

RadCity

DAS MAGAZIN DES ADFC HAMBURG



05
2009
Okt/Nov



SCHWERPUNKT

**Ab nach
Wilhelmsburg**



**Verkauf
Aufbau
Service**

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

Schanzenstern BIO-RESTAURANT UND HOTEL

Mittagstisch / Abendkarte, täglich wechselnd
Bioland Fleisch, Vegetarische Gerichte
komplette Bio-Menüs



Bio-Kuchen
Sonntagsbrunch
Ruhiger Garten

Übernachtung ab 19 Euro

Bartelsstraße 12 • 20357 Hamburg
Tel: 040 / 432 90 40 9 • Fax: 040 / 439 34 13
www.gasthaus-schanzenstern.de

Fahrradrecht
Verkehrsrecht
Versicherungsrecht

Kanzlei Johnson Fahrradrecht

Fon 040 69 20 68 60
www.kanzleijohnson.de

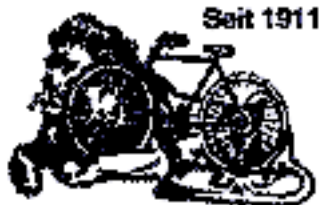
Fahrrad-Löwe Wir machen mehr...

- Meisterwerkstatt
- Eigenbau
- Trekking-Bikes
- Mountain-Bikes
- Kinderräder
- Cityräder
- Markenräder



040/25 59 91

www.loewe-bike.de



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

100 für 10



ADFC stärken - Radverkehr fördern

Der Senat hat sich viel vorgenommen: Hamburg soll eine fahrradfreundliche Metropole werden, die »Radverkehrsstrategie« den Anteil des Radverkehrs bis 2015 auf 18% steigern. Wir müssen der Regierung auf die Füße treten, damit tatsächlich etwas passiert!

**Der ADFC Hamburg braucht zur Finanzierung einer Verkehrspolitik-Stelle 100 Förderer.
Spenden Sie zwei Jahre lang 10 Euro im Monat.**

Helfen Sie uns, den ADFC stärker zu machen, damit das Radfahren in Hamburg attraktiver wird. Weitere Informationen zu diesem Projekt finden Sie auf www.hamburg.adfc.de

Ich unterstütze den ADFC Hamburg in seinem Projekt 100 für 10.

Name, Vorname _____ Bitte senden Sie
Straße _____ den
PLZ Ort _____ Coupon an:
mail _____ ADFC Hamburg
Kontoinhaber (falls abweichend) _____ Koppel 34-36
Bank _____ 20099 Hamburg
Konto-Nr. _____ BLZ _____ oder per

Ich spende 10,- €/Monat 15,- €/Monat
 20,- €/Monat ___ €/Monat
Ich wünsche eine monatliche
 jährliche Abbuchung im voraus.

Über meine Spenden erhalte ich am Jahresanfang über die Beträge des Vorjahres eine Spendenquittung zur Vorlage beim Finanzamt. Der Betrag wird erst eingezogen, wenn die Arbeitsstelle beim ADFC besetzt ist. Sie können Ihre Spende jederzeit ohne Angabe von Gründen unterbrechen.

Für einmalige Beträge nutzen Sie gerne unser Spendenkonto: Postbank BLZ 200 100 20, Kto. 148 809 201



100

50

35

0

Dank an alle bisherigen SpenderInnen! (Stand: 14.09.09)

Alle dürfen

Es ändert sich nichts auf den Straßen. Neue Radfahrstreifen? Weitere Fahrradstraßen? Abschalten von Bettelampeln? Nichts davon ist zu sehen. Die Unzufriedenheit wächst. Hamburgs AlltagsradlerInnen werden ungeduldiger.

Die Radstrategie für Hamburg zeigt auf, was alles möglich wäre. Weil es vernünftig war, haben alle in der Bürgerschaft vertretenen Parteien dafür gestimmt. Die Grüne Verkehrssenatorin muss einen Umschwung in der Planungskultur durchsetzen. Hin zu dem, was andernorts längst Stand der Technik ist. Und das in einer Behörde, die über Jahrzehnte anders gedacht hat. Aber wo sind die anderen Parteien? Welchen Rückhalt geben sie Senatorin Hajduk? Was tut die CDU, um den Radverkehr zu unterstützen? Wann fährt Bürgermeister von Beust auf dem Rad zu einem offiziellen Termin? Wo weicht er den nächsten Radfahrstreifen ein? Wo wird erkennbar, dass ihm ein höherer Radverkehrsanteil wichtig ist? Kommen von der SPD konkrete Vorschläge oder nur beißende Kritik? Geht es ihr darum, den Finger in die Wunde zu legen oder sind ihr gute Ergebnisse – mit denen sich dann womöglich andere schmücken – wichtiger? Wo gibt es Fahrradparkplatz-Programme in den Bezirken? Wo senken sie in ihrem Zuständigkeitsbereich am Ende von Sackgassen die Bordsteine ab? Wo bleibt die Öffentlichkeitsarbeit der Behörde für Inneres zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und zum Recht, auf der Fahrbahn zu radeln?

Jeder muss seinen kleinen oder großen Teil zu einem fahrradfreundlichen Hamburg beitragen. Sonst ist das Ziel – weniger Autofahrten und ein höherer Radverkehrsanteil – nicht zu erreichen.

redaktion@hamburg.adfc.de



05 2009

INHALT

Schwerpunkt: Ab nach Wilhelmsburg

- | | |
|----|--|
| 06 | Sprung über die Elbe – die IBA in Hamburg |
| 08 | Aufwertung durch Autobahnen? Kritik an IBA und Verkehrsplanung |
| 10 | Nie wieder Treppensteigen – Ausbau der Veloroute 11 |
| 12 | ADFC: Bericht von der Landesversammlung |
| 13 | »Kill your car before it kills you« – Autos zu Fahrrädern |
| 14 | Mit dem Liegerad durch Kanada |
| 19 | Am Hang verreckt – Zwei Cycloclassics-Fahrerinnen im Vergleich |
| 20 | Kauft Radfahrstreifen – Gelder sinnvoll verwenden |

STÄNDIGE RUBRIKEN

- | | |
|----|--------------------------------------|
| 04 | Kurzfutter |
| 16 | Kolumne: Hurra, die neue StVO ist da |
| 17 | Briefe/Impressum/AOK |
| 18 | Comic/Adressen/Fördermitglieder |
| 22 | Themenabende beim ADFC |



Auch bei Schnee & Eis:

Das ICE-Trike aus England

Quasi die Mutter aller Trikes, wunderschön verarbeitet, beste Fahreigenschaften, superbequem, schnell und wendig.



Das tiefgelegte Q-Modell ist der Renner schlechthin und das T-Modell mit höherer Sitzposition lädt zur gemütlichen Tour ein.

Die Wohltat für Ihre Wirbelsäule

Platz nehmen, losfahren, lächeln

HASEbikes PINO

Das derzeit wohl genialste Tandem auf dem Radmarkt.

Für verschiedenste Einsatzzwecke, bequem, kompakt, flexibel, leicht, faltbar, in Superqualität und dabei schnell wie der Wind.



Liegeradstudio

HP VELOTECHNIK, TRAX, FLUX, ICLETTA, KMX Karts, HASEbikes, NIHOLA Transporträder & mehr.
Bahnenfelder Str. 260 (im VIVO) - 22765 Hamburg - Telefon 040 395 285 - www.liegeradstudio.de

ADFC Norderstedt



Der Norderstedter Rathausplatz ist neu gestaltet. Die ADfC Info-Stelle Norderstedt konnte zusammen mit dem Weltladen in ihr altes Domizil in den Rathausarkaden zurückziehen. Der Verein spendete der Stadt aus diesem Anlass einen formschönen Fahrradparkplatz.



Broschüren über Radverkehr, ADfC, Verkehrspolitik, Radtouren usw. gibt es weiter in großer Auswahl. Wer noch im Oktober Landkarte oder Radreise-Führer in der Infostelle kauft, erhält gratis einen Hartmann-Stadtplan von Norderstedt oder den Nachbarstädten dazu.

Öffnungszeiten Mo, Di, Fr 9:30–13 Uhr und 15–18 Uhr, Do 9:30–18 Uhr, Sa 9:30–13 Uhr; Do von 12:30 bis 15 Uhr berät Peter Behr vom ADfC (Foto oben). Tel. 040-525 54 43, www.adfc-norderstedt.de

Radfahrausbildung

Kann man mit Großstadtkindern Radfahrausbildung in der Schule machen? Die Antwort: »Ja, aber es wird immer schwieriger!« Die Studie »Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung« von Sabine Degener und Rudolf Günther sorgte kürzlich für einen kleinen Luftzug im Blätterwald.

95% aller Viertklässler in Deutschland legen pro Jahr die Fahrradprüfung ab. Vor allem bei Stadtkindern, Mädchen mit Migrationshintergrund, übergewichtigen und überbehüteten Kinder fällt immer häufiger auf, dass sie nicht die motorischen Fertigkeiten mitbringen, die sie für die Radfahrausbildung in der Schule brauchen. In den

letzten Jahren sind Kinder immer weniger eigenständig unterwegs, sondern werden mit dem Auto oder dem Bus zur Schule gefahren. Wenn Kinder mit wenig Übung doch einmal Rad fahren, wird es für sie besonders gefährlich. Die Studie empfiehlt Eltern, in der Freizeit und an Wochenenden oder in den Ferien ausgiebige Radtouren mit ihren Kindern zu unternehmen, um deren Fähigkeiten zu schulen. Eltern sollten ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Schule bringen, sondern zu Fuß. Dass man Kinder mit dem Rad in die Schule bringen oder begleiten könnte, ist den Verfassern der Studie nicht eingefallen. Weiterhin wird empfohlen, dass Kinder sich viel bewegen sollen, zu Hause, in der Schule oder im Sportverein.

Carmen Hagemeister

Die Studie gibt es als kostenlosen Download:

http://www.udv.de/uploads/media/komp_FoBE_VV_02_PsychoKinder_per.pdf

Bus und Rad

Im »BUSinfo« Nr. 12 vom 15. September informiert die Hochbahn ihre BusfahrerInnen über Radfahrer auf der Fahrbahn: »Der ADfC weist darauf hin, dass Radfahrer nur dann einen Radweg benutzen müssen, wenn er durch ein Schild mit weißem Fahrrad auf blauem Grund als benutzungspflichtig ausgewiesen ist. Und dann gelten noch Ausnahmen, z. B. wenn der Radweg zugeparkt ist oder durch eine Baustelle nicht benutzbar ist. Dann und überall, wo **kein** blaues Radweg-Schild steht, dürfen Radfahrer auf der Fahrbahn fahren.«

Das Info rechnet vor, dass Überholen eines mit 25 km/h fahrenden Radfahrers in der Mönckebergstraße nur mit Geschwindig-

keitsübertretung oder sehr langem Überholweg möglich ist und erläutert anhand eines Beschwerdebriefs, wie sich ein Radfahrer dort fühlt.

Ergänzend zur gedruckten Information hat der ADfC mit dem Mitarbeiter-TV der Hochbahn einen kurzen Beitrag gedreht, der das Überholen mit dem Gelenkbus aus mehreren Perspektiven zeigt.

Sowohl ADfC als auch Hochbahn legen in dem Beitrag Wert darauf, dass gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis für die Lage des jeweils anderen entscheidend ist und dass Beschimpfungen und pädagogische Zeigefinger Richtung vermeintlichem Radweg niemandem helfen.

Die Hochbahn hat damit eine Anregung des ADfC, das Thema an die Busfahrer nochmals zu vermitteln, umfangreich aufgegriffen. Allerdings schulte sie ihre Mitarbeiter bezüglich der Verkehrsregeln für Radfahrer bereits vorher in der Grundausbildung und in den – mittlerweile verpflichtenden – Nachschulungen.

ADfC-Verkehrspolitik

Die Koordinationsgruppe Verkehr des ADfC Hamburg stellt aktuelle Entwicklungen vor. Außerdem werden Aktive für ein neues Projekt zur Radwegebenutzungspflicht gesucht. Personen mit Interesse an langfristiger aktiver Mitarbeit im Bereich Verkehrspolitik sind herzlich willkommen.

ADfC, Koppel 34 – 36, 26. Oktober, 19 Uhr



Für 'n Sofatisch

Der gemeine Autoliebhaber stellt sich vielleicht Oldtimerbildbände ins Regal. Der auf repräsentative Deko bedachte Radler braucht auf Sofatschliteratur nun auch nicht mehr zu verzichten. Großformatige Fotos von Rädern und Details, gut geschriebene und interessante Texte zur Geschichte der vorgestellten Räder, jeweils eine Einordnung in den damaligen Stand der Technik und den Bezug zur Tour de France oder zu anderen Rennen. Denn das Buch stellt die Originalräder vor, mit denen einst Rennen gewonnen wurden.

