerweile wurde die Benutzungspflicht für diesen Radweg denn auch aufgehoben.

In jüngster Vergangenheit gibt es Anzeichen eines möglichen Umdenkens. In den teilweise neu entstehenden Straßenzügen der Osaka- und Überseeallee sind Radfahrstreifen geplant. Mit dieser Maßnahme würden die beiden Straßen



für den Radverkehr attraktiver und das Konzept von ARGUS aufgewertet. Darin sind diese beiden Straßen Teil der oben beschriebenen Nord-Süd-, bzw. West-Ost-Querung.

HafenCity – Eldorado für Radfahrer?

Am Sandtorkai sind die beschriebenen traurigen Fakten geschaffen worden. Dennoch bleibt zu hoffen, dass die HafenCity, die aufgrund ihrer Lage wie geschaffen ist für den Fußgänger- und Radverkehr, dem angestrebten Modell einer europäischen Stadt näher kommt. Denn angekündigt ist: Viel Mischverkehr und einige Radfahrstreifen. Und wo denn Radwege hinkommen, mindestens mit den vorgeschriebenen Breiten.

Marcus Steinmann

Fragen an die Planer

Die HafenCity Hamburg GmbH zum Verkehrskonzept

Ein schneller Blick auf das Radverkehrskonzept der HafenCity erweckt einen positiven Eindruck: Wichtige Wegbeziehungen sind berücksichtigt. Doch sieht man sich die Details an, kommen Zweifel auf, ob Radverkehr angemessen berücksichtigt wird. Wir stellten unsere Fragen der HafenCity Hamburg GmbH – und wurden z. T. an die Behörde für Stadtentwicklung

Radfahrstreifen/Schutzstreifen realisiert werden. Damit wird eine neue und sinnvolle Wegetypologie für Fahrradfahrer trotz vieler Bedenken in der HafenCity eingeführt.

Die Änderungen in der Planung seit Masterplanbeschluss beziehen sich nicht so sehr auf das Radverkehrskonzept, sondern auf die deutlich erhöhte Nutzungsintensität der HafenCity (ca.



Infos:
www.hafencity.com
www.hamburg.adfc.de
www.gal.mathias-boelckow.de

und Umwelt verwiesen. Da fragten wir dann natürlich auch noch nach...

Wie lange ist ARGUS schon mit den Planungen des Radverkehrskonzepts befasst?

HafenCity Hamburg GmbH: Das Radverkehrskonzept wurde mit dem Masterplan (Beschluss 2000) entwickelt und beruht auf einer Grobplanung aus 2001, einer Weiterentwicklung im Zusammenhang mit der Planung von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Shanghaiallee, Versmannstraße) und einer schrittweisen Realisierungsplanung (Verfeinerung) im Zusammenhang einzelner Bebauungsplan-Gebiete (bisher 7).

Gab es im Verlauf einen Wandel in den Planungen?

Grundsätzliche Änderungen am Grobkonzept sind nicht erfolgt, bis auf das Umfeld des Überseequartiers, wo an der Überseeallee/Osakaallee nun

40.000 Arbeitsplätze anstatt 20.000 im ursprünglichen Masterplan, die Einbindung großer Kultureinrichtungen wie Elbphilharmonie, Internationales Maritimes Museum und Science Center sowie die gewachsene touristische Attraktivität mit Einkaufsflächen, Gastronomie und Kreuzfahrtaktivitäten).

Dieser erhöhten Nutzungsintensität wird insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der U4, Rechnung getragen, nicht primär durch Anpassungen in der Planung für andere Verkehrsarten.

Im Sandtorkai wurde ein Zweirichtungsradweg gebaut. Überall gibt es dort Grundstückszufahrten und damit insbesondere für die Linksfahrer Gefahren. Er ist oft zugestellt. Mittlerweile hat die Straßenverkehrsbehörde die Benutzungspflicht aufgehoben, da sie rechtlich nicht haltbar war. Warum wird der Radweg trotzdem verlängert?

Die Benutzungspflicht für den Zweirichtungsradweg Am Sandtorkai wurde aufgehoben, da nach Einschätzung der Polizei bzw. der Straßenverkehrsbehörde das Verkehrsaufkommen derzeit noch nicht so hoch ist, dass eine Gefährdung der Radfahrer auf der Fahrbahn eine zwingende Benutzung dieses Radweges rechtfertigen würde. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit endgültiger Fertigstellung der Straße und weiterer Bereiche der HafenCity eine Benutzungspflicht wieder angeordnet wird. Dann wird auf der gesamten Länge zwischen Deichtorplatz und HTC ein Radweg zur Verfügung stehen.

Die Fortführung Richtung Westen bis zur Niederbaumbrücke war aus Platzgründen nicht möglich. Hier handelt es sich jedoch im Vergleich um einen relativ kurzen Streckenabschnitt. Das Zuparken trifft Fahrradwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen gemeinsam und erfordert aus unserer Sicht ein verstärktes Eingreifen der Polizei an den betroffenen Standorten.

Viele der autofreien Wege sollen wohl für den Radverkehr zugelassen sein. Da keine entsprechenden Verkehrsschilder aufgestellt sind, bleibt das Befahren aber rechtswidrig. Warum gibt es keine eindeutige Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen?

Bislang sind in der HafenCity die Promenade Am Sandtorkai und die Dalmannkaipromenade als autofreie Wege hergestellt. Für die Promenaden wurde mit der Straßenverkehrsbehörde verabredet, dass zunächst eine Beobachtungsphase von einigen Jahren abgewartet wird. Sofern sich hieraus ergibt, dass die Befahrbarkeit durch Radfahrer ohne größere Konflikte mit den Fußgängern erfolgen kann, wird es auch die entsprechende Freigabe durch Verkehrszeichen geben. Das gleiche Verfahren soll auch für die weiteren, künftig herzustellenden öffentlichen Wege vollzogen werden. Die meisten Promenaden sind 12 bis 15m breit und werden daher problemlos Fahrradverkehr auch bei dichtem Fußgängerverkehr aufnehmen können.

Warum bekommt die Shanghaiallee keine Radfahrstreifen?

