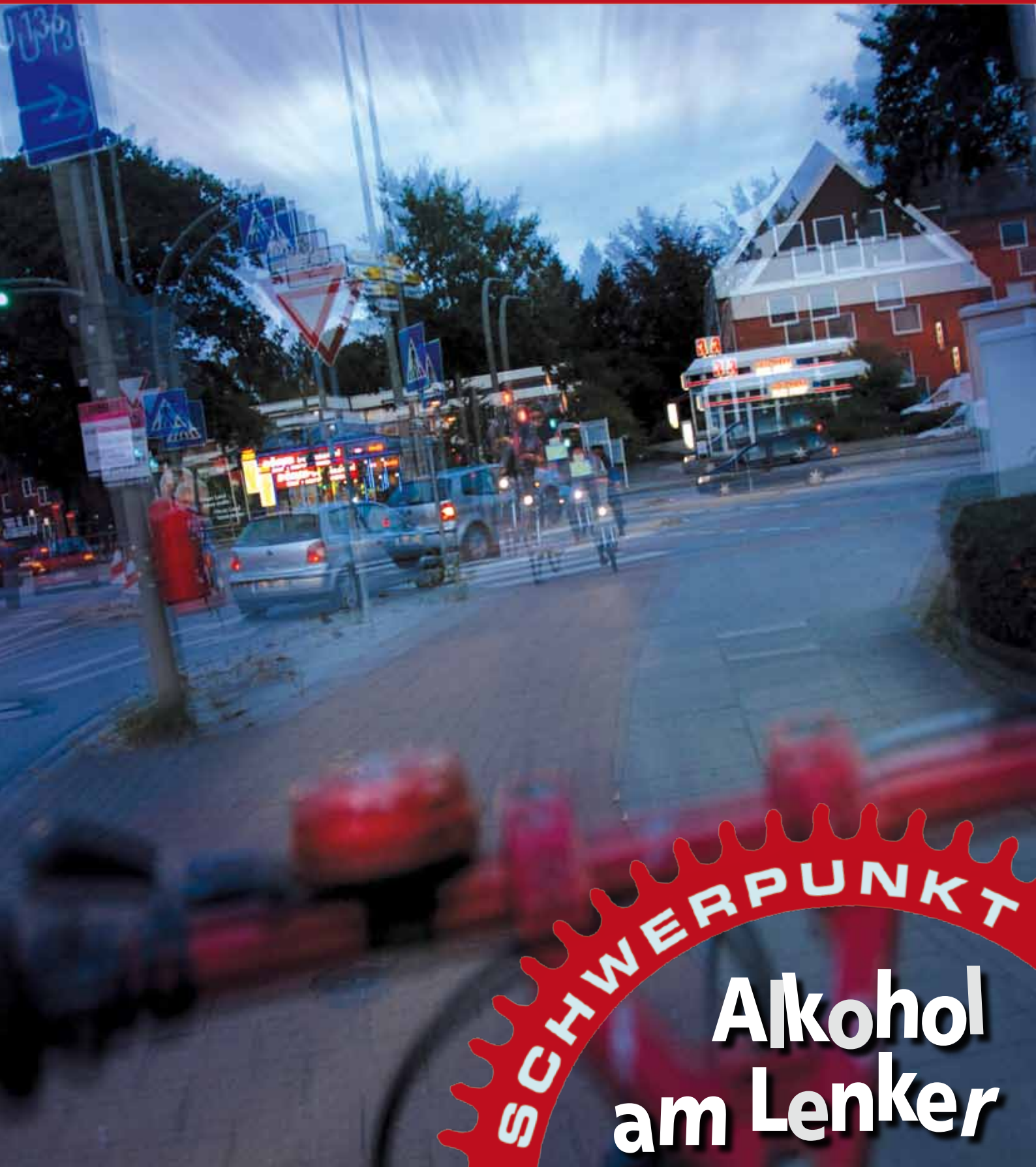


RadCity

DAS MAGAZIN DES ADFC HAMBURG



06
2009
Dez/Jan



SCHWERPUNKT

Alkohol am Lenker



Verkauf • Aufbau • Service

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

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 größeren 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

NEUE ADRESSE!
Krohnkamp 58
22301 Hamburg

KANZLEI JOHNSON
FAHRRADRECHT

Fon 040 69 20 68 60
post@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

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

Name, Vorname _____
Straße _____
PLZ Ort _____
mail _____
Kontoinhaber (falls abweichend) _____
Bank _____
Konto-Nr. _____ BLZ _____

Bitte senden Sie den
Coupon an:

ADFC Hamburg
Koppel 34-36
20099 Hamburg
oder per
Fax: 390 39 55

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



Mehr-mehr-mehr brauchen wir! (Stand: 15.11.09)

Man muss mit allem rechnen!

Leider hat sich die Lage seit unserer Klage über den Stillstand in der Hamburger Verkehrspolitik weiter verdüstert. Am 27. September 2009 wählten die Deutschen eine schwarz-gelbe Bundesregierung, die dem Fahrrad exakt zwei Zeilen schenkt: »Der Radverkehr stellt für uns einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar. Deshalb werden wir den Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln«, heißt es unter »Umweltfreundliche Mobilität« in den Zeilen 1551 bis 1553 des Koalitionsvertrags. Besser als nichts, wird mancher denken. Doch angesichts der ersten Wortmeldungen des neuen Bundesverkehrsministers (»Aufbau West«) muss mit allem gerechnet werden. Das Rad fährt bei ihm nur unter ferner liefen mit... Und leider hat sich auch trotz Nationalem Radverkehrsplan das Mobilitätsverhalten der Deutschen nur wenig in Richtung emissionsfreier und ressourcensparender Verkehrsmittel bewegt. Die »Automobilität« bleibt weiterhin erste Wahl, auch wenn seit 1996 ein paar FußgängerInnen auf's Rad umgestiegen sind, wie das Statistische Bundesamt meldet. Wer jetzt – um die finsternen Gedanken zu verscheuchen – in die Kneipe radeln und »a Maß« trinken will, sollte vorher dieses Heft lesen. Denn auch am Fahrradlenker gibt's eine Promillegrenze ... Eine nüchterne Meldung lässt zumindest hoffen: Das Hamburger StadtRAD geht in die nächste Runde! 17 weitere Stationen sollen hinzu kommen. Jetzt noch ein paar Radstreifen mehr, ein paar Bettelampeln weniger – und alles wird gut! Oder?

redaktion@hamburg.adfc.de



06
2009

INHALT

Schwerpunkt: Alkohol am Lenker	
06	Gespräch mit der Ärztin Dr. med. Sinje Sperber
07	Der Wirt greift in den Lenker
08	Alkohol am Lenker – Radfahrverbot?
09	Teures Guinness – 950 Euro Strafe für betrunkenen Radfahrer
10	Bei 1,6 Promille ist Schluss mit Lustig! – Interview mit der Polizeisprecherin
12	RadCity-Cocktailbar: Für passionierte RadfahrerInnen
14	1000 Gründe StadtRAD zu fahren – Wer nutzt die Leihräder?
15	Radwege schneiden schlecht ab Studie untersucht Verkehrsverhalten und Unfälle auf Radverkehrsanlagen
19	Der Grüne Daumen – Ampeln gerecht schalten
STÄNDIGE RUBRIKEN	
04	Kurzfutter
16	Kolumne: Immer im Einsatz – Kampf der Bequemlichkeit
17	Briefe/Impressum
18	Comic/Adressen/Fördermitglieder
22	Themenabende beim ADFC

HASE
bikes

Das Kettwiesel

Leicht und schnell, durch großen Lenkeinschlag superwendig, mit Differential und zwei angetriebenen Rädern, leichter Ein- und Ausstieg.

Der Name Hase steht für höchste Qualität und Wertbeständigkeit.



diese Legende gibts ab 2.295 Euro

Die Wohltat für Ihre Wirbelsäule

Platz nehmen, losfahren, lächeln

HP Velotechnik Scorpion FS

Vollgefedertes, komfortables und sportliches Trike für verschiedenste Einsatzzwecke: Bequem, sehr schnell und auch bei schwerem Gelände und Nässe stets sicher, für den leichten Transport auf Koffermaß faltbar.

HighTech in allerfeinster Qualität ab 3.295,00 Euro



Liegeradstudio

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

Neujahrsempfang

Der Vorstand lädt ein zum Neujahrsempfang am 08.01.2010. Beginn ist um 19 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34–36. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Was gibt es Neues im ADFC? Wie geht's weiter mit der Radverkehrsstrategie? Auf die BesucherInnen warten interessante Informationen und anregende Gespräche.