Fotograf und Texter zeigten bei ihrer Recherche detektivische Fähigkeiten, Original und Fälschung zu unterscheiden. Sie reisten mit ihrem Studioequipment um die Welt auf der Suche nach genau dem Exemplar, auf dem Schweiß und Anstrengung zum Sieg führten.

Buch und Layout sind mit viel Liebe zum Detail gemacht. Selbst als jemand, der weder Fahrrad-Technik- noch Rennsport-Freak ist, kann man sich da festlesen und über die in früheren Jahren noch nachvollziehbaren Technik-



details staunen. Die Autoren sind um Genauigkeit bemüht und stellen in einem Anhang alle Räder mit den genauen Rahmenmaßen nebeneinander, benennen die Teile, die nicht mehr im Originalzustand sind. Wer radelt, Sofaliteratur mag und das nötige Kleingeld hat, wird das Buch mögen.

Jan Heine und JeanPierre Pradères: Die Räder der Sieger – Eine fotografische Zeitreise. Covadonga Verlag. September 2009. Hardcover mit Schutzumschlag. 176 Seiten im Format 30 cm x 24 cm, Preis: 39,80 €



Aktivenwochenende

Ideen zusammentragen, Positionen diskutieren, Strategien entwickeln und sich kennenlernen: Der Vorstand lädt ein zum Aktivenwochenende.



Aus dem Programm: Verkehrspolitik

Die/der neue Sprecher/in stellt sich vor; Projekt in 2010; Schwerpunktsetzung

Radtourenprogramm

Diskussion über die Fortentwicklung des RTP; neue Zielgruppen; Form des gedruckten RTP; Qualitätssicherung Tourenleitung

Aktivenwochenende

22. – 24. Januar 2010

Jugendherberge Lüneburg

Eingeladen sind alle Aktiven des ADFC und solche Mitglieder, die immer schon mit dem Gedanken spielten, es zu werden.

Kosten pro TeilnehmerIn:

40 EUR (Einzelzimmer), 25 EUR (Doppelzimmer)

Weitere Infos zum Programm und zur gemeinsamen Anreise mit Fahrrad oder Bahn:

www.hamburg.adfc.de --> Veranstaltungen

Anmeldungen:

bitte bis zum 15.12.09 an die ADFC-Geschäftsstelle.

Tel.: 040-39 39 33, info@hamburg.adfc.de

Link des Monats

Straßenverkehrsrecht historisch. Dr. Dietmar Kettler ist Rechtsanwalt und Autor des Ratgebers »Recht für Radfahrer« (s. RadCity 1/08, S. 4). Auf der hier vorgestellten Webseite zeichnet er die **Entwicklungen des Straßenverkehrsrechts über die vergangenen Jahrzehnte** nach.

Den zitierten Urteilen und Vorschriften entnehmen wir, wie schwer es schon Großvater und Urgroßmutter auf dem Rad hatten. – Vielleicht lässt sich aus der Geschichte auch erklären, warum im Straßenverkehr die

Grundrechte ohne Konsequenzen ständig mit Füßen getreten werden?

<http://www.recht-für-radfahrer.de/index.html>

oder via: www.hamburg.adfc.de --> RadCity --> Link des Monats

Schon gecheckt

Mit dem Schwerpunkt »Fahrradbeleuchtung« finden ab dem 5. November wieder die Aktionswochen »Schon gecheckt?« statt. Neben kostenlosen Fahrradsicherheits-Checks gibt es wertvolle Tipps zu sicherem Verkehrsverhalten und geeigneter Ausrüstung. Fahrrad-Codieuren, Fahrradparcours usw. ergänzen das Angebot. Die Aktion richtet sich auch an Autofahrer, da deren Rücksicht und Wertschätzung gegenüber den RadfahrerInnen entscheidend zur Sicherheit beiträgt.

Erstmals gibt es zur Aktion diesmal einen Videospot, der vom 28. Oktober bis zum 2. November in allen Hamburger Kinos läuft.

Aktuelle Informationen zur Aktion, die der ADFC gemeinsam mit der Behörde für Inneres, der Polizei und weiteren Verbänden und Behörden durchführt, stehen rechtzeitig auf der Webseite.

www.schon-gecheckt.de

DÄMMERT'S?

Schon gecheckt ...

Aktion zur Fahrsicherheit vom 5. Oktober bis 6. November 2009

www.schon-gecheckt.de

Hamburg



fahrrad center

HARBURG BUCHHOLZ

FAHRRAD CENTER HARBURG
GROSSMOORDAMM 63 - 67
21079 HAMBURG · 040 - 32 31 001 - 0

FAHRRAD CENTER BUCHHOLZ
INNUNGSTRASSE 2
21244 BUCHHOLZ · 04181 / 36 06 - 0

WWW.FAHRRADCENTER.DE

Wissenswertes über Wilhelmsburg

Für Nordelbier, die dort drüben nichts zu tun haben, ist Wilhelmsburg ein Stadtteil fernab der täglichen Wahrnehmung. Ja, da kann man auch wohnen. Arbeitslosigkeit ist hoch. Das Dockville-Festival findet da statt. Hafen ist irgendwie auch. Aber sonst? Die Internationale Bauausstellung und die nächste tatsächlich auch baulich hergerichtete Veloroute lenken nun aber doch den Fokus auf W-Burg.

Bis 2013 blickt nicht nur die Fachwelt aus Städtebau und Architektur auf die Elbinsel Wilhelmsburg und den Harburger Binnenhafen. Hier soll exemplarisch gezeigt werden, welches Potenzial in den oft vernachlässigten und unterschätzten Gebieten zwischen dem belebten Stadtzentrum und den schicken Vororten steckt – Gebiete, die heute oft mit sozialen Problemen, hoher Verkehrsbelastung und einem schlechten Ruf kämpfen.

Anfangs war die Bauausstellung das, was der Name versprach: eine Ausstellung von Gebautem. Heute ist sie eher ein Markt der Ideen. Aber immer hat sie städtebauliche Leitbilder geliefert, die jahrelang Bestand hatten.

Angefangen hat alles 1901 in Darmstadt. In der Künstlerkolonie Mathildenhöhe wurde mit dem Elan und Fortschrittsglauben der Zeit eine Muster-Arbeitersiedlung im Jugendstil geschaffen. 1927 entstand dann die Weißenhofsiedlung in Stutt-

Sprung über die Elbe

Die IBA in Hamburg

*Wilhelmsburger Dove-Elbe
(Nebenstrecke der Veloroute 11)*



gart, die mit Bauhaus-Architekten wie Gropius, Le Corbusier und Scharoun ganz im Zeichen des modernen Wohnens und der schlichten Formen stand. Später propagierte die Interbau, die 1957 in West-Berlin stattfand und vom Wettstreit zwischen den Systemen in West und Ost geprägt war, das städtebauliche Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt: frei stehende Punkt- und langgezogene Scheibenhochhäuser in weiten Grünflächen – heute ein wenig geliebtes Modell.

Einen ersten Umbruch gab es als Reaktion auf die seit den 60er Jahren immer lauter werdende Kritik an der Kälte und Unwirtlichkeit moderner, auf Funktionalität getrimmter Städte. 1984 und 1987 wurden ebenfalls in Berlin zwei völlig neue Konzepte vorgestellt: das Konzept der kriti-

schen Rekonstruktion, die auf eine Neuverdichtung der Innenstädte durch ergänzende Neubauten abzielte, und das Konzept der behutsamen Stadterneuerung, die sich auf den Erhalt von Altbauvierteln und ihren sozialen Strukturen konzentrierte. Die Bauausstellung lieferte also erstmals keine neuen Architekturvisionen aus einem Guss, sondern thematisierte Brüche und Spannungen.

Ein ganz neues Konzept brachte die IBA Emscher Park von 1989 bis 1999 im Ruhrgebiet. Statt einer Stadtvision waren das langsam verfallende industrielle Erbe und seine Umnutzung Thema, und statt eines Stadtteils wurde eine ganze Region zum IBA-Gebiet. Nicht das Bauen stand im Zentrum, sondern ein Prozess der Erneuerung und die Einbindung der Bevölkerung in diesen Prozess.

Fachleuten und Bürgern zu vertiefen und gemeinsam nach neuen Wegen zu suchen. Dafür gibt es ein Gremium mit 31 Vertretern aus Harburg, Wilhelmsburg und der Veddel, das einmal monatlich öffentlich tagt.

Investoren gesucht

Aber auch eine moderne, dialog- und prozessorientierte IBA kommt nicht ohne Gebautes aus. Inzwischen werden auf der IBA-Website rund 30 Projekte vorgestellt. Sie spannen einen weiten Bogen vom experimentellen Wohnungsbau über die Umnutzung von Industriebrachen und den Neubau von Bildungseinrichtungen bis hin zu neuen Möglichkeiten der Energiegewinnung. Diese Projekte sollen das IBA-Gebiet attraktiver für Investoren und Anwohner machen und einen Abwärtstrend stoppen, ohne die Bodenpreise und damit die Mieten in die Höhe zu treiben. Dieser Gedanke knüpft an die

IBA

Die IBA hat eine informative **Website**.
<http://www.iba-hamburg.de>

Seit Mai 2009 berichtet **Hamburg 1** jede Woche von der Elbinsel. Sendetermine: jeden Donnerstag um 17:20 Uhr, 18:20 Uhr und 19:20 Uhr im Rahmen von »Hamburg1-Live.« Die bisherigen Folgen finden sich auf der IBA-Website unter »Mediathek«.

Eine **Ausstellung** im ehemaligen Supermarkt am Berta-Kröger-Platz zeigt die Vorhaben der IBA. Di – So 10 – 18 Uhr, Eintritt frei; kostenlose Führungen dienstags und sonntags jeweils um 16 Uhr



Nichts überstülpen

Die IBA Hamburg steht ganz in dieser Tradition. Unter dem Motto »Sprung über die Elbe« hat sie sich drei Leitthemen gestellt. Die »Kosmopolis« ist die funktionierende Multikulti-Stadt, mit der »Stadt im Klimawandel« steht Wilhelmsburg als sturmflutgefährdetes Gebiet symbolisch für mögliche Folgen der globalen Erwärmung. Das wohl am schwersten zu fassende Leitthema heißt »Metrozonen« und bezeichnet altindustrialisierte Stadtteile, die von Infrastruktur zerschnitten und mit vielen Problemen belastet sind, die jedoch aufgrund ihrer Zentrumsnähe, ihrer gemischten Struktur und niedrigen Mieten gleichzeitig ein besonderes Potenzial haben. Selbstgestelltes Ziel der IBA Hamburg ist es dabei, dem Projektgebiet keine fertigen Lösungen überzustülpen, sondern den Dialog zwischen

behutsame Stadterneuerung an und greift mit den über das Projektgebiet verteilten kreativen Neubauten gleichzeitig das Konzept der kritischen Rekonstruktion auf.

Ergänzend ist ein Freizeit-Rundkurs auf der Elbinsel vorgesehen. Er soll Radfahrer, Skater und Läufer auf einem komfortablen Wegenetz von 30 km Länge einladen, die Elbinsel und ihre Vielfalt zu entdecken. Und natürlich soll dieser Weg alle Projekte der IBA und der Internationalen Gartenschau, die 2013 auf der Elbinsel stattfindet, verbinden. Die ersten 20 km sollen bereits im nächsten Jahr angelegt werden – man darf gespannt sein.

Einen Überblick über die Projekte und den Stand der Dinge kann man sich am Berta-Kröger-Platz verschaffen. Dort betreibt die IBA in einem ehemaligen Supermarkt eine Ausstellung, in der Schauta-

felnen und Modelle zu IBA-Themen gezeigt werden (s. Kasten). Zwei besondere Meilensteine sind die Zwischenpräsentation, die nächstes Jahr stattfindet, und die Abschlusspräsentation 2013, zeitgleich mit der Internationalen Gartenschau.

Für Bauausstellungs-Touristen gibt es derzeit übrigens viel zu sehen: Neben der IBA Hamburg findet die IBA Fürst-Pückler-Land von 2000 bis 2010 mit touristischem Schwerpunkt rund um den renaturierten Braunkohle-Tagebau der Niederlausitz statt und seit 2003 läuft die IBA Stadttumbau 2010 in Sachsen-Anhalt, die sich mit dem demographischen Wandel und der schrumpfenden Stadt befasst. Mit zwei Abschlussveranstaltungen und einer Zwischenpräsentation wird 2010 also zum Super-IBA-Jahr. Vielleicht ja auch eine (Rad-)Reise wert?