Die Shanghaiallee erhält Radwege, da es sich hier um eine mittelfristig sehr stark befahrene Straße handelt (über 25.000 Kfz/ Tag) und die Radfahrer auf

den Nebenflächen geschützter fahren können. Gleichzeitig ist hier mit weniger hohen Fußgängerfrequenzen zu rechnen, so dass Konfliktpotentiale zwischen Fußgängern und Radfahrern als relativ gering eingeschätzt werden.

Beispiel Überseequartier. Riesige Ladenflächen und Tiefgarage werden geplant. Es wird geplant, dass alle Kunden mit dem Auto kommen können. Die Kapazitäten der umliegenden Kreuzungen reichen nicht aus, die Kreuzungen werden aufgebläht und Verkehrsbeziehungen für Radfahrer gehen verloren. Warum nicht ein Konzept, das auf ÖPNV und Fahrrad setzt?

Das Überseequartier ist der am intensivsten genutzte Bereich der HafenCity mit ca. 35-40.000 Tagesbesuchern, 6-7.000 Arbeitsplätzen und ca. 500 Wohnungen mit zusätzlichen Stoßverkehrsbelastungen z.B. durch den Kreuzfahrtbetrieb. Darum wird eine hohe Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsarten gefordert, auch für den privaten PKW-Verkehr, da mindestens 30% der Besucher des Überseequartiers Besucher sein werden, die ansonsten die innere Stadt nicht besuchen werden.

Das Überseequartier ist fußläufig sehr gut integriert (z.B. für die Nahversorgung), hat einen leistungsfähigen U-Bahn-Anschluss mit der U4 bekommen, Bushaltestellen und einen in dem Gebäude des Kreuzfahrtterminals befindlichen Busbahnhof mit 12 – 15 Halteplätzen.

Daher wird keineswegs überwiegend auf den privaten PKW Verkehr gesetzt. Für Radfahrer wird eine gute Einbindung geschaffen am Sandtorkai und Sandtorpark durch Radwege und an der Osakaallee sowie Überseeallee durch Radfahrstreifen/Schutzstreifen. In den Knotenpunkten gehen keine Beziehungen für Radfahrer verloren, es werden eindeutige Führungen im Knotenbereich erfolgen.

Wie stark können Investoren der Gebäude auf die Gestaltung der umliegenden Straßenflächen Einfluss nehmen?

Investoren nehmen keinen Einfluss auf die Gestaltung der umliegenden Straßenflächen, da die Planung zum

Wandrahmfleet:
Speicherblock S (links vorne, 1899/1900),
Speicherblock T (links Mitte, 1967)



Senat vertreibt 20.000 Hamburger aus ihren Quartieren.

Kunsthallendirektor spricht
von der Freien und
Abrißstadt Hamburg.

Hamburg im Jahre 1883.

Unvorstellbar: Der Hamburger Senat will die malerischen Altstadtviertel auf den Elbinseln Kehrvieler, Brook und Wandramm abreißen lassen! Hier soll das in die Zukunft weisende Projekt „Speicherstadt“ entstehen, das in den Augen der Hamburger Wirtschaft und des Senats die Freie und Hansestadt Hamburg zu „Deutschlands Tor zur Welt“ machen soll. Fachleute berichten über vorgefertigte Eisenskelette, hydraulischen Windenantrieb oder sogar elektrische Beleuchtung.

Über Pläne zum Verbleib der Hamburger Familien wurden bisher keine Angaben gemacht. Aus Rathauskreisen verlautet, daß kaum Hoffnung auf staatliche Unterstützung besteht.

Kunsthallendirektor Alfred Lichtwark äußerte sich empört über die Pläne für das ehrgeizige Projekt und sprach in diesem Zusammenhang von der „Freien und Abrißstadt Hamburg“.

Baubeginn auf den Brookinseln soll im Jahre 1885 sein, damit bis spätestens 1888 der Zollanschluß an das Deutsche Reich vollzogen werden kann. Die gleichzeitige Errichtung eines Freihafens soll den Handel mit der ganzen Welt fördern.

Den betroffenen Bewohnern der Stadtviertel wird wohl nichts anderes übrig bleiben als sich eine andere Bleibe zu suchen.

Zeitpunkt der Bauherrenplanung abgeschlossen ist. Von Seiten der HafenCity Hamburg GmbH erfolgt eine Anpassung der Nebenflächen entsprechend der endgültigen Lage der Überfahrten/Tiefgarageneinfahrten und damit auch der Takung der Baumpflanzungen.

Für das Überseequartier erfolgt eine gemeinsame Planung der Straßenebenenflächen und der Privatflächen durch ein gemeinsames Landschaftsplanungsbüro, um die Qualität der Integration des Stadtraums zu verbessern.

Der Senat misst angesichts der Diskussion um die Folgen der Klimaänderung dem Radverkehr in seiner Radverkehrsstrategie einen höheren Stel-

Durchgangsverkehr haben wird. Daher werden Radwege der Ausweisung von Fahrradstreifen vorgezogen. Ob entlang anderer Straßen in der östlichen HafenCity Radfahrstreifen hergestellt werden sollten, wird im weiteren Planungsprozess in Abhängigkeit der Verkehrssituation abgewogen. Das Prinzip, in untergeordneten Straßen die Radfahrer im Mischverkehr zu führen, soll jedoch auch in der östlichen HafenCity beibehalten werden, da dies die gegenseitige Rücksichtnahme fördert.

Wäre es nicht sinnvoll, unter diesen Voraussetzungen alle Pläne für die HafenCity erneut zu betrachten? Viele der Wege sind ja bislang erst provisorisch

Dank

Wir bedanken uns bei der HafenCity Hamburg GmbH, die uns für diesen Heft-Schwerpunkt die Luftaufnahmen und Karten zur Verfügung stellte.

Neue Gebäude am Nordufer des Sandtorhafens.
Straße im Vordergrund: Am Kaiserkai



lenwert zu. Der Anteil soll von 9 % auf 18 % im Jahre 2015 wachsen. Radwege, die nicht den hohen Anforderungen aktueller Planungshandbücher entsprechen, sollen nicht mehr gebaut werden. Eher werden Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn favorisiert. Auch die StVO-Novelle sieht Radfahrstreifen als mindestens gleichwertig an. Wird der noch zu planende Ostteil der HafenCity angesichts dieser neuen Bewertungen mehr Radfahrstreifen bekommen?