Aktivenwochenende

Der Vorstand lädt ebenfalls ein zum Aktivenwochenende. Aus dem Programm: Verkehrspolitik (der neue Sprecher stellt sich vor; Projekte in 2010; Schwerpunktsetzung), Radtourenprogramm (Diskussion über die Fortentwicklung des RTP; neue Zielgruppen; Form des gedruckten RTP; Qualitätssicherung Tourenleitung).

Das Aktivenwochenende findet statt vom 22. – 24. Januar 2010 in der Jugendherberge Lüneburg. Eingeladen sind alle Aktiven des ADFC und solche Mitglieder, die immer schon mit dem Gedanken spielten, es zu werden.

Kosten pro TeilnehmerIn: 40,00 EUR (Einzelzimmer), 25,00 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

Für ein fahrradfreundliches Eimsbüttel!

Mit rund einer Viertelmillion Einwohnern ist der Hamburger Bezirk Eimsbüttel »eine Großstadt in der Millionenstadt«. Für einen Radverkehrsanteil von 20 Prozent müssten 50.000 Eimsbüttlerinnen und Eimsbüttler täglich das Rad nutzen. Mit diesem Ziel vor Augen trifft sich die Bezirksgruppe Eimsbüttel des ADFC Hamburg jeden letzten Dienstag im Monat ab 19 Uhr im »Schotthorst«, Eppendorfer Weg 58, 20259 Hamburg; das nächste Mal am 26. Januar 2010.

Gesprächsthemen sind Probleme, Projekte und Perspektiven des Radverkehrs in Eimsbüttel. Die Treffen dienen auch dazu, sich kennen zu lernen und weitere verkehrspolitische Aktivitäten und Aktionen im Bezirk zu besprechen.

Kontakt: dirk.lau@hamburg.adfc.de

Fußgänger-Stadtpläne

Fuss e. V. sucht Unterstützung für seine Fußgänger-Stadtpläne. Hamburg hat viele Wege, die nur zu Fuß benutzt werden können. Verbindungen durch Kontorhäuser oder Parks machen Hamburgs Charme für Geher, Spaziergänger und Flaneure aus. Es gibt bereits zwei Pläne vom Pharos-Verlag

Link des Monats



Chicago versucht ebenso wie Hamburg, den **Radverkehr in der Stadt** zu etablieren. Dazu wurden – um nur ein paar Beispiele zu nennen – in einigen Straßen der Stadt Fahrradspuren eingerichtet, die Busse mit Fahrradträgern ausgestattet und eine kostenlose Fahrradkarte (siehe Link: [Chicago bike map](#)) zur Verfügung gestellt. Diese Fahrradkarte enthält auch sehr gut aufbereitete Hinweise zum sicheren Radfahren.

<http://egov.cityofchicago.org> --> Suche nach »Chicago Bike Program« oder »Bike Maps«
<http://bike2015plan.org/>

oder zum direkten An klicken: www.hamburg.adfc.de --> RadCity --> Link des Monats

»Kein Sport!«

Dirk Riepe ist Ingenieur, lebt in Herford und erhält 1992 die Diagnose »Multiple Sklerose«. Des Mediziners Tipps, sich fortan salzlos zu ernähren und keinen Sport zu treiben, befolgt er nicht.

Seine Erlebnisse mit Ärzten, Freunden und Berufskollegen veröffentlicht Riepe in einem Blog und nun auch in einem Buch. Das liest sich flott weg und ermöglicht Einblicke in das Leben eines Menschen, der eine Erkrankung hat, die nicht jeder versteht. Warum fährt dieser Mann im Rollstuhl, obwohl er doch zu Fuß in den Kiosk geht? Wie fühlt es sich an, an der Schranke des Parkhauses nur sehr langsam den Parkschein in den Automaten bugsieren zu können, wenn hinter dir ein Hupkonzert ertönt?

Riepe berichtet ironisch, teils sarkastisch von Krankheit und Behinderung. Die unwissende bis ungeschickte Umwelt kommt dabei oft schlecht weg.

In der Werbung für »Ernähren Sie sich salzlos!« und auf dem Klappentext ist zu lesen,



dass Riepe auch ein Liegedreirad fährt. Das offenbar geliebte Stück findet in zwei Kapiteln sehr lobende Erwähnung. Ansonsten ist dies nicht direkt Fahrradbuch. Doch RadCity-LeserInnen sind mehrdimensional, so dass wir es trotzdem hier vorstellen.

Es kann auch beruhigen, dass Fahrradfahren mit körperlicher Einschränkung noch möglich ist und die Lebensqualität erhöht.

Dirk Riepe: Ernähren Sie sich salzlos! – Geschichten aus meinem Leben mit Multipler Sklerose. Mabuse-Verlag, 2009. 165 Seiten, Preis: 15,90 Euro

für Innenstadt und Altona sowie für Barmbek und Wandsbek.

Die für Fußgänger besonders relevanten Wegeverbindungen und Durchquerungen können auf den Karten nur mit Unterstützung von Ortskundigen auf dem neuesten Stand gehalten werden.

Im kommenden Jahr soll ein Plan für Harburg/Wilhelmsburg erscheinen. Außerdem werden die beiden ersten Pläne zusammengefasst.

Fuss e. V. sucht deshalb Menschen, die sich in folgenden Stadtteilen auskennen und Zeit zum Forschen haben: Harburg, Wilhelmsburg, Veddel, Eppendorf, Stellingen, Lurup, Bahrenfeld und Othmarschen.

Sonja Tesch, Tel. 43 28 08 37, sonja.tesch@fuss-ev.de

Fahrradkurs für Frauen

Der SV Friedrichsgabe von 1955 e.V., die Gleichstellungsstelle der Stadt Norderstedt und das Freiwilligen-Forum Norderstedt bieten in einer gemeinsamen Kooperation einen Fahrradkurs für Frauen. Voraussichtlicher Termin ist Februar / März 2010.

Sie können in einer entspannten Atmosphäre Ihre Fahrradkenntnisse auffrischen oder ganz neu mit dem Radfahren beginnen. Eine erfahrene Sportlehrerin wird Sie mit 18 Übungseinheiten à 45 Min. an drei Wochenenden in die Kunst des Radfahrens einweihen und Sie werden die Grundfertigkeiten erlernen. Geeignete Übungsfahrräder stehen für den Kurs zur Verfügung und werden vom Freiwilligen Forum mit einer Fahrradwerkstatt betreut. Der Kurs richtet sich an Frauen aus allen Herkunftsländern.

Die Kosten für den Kurs betragen 30,00 €. Anmeldung beim SV Friedrichsgabe (Di und Do 9.00-12.00 Uhr) unter Tel.: 040/522 53 42. Nähere Auskünfte erhalten Sie bei Frau Schmid, Gleichstellungsstelle Stadt Norderstedt, Tel. 040/535 95 – 645.

ADFC Radreise-Messe

Die Messe findet 2010 am 28. Februar statt. Erneut erwartet der ADFC zahlreiche Angebote rund um Fahrradtechnik, -zubehör, Bekleidung und Radreisen. Aktuell läuft die Anmeldefrist für die Aussteller. Das RRM-Team des ADFC bereitet derweil Vorträge und Öffentlichkeitsarbeit vor. Mehr Infos finden Sie in der nächsten RadCity.

Kleinanzeige

Rennrad gesucht von ambitionierter Anfängerin mit Fahrraderfahrung. Das Rad sollte eine Rahmenhöhe von 51-53 cm haben und gut in Schuss sein.
0177/5900650
mail@susannehofmann.com

Ihre Kleinanzeige veröffentlichen wir kostenlos.
Mailen Sie an redaktion@hamburg.adfc.de



unebener Radweg

Der ADFC vertritt die Interessen der Alltags- und FreizeiträderInnen. Der Verein hat 120000 Mitglieder aller Altersstufen, davon 6200 in Hamburg. Rund einhundert Aktive engagieren sich hier ehrenamtlich. TourenleiterInnen bieten jedes Jahr mehr als 300 geführte Radtouren an. Über Radtourismus und Fahrrad-Technik informiert die ADFC Radreise-Messe. Für das Hamburger Stadtgebiet gibt der Verein den Radatlas Hamburg und den Radplan heraus. Fahrrad-reparatur-Seminare, Fahrrad-Flohmärkte und Themenabende ergänzen das Angebot. Ein ehrenamtliches Redaktionsteam sorgt mit der »RadCity« dafür dass Hamburgs RadlerInnen immer gut Bescheid wissen. Ein wichtiges Arbeitsfeld des ADFC ist die Verkehrspolitik. Wir setzen uns dafür ein, dass mehr Menschen öfter ihr Auto stehen lassen und stattdessen das Fahrrad nutzen. Eine gesündere Umwelt und weniger schwere Unfälle wären nur zwei der positiven Folgen.