Susanne Elfferding

Seitensprung

Seit der Wilhelmsburger Zukunftskonferenz im Jahre 2001 fordert die Initiative Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. eine Querungsmöglichkeit der Norderelbe zwischen Wilhelmsburg und den Vier- und Marschlanden für Fußgänger, Skater und Radfahrer.

Diese schon vorhandene Brücke der A1 Richtung Osten möchte die Initiative nutzen und einen Fuß- und Radweg seitlich/unterhalb der Brücke anhängen. Eine ähnliche Konstruktion gibt es seit 2006 u. a. in Görlitz – gefördert mit EU-Mitteln. Obwohl mit dem »Seitensprung über die Elbe« das östliche Wilhelmsburg erschlossen und der Elberadwanderweg angeschlossen werden könnte, ist eine Umsetzung nicht in Sicht.

www.insel-im-fluss.de

Fahrradstadt Wilhelmsburg

Die Elbinsel soll für Radfahrer attraktiver, das Fahrrad als Verkehrsmittel in Wilhelmsburg insgesamt populärer werden. Weitere Ziele sind der Klimaschutz und die Förderung des Radreise-Tourismus. Die Initiative bildete sich vor einem Jahr anlässlich der IBA aus lokalen Institutionen und Beschäftigungsträgern. Der Zusammenschluss führt einen alternativen Fahrradverleih, einen Reparatur-Service und Projekte an Schulen (Bau von Fahrradständern) durch und bringt damit Menschen in Arbeit.

Darüber hinaus ist für 2010 ein Fahrradkongress geplant zum Austausch von Erfahrungen und zur besseren Vernetzung. Die Initiative ist offen für alle Interessierten und trifft sich regelmäßig.

www.fahrradstadt-wilhelmsburg.de

Kritik am IBA-Konzept

Der Kritiker gibt es viele. Ein interessanter und um Sachlichkeit bemühter Beitrag findet sich auf der Plattform »The Thing Hamburg«. Dürfen Stadtplanung und Architektur Formen und Themen der Stadt bestimmen? Können sie das leisten? Braucht Wilhelmsburg überhaupt Veränderung? Wieso werden nicht die bestehenden Initiativen im Kleinen gefördert, sondern neue, imageträchtige Projekte entworfen? Wenn nur von Aufbruch und Veränderung die Rede ist, werden dann nicht die eigentlichen Probleme der Gesellschaft, wie Armut oder Exklusion ignoriert?

<http://www.thing-hamburg.de/index.php?id=700>

Marcus Steinmann, Ulf Dietze

Aufwertung durch Autobahnen?

Die Umstrukturierung Wilhelmsburgs löst Kritik aus

In Wilhelmsburg tut sich was. Die Politik spricht vom »Sprung über die Elbe«. Doch nicht alle stimmen in die Jubelgesänge ein.

Gentrifizierung

Im »Arbeitskreis Umstrukturierung Wilhelmsburg« haben sich Bürger und Bürgerinnen der Elbinsel zusammengetan, um für eine sozialere Umstrukturierung des Stadtteils zu kämpfen. Nach ihren Angaben gehen die Vermieter in Wilhelmsburg, besonders die SAGA, mit aggressiven Methoden gegen einzelne Mieter vor. Bei der Renovierung von Wohnungen würden die Mieter ohne deren Einverständnis in inadäquate Ersatzwohnungen gezwungen oder müssten, wenn sie in ihren Wohnungen blieben, selbst im Winter Waschcontainer benutzen.

Befürchtet wird außerdem eine Erhöhung der Mieten. Nach Aussage der SAGA werden sie in den nächsten 15 Jahren nicht mehr als zehn Prozent steigen, was durch die Verbesserung der Energiebilanz der Wohnung fast ausgeglichen werde. Der Arbeitskreis weist jedoch darauf hin, dass sich die versprochenen zehn Prozent nur auf bereits bestehende Mietverträge bezögen. Für neue Mietverträge gälten andere Konditionen und bereits jetzt werde versucht Mieter in einen neuen Mietvertrag zu zwingen.

Außerdem werden im Zuge der Renovierungen viele Wohnungen vergrößert. So nimmt die Anzahl der Wohnungen insgesamt ab. Absolut werden die Mieten höher, selbst wenn die Quadratmeterpreise kaum steigen. Für manchen der jetzigen Bewohner wird es dann unerschwinglich.

Verkehr

Eine andere Gruppe, die sich kritisch mit der Erneuerung Wilhelmsburgs auseinandersetzt, ist »Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.«. Im Zentrum ihrer Kritik

steht der geplante Bau von gleich zwei Straßen im Autobahnstandard: So soll eine Autobahn von Ost nach West quer über die Insel verlaufen, die so genannte Hafenuferspanne. Und außerdem soll die Wilhelmsburger Reichsstraße an die Nord-Süd-Eisenbahn verlegt werden. Der Verein fordert statt neuer Autobahnen ein Verkehrskonzept für die Elbinsel, das diese vom Verkehr nicht zusätzlich belastet, sondern entlastet.

Mehr Verkehr bedeute mehr Lärm und bei Stau würde der Durchgangsverkehr auf die Straßen Wilhelmsburgs ausweichen. Da der zusätzliche Verkehr spätestens vor den Elbbrücken auf einen Engpass träfe, wäre Stau und damit ein regelmäßiger Verkehrskollaps des Viertels unvermeidbar. Die entstehende Lärm- und Schadstoffbelastung werde alle Bemühungen, die Lebensqualität in Wilhelmsburg zu erhöhen, im Keim ersticken.

Eine vernünftige Verkehrsplanung muss außerdem verstärkt Fahrradfahrer und Fußgänger einbeziehen. Bis jetzt geht es ohne Auto nur durchs Industriegebiet und den Alten Elbtunnel (s. S. 10) oder über die Elbbrücken entlang des Autobahnzubringers. Beide Strecken sind stark verbesserungsbedürftig; zusätzlich müssen weitere Verbindungsstellen geschaffen werden. Dazu eignen sich die lange geforderte Fußgänger- und Radfahrerbrücke nach Kaltehofe (Kasten oben links) und eine HADAG-Fähre zu den Landungsbrücken für eine bessere Anbindung an den Westen Hamburgs.

Vincenz Busch

Fotos: Ulf Dietze, Webseite





Wilhelmsburger Reichsstraße heute

Beteiligungsprozess zu Verkehrsprojekten

Zu der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, der Hafenuerspanne und einem Verkehrskonzept für Hamburgs Süden hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein Beteiligungsverfahren eingerichtet. Der »Beteiligungsprozess Verkehrsplanung im Hamburger Süden« soll bis November 2009 einen Interessenausgleich zwischen den Akteuren finden.

Geplant ist, die Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/B75) auf die Westseite des heutigen Bahnkorridors zu verlegen (s. Plakat-Foto S. 6). Eine aufwändige Instandsetzung und Sanierung der Straße könnte so vermieden und die frei werdenden Flächen für die Stadtentwicklung genutzt werden.

Die Kritiker des Projektes führen an, dass die heutige Bundesstraße nicht nur verlegt, sondern auch verbreitert wird und damit einen autobahnähnlichen Ausbaustand erreicht. Zusätzlich zum Lärm des Bahnverkehrs käme dann der nie abreißende Krach des Autoverkehrs auf Wilhelmsburgs Mitte zu.

Neben der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße gibt es ein weiteres Großprojekt, das seit Ende der 1980er Jahre die Gemüter erhitzt: Eine Hafenuerspanne im Hamburger Süden soll die bessere Erreichbarkeit des Hafens gewährleisten und Lärm sowie die Schadstoffbelastung in den innerstädtischen Quartieren verringern. Die Kritiker des Projektes stellen den grundsätzlichen Bedarf an einer west-östlichen Autobahnverbindung im Hamburger Süden in Frage. Ihr Bau verlärmte ganze – heute noch idyllisch gelegene – Stadtteile. Auf- und Abfahrten der Autobahn zerstören erhebliche Teile der Landschaft.

Die BSU berichtet auf ihrer Webseite über die Hintergründe der Projekte und stellt den aktuellen Stand der Überlegungen vor. <http://www.verkehrsplanung-sued.hamburg.de/>

Ulf Dietze

Blick über die Gleise nach Norden (auf Höhe der Brackstraße): Hier soll (links der Gleise) die Wilhelmsburger Reichsstraße hinverlegt werden. Sie wird dann breiter sein als heute. Die Anwohner, die heute schon erheblichem Lärm der Bahn ausgesetzt sind, müssen zukünftig zusätzlich Autolärm ertragen.



»Verkehr nicht primäre Aufgabe«

Fragen an die IBA

RadCity: Was tut die IBA konkret, um die Umstrukturierung von Wilhelmsburg sozial verträglich zu gestalten und eine Gentrifizierung zu verhindern?

Ute Schwabe (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der IBA): Die IBA fördert nur Projekte im Baubestand, bei denen die Bewohnerinnen und Bewohner die Möglichkeit haben, auch nach dem Umbau bzw. nach der Modernisierung im Quartier zu bleiben. Prominentestes Beispiel ist das Weltquartier, das nach den Bedürfnissen der jetzigen Bewohner auf einen energetisch hochwertigen Stand gebracht wird. Für die in Wilhelmsburg notwendige soziale Mischung werden Neubauf Flächen entwickelt. Darüber hinaus integriert die IBA Hamburg in ihre Bauprojekte beschäftigungslose Jugendliche aus dem Stadtteil, die ein Ausbildungsangebot erhalten.

Warum gibt es bislang keine fertige Verkehrsplanung für Wilhelmsburg im Rahmen der IBA?

Es macht keinen Sinn, eine Konkurrenzplanung zum jetzigen Bürgerdialogverfahren zu betreiben. Außerdem ist die Verkehrsplanung nicht primäre IBA-Aufgabe.

Wie soll die »verkehrliche Entlastung für Wilhelmsburg« aus dem Koalitionsvertrag erreicht werden?

Durch das laufende Bürgerdialogverfahren, das alle Themen aufgreift, die von der IBA gefordert wurden, insbesondere die Untersuchung und Planung des nachgeordneten Netzes.

In welcher Form beinhaltet die bisherige Verkehrsplanung ein Konzept für den Radverkehr?

Ein Fahrradkonzept muss Gegenstand der Planung des nachgeordneten Netzes sein. Die IBA hat daher ein »Verkehrsgestaltungskonzept« (s. IBA-Blick Nr.1/2009) gefordert, das auch die qualitativen Aspekte von Fuß- und Radwegen umfasst. Zusammen mit der IBA hat die IBA ein Konzept für einen Freizeitrundkurs durch Wilhelmsburg vorgelegt, dessen erste Stufe bis 2013 umgesetzt werden soll. Darüber hinaus hat die IBA einen Radrundweg um den Spreehafen durchgesetzt, der 2010 gebaut wird. Ebenso der Radweg zum Alten Elbtunnel.

Die Fragen stellte Vincenz Busch

Nie wieder Treppen steigen

Die Hamburg Port Authority baut die Alltagsroute 11 zwischen Altem Elbtunnel und der Zollstation Wilhelmsburg aus.

Wer häufig zwischen Hamburgs Zentrum und Wilhelmsburg Rad fährt, der kennt die eher ungastliche Strecke durch den Hafen. Meist zwingt einen das böse blaue Schild auf einen schmalen Betonstreifen, den man sich mit – allerdings



Keine optimale Oberfläche für die Veloroute: Kopfsteinpflaster. Es heißt, Asphalt würde den LKWs nicht standhalten. Also entsteht links ein Zweirichtungs-Radweg.

selteneren – Fußgänger_innen teilen muss. Gerne wechselt dieser Streifen auch unmotiviert die Straßenseite. Alternativ holpert frau über Kopfsteinpflaster Marke »Kein Laster kriegt mich klein«. Als ob das nicht genügte, queren fiese Schienen die Strecke, die schon manchen unerfahrenen Radler aus der Bahn geworfen haben. Umrahmt wird das Ganze vom röhrenden Lärm des Güterverkehrs, der sich zumindest unter der Woche in oft endloser Kette durch das Hafengebiet schiebt.

Alltagstauglich?!

Als Alltagsroute ist diese Strecke also nur etwas für Hartgesottene. Das soll sich nun ändern. Wilhelmsburg liegt schwer im Trend: Neben der IBA gibt es mindestens einen weiteren Grund, die Elbinsel auch für den nicht motorisierten Verkehr attraktiv anzubinden: Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) höchstselbst wird dort demnächst ein neues Heim finden.