Die östliche HafenCity ist stark geprägt durch die Versmannstraße, die in ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße mit ca. 35.000 Fahrzeugbewegungen eine zunehmende Bedeutung für die Erschließung der HafenCity wie für den

hergerichtet und Änderungen noch eher jetzt möglich als nach der Fertigstellung.

Für eine grundsätzliche Überprüfung der Pläne der HafenCity besteht kein Anlass, da die Abwägungen auf unseren Wunsch hin immer auch Radfahrstreifen/Schutzstreifen einbezogen haben. Den Bedürfnissen der Fahrradfahrer wird am ehesten mit einer differenzierten Typologie Rechnung getragen, die auch Radfahrstreifen/Schutzstreifen umfasst, aber auch auf Mischverkehr auf Anliegerstraßen, Radwege an Hauptverkehrsstraßen und kombinierte Räume für Fußgänger und Fahrradfahrer in den Uferbereichen zurückgreift. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen noch in der externen Anbindung der HafenCity.

Fragen: Ulf Dietze, Stefan Warda

mehr Informationen

www.hafencity.com
Broschürendownloads, Webcam, Fotostrecken, Hintergründe

HafenCity InfoCenter im Kesselhaus
Modell der HafenCity, Broschüren,
Hafenentwicklung, Sonderausstellungen

Ort: Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg,
Tel. 040 – 36 90 17 99
Di-So 10.00-18.00 Uhr, Eintritt frei

In den Sommermonaten gibt es außerdem Führungen zu Fuß und per Rad.

Bei einigen Detailfragen verweist die HafenCity Hamburg GmbH an die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU). Dort sprachen wir mit dem »Fahr-radbeauftragten« Olaf Böhm.

Der ADFC sieht das Problem fehlender Wegbeziehungen für das Fahrrad.

a) Ein Abbiegen aus Am Sandtorkai (von Osten kommend, Zweirichtungsradweg auf der Südseite) nach rechts in Pickhuben ist nicht möglich (weil man ja links der Fahrbahn fährt).

Anschluss gesucht

Wie komme ich in die HafenCity und wie wieder heraus?

uns erst einmal um die Verbindung vom Jungfernstieg über die Brandstwierte und die Kornhausbrücke zur Osakaallee. Dort verläuft die Alltagsroute 10, und hier bemühe ich mich um deutliche Verbesserungen, wie z. B. geradlinige Führungen und eigene Radfahrerampeln. In der Re-

– nach Fertigstellung – wird der Bezirk Hamburg-Mitte für Betrieb und Pflege der Straßen zuständig.

Schon heute begleitet die BSU die Planungen aus fachlicher Sicht. In der Regel kommen wir da jeweils auch zu gemeinsamen Lösungen.

Nun denken wir ja beim ADFC, die neue Radverkehrsstrategie des Senats müsste bei einigen Planungen nochmals ein Umdenken auslösen und evtl. eine radfahrfreundlichere Planung ergeben?!

Natürlich kann man aus radverkehrstechnischer Sicht immer noch etwas verbessern. In der HafenCity mussten aber – wie auch sonst in der Verkehrsplanung



b) Wer per Rad aus Am Sandtorkai kommend in den Rödingsmarkt will, wird auf die Flutschutzanlage Richtung Kajen geführt, will dort aber gar nicht hin.

c) Noch im Rödingsmarkt beginnt ein Radweg ohne Abbiegemöglichkeit nach links Richtung Am Sandtorkai. Alle genannten Anschlüsse sind für den Autoverkehr vorhanden. Warum wird nicht drauf geachtet, dass Radfahrer gleiche Bedingungen haben?

Die Situationen b) und c) sind nicht ursächlich durch die HafenCity-Planung ausgelöst. Das war dort auch früher schon so. Bei den Planungen zur Verknüpfung der HafenCity mit der Innenstadt achten wir aber darauf, dass die Anschlüsse verbessert werden. Zurzeit kümmern wir

gel wird also, sobald wir etwas »anfassen«, auch der Radverkehr angemessen berücksichtigt. Das steht sicherlich auch zu gegebener Zeit bei der Verbindung zum Rödingsmarkt an.

Zu a): Wer das Ziel Pickhuben hat, kann sich für die Nutzung der Fahrbahn entscheiden und hat dann kein Problem mit dem Abbiegen in diese Straße.

Wer in der anderen Richtung fährt, wird bei St. Annen eine Ampel benutzen können, um auf die richtige Seite zu gelangen.

Wer macht denn eigentlich die Straßenplanungen in der HafenCity?

Zuständig für Planung und bauliche Umsetzung ist die HafenCity Hamburg GmbH. Die Firma ARGUS hat dafür einzelne Aufträge bekommen. Später

– zahlreiche Kompromisse eingegangen werden, denn es gibt ja beispielsweise auch Interessen aus städtebaulicher Sicht und Fragen der Grundstücksausnutzung. Zudem sind die Zeitpläne sehr eng gesteckt. Ich denke aber, dass man auch vor dem Hintergrund der Radverkehrsstrategie mit den meisten Ergebnissen in der HafenCity ganz gut leben kann. Und ich gehe davon aus, dass wir bei den weiteren Planungen für die HafenCity noch einige »Radfahr-Bonbons« bekommen, wie z. B. eine neue Führung des Elberadweges.

Das Gespräch mit Herrn Böhm führte Ulf Dietze

Gestörtes Vertrauen

Kritik am Test von Fahrradwerkstätten durch NDR und ADFC

Gemeinsam mit der NDR-TV-Sendung »Markt im Dritten« prüfte der ADFC die Reparaturqualität von Fahrradwerkstätten in Hamburg. Die Betriebe schnitten insgesamt eher enttäuschend ab. Zum Verfahren erhielten wir kritische Anmerkungen von Uwe Carstensen. Er betreibt den Fahrradladen »Wheels«, der nicht zu den getesteten Betrieben gehört. Der ADFC-Vertreter bei den NDR-Aufnahmen war Christian Scholz, der selbst seit vielen Jahren im Fahrradhandel arbeitet. Er berichtet über die Hintergründe der Aktion.