Es gibt noch viel zu tun.
Jetzt Mitglied werden!

www.hamburg.adfc.de

adfc
Hamburg
Tel.: 040-39 39 33



TRENGA DE
BICYCLES
WWW.TRENGA.DE

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.FAHRADCENTER.DE

»Der klare Kopf trifft die besten Entscheidungen«

Im Gespräch mit Dr. med. Sinje Sperber

Alkohol am Lenker – was passiert eigentlich im Körper, wenn wir uns das ein oder andere Gläschen genehmigen? An einem Sonntagmorgen im November treffe ich Dr. med. Sinje Sperber in einem Eimsbüttler Café, um diese und weitere Fragen zu klären. Der Teufel Alkohol will es, dass ich just am vorherigen Abend eine Art Selbstversuch durchgeführt habe. Nach einem starken Kaffee und einem Stück New York Cheese Cake kehren langsam die Lebensgeister zurück und ich sehe meinen Zustand als Chance.

Formel

Zunächst erklärt mir Dr. Sperber die so genannte Widmark-Formel, mit der Pathologen errechnen, wie hoch die Alkoholkonzentration im Blut einer Person ist, wenn sie zum Zeitpunkt X eine Menge Y an Alkohol getrunken hat. Mein vorabendlicher Konsum dient als Beispiel. Der Tintenroller wirbelt über das Papier, bis mir erneut schwindelt. Das Ergebnis ist erschreckend.

Wirkung

Was aber bedeutet die Promille-Zahl? – Dr. Sperber drückt es so aus: »Schon ab 0,3 Promille setzt die „erwünschte“ Wirkung des Alkohols ein: Man fühlt sich entspannt, leicht euphorisch, empfindet Wärme durch die Gefäßerweiterung.



Dr. med Sinje Sperber rechnet mal schnell ...

Insgesamt lässt sich das als Enthemmung zusammenfassen.

Mit zunehmendem Konsum zeigen sich dann die negativen Folgen: mangelnde Risikoeinschätzung, Reaktionsverlangsamung, motorische Ungenauigkeit.«

Daher also die typischen Fahrradunfälle unter Alko-

holeinfluss: »Ach, ich fahr mal eben den Kantstein hoch. Mist, es regnet ja. Ich rutsche weg! Oh, ich schaffe es nicht zu bremsen. Aua!«

Ein besonderer Effekt tritt ein, wenn man z.B. ein Glas Sekt auf nüchternen

Magen trinkt. Dann gelangt der Alkohol »an der Leber vorbei« direkt ins Gehirn und erzeugt dieses »ange-tüdelte« Gefühl, obwohl die Promille-Zahl noch sehr gering ist, erklärt Dr. Sperber.

Essen

»Ach,« werfe ich ein, »hätte ich also die Wirkung verringert, wenn ich statt eines Salates vorher Grünkohl mit

Kassler gegessen hätte?« Dr. Sperber verneint: »Nicht verringert, sondern nur verändert. Das Fett bindet den Alkohol und lässt ihn verzögert ins Blut gelangen. Das heißt, dass die Spitzenwerte zwar niedriger sind, der Effekt dafür aber länger anhält.«

Als Frau habe ich es übrigens auch noch besonders schwer: Zum einen habe ich im Durchschnitt ein geringeres Körpergewicht als ein Mann, zum anderen baue ich hormonell bedingt den Alkohol schlechter ab. Deshalb darf ich auch maximal ein Glas Wein oder ein Weizenbier täglich trinken, ohne meinen Organismus zu schädigen. Für Männer gelten die doppelten Werte.

Klarer Kopf

Als aktive Alltagsradlerin und langjähriges ADFC-Mitglied rät uns Dr. Sperber abschließend, lieber einmal mehr vom Rad zu steigen. Allerdings sei natürlich die Gefahr, die von einer betrunkenen Radfaherin ausgehe, ungleich geringer als jene durch einen betrunkenen Autofahrer. »Doch trifft der klare Kopf natürlich die besten Entscheidungen«, betont sie.

Ich jedenfalls bin ja am Vorabend heil nach Hause gekommen. Und fürs Protokoll habe ich natürlich geschoben ;-)

Amrey Depenau

Handwritten calculations for the Widmark formula:

$$C = \frac{A - B}{V \times 10} \times 100$$

Where:

- A = Alcohol consumed (g)
- B = Alcohol eliminated (g)
- V = Volume of distribution (L)

Example calculation:

- 40% 400ml 80ul 32g / 1000ml
- + 5% 1000ml 50ul 25g
- + 11% 200ml 22ul 11g
- 10g x 2 = 20g
- 36,3g
- Result: 76,5g
- Final result: 34,2

Another note: 1‰ / R

Handwritten text: Umrechnung von Vor % zu Promille (g/l in Blut) ...

... den Alkoholpegel der Redakteurin am Vorabend aus.

Der Wirt greift in den Lenker

Nach der Kneipe besser schieben

War ja ein super Abend neulich im Blauen Peter. Morgens um fünf wollte unser Partyhengst – nennen wir ihn Torben – dann aufs Fahrrad steigen, das er so schön gegenüber geparkt hatte. Doch jemand tippte ihm auf die Schulter: »Willst du echt noch Fahrrad fahren?«, fragte die Tresenfrau, die ihm eben noch die letzte Astra-Knolle verkauft hatte...

Jolly Roger – Budapester Straße

So oder ähnlich sollte es im Idealfall ablaufen: Das Personal in den Vergnügungsläden hat ein Auge darauf, wer sich sturzbetrunken in den nächtlichen Straßenverkehr begibt. Die Praxis sieht oft anders aus. »Tatsächlich bekommt man ja gar nicht mit, wer so alles wann und wie in die Nacht verschwindet. Und man weiß schon gar nicht, wie die Leute überhaupt da sind«, so Sven vom Jolly Roger in der Budapester Straße. Nur wenn jemand kaum noch stehen kann oder am Tresen einschläft, ruft das Personal schon mal ein Taxi.

Knust - Feldstraße

Anders im Knust. Hier ist die Lage nicht ganz so unübersichtlich. Dirk, der selbst vor einigen Jahren von Bier auf Mate und Selters umgestiegen ist, spricht öfter mal jemanden an, wenn er sieht, dass dieser betrunken auf das direkt vor der Tür geparkte Rad steigen will. »Ich weiß, wie teuer das werden kann. Vor ein paar Jahren musste ich nach einem leich-



ten Unfall mit dem Rad pusten und war gleich einige hundert Euro ärmer.« Natürlich geht es ihm nicht nur um Konflikte mit der Polizei, sondern vor allem um die Gesundheit der Gäste: »Ich empfehle öfters Gästen, doch mal lieber nach Hause zu schieben.«

Familien-Eck – Alma-Wartenberg-Platz

Ähnlich hält es auch Türmann Rambo vom Familien-Eck in Altona. Gerade neulich hat er wieder einen Kumpel davon abgehalten, nach mehreren Drinks noch aufs Rad zu steigen. »Ich steh' draußen und hab mich gerade von ihm verabschiedet, da geht der zu seinem Rad und will schon losfahren. Ali, sag ich, keine gute Idee. Geh mal lieber zu Fuß. Das Rad ist morgen auch noch da.« An der Tür kriegt Rambo natürlich viel mit und kann wesentlich schneller eingreifen als z. B. das Tresenpersonal. »Klar, hier trinken die Leute ordentlich und wir haben viele Stammgäste. Da muss man schon ein Auge darauf haben, wie die nach Hause kommen.«

Wahrscheinlich ließe sich die Liste lange fortführen. Das Bewusstsein für die Gefahr ist auf jeden Fall bei vielen vorhanden. Der beste Schutz gegen Dummheiten bleibt aber wohl, am besten gar nicht erst mit dem Rad zum Tresen meiner Wahl hinzufahren. Schlimmstenfalls stehe ich dann im Suff draußen vor dem Lokal und suche mein Rad ;-)

Amrey Depenau

Bitte mal rechts ranfahren

Alkohol am Lenker kann Radfahrverbot zur Folge haben

Ein hessischer Student fährt mit seinem Fahrrad über das Uni-Gelände, verliert die Kontrolle, kippt um und verletzt sich. Der von der herbeigerufenen Polizei veranlasste Alkoholtest ergibt einen Wert von 2,02 Promille. Der Führerschein des jungen Mannes wird eingezogen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde fordert ihn auf, eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU), im Volksmund bekannt als »Idiotentest«, zu absolvieren. Das Gutachten der MPU kommt zu dem Schluss, dass der Student weder verantwortungsbewusst Auto noch Fahrrad zu fahren in der Lage ist. Daraufhin untersagt ihm die Straßenverkehrsbehörde nicht nur das Autofahren, sondern verhängt zudem ein Radfahrverbot.