Warum eigentlich »Alltagsroute«? – Die Hamburger Radverkehrsstrategie spricht im Sinne des seit mehr als einem Jahrzehnt existierenden Veloroutennetzkonzeptes von »Velorouten«. Die allerdings sind durch bestimmte Qualitätsmerkmale gekennzeichnet, die in Hamburg bisher nur an sehr wenigen Stellen erreicht werden. Da ist der Begriff Alltagsroute wohl recht praktisch, denn kaum steht die Beschilderung, ist die Alltagsroute auch schon fertig.

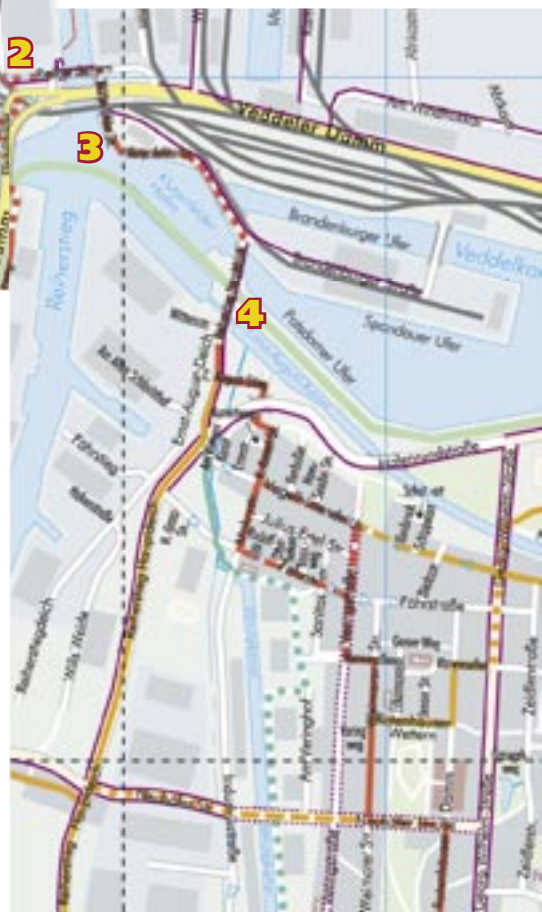


Das ist der Plan

Aber genug gelästert. Hier soll es ja schließlich um das ambitionierte Projekt einer gut ausgebauten Radverkehrsstrecke gehen. Die Planungen lagen dabei in den Händen der Hamburg Port Authority (HPA), die – wie der Name schon sagt – für die Infrastruktur im betreffenden Gebiet zuständig ist. Da die HPA der Wirtschaftsbehörde zugeordnet ist, erwarteten wir von den Ergebnissen keine verkehrspolitischen Wunder. Herausgekommen ist eine Radwegführung, die zumindest streckenweise komfortabel wirkt, aber auch einige Gefahrenquellen innehat. Allen voran die Tatsache, dass der Radweg durchgängig als Zweirichtungs-Radweg geplant ist, wenn auch in der Regel mehr als drei Meter breit.

Ent- und beschleunigen

Nun denn, ein breiter Radweg soll also auf der vom Elbtunnel aus gesehen linken Straßenseite bis zur Argentinienbrücke führen. Dort fahren allerdings massenweise LKWs vom Reiherdamm ab und biegen mit Karacho in den Ellerholzdamm ein. Hier muss die Ein-



mündung umgestaltet werden, sonst sind Unfälle vorprogrammiert.



Der Zweirichtungs-Radweg führt auch über den Ellerholzdamm, in den in hohem Tempo LKW einfahren.

Hinter der Brücke wechseln wir an der Ampel die Straßenseite. Der Radweg wird nun rechtsseitig auf die Klütjenfelder Hochstraße geführt. An dieser Stelle hieß es bisher: »Bitte absteigen«: Eine Fußgängertreppe zwingt uns, den Drahtesel



zu schultern und acht Meter in die Tiefe zu steigen. Diese Unterführung ist eine Zumutung. So wurden wir bei unserem Ortstermin Zeugen, wie zwei genervte Radler_innen ihre Räder über die Abspernung hoben und einfach auf der Fahrbahn weiterfuhren. Das Highlight der Routenplanung sieht hier vor, seitlich an der Brücke einen Radweg anzudocken, der von schrägen Stützen getragen wird.



Klütjenfelder Straße: Statt acht Meter abwärts Treppen zu steigen demnächst die angedockte Brücke befahren.

Unnötiger Trick

Die Klütjenfelder Straße geht es nun auf der rechten Seite hinunter, bis über die Veddelkanalbrücke. An der Einmündung



Reiherstieg-Hauptdeich: Kurz vor Ende der Ausbaustrecke (am Ende des Freihafens) sollen die Radfahrer zukünftig auf die linke Seite wechseln.

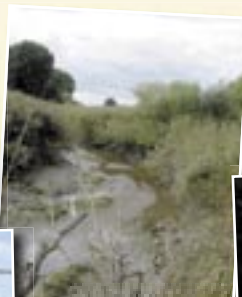
der Brandenburger Straße lauert leider noch eine Gemeinheit: Radfahrer_innen sollen hier an einer schlecht einsehbaren Stelle die Straßenseite wechseln. Die Begründung: Am Wochenende ist das Tor der Zollstation Wilhelmsburg geschlossen; der Durchgang für Fußgänger bzw. Radler ist auf der linken Seite. Unsere einhellige Meinung: Die Alltagsradler betrifft das nicht, Wochenendausflügler würden sicher lieber vor dem geschlossenen Tor die Seite wechseln.

So bleiben als Fazit gut drei km Alltagsroute mit Höhen und Tiefen im wahrsten Sinne des Wortes. Wir warten gespannt, ob die ersten Teilstücke (Argentinienbrücke bis Zollstation) tatsächlich wie geplant bis Ende 2010 fertig gestellt werden.

Amrey Depenau

Wilhelmsburg erfahren

Ein geeigneter Weg, Wilhelmsburg per Rad zu erobern, sind die beiden Velorouten. Der Ausbaustand der oben vorgestellten Route 11 lässt zwar deutlich zu wünschen übrig. Aber dafür bietet die Strecke interessante Ansichten von Hafen und Elbinsel.



Kraftwerk Moorburg, Auwald Heuckenlock, Hochhaus Prassekstraße, Müllberg Georgswerder, EKZ Berta-Kröger-Platz

Weiter östlich liegt die Route 10, die man vom Norden her über die Billhorner Brückenstraße erreicht. Dort liegt die Ballin-Stadt. Der Routen-Wegweisung lässt sich bereits auf weiten Strecken ohne Karte folgen. Vorbei geht es an der ehemaligen Deponie Georgswerder, die mit Windrädern bereits das zukünftige IBA-Projekt »Energieberg« andeutet. Die Strecke führt später direkt am Bertha-Kröger-Platz vorbei, bei dem sich der Besuch der IBA-Ausstellung lohnt (s. Kasten Seite 7). Von dort sind es nur ein paar hundert Meter bis zum S-Bahnhof Wilhelmsburg. Wer mag, folgt der Route aber weiter bis über die Alte Harburger Elbbrücke. Alternativ lässt sich die Tour nach Osten Richtung Bunthäuser Spitze ausdehnen. Wer's etwas weniger stressig wünscht, startet eine Radtour übrigens am S-Bahnhof Veddel oder am S-Bahnhof Wilhelmsburg.



Karten:

Wilhelmsburg Freizeit- und Fahrradkarte 1: 20.000 Hg.: FHH-BSU, April 2008

Gut lesbarer, vollständiger Straßenplan mit mehreren Radrouten. Kurze Beschreibung von Sehenswürdigkeiten

Die Elbinsel-Karte ca. 1:15.000; Hg.: IBA Hamburg GmbH, Auflage 2008; Preis 1 € Schutzgebühr – oft kostenlos erhältlich. Stellt Sehenswürdigkeiten und IBA-Projekte vor. Die Karte enthält zu wenige Details (Straßennamen nur sporadisch). Auf Grafiken angedeutete Themenradtouren sind unlesbar klein dargestellt – schade!!

ADFC Radatlas Hamburg 1:20.000, 3. Auflage 2008, Esterbauer-Verlag; vollständiger Stadtplan mit für RadfahrerInnen besonders zu empfehlendem Wegenetz. Elbinsel-Karte und Radatlas ergänzen sich optimal für die Entdeckung Wilhelmsburgs.

Alle geplanten Velorouten mit Streckenbeschreibung zeigt die BSU auf ihrer Webseite: <http://www.hamburg.de/fahrrad/300372/alltagsrouten.html>

Ulf Dietze

Turbulentes Jahr

Landesversammlung des ADFC Hamburg

Rund 50 Mitglieder fanden sich am 19. September ein um zu hören, was der amtierende Vorstand nach seinem ersten Jahr und unübersehbaren Veränderungen in der Geschäftsstelle zu berichten hatte.

Personal

Einige Mitglieder hatten dabei sicherlich schärfere Diskussionen erwartet. Schließlich ist seit Januar lediglich Thomas Nittka als Hauptamtlicher in der Geschäftsstelle »übrig geblieben«. Alle anderen bezahlten Kräfte sind aus jeweils unterschiedlichen Gründen nicht mehr dabei. Vielleicht war den Anwesenden auf der Versammlung bewusst, dass die Details von Personalfragen ohnehin nicht auf einer Landesversammlung diskutiert werden können. Vielleicht begrüßte auch die Mehrheit die neue Ausrichtung, die die Vereinsführung vorstellte. Genannt wurden »effizientere Geschäftsstellen-



neue
Geschäftsstellenleitung:
Johanna Drescher

Abläufe, Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit und mehr Wahrnehmung in der Verkehrspolitik«. Es blieb jedenfalls bei vereinzelt Unmutsäußerungen zu diesem Teil des Vorstandsberichts.

Ausgelagert sind nun die Anzeigenakquise und zukünftig voraussichtlich auch die Buchhaltung. Die Tätigkeit der Geschäftsstelle soll sich aufs Kerngeschäft konzentrieren. Die Stundenzahl wurde etwas aufgestockt – ebenso die Entlohnung. Gedacht ist daran, mit Hilfe der neuen Kräfte auch finanziell profitable Projekte zu gewinnen.

Als neue Geschäftsstellenleiterin stellte

sich Johanna Drescher der Versammlung vor. Sie ist studierte Kulturwissenschaftlerin und beginnt am ersten November. Die Stelle des/r Referent_in für Verkehrspolitik ist noch nicht neu besetzt. Vorstellungsgespräche fanden aber bereits statt.

Stichwort Verkehrspolitik:

Die ehrenamtliche Arbeit in diesem Bereich ist neu organisiert. Als Ergebnis eines Aktivenwochenendes im Januar bildete sich eine Koordinierungsgruppe, bei der die Fäden zusammenlaufen. Dieser »K-Gruppe« arbeiten Projektgruppen zu. Derzeit besteht eine Projektgruppe zu Velorouten und eine weitere zu Ampeln ist in Gründung. Am 26. Oktober wird es eine öffentliche Sitzung der Gruppe geben (s. S. 4)

Haushalt

Schatzmeister Dirk Pfaue stellte den Abschluss 2008 vor, der in einem kleinen Plus mündete. Der Vorstand wurde bei wenigen Gegenstimmen entlastet.

Für 2010 sieht die Planung bei einem Haushaltsvolumen von rund 200.000 Euro einen operativen Verlust von 4000 Euro vor. Zwar gelang der RadCity-Redaktion eine erhebliche Senkung der Druckkosten, die höheren Personalkosten des ADFC HH fängt dies aber nicht auf. Die Planungszahlen des Haushalts sind eher pessimistisch angesetzt, so dass die Hoffnung besteht, letztlich ein besseres Ergebnis zu erzielen. Trotzdem wird der Vorstand im Oktober über neue Einnahmequellen und mögliche Ausgaben senkungen beraten.

Anträge

Zwei Anträge auf Satzungsänderung wurden angenommen. Sie betreffen zum einen die Funktionen und Funktionsbezeichnungen im Vorstand. Statt Beisitzern und Schatzmeister gibt es neben dem/r Vorsitzenden nun nur noch stellvertretende Vorsitzende. Der zweite



Ist und bleibt wichtiges Arbeitsfeld des Vereins: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

satzungsändernde Antrag behandelt die recht theoretische Frage, ob man eher im Bundesverband oder im Landesverband Mitglied ist und wie damit umzugehen ist. Die geänderte Satzung findet sich demnächst auf der Webseite. Sie kann auch in der Geschäftsstelle angefordert werden.