Der TV-Beitrag ist noch im Internet verfügbar, einfach auf www.hamburg.adfc.de dem Link »RadCity« folgen und dort »Link des Monats« anklicken: http://www3.ndr.de/ndrtv_pages_video/0,,OID4170006_VID4170416,00.html

Redaktion

Vertrauen gestört

»Markt im Dritten« macht mit Schreckensszenen von reißenden Bremszügen Quote und belässt die Namen seiner Opfer – die getesteten Fahrradwerkstätten – lebenslang im Internet. Der ADFC hilft bei dieser Jagd aus und beschädigt damit das Vertrauensverhältnis zwischen Kunden und Werkstätten.

Die ohnehin schon mangelnde Reparaturbereitschaft vieler Betriebe wird durch diese »Verbraucherschutzaktion« nicht gestärkt. Unübersichtliche Aufträge werden jetzt verstärkt abgelehnt, um einen Streit zu vermeiden.

Zu einer erfolgreichen Fahrradinspektion gehört auch ein Grundvertrauen zwischen Kunde und Fahrradhändler. Um höhere Kosten zu umgehen, müssen Reparaturen manchmal schrittweise abgewickelt werden. So wird bei einem Antriebsfehler evtl. nur Kette und Ritzelsatz getauscht. Tritt dann der Antrieb doch wider erwarten durch, ist der Kunde informiert, dass evtl. noch ein vorderes Kettenblatt getauscht werden muss.

Ähnlich ist das mit Schalt-naben. Statt eines kompletten Tauschs versucht frau

die günstigere aber unübersichtliche Nebenreparatur trotz Misserfolgsrisikos.

Das neue Garantierecht hat Klarheit gebracht: Defekte Neuräder sollten in der zweijährigen Garantiezeit vom Herkunftsladen repariert werden, damit auftretende Garantiefälle übersichtlicher abgewickelt werden können. Hier gibt es immer wieder Diskussionen mit Kunden, insbesondere bei Nicht-Fachhandelsrädern, die oftmals schon mit Garantiefehlern »geborren« werden.

Ebenfalls ungeliebt sind Kunden, die immer wieder gebrauchte gekaufte Fahrräder in die Werkstatt bringen. Diese bergen oftmals Fehler, an denen sich schon andere (Werkstätten) vergeblich versucht haben und die deshalb verkauft wurden.

Kommt jemand mit einem hochwertigen Fahrzeug – das kann auch ein dreißig Jahre altes Hollandrad sein – dann bringt die Reparatur hingegen richtig Spaß.

Der Fahrradhändler lebt hauptsächlich vom Verkauf neuer Räder und hält für deren Service eine manchmal auch defizitäre Werkstatt vor. Mit seinem Service nimmt er zwar Kontakte zu potentiellen Neukäufern auf, kann seine Zeit aber nicht mit allzu vielen komplizierten Reparaturfällen vergeuden, die er nicht zu verantworten hat.

Ein kritisierte Punkt im NDR-Beitrag ist die fehlende Bereitschaft zum Anfertigen von Kostenvoranschlägen. In über 25



Fotos: Screenshots des NDR-Beitrags

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

Fahrrad center

HARBURG BUCHHOLZ

BESUCHEN SIE UNS IN 21079 HAMBURG-HARBURG Großmoordamm 63-67 T (040) 3231001-0
ODER IN 21244 BUCHHOLZ/NORDHEIDE Innungsstraße 2 T (04181) 3606-0
WWW.FAHRRADCENTER.DE

Jahren Fahrradwerkstatt gab es bei uns kaum Anfragen danach. Ich spreche mit den Kunden über den voraussichtlichen Preis und schätze dabei die Obergrenze. Stellt sich während der Reparatur die Sache neu dar, telefonieren wir mit dem Kunden und klären das weitere Vorgehen. Versäumnisse oder Missverständnisse werden nachgebessert.

Geringer Verdienst im Service

Da der vergangene kein Winter war, wurden trotz Mehrwertsteuererhöhung überall im Lande mehr Fahrräder verkauft als je zuvor. Immer häufiger werden sie für Alltagsfahrten genutzt. Hamburg hat hier trotz schlechter Radwege hohe Zuwachsraten.

Dem steht ein eher geringes Angebot von Reparaturstationen gegenüber – auch wegen geringer Verdienstmöglichkeiten im Service. Mit denen sollte der ADFC sensibler umgehen, denn bei der Förderung des Fahrradverkehrs sind wir alle Verbündete.

*Uwe Carstensen,
Fahrradladen Wheels*

Kein Spielplatz

Der NDR bat uns um Unterstützung und fachliche Stellungnahme. Die Vorgehensweise bei der Aktion war folgende: Es sollten sechs Fahrradläden aufgesucht werden. Zwei aus der Discounterschiene, zwei kleinere »Schrauberbuden« und zwei ausgewiesene Fachbetriebe. Die dafür engagierten Studenten sollten die vorher mit mehr oder weniger deutlich

sichtbaren Fehlern präparierten Räder vorführen und nach einer Sichtkontrolle eine Liste der zu tätigen Reparaturen mitbringen ohne jedoch die Räder zur Reparatur dort zu lassen.

Für die Auswahl der zu erkennenden Fehler zeichneten der Redakteur und die Jungs von der Fahrradstation Dammtor zuständig. Da ich ja nun selbst derartiges mache, muss ich sagen, dass eine lose Achsmutter von mir bei der Reparaturannahme auch nicht erkannt worden wäre, da eine Kontrolle per Hand sowie so nichts aussagt und ich weiß, dass ich alle Achsmuttern per Schraubenschlüssel immer nachkontrollieren muss.

Für eine derartige Sichtkontrolle bei der Reparaturannahme Geld zu verlangen ist schon recht unüblich. Kostenpflichtige Kostenvoranschläge gibt es üblicherweise dann, wenn größere Aktionen (z. B. Unfallschäden) anstehen, bei denen man dann auch zu einem von Versicherungen akzeptierten Schriftwerk kommt.

Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug, mit dem ich am Straßenverkehr teilnehmen will. Da hilft nur eine zuverlässige, qualifizierte Arbeitsweise. Guter Wille allein reicht nicht. Und damit ist auch gemeint, dass ein derartiger Service kostendeckend angeboten werden muss. Wenn ich mich in meinem Laden nicht traue, kostendeckende Preise für die Werkstattstunde (derzeit zwischen 40,- und 63,- € in Hamburg) zu nehmen und am besten noch die Kollegen mit Dumpingpreisen unterbiete, brauche ich auch nicht über einen unrentablen Werkstattbetrieb zu jammern.



Dass Läden namentlich genannt werden, ist nicht ungewöhnlich. Schließlich wollen wir das auch alle bei den Produzenten

von Gammelfleisch o.ä. Wenn ich mich recht entsinne, gab es in der Zeitschrift »Bike« in diesem Jahr über mehrere Monate hinweg Ladentests, bei denen je vier Läden konkret genannt wurden, mit Foto der Ladenfront. Dabei wurde Angebot, Beratungskompetenz u.a. getestet. Das einzige, was nicht genannt wurde, waren die Namen der zum Teil versagenden Mitarbeiter.

Eine Werkstatt ist kein Spielplatz.

Christian Scholz

Radreisen 2007

Bus + Rad
Bus + Rad + Schiff
Bus + Rad + Oper

*10 % Rabatt für
ADFC-Mitglieder*

Erradeln Sie mit
uns Deutschland
und Europa

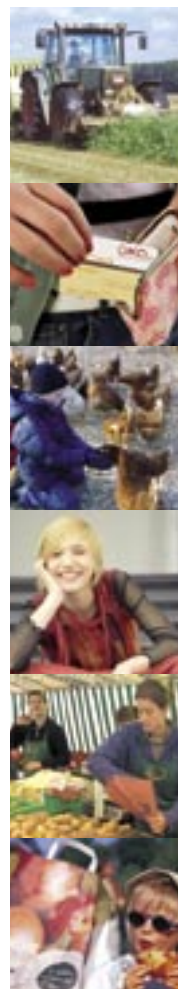
Zustieg an vielen
Orten in Nord-
deutschland

Besuchen Sie uns im Internet: www.die-pedaltreter.de
Die Pedaltreter, 25421 Pinneberg, Tel.: 04101/633 55

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.



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

Linksverkehr

Wenig »politically correct« habe ich mich im Oktober ins Flugzeug gesetzt um meinen Bruder zu besuchen, der in London lebt. Die Stadt pulsiert, präsentiert sich mir voll kultureller Angebote. Ich erlaufe und erfahre mir all das im Schweiß meines Angesichts, sozusagen im Angesicht des Todes. Denn in der »Tube« fühle ich mich wie die sprichwörtliche Dosensardine und kaum verlasse ich den Untergrund, helfen nur spitze Ellenbogen und ein grimmiges Gesicht, um heil durch die Massen zu kommen.

Kein Wunder, dass ich am dritten Tag den Plan schmiede, aufs Fahrrad umzusteigen. Aber wie in einer fremden Stadt an ein gutes Rad kommen? Glückliche Fügung, dass ich in Crouch End auf Two Wheels Good stoße, einen feinen Bike Shop Marke »Ich-mache-den-Laden-auf-nach-dem-ich-immer-gesucht-habe«. Dort hat man zwar keine Ahnung, aber man gibt sich Mühe und ermittelt auf einem süßen iMac der ersten Generation diverse Adressen im Zentrum Londons. Nach einigen Flops



(you know, those grandma bikes ...) werde ich an der Southbank fündig: London Bicycles stattet mich mit komfortablen 27 Gängen und sportlichem Rahmen aus.

Und ab in den Linksverkehr. Ein tolles Gefühl, überall auf der Straße fahren zu dürfen. Nur immer dran denken: Links rum. Die Anspannung ist groß, denn mit Bussen und LKWs, die – ungewohnt – rechts an dir vorbei zischen, ist nicht zu spaßen. Aber welch erhabener Moment, über die Westminster Bridge zu fahren und dabei diverse Radfahrer hinter sich zu lassen. Richtung Buckingham Palace wird es nicht einfacher, der Verkehr ist zügig, ich muss hart schlucken. Augen zu und durch. Aber toll: Keiner hupt, keiner bedrängt mich, ich bin einfach auch da und muss sehen, wie ich klar komme.

Soll ja winzig sein, der Anteil der RadfahrerInnen am Londoner Verkehr. Aber das liegt wohl vor allem an den runddieselnden Uralt-Bussen, die alles vollrußen. Oder? Ich jedenfalls werde versuchen, den nächsten Londontrip so zu legen, dass ich meine Zweiraderfahrt ausbauen kann. London rocks!

Amrey Depenau

Wir haben Post

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

Pädagogik

zu »Kinderquäler« in
RadCity 3/05, S. 7

Ich habe ihren Beitrag über die »Teddy-polizei« gelesen. Ich habe meinen vier Kindern, zu deren wachsender Freude, gerade diese Broschüre vorgelesen. Mein Exemplar hat diese Zeit nicht überstanden. Haben sie eine Adresse, wo ich diese Broschüre beziehen kann?

Susanne T.

Anmerkung der Redaktion:

Seit 2,5 Jahren bekommen wir Anfragen dieser Art. Dabei wollten wir doch mit dem Beitrag nur augenzwinkernd zeigen, mit welchen rabiaten Methoden früher »Verkehrserziehung« stattfand (»Hier sehn wir nun die Straßensünder. Kaputt und krank sind alle Kinder.«) Also liebe Leute: Wir kennen keine aktuelle Bezugsquelle für diese Broschüre und wir kopieren sie auch nicht mehr!

Wo geht's zur Busspur?

zu »Von Brücken und Busspuren« in
RadCity 5/07, S. 15

Ich fahre fast täglich Harburg-Innenstadt und retour. Die fotografierten Stellen sind mir ständig bewusst. Die von euch vorgestellte Busspur kannte ich aber noch nicht.