Mit seinem Widerspruch vor dem Verwaltungsgericht in Neustadt a. d. Weinstraße scheidet der Student. Das Gericht verurteilt ihn zu einer Geldstrafe, bestätigt am 16.03.2005 die getroffenen Entscheidungen und hält sie in vollem Umfang für rechtmäßig. Im hier geschilderten Fall hatte die alkoholisierte Fahrt mit dem Fahrrad besonders weitreichende Konsequenzen. Dies ist nicht immer so.

Alkohol am Lenker ist kein Kavaliersdelikt. Schon ab einem Blutalkoholwert von 0,3 Promille kann man sich als Radfahrer bei einem Fahrfehler oder verursachten Unfall nach § 316 StGB strafbar machen. 1,6 Promille sieht die Rechtsprechung als Grenze für die »absolute Fahrungsicherheit«.

Wer mit diesem Wert oder einem höheren ohne begangenen Fahrfehler oder verursachten Unfall erwischt wird, muss in jedem Fall mit einer Geldstrafe in Höhe von 20 bis 40 Tagessätzen rech-

nen. Der Tagessatz ergibt sich aus dem Nettoeinkommen abzüglich eventueller Unterhaltszahlungen geteilt durch 30.

Zudem wird bei 1,6 Promille der Führerschein in aller Regel für die nächsten drei Monate entzogen. Ob es dabei bleibt oder aber die Fahrerlaubnis darüber hinaus versagt bleibt, entscheidet das Gutachten der MPU. Wird die vom Radfahrer verweigert oder mit einem negativen Ergebnis abgeschlossen, bleibt der Führerschein bei der Behörde – das haben mehrere Gerichte in ihren Urteilen bestätigt (u.a. VG Karlsruhe, VG Braunschweig, letztlich das Bundesverwaltungsgericht am 21.05.2008).

Dieser Rechtsprechung liegt die Annahme zugrunde, dass jemand, der sichtlich betrunken Fahrrad fährt, zwischen Alkohol am Lenker und Alkohol am Steuer nicht hinreichend unterscheiden kann, also auch alkoholisiert Auto fahren würde. In der MPU sollte der Radfahrer also einen sich seiner Alkoholproblematik bewussten, nachdrücklich veränderungsbereiten Eindruck hinterlassen. Dies gilt auch, wenn man zum ersten Mal erwischt wurde. Für die Rechtsprechung ist schon »die Annahme eines chronischen Alkoholkonsums mit besonderer Gewöhnung und Verlust der kritischen Einschätzung des Verkehrsrisikos gerechtfertigt« (BverwG vom 21.05.2008), wenn man als Radfahrer mit einem Wert um oder über 1,5 Promille angetroffen wird. Der Spruch »Wer sein Rad liebt, der schiebt« bekommt in diesem Zusammenhang eine ganz neue Bedeutung. Wer nämlich nach durchzechter Nacht nicht fährt, sondern schiebt, wird in die Kategorie Fußgänger eingeordnet. Für den gelten die hier beschriebenen gesetzlichen Bestimmungen nicht.

Zum Schluss: Eine Rechtsberatung kann dieser Artikel natürlich nicht ersetzen. Er gibt lediglich eine kurze Übersicht über die gesetzlichen Bestimmungen und die Praxis.

Marcus Steinmann

Nähere Informationen finden Sie unter anderem hier:
www.anwalt24.de
www.frag-einen-anwalt.de
www.rechtsanwalt.net
www.adfc.de – Downloads Fahrradurteile

§§

Versicherung und Haftung Eine Unfallversicherung kann von ihren Leistungen freigesprochen werden, wenn der unfallversicherte Radfahrer während des Unfalles eine Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,6 Promille hatte. Hat er das Rad geschoben, kann diese Rechtsfolge ab 2,0 Promille eintreten.

Fährt man alkoholisiert Rad, so kann dies auch Folgen für die Haftung haben: Hat sich ein Unfall unter Umständen ereignet, die ein nüchterner Radfahrer hätte meistern können, so spricht der »Beweis des ersten Anscheins« für diese relative Fahruntüchtigkeit als Unfallursache. Kann dieser Anscheinsbeweis nicht entkräftet werden, haftet der Radfahrer für die Unfallfolgen.

Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) und Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) Wer im Verkehr ein Fahrrad führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel ... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bestraft.

Trunkenheitsfahrt auf dem Rad und Fahrerlaubnis Kraftfahrer fürchten nach einer Trunkenheitsfahrt die Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. ein Fahrverbot. Macht sich dagegen der Benutzer eines Fahrrades eines Vergehens gemäß §§ 315c oder 316 schuldig, so kann ihm deshalb nicht die Fahrerlaubnis für Kfz entzogen werden, weil er die Straftat nicht bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kfz begangen hat.

Infolgedessen darf die Polizei in solchen Fällen dem betrunkenen Radfahrer auch nicht den Führerschein zur Sicherstellung abnehmen.

Allerdings kann dem Radfahrer nach einer Trunkenheitsfahrt später von der Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis entzogen werden. Die Behörde kann nämlich Zweifel an seiner Eignung zum Führen von Kfz anmelden und ein medizinisch-psychologisches Gutachten verlangen (Jargon: Idiotentest).

Mittlerweile sind sich die Gerichte einig: Wird ein Radfahrer mit mehr als 1,6 Promille erwischt, muss ohne weiteres ein MPU-Gutachten angeordnet werden. Ähnlich urteilen Gerichte bei Mehrfach-Trunkenheitsfahrten mit dem Fahrrad. Im Extremfall kann die Verwaltungsbehörde gemäß § 3 FeV sogar das Radfahren überhaupt untersagen – wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen aller Art erwiesen hat.

Radfahren unter Alkoholeinfluss ist nicht grundsätzlich verboten Der Radfahrer handelt nicht allein dadurch ordnungswidrig, dass er mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr unterwegs ist. Die entsprechende Vorschrift für Kraftfahrer (§ 24a StVG) gilt nur für das Führen von Kfz.

Es gibt keine für die Fahruntüchtigkeit unerhebliche Blutalkoholkonzentration. Schon bei 0,3 Promille kann Fahruntüchtigkeit in Betracht kommen. Die absolute Fahruntüchtigkeit wird je nach Gericht ab 1,5 bis 1,7 Promille angesetzt.

aus: Dr. Dietmar Kettler: **Recht für Radfahrer**, Rhombos-Verlag 2008. 25 Euro.

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)

Die MPU gibt es in Deutschland seit 1954. Sie dient der Beurteilung der Fahreignung von Verkehrsteilnehmern und dauert in der Regel drei bis vier Stunden. Drei Bestandteile machen die Untersuchung aus: Testdiagnostik, ärztliche Untersuchung und psychologisches Gespräch. Die Reihenfolge kann variieren. Das Ergebnis wird am Untersuchungstag unter Vorbehalt mitgeteilt, da in der Regel noch nicht alle Befunde vorliegen. Im Jahr 2006 haben 62,6 Prozent aller hierzu veranlassten Verkehrsteilnehmer die MPU bestanden und die Fahrerlaubnis erteilt bekommen.

T€URES GUINN€SS

950 Euro Strafe für betrunkenen Radfahrer

Hamburg im Juli 2006. Mit einem feucht-fröhlichen Bummel über den Hamburger Dom hat die Geburtstagsparty begonnen, um dann etliche Stunden und ungezählte Gläser Guinness später im Irish Pub an der Feldstraße zu enden.

Jens-Peter (44) ist mit dem Fahrrad gekommen, denn seinen Führerschein will er nur höchst ungern riskieren. Es ist spät geworden. Er verabschiedet sich von den Freunden und besteigt sein »Kneipen-Fiets«. Er fühlt sich großartig und genießt die frische Sommerluft.

Ohne Probleme verläuft die Heimfahrt durch das nächtliche Karo- und Univiertel, bis der fröhlich pfeifende Radler in der Hallerstraße von gleißendem Blaulicht geblendet wird: Eine Polizeistreife blockiert seinen Weg.

Schlangenlinien sei er gefahren und das Rotlicht an der Kreuzung Rothenbaumchaussee habe er missachtet – ob er Alkohol getrunken habe, fragen die Beamten. Der anschließende Sofort-Test vor Ort ergibt ansehnliche 1,6 Promille Blutalkohol.

Bis der Arzt kommt

Jens-Peter kann die freundliche Einladung auf die Revierwache 17 in der Sedanstraße nicht ablehnen und findet sich bald darauf in der Ausnüchterungszelle wieder. Die herbeigerufene Medizinerin ermittelt dann die »offizielle B-Note« von 1,59 Promille.

Entlassen in die Nacht stellt der Zecher erleichtert fest, dass er zwar nicht im Vollbesitz seines Gleichgewichtssinnes, wohl aber noch seiner Fahrerlaubnis ist.