Ein Antrag zur Wiederbelebung von Mehrtagestouren wurde nach Vortrag der weitgehend bekannten Argumente abgelehnt. Allerdings regten mehrere ADFC-Aktive an, der Antragsteller möge seine Vorstellungen konkretisieren und ggf. mit einer Arbeitsgruppe die Möglichkeiten ausloten.

Angenommen wurde der Antrag, die Landesversammlung aus Rücksicht auf Berufstätige zukünftig sonntags zu veranstalten.

Ebenfalls folgte die Versammlung einem Antrag zum Thema Fahrradhelme: Der Bundesvorstand soll auf der Bundeshauptversammlung aufgefordert werden, die Fakten und Argumente, die gegen das Helmtragen sprechen, aufzubereiten und zugänglich zu machen.

Wahlen

Delegierte bzw. Stellvertreter für den Hauptausschuss sind Stephan Fieberitz, Torsten Prinzlin, Ingo Seidt und Jörg Wellendorf.

Delegierte für die Bundeshauptversammlung sind Amrey Depenau, Carmen Hagemeister, Dirk Pfaue, Kirsten Pfaue, Torsten Prinzlin, Sören Reiche und Olaf Schultz.

Ulf Dietze

»Kill your car before it kills you«

Mit ihrer Recycling-Kunst hinterfragen Martin Kaltwasser und Folke Köbberling den konsumorientierten Lebensstil der modernen »Wegwerfgesellschaft«. Auf Kampnagel bauten sie nun »Autos zu Fahrrädern« um.

Extrem fette Reifen, ein riesiger, ausladender Lenker, schwerer Rahmen, Sattel mit Rückenlehne, keine Bremsen – die Räder, die auf der Produktionsstraße des Berliner Künstlerduos Martin Kaltwasser und Folke Köbberling entstehen, erfüllen sicher nicht alle Anforderungen der StVZO, aber sie liegen verdammt gut auf der Fahrbahn und es lässt sich bestens mit ihnen »cruisen«. Dass sie bis auf Kette, Blatt und Pedale komplett aus den Überresten eines alten Kleinwagens, in diesem Fall eines weißen Opel Astra Baujahr 1993, gebaut wurden, ist den Zweirädern nicht mehr anzusehen.

»Das Schwierigste sind Höhenjustierung, Lager und Bremsen«, so Kaltwasser, dafür gäbe es einfach nicht genug verwertbare Autoteile. Auch die Antriebsmechanik sei kompliziert, für sein zweites »Auto zu Fahrrad« auf Kampnagel musste er eine echte Fahrradnabe einbauen. Die relativ lange Fertigungszeit – pro Rad brauchen er und seine studentischen Hilfskräfte etwa eine Woche – sieht der Künstler dagegen nicht als Problem. Denn Kaltwasser will mit der Aktion andere ermuntern, selbst zum Schraubenschlüssel zu greifen und ihren Blechkisten ein zweites, neues Leben als Fahrrad zu schenken – ein besseres Leben, wie er meint.



Stilgerecht in Mercedes-Benz-Hausschrift zierte die Künstler-Overalls der Aufruf: »Kill your car before it kills you«, »Töte dein Auto, bevor es dich tötet«. Martin Kaltwasser (rechts) hat sichtlich Spaß an der Arbeit. Der Künstler, Alltagsradler und Familienvater plant das Projekt »Autos zu Fahrrädern« bald in die Höhle des Löwen zu bringen. Ab September 2009 wollen er und Folke Köbberling US-Limousinen in Los Angeles ans Blech.



Während des Kampnagelfestivals vom 13. bis 20.08.2009 betrieb das Berliner Künstlerpaar zusammen mit Designstu-

dent der HfbK Hamburg eine Produktionsstraße, in der sie aus Autos ausschließlich nützlichere Dinge machten: von Fahrrädern über Handtaschen bis hin zu Stühlen.

Symbolverwandlung

Denn die »Ent- und Umwidmung« werte das Auto auf. Aus einem lebensfeindlichen, lärmenden und stinkenden Spritfresser werde ein smartes, ressourcensparendes Fortbewegungsmittel – jedes Rad zudem ein Unikat. Wie Joseph Beuys geht es Kaltwasser und Köbberling um Symbolverwandlung: Emotional aufgeladene Status- und Kultobjekte wie das Auto verwandeln sich unter ihren Händen in individuelle, umweltgerechte Symbole moderner Mobilität.

Handwerkliches Geschick ist dabei von Vorteil, aber für die Künstler keine Voraussetzung. Denn nicht jede Schweißnaht muss von der Handwerkskammer abgenommen werden. Nur beim Zerlegen der Autos in Einzelteile ist der sichere Umgang mit der Flex empfehlenswert.

Basteln im öffentlichen Raum

Der Umgang mit Ressourcen im öffentlichen Raum, die Bedingungen städtischen Lebens im Zeichen von Privatisierung und Ökonomisierung sind die übergreifenden Themen der studierten Malerin Köbberling und des Architekten Kaltwasser. Für ihre Installationen, Ausstellungen und

Aktionen nehmen sie übriggebliebenes Material von Baustellen und aus Abfallcontainern sowie Weggeworfenes. Aus dem vermeintlich Wertlosen entstehen nutzbare Objekte. »Einfach anfangen, jeder kann ein Auto auseinandernehmen«, ermuntert Kaltwasser mögliche Nachahmer und will so auch die Tradition des »öffentlichen Bastelns« wiederbeleben.

Beim Thema Auto gehe es auch immer um Herrschaftspolitik, um »Herrschaft über Räume, über Wohlbefinden (in der Stadt) und Geschwindigkeit«, so Kaltwasser. Autos würden unsere Welt »optisch, akustisch und kinetisch dominieren«. Dagegen wollen er und Köbberling mit ihren konsum- und kapitalismuskritischen Kunstprojekten den Fokus der Stadt- und Verkehrsplaner weg von »langweiligen« Konzepten wie dem Auto hin zu zeitgemäßen, intelligenteren Mobilitäts- und Lebensideen lenken.

Dirk Lau

Wer mehr darüber wissen will:
www.folkekoebberling.de.

Mit dem Liegerad durch Kanada

1.300 Kilometer auf dem Trans Canada Highway

Kanada: unendliche Wälder, reißende Flüsse, die Rocky Mountains – ein Traumland für viele Europäer. Lars Reisberg erfüllte sich diesen Traum und durchquerte Kanada von Ost nach West auf seinem Liegerad.



Bed & Breakfast-Häuser bieten authentische Atmosphäre als echte (fahrradfreundliche) Alternative zu Motels und Hotels.

Es ist noch früh in Calgary, als ich mein Rad vor das Motel schiebe, die schweren Taschen befestige und mich daranmache, auf den Highway 1 einzubiegen. Hier beginnt der Trans Canada Highway, dem ich folgen werde.

Trotz der frühen Stunde ist schon Rush-hour auf der Autobahn. Ich schwitze schon nach fünfzig Metern, bin unsicher, eingeschüchtert und quetsche mich an den äußersten Rand der drei Spuren. Aber schnell lerne ich, was mich in den nächsten 3 Wochen begleiten wird: Kanadier sind höflich, gelassen und vorsichtig.

Eine Stunde später habe ich das Gewusel Calgarys verlassen und trete sicher meinen runden Rhythmus. Nach Westen geht es. So wie die Cowboys damals will ich mir das Land erobern.

Eine Wand aus schroffen, schneebedeckten Felsgipfeln nähert sich. Dieser Anblick der Rocky Mountains ist beein-

druckend. Riesige, drohende Berge, brutal abfallende, steile Hänge, Lawinengebiet, Bären-Revier. Staunend trete ich gegen die ersten Steigungen an. Und auf einmal bin ich mitten drin, in den Rockies.

Fahren auf dem Highway? Kein Problem! Der luxuriös breite Seitenstreifen, durch »Speed-Bumps« vom Auto- und Truckverkehr getrennt, bietet eine sichere und komfortable Fahrbahn.

Weiter geht es nach Golden. Der Highway 1 windet sich hier durch eine atemberaubende Wildnis: tiefe, dichte und dunkle Wälder, ungezähmt durch ihr Bett schießende, wild schäumende Flüsse. Schilder warnen vor gefährlichen Tieren Einsamkeit und Weite überwältigen mich. Oben thronen die mächtigen Gipfel der riesigen Berge, in den tiefen Tälern zähle ich schwitzend die Kilometer.

Es geht rauf und runter, aber nie wirklich anspruchsvoll, sodass ich überra-

schend hohe Schnitte fahren kann. Ich übernachtete in wundervollen Bed and Breakfasts, erlebe heimelige Gastlichkeit und authentisches Kanada bei echten Familien und netten Gesprächen. Es scheint, als biete Kanada all das, was wir an den USA mögen - ohne das, was wir an den USA nicht mögen. Ich fühle mich wohl.

Ich lerne, früh loszufahren - es geht über die ersten Pässe. Rogers Pass zum Beispiel: 1.400 Meter hoch, Schneetunnel, harte Arbeit in brutzelnder Sonne. Ruhig bleiben, am Berg nicht überdrehen, viel trinken und sich unter Kontrolle halten, das sind die Geheimnisse.

Mit brennenden Waden und voller Endorphine schieße ich auf der anderen Seite bergab, hinab, hinab, schneller und immer schneller. Bis 76 km/h zeigt mein Bike-Computer, dann bremsen - das Liegerad ist schwer beladen und nervös, Rekorde aufzustellen ist nicht mein Ziel,

»Menschen sollen reisen«

RadCity: Du hast der RadCity schon Reiseberichte über Portugal und Schweden geschickt. Jetzt mailst du aus den USA. Du reist mit dem Flugzeug und deine Ziele liegen nicht um die Ecke. Hast du keine ökologischen Bedenken?

Lars Reisberg: Die CO₂-Bilanz der Flüge macht mich nicht glücklich. Aber ich halte dagegen: Ich besitze kein Auto und nutze neben dem Fahrrad nur öffentliche Verkehrsmittel. Ich weiß nicht, ob das die CO₂-Tonnen meiner Flüge neutralisiert. Jedenfalls reinigt es mein Gewissen.

Du musst es ja nicht mit dem Autofahren vergleichen. Alternativ wäre doch auch denkbar: weniger reisen, Ziele aussuchen, die ohne Flugzeug erreichbar sind.

Menschen sollen ruhig reisen und sich die Welt anschauen, all die fantastischen Plätze ansehen und mit anderen Menschen kommunizieren. Unsinn ist allerdings, mal eben für zwei Tage nach New York zum Shoppen zu fliegen.

Menschen werden immer reisen. Die Frage ist doch: Verbringe ich den Urlaub dann ab Calgary auf dem Rad oder nehme ich mir einen Leihwagen. Die meisten mieten sich hier einen fetten Pickup mit Wohnanhänger. Dann doch lieber Fahrrad und null Emissionen!

Fragen: Ulf Dietze

aus Wind. Kann noch so hart treten und kommt doch nicht voran.

Die Etappen nach Salmon Arm und Kamloops sind wenig ereignisreich. In positivem Sinne, denn ich kann ausgiebig die Schönheit der Natur, diese wildromantischen Wasserläufe, grün bewaldeten Berghänge und die kleinen, aber faszinierenden Attraktionen am Highway genießen.

So wie die »Spiral Tunnels« - zwei Spiralen, die man Ende des 19. Jahrhunderts in zwei gegenüber liegende Berge gesprengt hat. Dort sieht man, wenn die überlangen Güterzüge einfahren, einen einzigen Zug an zwei Stellen gleichzeitig in den Berg verschwinden und ihn darunter wieder an zwei Stellen aus dem Berg herauskommen – eine Meisterleistung der SIngenieurstechnik!

Ich treffe jeden Tag Deutsche. Manchmal rede ich gern mit ihnen. Manchmal schäme ich mich und schweige, bin froh, dass ich locker auch als Schwede durchgehe. So wie bei dieser Dame, die mir erklärt, dass Vancouver wunderschön sei - bis auf die vielen Ausländer, die extrem stören würden. Tolle Reiseweltmeister sind wir!

Die Rampe von Kamloops, ein 20 Kilometer langes, steiles Bergaufstück, versetzt mich in Rage. In einer Sturmetappe werde ich auf unter 15 km/h abgebremst. Einen taifunartigen Regenguss überlebe ich nur, weil ich beherzt eine einsame Blockhütte stürme. Schließlich kämpfe ich mich über den Coquihalla-Pass, auf dessen Rückseite ich 35 km lang mit einem Schnitt von 65 km/h bergab schieße.

Irgendwann, nach 8 Etappen, bin ich in Vancouver. Der lebenswertesten Stadt der Welt, wie man sagt. Und es stimmt: Eine sportliche, asiatisch angehauchte, entspannte Atmosphäre empfängt mich - es gibt Radwege, Bike-Lanes und jede Menge Radfahrer. Ich treffe sogar einen Liegeradler.