Allerdings ist mir rätselhaft, wie man zügig auf die Busspur kommt und wieder hinunter. Es gibt Ampelzugänge nach Osten, die für Fahrer der fotografierten Westseite wenig Sinn machen. Die drei Autospuren zu überqueren, ist unmöglich. Nach Süden geht die Spur in einen Tunnel. Ich hätte mir einen Satz zur Erklärung für An- und Abfahrt gewünscht.

Außerdem finde ich den Hinweis »Bußgeldbescheide konnten sämtlich abgewehrt werden« zu ungenau. Wenn schon ein Rat zur halblegalen Benutzung, dann bitte mit Erfahrungsbericht

Holland-Schmuckstücke und mehr



Die RadCity als Inspiration: In Ausgabe 4/06 berichteten wir vom damals noch existierenden Basar der Nationen in Barmbek und stellten einen Gebrauchtrad-Händler vor. Für dessen Kompagnon Hasan Oral und seinen Bruder Yildirim (Foto links), die den ADFC bis dahin nicht gekannt hatten, war dies der zündende Funke, über einen eigenen Fahrrad-Laden nachzudenken. Im April 2007 eröffneten sie das Rad-Haus an der Habichtstraße. Mittlerweile findet sich dort eine beachtliche Auswahl liebevoll hergerichteter Gebrauchträder für fast jeden Geschmack und Geld-

beutel, mit Schwerpunkt auf Fahrzeugen holländischer Herkunft. Dazu betreiben die Brüder Oral auch eine Reparaturwerkstatt, die im Sommer schon diversen Verzweiferten helfen konnte, die bei Gräber wegen der traditionellen Sommer-Überlastung gescheitert waren.

Amrey Depenau

Rad-Haus, Habichtstraße 104a, 22307 Hamburg, Tel.: 63 66 99 99



(ein Satz mag reichen), wie die Legalität praktisch einzufordern ist.

Insgesamt also ein wertvoller Artikel. Zur erwünschten Nachahmung fühle ich mich allerdings noch nicht animiert ;-)

A. Brand

Anmerkung der Redaktion:

Wir haben den Kontakt zum Autoren hergestellt.

Berlin vs. Hamburg

zu »10 Jahre StVO-Fahrradnovelle« und
 »Vorbild Berlin: Die tun was« in
RadCity 4/07, S. 6 ff.

Ich kann mich Ihren Ausführungen über den katastrophalen Zustand der Hamburger Fahrradinfrastruktur nur anschließen. Besonders die vielen gemeinsamen Geh- und Radwege, die zumeist in beide Fahrtrichtungen auf einer Straßenseite angelegt sind, stellen für alle Verkehrsteilnehmer ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Als Alltagsradfahrer und ehemaliger Berliner muss ich aber ganz energisch widersprechen, wenn Sie Berlin als (vergleichsweise) vorbildlich darstellen. Aus meiner Sicht wäre der Begriff »weniger chaotisch« angebrachter.

Immerhin: An den Stellen wo man in Berlin Radwege oder Radspuren vorfindet, sind sie meistens für jede Fahrtrichtung extra ausgeführt und vom Fußweg entkoppelt. Einige nette Vorzeigeradwege machen aber noch lange keine vor-

bildliche Fahrradinfrastruktur, zumal die Berliner Radwege mit Vorliebe zugewinkt und vollgestellt werden und die Stadt nichts dagegen unternimmt.

Sowohl in Berlin als auch in Hamburg haben die wichtigsten Entscheidungsträger aber eines immer noch nicht begriffen: Das Fahrrad ist gerade in der Großstadt für viele ein extrem wichtiges Verkehrsmittel und kein reines Freizeitgefährt für Radtouren!

Meiner Ansicht nach wirken sich die schlechten Radwege auch negativ auf den Stellenwert des Fahrrades in der Gesellschaft aus, was sowohl wirtschaftlich als auch sicherheitstechnisch ein großes Problem ist. Die Masse der RadfahrerInnen fährt hier mit Rädern, die ebenso wie die Infrastruktur ein Sicherheitsrisiko darstellen.

R. Hagendorf, Wedel

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: HafenCity Hamburg GmbH
 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



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: U/S Hauptbf. od. 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): Holger Sterzenbach
Liegerradstammisch: 1. Mi im Monat, 19 Uhr in der »Lotte«, Haus drei, Hospitalstr. 107, www.liegerrad-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: jeden 2. Mi. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, 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
Dietze, Ulf Tel.: 63 27 07 94, ulf.dietze@adfc.de
Grewe, Helga Tel.: 29 82 05 62
Hardstock, Petra Tel.: 602 62 11, aphardstock@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



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband
Hamburg e.V.

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 Radreisemesse, 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.



	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

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, 20099 Hamburg

»Wichtig wie nie«

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

Maaike Pfaue (36 Jahre), von Beruf Datenverarbeitungs-Organisatorin und ihr Mann Dirk Pfaue (35 Jahre), der als Datenverarbeitungs-Berater tätig ist, sind vor 11 Jahren gemeinsam dem ADFC beigetreten.: »Ich bin Niederländerin und mit dem Fahrrad groß geworden und die Geringschätzung des Radverkehrs in Deutschland und insbesondere in Hamburg hat mich ziemlich genervt«. Trotz der Geburt der beiden Töchter Maja (5 Jahre) und Imke (3) waren und sind Maaike und Dirk im Verein sehr engagiert: »Ich war zuerst in der Bezirksgrup-

pe Wandsbek und später zehn Jahre im Landesvorstand, zuletzt als Landesvorsitzender aktiv«, berichtet Dirk und Maaike ergänzt: »Von 1999 bis 2003 habe ich die ADFC Radreise-Messe mit organisiert und es war einfach großartig, den regen Zulauf und die begeisterten BesucherInnen am Messe-Tag im CCH zu erleben.« Die Familie Pfaue benutzt im Alltag fast ausschließlich das Fahrrad und verzichtet bewusst auf ein Auto. Dazu Dirk Pfaue: »Aus Umwelt-, Gesundheits- und auch aus sozialen Gründen ist es so wichtig wie nie, dass so viele Menschen wie möglich mit dem Rad unterwegs sind.«

Der ADFC durfte sich gerade über ein neues, kleines Mitglied freuen, denn Ende November bekamen die beiden ihr drittes Kind.

Der Verein gratuliert herzlichst!!