Schlangenlinien bei Rotlicht – eine teure Angelegenheit

Monate später ergeht der richterliche Beschluss über ein Bußgeld von 950 Euro, zahlbar in Raten an eine gemeinnützige Organisation, die sich für Suchtkranke einsetzt. Mit Anwaltshilfe gelingt Jens-Peter immerhin ein Vergleich, der den Betrag auf 850 Euro reduziert. Davon hätte man immerhin zwei Wochen »Mallorca all inclusive« oder eine Taxifahrt nach Köln bekommen ...

Michael Prahl

*Wer hier aufwacht, hat zu tief ins Glas geguckt:
Ausnüchterungszelle in der
Polizeiwache Sedanstraße*

Bei 1,6 Promille ist Schluss mit lustig!

Schlenker am Lenker sind verräterisch: Wer vom Millerntor nach dem Heimspiel nach Hause radelt, sollte also hübsch langsam und geradeaus fahren...

»Sei schlau, radel nicht blau!«, rät dein Freund und Helfer. Was RadfahrerInnen sonst noch wissen sollten, bevor sie tiefer in die Flasche gucken, fragten wir Polizeisprecherin Ulrike Sweden.

RadCity: Wie viele Radfahrer »erwischen« Sie pro Jahr?

Ulrike Sweden: Anders als beim Autoverkehr macht die Hamburger Polizei bei RadfahrerInnen keine spezifischen, regelmäßigen Kontrollen auf Fahruntüchtigkeit infolge des Konsums von Alkohol oder anderen Drogen. Angehalten werden nur verhaltensauffällige Radler, welche offensichtlich ihre eigene und die Verkehrssicherheit gefährden.

Wie vielen Radfahrern wurde in den letzten Jahren wg. Trunkenheit im Verkehr die Kfz-Fahrerlaubnis entzogen? Wie viele mussten zur MPU?

Dazu haben wir keine Zahlen, wir leiten bei Verstößen die Strafanzeigen nur ans Gericht weiter. Die Zahlen liegen jedoch vermutlich um ein Vielfaches unter denen für Autofahrer.

Ist »Trunkenheit am Lenker« überhaupt aus Sicht der Hamburger Polizei ein nennenswertes Problem oder fahren alko-

holisierte Radler eher vorsichtig defensiv und fallen gar nicht erst auf?

Trunkenheit am Lenker ist für uns kein Schwerpunktthema. Radfahrer müssen sich ja erst einmal auf dem Rad halten können – wer das schafft und am Straßenverkehr teilnimmt, verhält sich aber vermutlich nicht vorsichtiger als sonst auch.

Woran erkennt die Polizei den übermäßigen Alkoholkonsum von RadfahrerInnen? Bei welchem Verhalten müssen auch sie pusten oder werden zur Blutentnahme gebeten? Wann ist eine RadfahrerIn für die Polizei »betrunken« bzw. fahruntüchtig?

Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass sich Radfahrer durch den Konsum von Alkohol – im Unterschied zu Autofahrern – in erster Linie vor allem selbst gefährden, weniger andere. Bei Kontrollen und eventuellen Maßnahmen wird ganz erheblich der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet und weniger »hart« durchgegriffen, es bleibt in den meisten Fällen bei Ermahnungen. Am unsicheren Fahrverhalten (Schlangenlinien etc.) ermisst die Polizei, ob ein Radfahrer kontrolliert wird. Haben wir den Eindruck, dass der Radfahrer fahruntüchtig, aber noch ansprechbar ist, muss er sein Fahrzeug schieben. In Ausnahmefällen wird ein Atemalkoholtest durchgeführt. Nur bei Uneinsichtigkeit bzw. Renitenz oder gar bei Fluchtversuchen wird härter »durchgegriffen«.

Was sind die häufigsten Verstöße bzw. Unregelmäßigkeiten, wegen denen die Polizei Radfahrer mit dem Verdacht auf Trunkenheit am Lenker kontrolliert?

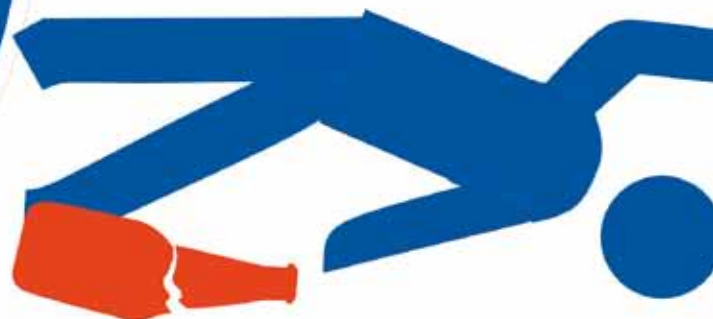
Darüber werden keine Statistiken von uns geführt.

Gibt es Erkenntnisse darüber, warum alkoholisierte VerkehrsteilnehmerInnen per Rad unterwegs waren? Sind es überwiegend AutofahrerInnen, die nach drei Weißbier das Auto stehengelassen haben?

Darüber wissen wir nichts.

Was empfehlen Sie denn AutofahrerInnen, die wegen Alkohol ihren Wagen nicht nutzen wollen und aufs Rad steigen? Wie viel Alkohol trauen Sie denen auf dem Rad zu?

Wegen der erheblichen Selbstgefährdungsfahrer würden wir alkoholisierten Verkehrsteilnehmern grundsätzlich nicht empfehlen, vom Auto aufs Rad umzusteigen. Im Auto sind sie zwar selbst geschützter, können aber wesentlich



Das abgehoffene Fahrrad

Es ist jetzt zwanzig Jahre her. An einem sonnigen Sonntag Vormittag gehen mein Sohn und ich am Seevekanal in Harburg spazieren. Plötzlich sieht er: Im Wasser liegt ein Fahrrad. Mit vereinten Kräften ziehen wir es aus dem Kanal, der dort nur einen halben Meter tief ist. Als wir es gerade begutachten, kommt wild gestikulierend ein Mann angerannt. Es erscheint uns fast, als ob er etwas torkelt.

Und er ruft: »Halt! Das ist mein Rad. Ich bin dort gestern Abend im Suff hereingefahren und konnte es im Dunkeln nicht wieder herausbekommen.« Dann schiebt er damit ab. Aufs Rad wagt er sich noch nicht.

Rolf Jungbluth



Für Sie getestet: Alkoholfahrt

Die Auswirkungen von ein oder zwei Gläsern Bier sind erfahrungsgemäß nicht gravierend. Was aber, wenn der Alkoholpegel deutlich höher ist? Zum Selbstversuch des Redakteurs gehören ein frühmorgens begonnener Arbeitstag, ein seit Mittag nicht mehr gefütterter Magen und abends rund drei Stunden Sektkonsum. Müdigkeit, Hunger und somit schnell wirkender Alkohol schaffen einen suboptimalen Allgemeinzustand. Ideal für den Selbsttest.

Dass diese Kombination zu viel ist, merke ich, ohne mich aufs Rad zu setzen. Mir scheint es daher sicherer, das Rad zu schieben.

Aber wegen der Kälte und angesichts nächtlich stiller Tempo-30-Straßen ist der gute Vorsatz nach 500 m bereits dahin. Da kommt mir das Radfahren doch nicht mehr so falsch vor, wird schon nichts passieren. Also steige ich auf.

Natürlich kann ich fahren. Ich falle also nicht um. Doch brauche ich zeitweilig die vollen 4,5 m Fahrbahnbreite zwischen Bordsteinkante und auf der anderen Seite parkenden Autos. Bis zwischen Gleichgewichtssinn und motorischer Umsetzung einer Lenkbewegung eine Verbindung hergestellt ist, vergeht jetzt einige Zeit. Oft geht es viel zu dicht an den Autotüren entlang. Wenn da einer aussteigt, hänge ich drin. Aber: Das Wissen ändert nichts. Ich fahre genau in diesem Stil weiter.

Das ist wohl eines der zentralen Probleme des Alkohols: Es wird eben auch einiges »egal«, was ich im nüchternen Alltag hochproblematisch fände. »Wird schon hinhauen«, sagt der Sekt.

Am Tag danach erinnere ich mich noch an einzelne Punkte meines Weges. Aber ich könnte nicht mehr sagen, wo ich eigentlich aufgestiegen bin, wie ich bestimmte Kreuzungen passiert habe – und ob mein Fahrrad jetzt überhaupt im Keller steht.

Der kurze Gang nach unten beruhigt mich: Es parkt da, wo es hingehört.

Trotzdem: Es gehört ein großes Stück Glück dazu, im Suff heil nach Hause zu kommen.