Mit der Fähre geht es hinüber nach Vancouver Island, wo ich die großartige Hauptstadt Victoria besuche. Von dort - wiederum mit einer Fähre - in die USA. Noch eine Etappe brauche ich, um mein Ziel Seattle zu erreichen.

Seattle: Die größte Stadt im Nordwesten der USA, wirtschaftliches, wissenschaftliches und kulturelles Zentrum. Hier endet meine Tour nach 1.288 Kilometern,

16.000 Höhenmetern, 44 Bananen und 0 Platten. Ich habe alpine Brocken bezwungen, bin an wilden Flüssen gefahren, habe die Jagdgründe von Indianerstämmen durchquert, war im „Bear Country“ und habe doch wieder eines eindrucksvoll gelernt: Unseren Planeten kann man umso schöner erfahren, wenn man es auf dem Fahrrad tut: Ehrlich verdiente Kilometer, stetig surrend, statt nach Abgas stinkend.

Lars Reisberg



Seattles Straßen bieten dem Radler besondere Herausforderungen ...



Der erste Bergpass ist geschafft – Rasante Abfahrt vom Rogers Pass aus 1.300 Metern Höhe

auch nicht, das kanadische Gesundheitssystem zu testen.

Die Reiseführer raten zu einer Kanadadurchquerung von West nach Ost. Ab Mittag erfahre ich warum: Starke Winde, von den engen Tälern getunnelt und verstärkt, pfeifen über die Berghänge. Gegenwind für den, der diesen Rat nicht beherzigt. Man steckt in einer Wand



Mehr davon

Auf einem **ADFC-Themenabend** berichtet Lars Reisberg über die hier vorgestellte Tour. Siehe Seite 22.

Mehr Informationen und die gesamte Tour im **Reise-Blog** unter www.larsreisberg.net



Der Autor arbeitet als Unit-Manager in einer Hamburger Online-Agentur.



Räder für
Velosphen

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 Velosphen

**IHR MEISTERBETRIEB
IN HAMM**

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



KOECH
2-RAD TECHNOLOGIE

STEVENS • GUDEREIT • UTOPIA • BÖTTCHER • ORTLIEB

**IMMER GUT
ANKOMMEN...!**



adfc
Hamburg

ADFC RADATLAS HAMBURG

3. überarbeitete Auflage
Ringbuch, 12 x 22 cm, 194 Seiten
Preis: € 12,90

Bezug über den Buchhandel
und die Infoläden des ADFC



**Vollständiger
Stadtplan mit
einem Netz
fahradfreundlicher
Radrouten**

www.hamburg.adfc.de



Hurra, die neue StVO ist da!

Die Medien waren voll davon: Zum 1. September 2009 ist die StVO-Novelle in Kraft getreten. Na ja, zumindest das meiste davon. Großer Jubel: Wir Radfahrer_innen dürfen uns nun an Ampeln – so genannten »Wechsellichtzeichen« im Fachsprech – endlich nach den Signalen für Autofahrer richten. Es sei denn, eigene Signale für die Radverkehrsführung sind vorhanden und man ist auf dieser auch unterwegs.

Der Wermutstropfen: In Kraft tritt diese Neuerung erst zum 1. September 2012. Drei Jahre Übergangsfrist, die den Behörden ermöglicht, die Regelung auszuhebeln. Das geht so: Man tauscht einfach die so genannten Streuscheiben mit Fußgänger-Symbol



Billig und radfahrfeindlich: gemeinsame Streuscheibe

gegen solche mit kombiniertem Fußgänger-Radfahrer-Symbol aus. Schon müssen wir uns wieder danach richten, wenn wir einem Radweg folgen. Ist natürlich nicht im Sinne des Erfinders, aber den Hamburger Behörden durchaus zuzutrauen – im Bemühen, den Autoverkehr so reibungslos wie möglich fließen zu lassen, koste es was es wolle.

So passt dann auch der Tenor der Leserkommentare zum Thema in der einschlägigen Presselandschaft. Hier werden Autofahrer schon mal gedanklich zu Killern. Motto: »Ich halt einfach drauf!« Ein wenig pessimistisch, höre ich die geneigte Leserin denken. Doch wer sich heute die Mühe macht, in Zeitungsartikeln zum Thema zu stöbern, liest in zehn Jahre alten Texten die gleichen Forderungen, die gleichen zarten Wünsche und Hoffnungen, die sich heute in der Presse finden. Papier ist geduldig. Auch das, auf dem die StVO gedruckt wurde.

Bleibt von meiner Seite zu hoffen, dass bei Hamburgs Radfahrer_innen die durchaus euphorische Berichterstattung in einigen Medien Früchte trägt und sie massenhaft an Ampeln weiterfahren, solange der Verkehr neben ihnen rollt. Ach, wie sieht es denn jetzt eigentlich mit Bettelampeln aus? Die müssen wir dann wohl auch nicht mehr beachten ;-)

Amrey Depenau

Kiel: Eigene Fahrradsignale schaffen angemessene Grünzeiten



Wir haben Post

Über Briefe freuen wir uns: redaktion@hamburg.adfc.de oder ADFC RadCity, Koppel 34-36, 20099 HH
Ggf. kürzen wir. Im RadCity-Download veröffentlichen wir statt der vollständigen Namen nur die Initialen.

»Macht der Arschlöcher«

Warum, wollen Sie die blöde uneinsichtige Mehrheit der Radfahrer auch noch in ihren Wahn bestätigen, dass sie die Besessenen sind. Nur weil man Fahrrad fährt, ist man nichts Besseres als alle anderen, man muss und sollte doch endlich einmal, Verkehrsregeln einhalten (nicht auf Strassen fahren. wenn Radwege vorhanden sind. nicht Einbahnstrassen verkehrt rum fahren, rote Ampeln beachten, den § 1 der StVO mal im Gedächtnis haben. Nein hier wird nur brutal die Macht der Arschlöcher der Nation gefordert, ich fahre mit dem Fahrrad, ich darf alles, wenn ich den Autofahrer ausbremse, blockiere und behindere, nur um mir selber einen abgehen zu lassen, die habe ich aber gefickt. Ich fahre da und wo ich will und alle anderen müssen mich akzeptieren. So geht es nicht! Wir alle wollen voran kommen. nicht nur ihr Pedalpiloten, Gehirn einschalten und sich endlich einmal an bestehende Vorschriften halten und nicht blind, egoistisch durch die Welt bolzen. (...) haltet endlich eure Klappe und verhaltet euch wie es sich gehört. Ein überaus genervter anderer Verkehrsteilnehmer und die Mehrheit der Deutschen fordert dies von euch!

Adresse und Name sind der Redaktion bekannt.
Ob sie stimmen, weiß die Redax aber nicht.

Drückerampeln für Radfahrer

Ich fahre fast jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit und bin auch sonst viel mit dem Rad unterwegs, aber auch mit dem Auto. Heute Morgen habe ich mich wieder besonders über eine Fahrradrückampel (Landwehr/Wandsbeker Chaussee) geärgert. Ich habe mindestens 30 s vor Umschalten auf Grün für die Autofahrer gedrückt, es passierte für den Radfahrer nix, die Ampel blieb ROT!

Eine weitere Nervampel gibt es an der Kreuzung Hasselbrookstraße/Landwehr oder Wagnerstraße/Hamburger Straße. Wer ist in Hamburg dafür zuständig, ob gedrückt werden muss oder nicht? Warum werden Radfahrer im öffentlichen Straßenverkehr bewusst benachteiligt? Wir haben doch auch die Grünen im Senat. Als Radfahrer merkt man das leider noch nicht.

R. W., Hamm-Nord

HVV-Busse

RadCity 4/09 »Busfahrer kennen Verkehrsregeln nicht«
Es ist dringend angezeigt, dass ihr dieses Thema aufnehmt, da HVV-Busfahrer diesbezüglich immer wieder negativ auffallen. Mir ist es jetzt einige Male am Jungfernstieg (Wasserseite) passiert, dass Busse hupen, zu nah auffahren und noch kurz vor der Haltestelle waghalsige Überholmanöver machen mit viel zu geringem Seitenabstand.

M. C.

Neue StVO

Seit dem 1. September gelten neue Regeln für Radfahrer. Eigentlich könnte man sich freuen, dass einiges besser wird. Leider ist es wie mit vielen Gesetzen und Verordnungen, dass die Neuerungen wenig Praxisbezug haben. Die Idee, dass für Radfahrer nicht mehr die Lichtzeichen für Fußgänger gelten, ist gut, hat aber zwei Haken.

Erstens kennt diese Neuerung kein Autofahrer und sie ist gefährlich, weil dieser sich im Recht sieht, sobald die Fußgängerampel auf Rot umschaltet. Wenn man Glück hat, kommt man mit einem Hupkonzert und Beschimpfungen davon.

Zweitens ist es nicht praktikabel, solange die Radwege separat von der Straße geführt werden. Häufig sind Parkstreifen oder Grünstreifen zwischen Fahrbahn, Lichtzeichenanlage und Radweg. Da kommen schon mal 5 bis 10 m Blindflug zusammen, in denen man die Ampel überhaupt nicht sehen kann.

Zusammenfassend kann man jedem Radfahrer nur raten, weiter die Fußgängerampel

Rad fahren

vor der Arbeit, nach der Arbeit und in der Freizeit

1.274 Teams mit 5.184 Teilnehmern aus 361 Betrieben. Die diesjährige Mitmachaktion »Mit dem Rad zur Arbeit« von AOK Rheinland/Hamburg und ADFC, Landesverband Hamburg, war wieder ein voller Erfolg. Hoffentlich haben möglichst viele Teilnehmer durch diese Aktion Spaß an Gesundheitsförderung durchs Fahrradfahren gefunden und werden vielleicht sogar dauerhaft von vier Rädern auf zwei Räder umsteigen. 24 Unternehmen haben sich als fahrradaktiver Betrieb beworben und wurden dafür von ihren radelnden Mitarbeitern mit einer schriftlichen Begründung vorgeschlagen.

Auf dem Weg zur Arbeit das Rad zu benutzen, ist eine großartige Sache. Aber in der Freizeit macht Radfahren besonders viel Spaß, weil man völlig ohne Zeitdruck das Gleiten durch die Landschaft genießen kann. Kein Wunder also, dass die in Kooperation von ADFC und AOK angebotenen Radtouren in diesem Sommer wieder ausgesprochen gut gebucht waren: Bei bestem Wetter radelten am Samstag, 15. August, 48 Teilnehmer auf einer gemütlichen 35-km-Rundtour mit Start in Wandsbek zum Öjendorfer See, Boberger See, Eichbaumsee und am Elbufer entlang.

Die sportlicher angelegte Tour am Folgetag über 45 km fand 32 Teilnehmer. Sie führte von Norderstedt zur Alsterquelle und entlang der Alster nach Poppenbüttel. Bei beiden Touren versorgte das AOK-Team die Teilnehmer während einer kurzen Rast mit Getränken und einem fruchtigen Imbiss. Zusätzlich wurden den Teilnehmern der sportlichen Tour Herzfrequenz-Messgeräte zur Verfügung gestellt, um individuelle Belastungsgrenzen und das optimale Trainingstempo aufzuzeigen.

Auch im nächsten Sommer wird die AOK wieder zu zwei besonderen Touren aufrufen – es lohnt sich, im ADFC-Radtourenprogramm danach zu suchen.

Andreas Brannasch, AOK Rheinland/Hamburg

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.

pel zu beachten oder die Fahrbahn zu benutzen. Diese Regelung macht erst Sinn, wenn die Mehrzahl der benutzungspflichtigen Radwege aufgehoben ist.

S. K., Rahlstedt

Anm. der Redaktion: Die neue Ampelregelung gilt erst nach einer mehrjährigen Übergangsfrist (s. Kolumne, Seite 17)

Impressum

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg e.V., Koppel 34–36, 20099 Hamburg

Redaktion

redaktion@hamburg.adfc.de
Birgit Bossbach, Vincenz Busch, Amrey Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Rolf Jungbluth, Barbara Müller, Michael Prah, Rainer Schleevoigt, Marcus Steinmann

Titelfoto: Ulf Dietze

Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (Seite 13)

Anzeigen: Es gilt Preisliste Nr. 16 vom 16.05.2009.

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

W-Burgs Verkehrsregelungen erschließen sich manchmal schon auf den sechsten Blick.



Foto: Ulf Dietze



Gruppen im ADFC Hamburg ...