Nicola Meyer



Foto: Rita Winkler

Mit dieser 19. Folge endet unsere Rubrik »Mitglied vorgestellt« nach nunmehr drei Jahren. Die Redaktion bedankt sich bei Nicola Meyer, die ihre »Opfer« stets rechtzeitig zum Redaktionsschluss festgehalten und interviewt hat.

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 28 00

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
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
Arndtstraße 21
22085 Hamburg
Tel.: 040-69 20 68 60

neue
Anschrift

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

Mehr als der kleinste gemeinsame Nenner

Die Radverkehrsstrategie für Hamburg

In den 25 Jahren seiner Geschichte erlebte der ADFC so einige vollmundige Versprechen, nun endlich ernsthaft und mit Verstand in den Radverkehr zu investieren. Doch meist blieben nur schillernde Blasen, die als Tropfen auf dem heißen Asphalt endeten. Gerade auch der CDU-Senat blockierte lange Zeit Projekte, die nun erneut gefeiert werden; wie Velorouten und Radfahrstreifen.

Warum sollten wir also dem x-ten Pamphlet trauen und ihm eine Chance geben? Weil erstmals Vertreter aller zuständigen Behörden, sämtlicher in der Bürgerschaft vertretenen Parteien und der im Verkehrsbereich tätigen Verbände und Institutionen gemeinsam ein Konzept erarbeitet haben! Und nicht nur das, es soll auch mit vereinten Kräften zügig umgesetzt werden; wie wir hoffen, auch über die nächste Bürgerschaftswahl hinaus.

Konkret heißt es in der »Radverkehrsstrategie für Hamburg«: »Der Radverkehrsanteil soll von 9 % im Jahr 2002 auf 18 % im Jahr 2015 verdoppelt werden.« Der ADFC wird dazu gerne konstruktiv beitragen: Fahrradpolitik ist nicht parteigebunden. Egal wer's macht, es muss nur endlich mal jemand gut machen.

Deshalb begrüßen wir, dass Radwege klassischer Bauart in der Radverkehrsstrategie endlich als das gekennzeichnet werden, was sie sind: unattraktiv und gefährlich!

»Das Hamburger Radwegenetz weist zahlreiche funktionale und bauliche Defizite auf.« (S. 3, I 3.3) »(...) die Nutzbarkeit der bestehenden Radverkehrsanlagen [wird] sowohl von den Radfahrerinnen und Radfahrern (Fahrradklimatest 2005) als auch von den Fachleuten im Fahrradforum einhellig kritisch bewertet.« (S. 6, II 1)

Zukünftig gilt der Grundsatz, lieber weniger zu bauen, das aber mit der notwendigen Qualität.

»Wenn Radwege zu schmal sind oder Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen fehlen, reicht eine einfache Be-

lagserneuerung nicht aus. Dann ist der Querschnitt neu aufzuteilen und ggf. der Einsatz alternativer Führungsformen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu prüfen. Dabei sollen im Interesse einer gleichberechtigten Behandlung des Radverkehrs im Straßenverkehr grundsätzlich die in den Regelwerken empfohlenen Standardmaße verwirklicht werden.« (S. 8, II. 1.1-7)

Doch die Radverkehrsstrategie hat noch mehr zu bieten. Sie vereint wesentliche Punkte, für die sich der ADFC seit langem einsetzt:

- Fahrradverkehr wird als wichtiger Beitrag zu Klimaschutz, Gesundheitsförderung und Stadtentwicklung gesehen.
- Es darf nur solche Radverkehrsanlagen geben, die hohen Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen.
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn wird es nach dem Konzept häufiger geben, denn oft sind sie eine geeignete Möglichkeit, einen sicheren Weg für RadfahrerInnen zu schaffen. Mischverkehr auf der Fahrbahn wird ebenfalls eine Lösung, mit der sich gleichberechtigte Verkehrsteilnahme für Radfahrer herstellen lässt.
- An Ampelkreuzungen erhalten RadfahrerInnen und FußgängerInnen zusammen mit dem parallelen Autoverkehr Grün, ohne dies anfordern zu müssen.
- Gelder für den Radverkehr fließen mit hoher Priorität in den Ausbau und die Pflege von Velorouten sowie in solche Radverkehrsanlagen, die auch langfristig benutzungspflichtig bleiben werden.
- Geld für den Radverkehr wird über mehrere Jahre kontinuierlich in nennenswerter Höhe zur Verfügung stehen; damit wird Planungssicherheit erreicht.
- Die Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad als attraktives und gleichberechtigtes Verkehrsmittel wird ausgebaut.

Klar, dass das nicht alles von jetzt auf gleich umgesetzt werden kann. Es wird

auch weiterhin die eine oder andere Baumaßnahme geben, die das Fahrrad als Verkehrsmittel benachteiligt. Gleichwohl müssen sich die Behörden bei Neubauten und Instandsetzungen ab sofort an der Radstrategie messen lassen. Schließlich werden RadfahrerInnen über Jahre hinweg diese Wege benutzen.

Die Radverkehrsstrategie spiegelt eine Grundhaltung bei jedem einzelnen verantwortlichen Behördenmitarbeiter und Politiker wider, die das Fahrrad als in jeder Planung zu berücksichtigenden Faktor ernst nimmt. Doch nur, wenn das Konzept konsequent umgesetzt wird, gelingt es, den Radverkehrsanteil dauerhaft zu erhöhen. Der ADFC überprüft deshalb den Erfolg der Strategie anhand der folgenden Punkte:

- Bau der 14 Hauptrouten des Veloroutennetzes bis 2015¹, d.h. zusätzlich zur existierenden Route bis Ende 2009 Fertigstellung von mindestens zwei weiteren Routen.
- Deutliche Zunahme von Radfahrstreifen statt Radwegen bei Neubau oder Sanierung.
- Einhalten der Standards bei neuen Radverkehrsanlagen, insbesondere der empfohlenen Standardmaße.
- An Ampeln erhalten FußgängerInnen und RadfahrerInnen grundsätzlich automatisch Grün mit dem parallel verlaufenden Autoverkehr.