Ulf Dietze



»Radfahrer gefährden in erster Linie sich selbst, wenn sie ihr Fahrzeug infolge von Alkoholkonsum nicht mehr sicher beherrschen«, meint Ulrike Sweden. Die Hauptkommissarin ist seit 22 Jahren bei der Polizei, seit 2008 wieder als Pressesprecherin. Sie beriet auch schon den britischen Thriller-Autor Craig Russell bei seinen Hamburg-Krimis.

mehr Schaden anrichten und stellen eine erheblich größere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Also klar der Rat von unserer Seite: Auto oder Rad stehen lassen, zu Fuß gehen, ein Taxi rufen oder den öffentlichen Nahverkehr ausprobieren.

Welche unmittelbaren Maßnahmen ergreift die Polizei, um einen alkoholisierten Radfahrer aus dem Verkehr zu ziehen, der zwar 1,6 Promille, aber den Verkehr nicht gefährdet hat?

Während beim Autofahrer aufgrund der starken Fremdgefährdung eine niedrigere Toleranzgrenze gilt, sind die Promillegrenzen beim Radverkehr »weicher«. Hier haben Gerichte bei 1,6 Promille eine absolute Fahruntüchtigkeit festgestellt. Die Kfz-Fahrerlaubnis des mit diesem Promillewert erwischten Radfahrers kann aber selbst dann nicht von uns einbehalten werden. Es kommt allerdings zur Strafanzeige und das Gericht kann eine MPU anordnen, bei deren Nichtbestehen oder Nichtvorlage der Lappen auch weg ist. Die Polizei rät: Grundsätzlich kein Alkohol am Steuer und auch nicht am Fahrradlenker.

Die nüchternen Fragen stellte: Dirk Lau

Für passionierte RadfahrerInnen

Radfahrer in Hamburg haben es schwer. Kaum haben sie ihr Rad abgestellt, sind sie kaum noch als solche zu erkennen. Wie toll wäre es, ein Getränk zu haben, das latent suggeriert „Ich fahre Rad und bin stolz darauf“. Während Gleichgesinnte aus dem Süden einfach Radler trinken, gestaltet sich die Suche nach einem geeigneten Getränk im Norden deutlich schwieriger.

Auf den Getränkekarten in Hamburg finden sich keine Säfte, Mischgetränke, Biere oder Cocktails, deren Name auch nur im entferntesten einen Bezug mit dem Fahrrad herstellt. Dieser Notstand muss behoben werden und so stellen wir Ihnen heute verschiedene Cocktails für passionierte Radfahrer vor. Prost!

Es schüttelt für Sie: Vincenz Busch

Für den Zur-Arbeit-Radler

Höchster Gang

- 4 cl Rum
- 6 cl schwarzer Kaffee
- 2 cl Sahne
- 2 cl Haferflocken
- 1 Eigelb
- 1 halbe Banane
- 4 Eiswürfel

Alle Zutaten in einen Standmixer geben und gut durchmischen. Mit Haferflocken und Kakao bestreuen.

Für den Sonntagsfahrer

Radler-Ampel

- 6 cl Gin
- 1 cl Triple Sec
- 1 cl Grüne-Banane-Likör
- 1 cl Cassis-Likör
- 3 cl Bananennektar
- 3 cl Schwarze-Johannisbeeren-Nektar
- 1 cl Zitronensaft
- 1 Orangenscheibe

3 cl Gin mit dem Bananensaft und dem Bananenlikör shaken und ins Glas abseihen. Dann die Orangenscheibe so in das Glas setzen, dass sie das Getränk ganz abdeckt. Die restlichen Zutaten shaken und in das Glas abseihen.



Für den Ich-bin-der-Beste-Biker

Sechs-Tage-Rennen

4 cl Orangensaft

4 cl Ananassaft

6 cl Red Bull

1 cl Grenadine

1 halbe gewürfelte Orange

1 EL Isostar Zitrone

Die gewürfelte Orange in ein Glas geben. Das Isostarpulver, das Red Bull, den Orangensaft und den Ananassaft zusammen gut shaken und in das Glas abseihen. Die Grenadine vorsichtig in das Glas geben.

Für den Bad Biker

Pollersturz

4 cl Tequila

8 cl frisch gepresster Blutorangensaft

2 cl Ananassaft

2 cl Bananenektar

Den Tequila mit dem Ananassaft und dem Bananenektar shaken und in das Glas abseihen. Danach den Blutorangensaft vorsichtig ins Glas geben.

alkoholfrei

Ihr Cocktail!

Sie haben Ideen für Radfahrercocktails? Mailen Sie Ihre Kreationen bis zum 15.01.10 an redaktion@hamburg.adfc.de

Also ran an die Shaker!

Fotos [M] und Text: Vincenz Busch / Peer Springstübe

1000 Gründe, StadtRAD zu fahren

Wer nutzt die Leihräder?

War ja nicht ganz billig – das StadtRAD in Hamburg einzuführen, meine ich. Ein ordentlicher Batzen des Budgets für den Radverkehr in 2009 ist hineingeflossen. Und nicht nur das: Auch das Personal, das die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt für den Radverkehr zur Verfügung hat, wurde monatelang absorbiert durch das Projekt.

Mitte Oktober dann die gute Nachricht, von der Senatorin medienwirksam verkündet: Fast 33.000 Kunden unternahmen bis dahin rund 223.000 Fahrten mit dem StadtRAD. Eine Bilanz, die sich tatsächlich auch im Straßenbild zeigt: Die Leihstationen sind oft leer und ich begegne regelmäßig Menschen auf diesen etwas klobig wirkenden, knallroten Maschinen.

Wer benutzt StadtRäder?

Genau hier reizt es mich, näher hinzuschauen. Wer fährt damit? Wie alt sind die Leute? Für welche Fahrten steigen sie aufs StadtRAD? Ist es für sie eine Alternative zum Auto oder haben sie eh keins? – Ich beschließe, an einem Freitagnachmittag bei strahlendem Sonnenschein und frischem Ostwind einen Feldversuch durchzuführen.

Los geht's an der StadtRAD-Station Reeperbahn/Königstraße. Es stehen nur zwei Räder dort: Nummer 8902 und 8337. Ich entscheide mich für 8902, erhalte den Code 4507 – und brauche erstmal ein bisschen, bis ich das Display zur Eingabe unter der Metallklappe gefunden habe.

Dann fahre ich Richtung Paulinenplatz. Vielleicht finde ich ja erste Opfer, die ich befragen kann. Tatsächlich steht dort eine junge Frau mit ihrem Vater, der aus Wiesbaden zu Besuch ist. Sie überlegen, am nächsten Tag eine Flohmarkt tour mit dem StadtRAD zu machen. Die St. Paulianerin



Fröhliches Code-Zurufen: Studenten am S-Bahnhof Jungfernstieg

wäre dann eine weitere neue StadtRAD-Kundin. Ich fahre in die Schanze.

Drehscheibe Christuskirche

Am Neuen Pferdemarkt leider nur eine fast leere Station, doch am Bahnhof Sternschanze lachen mich dafür gleich 20 rote Räder an. Allerdings scheint niemand so recht Interesse an ihnen zu haben. Versuche ich es also an der Christuskirche – und siehe da, ein netter Herr schließt sein Rad gerade an. Nur kurz bei der Feuerwache Schröderstiftstraße war er und deutet auf den Megastau um uns herum: »Es ist praktisch, schnell und kostet nichts. Ich mache das häufig, obwohl ich auch ein Rad zuhause habe.« Ganz anders das Pärchen, das sich gerade zwei Räder ausleiht. Sie fahren zum Shoppen in die Stadt und dann mit ÖPNV weiter. »Wir wollen das mal ausprobieren. In der Eimsbüttler Straße waren alle Räder weg. Da sind wir halt hierher gekommen.«

Staunen am Jungfernstieg

Ich beschließe, meine Studien ebenfalls in der Stadt fortzusetzen. Also das Rad andocken, Rückgabe-Code eingeben: Ups, 41 Minuten, 39 Cent. Gut, dass ich das Startguthaben habe. Schnell mit der Bahn zum Jungfernstieg. An der StadtRAD-Station stehen viele Bikes – sonst ist tote Hose. Danke ich gerade noch, doch dann kom-

me ich aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Zuerst kommt ein extrem herausgeputztes Pärchen, beide in Leder, sie lange, schwarz gefärbte Haare, er blond-gefärbt-gewollt-hingewuschelt-mit-Haarspray.