Wir freuen uns über jeden neuen Aktiven. Rufen Sie einfach die u. g. AnsprechpartnerIn an. Verwenden Sie diese Telefonnummern bitte nur, wenn Sie Interesse an der Mitarbeit haben. Alle anderen Anfragen richten Sie an die Geschäftsstelle. Allgemeine Infos über aktive Mitarbeit erhalten Sie ebenfalls dort. Ak steht in der Liste für »Arbeitskreis«, BG steht für »Bezirksgruppe«.

Ak GPS: jeden 2. Mi. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Stefan Kayser **Ak Öffentlichkeitsarbeit:** 2. Do im Monat, 19 Uhr; Dirk Lau **Ak Radtouristik/Radtourenprogramm:** Gabi und Jürgen Hentschke **Ak Computer:** Jörg Wellendorf **Ak Fahrrad-Reparatur-Seminare:** Jörg Wellendorf **BG Harburg:** 3. Do. im Monat, 19:30 Uhr, bei Schultz/Hagemeister, Heimfelder Str. 77 **BG Nord:** Termine und Treffpunkte bitte telefonisch erfragen; Ole Burmester **BG Wandsbek:** 1. Di im Monat, 20:30 Uhr, z. Z. wechselnde Gaststätten; Christian Scholz **Fahrgastbeirat (HVV):** Holger Sterzenbach **Liegeradstammtisch:** 1. Mi im Monat, 19 Uhr in wechselnden Gaststätten, www.liegerad-hamburg.de; Frank Bokelmann **ADFC-Radfahrer-Treffen:** jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19:00 Uhr, »Paco«, Hallerstr. 1 (im Grindelhochhaus), Wolfgang Heckelmann **Radreise-Messe-Team:** Uwe Jancke **Online-Redaktion** Andreas Rogat **Redaktion RadCity:** Ulf Dietze **Themenabende in der Geschäftsstelle:** Petra Hardtstock **Infoladen Ohlsdorf:** Helga Grewe **Vorstand:** Kontakt über die Geschäftsstelle

... AnsprechpartnerInnen

Bokelmann, Frank: 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
Hagemeister, Carmen: Tel.: 79 14 49 38, hamburg-harburg@adfc.de
Hardtstock, Petra: Tel.: 602 62 11, phardtstock@alice-dsl.net
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
Lau, Dirk: dirk.lau@adfc-hamburg.de
Rogat, Andreas: online-redaktion@hamburg.adfc.de
Scholz, Christian: Tel.: 64 55 44 63, rollipig@gmx.de
Sterzenbach, Holger: Tel.: 647 27 99, holgersterzenbach@yahoo.de
Wellendorf, Jörg: info@hamburg.adfc.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 Hauptbhf. od. Bus 6/37 Ak St. Georg
Öffnungszeiten: z. Z. nicht telef. erreichbar: di+do 10–12 Uhr + mi 14–16 Uhr

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)

Bankverbindung

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

www.hamburg.adfc.de

Ihre Vorteile als Mitglied

- Umfassender Versicherungsschutz
- Informatives Mitgliedermagazin
- Preisgünstige Seminarartnahme
- Günstiger Schutz vor Fahrraddieben
- Interessante Radtourenprogramme
- Hilfe für Reisen im Ausland
- Beratung und Service rund ums Rad
- Ein Beitrag für die Umwelt

Mit Ihrer Mitgliedschaft unterstützen Sie das Engagement der ADFC-Aktiven für einen menschengerechten Verkehr. Einzelmitgliedschaft 38,- Euro, Familienmitgliedschaft 48,- Euro pro Jahr

Fördermitglieder des ADFC Hamburg

Ab 100 Euro pro Jahr unterstützen Sie die Interessenvertretung der RadfahrerInnen und werben gleichzeitig für sich. Infos erhalten Sie über unsere Geschäftsstelle.

CARSHARING CAMBIO CARSHARING c/o Agentur EYE CATCHER, Stresemannstraße 9 (im Hof), 22769 HH, Tel.: 41 46 67 00
FAHRRADHANDEL BIEDLER BIKES Jarrestraße 29, 22303 HH, Tel.: 27 80 08 00 • **DIE KETTE** Winterhuder Werkstätten GmbH, Warnckesweg 1, 22453 HH, Tel.: 4 28 68-401 • **DIE LUFTPUMPE - FAHRRADTECHNIK** Lübecker Straße 112-114, 22087 HH, Tel.: 25 49 28 00 • **EILBEK-FAHRRÄDER** Winterhuder Werkstätten GmbH, Richardstraße 60, 22081 Hamburg, Tel.: 4 28 68-917 • **EIMSBÜTLER FAHRRADLADEN** Uwe Krafft, Osterstr. 13, 20259 HH, Tel.: 49 30 61 • **FAHRRAD BUCK** Tibarg 28, 22459 HH, Tel.: 58 20 98 • **FAHRRAD COHRT** Saseler Chaussee 52, 22391 HH, Tel.: 640 60 64 • **FAHRRAD LÖWE** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 HH, Tel.: 25 59 91 • **FAHRRAD MARCKS** Curslackener Neuer Deich 38, 21029 HH, Tel.: 72 41 57 0 • **FAHRRAD NIELANDT** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 HH, Tel.: 693 00 20 • **FAHRRAD NIELANDT** Straßburger Str. 9-11, 22049 HH, Tel.: 61 22 80 • **FAHRRAD PAGELS** Horner Landstraße 191, 22111 HH, Tel.: 651 83 86 • **FAHRRAD CENTER HARBURG** Großmoordamm 63, 21079 HH, Tel.: 32 31 00 10 • **FAHRRADLADEN ST. GEORG** Schmilinskystraße 66, 20099 Hamburg, Tel.: 24 39 08 • **FAHRRADSTATION DAMMTOR/ROTHENBAUM** einfall GmbH Schlüterstraße 11, 20146 HH, Tel.: 41 46 82 77 • **FAHRRADZENTRUM-EPPENDORF** Ludolfstraße 39, 20249 HH, Tel.: 51 32 66 66 • **FLOTTBIKE** Osdorfer Weg 110, 22607 HH, Tel.: 89 07 06 06 • **JODY 2 RAD** Hofweg 68, 22085 HH, Tel.: 22 73 94 74 • **KOECH 2-RAD TECHNOLOGIE** Sievekingsallee 94-96, 20535 HH, Tel.: 219 46 34 • **MEGABIKE** Bramfeld Bramfelder Chaussee 148, 22177 HH, Tel.: 64 22 23 88 • **MSP** Martin Eberle GmbH Rentzelstraße 7, 20146 HH, Tel.: 45 03 61 80 • **RAD & SERVICE NIENDORF** Rudolf-Klug-Weg 7-9, 22455 HH, Tel.: 41 45 37 83 • **RAD & TAT** Am Felde 2, 22765 HH, Tel.: 39 56 67 • **RADSPORT VON MACHT** Breitenfelderstr. 9, 20251 HH, Tel.: 48 06 04 17 • **RADSPORT WULF** Frohmestr. 64, 22459 HH, Tel.: 550 84 72 • **RADWERK EIMSBÜTTEL** Langenfelder Damm 5+6, 20257 HH, Tel.: 49 93 37 • **RBK - FAHRRÄDER** Denickestraße 25, 21073 HH, Tel.: 765 84 89 • **TRETLAGER** Erikastraße 45, 20251 HH, Tel.: 46 45 21 • **FAHRRADHERSTELLER NIHOLA GERMANY GMBH** Pfulstraße 5, Aufgang VI, 10997 Berlin, Tel.: 030-44 73 74 62 • **NORWID** Fahrradbau GmbH, Bauerweg 40, 25335 Neuendorf b. E., Tel.: 04121-246 58 • **FAHRRADUNTERRICHT MICHA LÖWE** Johannkamp 5b, 22459 HH, Tel.: 57 20 68 78 • **FAHRRADVERLEIH HAMBURG CITY CYCLES** Lars Michaelen, Karolinenstr. 17, 20357 HH, Tel.: 21 97 66 12 • **FALTRÄDER FALTRAD.Z** Sieversstraße 32, 22524 Itzehoe, Tel.: 04821-95 25 13 • **GEBRAUCHTE RÄDER RAD-HAUS** Habichtstraße 104a, 22307 HH, Tel.: 63 66 99 99 • **IT-SERVICE SPRIND** it-service GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761 HH, Tel.: 38 68 69 90 • **ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL HAMBURGER VERKEHRSVERBUND** Steindamm 94, 20099 HH, Tel.: 32 57 75-0 • **RECHTSANWÄLTINNEN RA KIRSTEN JOHNSON** Arndtstraße 21, 22085 HH, Tel.: 69 20 68 60 • **REISEVERANSTALTER DIE LANDPARTIE** Radeln & Reisen GmbH Industriehof 3, 26133 Oldenburg, Tel.: 0441/570683 - 0 • **STADTFÜHRUNGEN HAMBURG-CITY-RADTOUR** Bernd Kaupert Nienstedter Str. 13, 22609 HH, Tel.: 0172-511 76 57 • **TIWETENKIEKER IN HAMBURG REISEN** Dipl.-Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 HH, Tel.: 85 38 27 94 • **WASCHSERVICE WÄSCHE AUF RÄDERN** Beschäftigungsträger Samt und Seife, Edwin-Scharff-Ring 41, 22309 HH, Tel.: 63 29 99-0

Am Hang verreckt

Die 100-km-Strecke der Cycclassics ist kein Pappenstiel

Es war wie immer recht spontan: Ende Juni lobte der ADFC-Kooperationspartner Pergande & Poethe einige gesponserte Cycclassics-Startplätze aus.

Da ich die Sommerferien nicht anderweitig verplant hatte, griff ich zu. Wie von Zauberhand gelenkt schrieb ich »100 km« in die E-Mail. Wenig später hatte ich die Bestätigung – und den Salat: Die 55er-Strecke schafft die Alltagsradlerin ja ohne große Vorbereitung – aber 100 KILOMETER???

Ich nahm mir vor, jede Woche zu trainieren. Am Ende reichte es für zweimal 50 km, einmal 70 km unter fachkundiger Anleitung und einige kürzere Ausflüge. Ich fühlte mich alles andere als gewappnet, als ich am 16. August in Block Q auf dem Steindamm startete. Irgendwie klappte es dann aber doch und ich kam vor dem Besenwagen ins Ziel. Lausige Platzierung, aber geschafft. Dabei sein ist (fast) alles. Im nächsten Jahr lasse ich mich von Karla trainieren, stelle ein ADFC-Frauen-Team zusammen und mache unserem Verein alle Ehre ;-)

Amrey Depenau



Name, Alter	Karla Thiry, 26 J.	Amrey Depenau, 44 J.
Startblock – Team	C – Meridian-Spa	Q – Einzelkämpferin
Platz bei den Frauen	21	767
Platz in Altersklasse	3	278
Fahrradkilometer/a	7000	3000
Lieblingsrad	einfaches Rennrad, Funktionalität wichtig, Qualität, kein Hightech-Schnickschnack	MTB in Mattschwarz mit Tarnkappe
Cycclassics-Rad	dito	Bergamont-Rennrad
Vorbereitung	Cycclassics-Projekt Meridian Spa; Trainingslager im Harz; jeweils gut 100 km; einige RTF-Rennen.	Einige einsame Touren durch Schleswig-Holstein und Niedersachsen, einmal Kösterberg
Die Tage vor dem Rennen	Freitag: Abends etwas zu tief ins Glas geguckt. Samstag: 9-18 Uhr Dienst am Stand des Arbeitgebers, danach Pasta essen mit ein paar Leuten vom Meridian-Team; mehr als Tomatensuppe passte noch nicht; um 23 Uhr im Bett.	Freitag: Abends auf dem Dockville-Festival mit Patrick Wolf, der Mediengruppe Telecommander – und Martina Samstag: 65. Geburtstag einer Verwandten in Drochtersen; 25 km mit dem Rad hin und zurück bis Stade; nachts in der S-Bahn eingekuschelt zwischen Alkoholfahren bis Reeperbahn – um ein Uhr im Bett; kaum ein Auge zugetan.
Der Morgen vor dem Rennen	Um sechs ging der Wecker, lecker Müsli mit Joghurt gefrühstückt.	Um sieben aufgestanden, Müsli runtergewürgt, bloß nicht zu viel Tee trinken.
Gegen den Hunger gerast	Powerbar auf den Rahmen geklebt, ein Riegel insgesamt, zwei Gels, eins nach 50, eins nach 70 km.	Klebrige Riegel aus dem Shirt gezerrt, irgendwie aufgekriegt und vertilgt; bei 50 und 70 km; Isodrink an der Verpflegungsstelle getankt.
Schönster/schlimmster Moment während des Rennens	Schönster Moment während des Rennens: Die letzten drei Kilometer vorm Ziel; nach längerer Alleinfahrt jemanden aus dem Team getroffen, der total kaputt war: das letzte Stück nicht allein gefahren, sondern gemeinsam den Jubel genossen.	Schlimmster Moment während des Rennens: Bei Kilometer 60 an der Steigung den MTBler aus Gruppe R abreißen lassen müssen, weil die Beine einfach nicht mehr wollen. Eine Schnecke ist dynamisch dagegen. Noch schlimmer: drei Kilometer vorm Ziel es nur sehen dürfen und dann noch mal die Caffamacherreihe hoch. Fast vom Rad gefallen.
Fünf Minuten nach der Ziellinie	Transponder abgegeben, mit dem Team getroffen, Resümee gezogen, später noch am Stand gewesen, mit der Bahn heim.	Mit letzter Kraft Transponder abgegeben; am Obststand gefühlte 10 Orangenviertel wie ein Tier vertilgt; in der Sonne etwas verschnauft, mit der Bahn heim.
Fünf Stunden danach	Chill-out-Grillen im Meridian Spa mit alkoholfreiem Weizen!	Beim Dockville zu Panteón Rococó getanzt, ein Vollbier am Hals – da kam das Glücksgefühl!