*Redaktion RadCity, Ak Verkehr und
Vorstand des ADFC Hamburg*

¹siehe <http://www.verkehrsinfo.hamburg.de/index.do?ok=20485&uk=20530>

Die Zitate stammen aus: »Radverkehrsstrategie für Hamburg (Entwurf)«, BSU, Stand: 17.09.07

VECTOR in Hamburg

Nase voll

In der Radwelt (Ausgabe 5/07) wurde schon über die Feinstaubmessungen vom Fahrrad aus berichtet. Das Neue: Es wird die tatsächliche Belastung des Radlers im Verkehr gemessen und bestimmten Situationen oder Quellen zu-

andererseits auf der geplanten Veloroute 2 durch Eimsbüttel bewältigt. Da die Veloroute aufgrund von Anwohnerprotesten abschnittsweise noch immer Kopfsteinpflaster enthält, hat die Technik einiges auszuhalten. Nur gut, dass auf dem Messfahrrad alles gut gepolstert transportiert wird.

Erste Ergebnisse deuten darauf hin, dass eine Fahrt durch eine Veloroute weniger mit Feinstaub belastet als die Fahrt längs einer Hauptverkehrsstraße. Während die Feinstaubwolken in der Hauptverkehrsstraße ungehindert die Radwege erreichen, ist in den Nebenstraßen 200 Meter weiter die Situation selbst dann wesentlich entspannter, wenn der Wind



Jeweils eine verkehrsreiche Strecke und die dazu passende autoärmere Alternative erfährt der Proband mit dem Testrad.

geordnet, indem der zeitliche Verlauf der Belastung mit einem zugleich aufgenommenen Film zusammengefügt wird. VECTOR ist ein europäisches Projekt. Messungen sind in Utrecht/Niederlande, Hamburg, Budapest/Ungarn und Vilnius/Litauen geplant.

Im Oktober 2007 begannen die Messungen in Hamburg. Dabei wurde das Projekt in einer Pressekonferenz vorgestellt.

Die Strecken wurden vom ADFC Hamburg ausgesucht. Verglichen werden hier die Belastungen in Hauptverkehrsstraßen mit denen in Velorouten oder Parkwegen. So wird z.B. die Strecke St.Pauli-Eidelstedt einerseits auf der Route Stresemannstraße – Kieler Straße,

von der Hauptverkehrsstraße weht. Die Verdünnung wirkt sehr effektiv. Welche Empfehlungen an die Radfahrer und welche Forderungen an die Politik sich aus den Ergebnissen ableiten lassen, wird aber erst bei Abschluss des Projektes im kommenden Jahr feststehen. Ideen gibt es viele: mehr ausgebaute Velorouten, mehr Wasserstoffbusse, weniger Lkw und überhaupt Dieselfahrzeuge in den Städten.

Im Städtevergleich Utrecht/Hamburg könnte die Belastung Hamburger Radfahrer aber auch durch ungünstige Ampelschaltungen stark erhöht sein. Da die Radfahrer oft an Kreuzungen ausgebremst werden, bekommen sie die volle Ladung anfahrender Kfz ab, während sie



Streckenaufnahme der Videokamera und gemessener Feinstaubpegel stellt die Software in einem gemeinsamen Bild dar – Verkehrssituation und Feinstaubbelastung lassen sich so direkt vergleichen.



in Utrecht offenbar öfter die Kreuzung vor den Kfz befahren. Die vom ADFC auch schon aus anderen Gründen kritisierten Bettelampeln könnten sich schon aus diesem Grund als ökologischer Rohrkrepierer erweisen. Das alles wird nun gemessen. Wir sind gespannt.

Frank Bokelmann

www.vectorproject.eu
www.adfc.de



Mittwoch, 23. Januar 2008, 19.30 Uhr

An der Saale entlang

Auf den Spuren von Geschichte und Kultur

Manfred Ziemer ist zusammen mit **Fritzi Siepmann-Karrenbrock** in diesem Sommer den Saale-Radweg von der Mündung in die Elbe bis zur Quelle gefahren. Durch vier Bundesländer führt der Fluss an vielen Orten der deutschen Geschichte und der deutschen Klassik vorbei. Aber auch die landschaftlichen Schönheiten kamen nicht zu kurz. In knapp 14 Tagen haben sie 425 Kilometer mit Zelt und Gepäck zurück gelegt.

Donnerstag, 7. Februar 2008, 19.30 Uhr

Lieber Beeren füttern als Bärenfutter

Durch Südnorwegen auf der North-Sea-Cycle-Route

Mit dem Fahrrad sind es ca. 1.100 Kilometer von Oslo über Kongsberg, Geilo, Voss, Bergen auf der North-Sea-Cycle-Route nach Christiansand. Auf ihrem Weg erfuhren **Olaf Schultz** und **Carmen Hagemeister** bewaldete, sanft ansteigende Flusstäler, Eisschollen im Hochland, steinige Strände, wellige Uferstraßen und viel Landschaft. Auch die Kultour kam dabei nicht zu kurz.



Donnerstag, 14. Februar 2008, 19.30 Uhr

Is' ja nur ein Fahrrad ...

oder die Summe der entschuldbaren Schadensfälle

Ein Vortrag über die Dinge, die einem Fahrrad zustoßen können – ernst zu nehmen, aber nicht ernst gehalten. **Juliane Neuß** (von Beruf Laborantin für Werkstoffkunde) berichtet über interessante Schäden am Fahrrad und wie sie wahrgenommen werden. Was hat die Entwicklung von Fahrradtechnik mit der Entwicklung von Überraschungseiern gemeinsam? Solche und andere unterhaltsame Fragen werden kompetent, aber auch mit einem Augenzwinkern beantwortet. Ein Vortrag, der die sensible Konstruktion von Fahrrädern beleuchtet, die ewige Gratwanderung zwischen Leichtbau und Lebensdauer. Wer nach dem Ansehen der Bruchbilder und Schadensdokumentationen anschließend mit einem mulmigen Gefühl aufs Rad steigt, hat die Lektion begriffen und wird aufmerksamer mit seinem Rad umgehen.



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

KETTWIESEL

HASE
SPECIALBIKES

**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

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

Ganz gleich, ob Ihre nächste Radtour entlang der Alster 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
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