»Wir sind mit dem Rad um die Alster gefahren. Werden wir jetzt öfter machen, statt Auto fahren.« Leider sind diese Prachtexemplare kamerascheu. Doch da kommen ja schon die nächsten: Drei hübsche Studenten, ebenfalls nach einer Runde um die Alster, zwei von ihnen zum ersten Mal. Hier stellt sich heraus, dass Entleihe wie Rückgabe zu zweit besser funktionieren: Einer steht am Rad, der andere am Terminal und man brüllt sich den Code zu ;)

men ja schon die nächsten: Drei hübsche Studenten, ebenfalls nach einer Runde um die Alster, zwei von ihnen zum ersten Mal. Hier stellt sich heraus, dass Entleihe wie Rückgabe zu zweit besser funktionieren: Einer steht am Rad, der andere am Terminal und man brüllt sich den Code zu ;)

Cooler Sache

Kaum sind die Jungs fertig, kommt ein Mann mit seiner Freundin, die zu Besuch ist. Beide entleihen Räder, um nach dem Bummel in der Stadt von den Landungsbrücken aus eine Hafenrundfahrt zu machen. Ich winke ihnen noch hinterher, da höre ich Englisch neben mir: Aus Dublin sind die zwei angereist und melden sich schon mal bei StadtRAD an, um am nächsten Tag eine Tour durch die Stadt zu machen. »In Dublin ist auch gerade ein Fahrradleihsystem eingerichtet worden, aber die erste halbe Stunde ist dort nicht kostenlos«, wissen sie zu berichten.

So viele verschiedene Gründe, das rote Rad zu nutzen. Dazu noch die türkischen Jungs in der Großen Bergstraße, die neuerdings damit herumheizen. Und der Typ, den ich neulich vor Penny traf und der mit dem StadtRAD auf die Piste wollte. Es scheint tatsächlich cool zu sein – und das ist doch schon mal etwas!

Amrey Depenau

Radwege schneiden schlecht ab

Studie untersucht Verkehrsverhalten und Unfälle auf Radverkehrsanlagen

Es ist ein alter Streit. Sind nun Radwege oder Radfahrstreifen die bessere Lösung? Auch die jüngste Studie zum Thema bestätigt die Forderung des ADFC, vermehrt Radfahrstreifen zu markieren.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ließ die Verkehrsunfälle aus einem 3-Jahres-Zeitraum an ausgewählten Straßenabschnitten in sechs deutschen Städten untersuchen (Hamburger Straßen waren nicht dabei). Die Untersucher befragten außerdem Radfahrer nach ihrer Einschätzung zu Radwegen und Radfahrstreifen. Zusätzlich erfassten sie für 39.000 Radfahrende auf 193 ausgewählten Straßenabschnitten Flächennutzung, Fahrtrichtung und soziodemografische Daten. Schließlich protokollierten sie in 1000 Verfolgungsfahrten zufällig ausgewählter RadfahrerInnen deren Fahrverhalten.

typische Gefahren ...

Das Ergebnis in wenigen Sätzen zusammengefasst: Plötzlich geöffnete Autotüren und nach rechts abbiegende Autos sind bei Radweg und Radfahrstreifen die typischen Gefahren. Auf Radwegen kommen kritische Situationen an Grundstückszufahrten und Geisterfahrer gehäuft hinzu.

Die Zahl der Behinderungen war in beiden Führungsformen in etwa gleich. Die Bewertung von »Behinderungen« bei Radwegen fällt mit 0,5 pro 1000 m nicht nachvollziehbar gering aus. Auf Radfahrstreifen gab es 2,3 Behinderungen pro 1000 m (vorrangig durch Falschparker und Lieferverkehr). Dabei spielt eine große Rolle, wie man eine Behinderung definiert. Den Oberflächenzustand der Radwege beachtete die Studie ebenso wenig wie die Erfahrung, dass Falschparkern auf dem Radfahrstreifen leichter auszuweichen ist als auf dem Radweg.

... und wie man sie vermeidet

Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass Radwege keinen Sicherheitsvorteil gegenüber Radfahrstreifen bringen. Die Forscher betonen, dass jede Radverkehrsanlage, sei es nun der Radweg oder der Radfahrstreifen, sei der Radweg Benutzungspflichtig oder nicht, dem Stand der Technik entsprechen muss. Schon die Abweichung in einem einzigen Entwurfskriterium kann die Anlage gefährlich machen. Als besonders wichtig gelten das Freihalten von mindestens 20 m langen Sichtfeldern vor Kreuzungen und ein markierter Sicherheitsabstand von mindestens 0,75 m zu parkenden Autos.

Der Report sieht Informationsbedarf bei Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden sowie der Politik, damit diese nicht weiterhin Radwege mit Anlagemängeln als sichere Radverkehrsführung einstufen. Selbst bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen müssten diese baulichen Standards eingehalten werden.

In Hamburg sind Einmündungen, bei denen auch im Bereich 20 m bis zur Kreuzung zwischen Radweg und Fahrbahn geparkt wird, zahlreich. Gerade in jüngster Zeit wurden in diesen hochkritischen Bereichen zahlreiche Werbeschilder und Litfaßsäulen genehmigt – ein massiver Eingriff in die Verkehrssicherheit.

Was die Studie über Radfahrstreifen sagt, gilt für Schutzstreifen gleichermaßen. Das ist die nicht benutzungspflichtige Variante des Radfahrstreifens. Sie kommen dort zum Einsatz, wo keine Benutzungspflicht erforderlich ist, aber trotzdem dem Radverkehr ein Führungsangebot gemacht werden soll. Sie sind ebenso sicher wie Radfahrstreifen.

Aufklärung

Ob jemand Radfahrstreifen oder Radwege bevorzugt, ist längst zu einer Art Glaubensfrage geworden. Die Autoren der Studie empfehlen deshalb, Radfahrer zielgruppenspezifisch über typische Gefahrenstellen jeder Führungsform zu informieren. Im Vordergrund sollten hier neben dem Risiko des Linksfahrens insbesondere ein- und abbiegende Kfz sowie der ruhende Verkehr stehen. Erst wenige RadfahrerInnen nutzten bei den Beobachtungen der Untersucher (im Jahr 2005) die Fahrbahn.

Radwege ohne Vorteil

Eine Kritik muss an der Studie erlaubt sein. Nur bei sehr genauem Lesen und auf Nachfrage bei der BASt war herauszufinden, dass die Unfallanalyse lediglich kleine Einmündungen, jedoch keine größeren Kreuzungen einschloss. Die Studie blendet also aus, dass Quelle-Ziel-Verbindungen auch über große Knoten führen. Nun wissen wir aus den Untersuchungen der 80er- und 90er-Jahre, dass gerade dort der Radfahrstreifen gegenüber dem Radweg seine Stärken ausspielt. Obwohl sie die Knoten auslässt, findet die Studie keinen Vorteil des Radwegs gegenüber dem Radfahrstreifen! Wie hätte dann erst das Ergebnis ausgesehen, wenn auch die Kreuzungen einbezogen worden wären? Ein vollständigeres Setting hätte also Abschnitte aus Strecke-Knoten-Strecke mit jeweils konstanter Führungsform miteinander verglichen.

Schließlich noch ein Aspekt zur Radwegebenutzungspflicht. Die Studie untersuchte deren Aufhebung in Vorher-Nachher-Vergleichen. Dabei blieben die untersuchten Radwege baulich unverändert. Das Ergebnis lässt sich so zusammenfassen: Selbst auf hochbelasteten Straßen, selbst auf der Strecke (also ohne Berücksichtigung der Gefahrenelemente im Knotenpunkt), hat die Aufhebung der Benutzungspflicht keinerlei Verringerung der Verkehrssicherheit gebracht.

Ulf Dietze

»Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern«
Autoren: D. Alrutz, W. Bohle, H. Müller, H. Prahlow, Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover; U. Hacke, G. Lohmann, Institut für Wohnen und Umwelt (IWU), Darmstadt; 127 Seiten, Erscheinungsjahr: 2009

Eine ausführlichere Zusammenfassung der Studie finden Sie auf <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2661>





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
E-RAD TECHNOLOGIE

STEVENS • GUDEREIT • UTOPIA • BÖTTCHER • ORTLIEB

**IMMER GUT
ANKOMMEN...!**



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
fahrradfreundlicher
Radrouten**



www.hamburg.adfc.de

Immer im Einsatz

Kampf der Bequemlichkeit

Auf dem Liegerad fährt Harald Kraetzschmer zur Arbeit. Der Radweg ist in schlechtem Zustand und nicht benutzungspflichtig. Zur Sicherheit hält Kraetzschmer einen Abstand zu parkenden Autos. Zum Überholen muss ein Auto auf die Gegenfahrbahn ausweichen. Bis hierhin eine alltägliche Situation.

Zwei Polizisten fordern ihn auf, den Radweg zu benutzen. Als Kraetzschmer sich weigert und auch nicht bereit ist, sein Fahrrad an Ort und Stelle anzuschließen, nehmen sie es mit auf die Wache.



Harald Kraetzschmer auf der Fahrbahn. Geht gar nicht!