Kauft Radfahrstreifen

Wo das Geld hinmuss

Wer mit den vorhandenen Finanzmitteln den größtmöglichen Nutzen erzielen will, muss sich vom klassischen Radweg verabschieden.

Zu viele Radwege

Viele RadfahrerInnen freuen sich, wenn ein Radweg eine neue Oberfläche bekommt. Auf dem fährt es sich angenehmer als auf der alten Holperstrecke. Hamburg besitzt aber ein sehr dichtes Netz von Radwegen, von denen jährlich nur ein geringer Teil instand gesetzt wird. Somit kommt jeder Radweg nur alle paar Jahrzehnte dran, ist aber häufig bereits nach wenigen Jahren kaputt und nur noch schlecht benutzbar. Wir finden an zahlreichen Hauptstraßen Radwege, die gefährliche Wurzelaufwerfungen, abgesackte Pflastersteine, Kanten an Schachtdeckeln und ähnliche Gefahren bergen.

Der an so vielen Stellen offensichtliche Reparaturbedarf führt bei den Behörden zu Aktionismus: Sie lassen möglichst viele Kilometer Radweg-Oberfläche erneuern und vielleicht noch die Breite aufs vorgeschriebene Mindestmaß erweitern. Radwege, die erst einmal auf diese Weise saniert sind, bleiben lange bestehen. Auch gefährliche Linienführungen, mangelnde Sichtbeziehungen und ungeeignete Ampelanlagen sind dann für weitere Jahre festgeschrieben.

Und hier liegt die Problematik: Radwegsanierung bedeutet viel Geld auszugeben

für Infrastruktur, die gefährlicher und unattraktiver ist, als es möglich wäre. Damit ist das Gegenteil von Radverkehrsförderung erreicht.

Qualität vor Quantität

Das Netz der Radverkehrsanlagen muss auf ein unterhaltbares Minimum reduziert werden. Nur so ist es an die Erfordernisse des modernen Radver-

Radfahrer bahnen sich ihre eigenen Wege oder bekommen bei Dunkelheit schon mal einen heftigen Schlag auf den Lenker.

Solche Zustände bleiben dann auch an Hauptverkehrsstraßen über Jahrzehnte bestehen, weil der Radweg noch nicht »wieder dran« ist.



Neue Radwegoberflächen lassen sich zwar eine Zeit lang besser befahren als alte ...



... Problemstellen bleiben bei reiner Oberflächensanierung aber bestehen und beeinträchtigen Sicherheit und Komfort.



Nach wenigen Jahren – manchmal schon nach Monaten – zeigt die Oberfläche erste Verwerfungen. Die Fahrt wird unattraktiv und zunehmend unsicher.



Mit der »Radverkehrsstrategie für Hamburg« setzen sich alle in der Bürgerschaft vertretenen Parteien die Förderung des Radverkehrs zum Ziel. Der Radverkehrsanteil ist danach bis 2015 auf 18 % zu verdoppeln. Nach Ansicht des ADFC kommen die notwendigen Veränderungen viel zu langsam. Ankündigungen und Hinweise auf Planungsarbeiten reichen nicht aus. RadfahrerInnen wollen die neue Infrastruktur tatsächlich sehen. In dieser Artikelserie greift die RadCity die dringlichsten Themen der RadStrategie auf.



Weil es viel mehr Radwege gibt, als die Stadt unterhalten kann, ist diese schlechte Qualität zum Standard in Hamburg geworden.



Die Wiederherstellung der Radwege nach privaten Bauvorhaben oder Tiefbauarbeiten der Versorger gibt den Wegen dann den Rest: ein Flickenteppich unterschiedlicher Oberflächen, unterschiedlicher Längs- und Querneigungen, mangelhafte Verlegetechnik. – Viel Geld für sehr schlechte Radverkehrs-Infrastruktur.



kehrs anzupassen und zu pflegen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit muss der Radfahrstreifen – in vernünftiger Breite und mit ausreichendem Sicherheitsabstand zu parkenden Autos markiert – zum Normalfall werden. Praktisch ergibt sich daraus, dass die Stadt Hamburg nur noch ein kleines Netz benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen – und weniger anderer Radwege – haben kann. Dafür reichen dann die Finanzmittel auch aus. In allen übrigen Straßen sollten andere Maßnahmen den Radverkehr sicher auf die Fahrbahn bringen.

Rückbau

Hunderte Kilometer Radwege sind nicht mehr benutzungspflichtig. Niemand muss auf ihnen fahren. Zu keiner Zeit reichten die Gelder aus, um alle diese Wege in Schuss zu halten. Ihre gesamten Anlagedetails müssen nach heutigem Kenntnisstand als wenig verkehrssicher bewertet werden.

Der ADFC fordert keinen aktiven Rückbau dieser Altlasten. Lieber investieren wir das Geld in Radfahrstreifen oder Velouruten. Im Zusammenhang mit dem ohnehin stattfindenden Neu- oder Umbau von Straßen kann dann der alte Radweg entfernt und eine bessere Führung für den Radverkehr überlegt werden.

Nächste Schritte

- Die BSU benennt das Netz von Radwegen, das sie mit den vorhandenen Mitteln erhalten will und kann.
- Ausgaben für reine Oberflächensanierung entfallen.
- Radfahrstreifen sind bei Neu-, Um- und Ausbau von Straßen die Regellösung.
- Nur mit fundierter Begründung kann im Ausnahmefall ein Radweg erhalten werden – vorausgesetzt seine Instandhaltung ist dauerhaft gesichert.

Ulf Dietze

(Die hier vertretene Position hat der Arbeitskreis Verkehr des ADFC erarbeitet.)

Radfahrstreifen sind sicherer, weil sie die RadlerIn ständig im Sichtfeld des Autoverkehrs führen. Wichtig sind ausreichende Breite und ein markierter Sicherheitsabstand zu parkenden Autos.

Die Oberflächenqualität bleibt lange wie am ersten Tag: Hier ein mindestens 12 Jahre altes Beispiel.

Glossar

Radweg: Baulich angelegter Streifen im Bereich neben der Fahrbahn. Kann benutzungspflichtig sein oder nicht.

benutzungspflichtiger Radweg: Mit den Verkehrszeichen Z 237, Z 241 ordnet die Straßenverkehrsbehörde eine Benutzungspflicht für einen Radweg bis zur nächsten Einmündung an. Nur wenn aus aktuellen Gründen (Falschparker, Baustelle, Schnee) dieser Weg »nicht benutzbar« ist, darf der Radfahrer auf der Fahrbahn fahren.

»anderer Radweg«: StVO-Bezeichnung für nicht benutzungspflichtigen Radweg

gemeinsamer Geh- und Radweg: Hier ist der Gehweg per Verkehrszeichen Z 240 gleichzeitig benutzungspflichtiger Radweg. Als straßenbegleitende Verkehrsregelung sind solche Wege aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen.

Gehweg/Radfahrer frei: Hier fährt der Radfahrer in der Regel auf der Fahrbahn. Mit Verkehrszeichen Z 239 und Zusatzzeichen 1022-10 erlaubt die Behörde lediglich das Fahren auf dem Gehweg trotz der damit verbundenen besonderen Gefahren und Störung der Fußgänger.

Radfahrstreifen: Auf der Fahrbahn abmarkierte »Sonderwege für Radfahrer«. Mit ihnen lässt sich Radverkehr sicherer und attraktiver führen. Stichworte sind hier unter anderem: Führung im Sichtfeld der Autofahrer, Winterdienst, Ampelschaltung, Möglichkeit zum Überholen, geringere Anfälligkeit für Hindernisse aller Art.

RadStrategie als PDF:

Sie finden die RadStrategie als »Link des Monats« unserer RadCity 3/2008: <http://www.hamburg.adfc.de/radcity/link-des-monats/2008/>



Dienstag, 17. November 2009, 19.30 Uhr

Russland

Auch in diesem Jahr reiste **Andreas Thinius** durch das Land der Kekse und des Wodkas. Doch es gibt noch viel mehr zu entdecken: In Russland verspricht einfach jeder Tag neue und interessante Eindrücke. Gute 8000 km radelte Andreas bereits im Land zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer. Ein Abend voller Fotos, Anekdoten und Insider Tipps.

www.cycleguide.de; www.russland-per-rad.de

Dienstag, 24. November 2009, 19.30 Uhr

Rocky Mountains

1.300 Kilometer auf dem Trans Canada Highway

Lars Reisberg ist mit seinem Liegerad im olympischen Calgary aufgebrochen, von West nach Ost die Rockies zu »erobern«. Dem Highway 1 folgend, erlebt er in 10 Etappen so einiges, bis er über Vancouver nach 3 Wochen in Seattle ankommt.

Siehe auch den Beitrag auf Seite 14



Freitag, 11. Dezember 2009, 19.30 Uhr

Thailand

Ulrich Roeder informiert in seinem Filmbericht über eine individuell organisierte Fahrradreise im Norden Thailands. In Thailand lassen sich Streckenplanung und Logistik viel einfacher gestalten als in anderen asiatischen Ländern. Der Süden ist als Touristenziel weltweit bekannt. Doch auch der Norden ist inzwischen touristisch erschlossen und hat ein gut ausgebautes Straßennetz. Europäische Reiseradler dürfen sich auf romantische Ursprünglichkeit einstellen – und müssen doch manchmal auf der vierspurigen Schnellstraße fahren. Tempel und Pagoden, anstrengende Steigungen, Urwald und Wasserfälle, Goldenes Dreieck beeindrucken und sind eher schön als gefährlich

Dienstag, 15. Dezember 2009, 19.30 Uhr

Türkei

2009 radelte **Andreas Thinius** zum fünften Mal durch Kleinasien. Auf nun mehr als 5000 km erlebte er am Bosphorus Gastfreundlichkeit und Herzlichkeit. Manchmal war es fast unmöglich, von der Cay-Einladung wieder auf den Sattel zu kommen. Nun hat er es doch wieder nach Hamburg geschafft und informiert heute über abendländische Radreisekultur.

www.cycleguide.de; www.tuerkei-per-rad.de



Neu, leicht, schnell: der Kompakt-Flitzer mit Elektro-Power bis 45 km/h

i:SY



FLYER
Innovation in Mobility

Neu bei uns

SHIMANO

ORTLIEB WATERPROOF

ABUS

BROOKS ENGLAND

GORE BIKE · WEAR™

Rohloff

Kompetenz für Ihr individuelles Fahrrad



Premiumhändler für:

utopia velo

r-m riese und müller
Gefedert radfahren.

PATRIA

CENTURION
Fänge ahead

cannondale
FULL 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



„So wird Ihr Urlaub zum bewegenden Abenteuer!“

Ausrüstungsexperte Markus Dwinger nutzt sein Fahrrad nicht nur jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit, sondern besonders gern auch im Urlaub – entsprechend gut ist seine Erfahrung mit jeder Art von Fahrradzubehör und -Kleidung.

Große Auswahl an Fahrrad-Bekleidung und -Zubehör im Wiesendamm in Barmbek.



25 JAHRE
GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG
AM BAHNHOF BARMBEK

25.000 Ausrüstungsideen für Outdoor und Reise auf 4.000 qm.

Träume leben.

Globetrotter.de
Ausrüstung

MEINE GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG FILIALE IN HAMBURG:

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

Hamburg | Berlin | Dresden | Frankfurt | Bonn | Köln