Ein Briefwechsel beginnt. Darin schreibt der Vorgesetzte der beiden Polizisten unter anderem: »So verständlich es ist, den „bequemen“ Weg zu beschreiten, so kann die Blockierung von Fahrstreifen durch Fahrradfahrer nicht hingenommen werden.«

Mal ehrlich: Dafür hat der Gesetzgeber nicht die StVO geändert, dass wir uns dies anhören müssen. Dafür haben wir nicht seit 12 Jahren mit allen legalen Mitteln gegen rechtswidrige Benutzungspflichten gekämpft.

Tatsächlich fallen sie nun in Hamburg massenhaft, die blauen Schilder der Radwege. Wo bisher ein Zwangsradweg war, darf der Radelnde jetzt alternativ auf der Fahrbahn fahren. Aber staun! War das bislang verboten, weil es der Polizei zu gefährlich erschien, so geht es jetzt sogar ohne jede begleitende Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung. Nicht einmal ein öffentlicher Hinweis an die Autofahrer scheint notwendig: »Liebe Autofahrer, die lieben Radfahrer sind jetzt auch bei euch – das dürfen die – und das ist auch gut so!«

Spielt da jemand mit dem Gedanken: »O. k. Leute, rechtlich können wir da nix mehr machen – aber die werden sich das mit dem Fahrbahnradeln schon noch überlegen ...« Denn Dreiton-Signalhörner, linke Mittelfinger und rechte Kotflügel werden dafür sorgen, dass sich kein Radler auf der Fahrbahn wohl fühlt.

So denkt doch kein Polizist, dein Freund und Helfer. Der denkt so: Radfahren auf dem kaputten Radweg ist immerhin technisch möglich. Natürlich darf der Radler jetzt auf die Fahrbahn. Aber da stört er, sobald er ausreichend Abstand zu parkenden Autos hält. Außerdem ist es dort »bequem«. Geht gaaaar nicht!



Geht doch!

Da können dann schon mal zehn Jahre Rechtsgeschichte und Fachwissen zum Unfallgeschehen verschütt gehen. Der Radler muss von der Straße. Und weil der sich weigert, dieser Anordnung zu folgen, ziehen die Blauen sein Vehikel zur Sicherheit ein.

Heute nehmen sie dir das Rad, weil du zu bequem bist. Morgen musst du absteigen, weil es nicht rot ist. Und übermorgen passt ihnen vielleicht deine Mütze nicht. Leute, die nächsten Jahre auf der Fahrbahn bleiben lustig!

Ulf Dietze

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.

So wird das nichts

RadCity 5/09, »Nie wieder Treppensteigen – Ausbau der Veloroute 11«

Die Planung für eine fahrradfreundliche Strecke zwischen Altem Elbtunnel und Wilhelmsburg Nord geht vollständig an gesetzlichen Vorgaben vorbei – von gesundem Erfahrungswissen ganz zu schweigen. Innerörtlich sollen keine einseitigen Radwege (die meistens sogar noch zu gemeinsamen Rad-/Fußwegen gemacht werden) mehr gebaut werden. Es ist einfach zu gefährlich, Radfahrer/innen mehrfach über Straßen zu lotsen – oder schlicht unverschämt, sie an Bettelampeln auszubremsen, weil sie ja »sicher« queren sollen. Das alles erfüllt nicht das Ziel einer Verkehrspolitik, die den Fahrradverkehr mit Vorrang behandeln will.

Eine Führung durch eine Spielstraße (Kunertweg) verbunden mit Schrittempo werden nur wenige ernstnehmen. Und eine angehängte Brücke, die auf der falschen Seite hängt, nämlich dort, wo schnell bergab, und nicht dort, wo langsam bergauf gefahren wird, wird zum Dauerärgernis. Und dass für diese einzige Maßnahme der angehängten Brücke auch noch weit mehr als die Hälfte des gesamten jährlichen Etats der BSU lt. RadStrategie draufgehen soll, lässt mich nur noch den Kopf schütteln.

C. H., Wilhelmsburg

Exotenwünsche

RadCity 5/09, Leserbriefe, »Kauft Radfahrstreifen«

Der frustrierte Briefschreiber (»Macht der Arschlöcher«) legt seinen Finger in eine große Wunde: Auch meine Wahrnehmung sagt mir: Die da oben und wir da unten. Und Ihr aktuelles Magazin (RadWelt) macht da keine Ausnahme: Danach zählt zu den drei wichtigsten ungeknackten Nüssen die Aufhebung von Tempo 30 innerhalb von Ortschaften. Wen interessiert das? Nicht das Gros der Fahrradfahrer.

Die zweite dieser Nüsse widmet sich der Abschaffung der Radbenutzungspflicht. Frage siehe oben.

Ulf Dietze hält (in der RadCity) Fahrradstreifen neben der Fahrbahn für sicherer. Wessen Interessen werden hier vertreten? Die Aussage jedenfalls ist mehr als fragwürdig, denn sonst hätten Rechnungshöfe das Anlegen von Schutzstreifen zwischen Bordsteinkante und Fahrradweg längst als überflüssig kritisiert.

M. C. moniert in seinem Leserbrief (»HVV-Busse«) das Fahrverhalten von HVV-Bussen am Jungfernstieg. Und verschweigt, dass er auch den daneben führenden Radweg hätte benutzen können. Nur die Masse benutzt den Radweg, nicht aber die Auserwählten.

Diese Auflistung ließe sich fortsetzen. Nichts gegen Exoten-Wünsche, aber bitte realistische und mit Augenmaß! (...)

O. M., Wedel

Anm. der Redaktion: Herr Meyer hat natürlich eine ausführliche Antwort erhalten.

Situation für Fußgänger und Radfahrer

Ich habe kein Auto mehr und habe vor einiger Zeit auch mein Fahrrad verschenkt, da mir die Situation als Radfahrerin im Innenstadtbereich, in Winterhude etc., als zu gefährlich erscheint.

Ich wohne in der Dorotheenstraße und fühle mich sowohl von den parkenden Autos, die ihre Parklinien Richtung Gehweg kräftig überschreiten, aber auch von den auf dem Gehsteig fahrenden Radlern zunehmend mehr bedrängt. Diese Radler fühlen sich moralisch im Recht, da sie kein CO₂ erzeugen. Dass sie aber andere Menschen bedrängen, ignorieren sie, ja sie erwarten sogar, dass die Fußgänger ihnen vorausschauend ausweichen. Radfahrer gehören auf die Straße, dort muss ihnen ein eigener Fahrweg ausgewiesen werden. Es kann aber nicht sein, dass der Radweg vom Fußgängerweg weggenom-

men wird. Hamburg hat sich seit Jahren nicht um durchgehende Radwege auf den Straßen gekümmert.

Nun mag es ja zutreffen, dass das von mir geschilderte negative Verhalten der Radfahrer nicht für die Mitglieder des ADFC zutrifft. Allerdings fahren nur wenige Radler auf der Straße. Selbst in wenig befahrenen Einbahnstraßen wird auf den Bürgersteigen gefahren. (...) Es scheint keine Regeln mehr zu geben oder niemand kennt sie mehr oder fast niemand will sie mehr einhalten.

B. S., Winterhude

Nachhilfe auch für Polizei

RadCity 5/09, »Bus und Rad«

Nicht nur Busfahrer, sondern auch Polizisten haben zur Benutzungspflicht auf Radwegen Nachschulungs-Bedarf. In einer Tempo-30-Zone überholte mich ein Polizeiwagen auf der Straße, bremste mich vor der Fußgänger-Ampel aus und meinte triumphierend, mich erwischt zu haben. Nachdem ein weiterer ADFC-ler Ähnliches erlebte und noch den Hinweis bekam: »Sie behindern doch den Autoverkehr«, sprach ich bei der Polizeiwache vor.

Der verständnisvolle Sachbearbeiter für Unfall- und Sicherheitsfragen gab mir Recht und war bereit, 50 ADFC-Merkblätter »Radler auf der Fahrbahn? Ärgern Sie sich nicht!« an alle Kollegen und Kolleginnen zu verteilen. Wer in Norderstedt demnächst mal von der Polizei unberechtigt angehalten wird, der kann getrost den Polizisten fragen »Haben Sie das ADFC-Merkblatt nicht bekommen?« Im Übrigen sollte man die Wissenslücke nicht ganz tragisch nehmen. Polizisten haben eben noch andere Aufgaben, z. B. Räuber zu fangen.

Rolf Jungbluth, Norderstedt



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: Birgit Bossbach

Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (Seite 11-12)

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



Wir suchen für diese
Rubrik Ihr Foto:
Lustiges, Skurriles und
Interessantes aus dem
Fahrradleben.

redaktion@hamburg.adfc.de

Foto: Ulf Dietze



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; Verabredungen zum
Kartenkauf oder Broschürenabholen sind aber
möglich.
telefon. erreichbar: di+do 10-12 Uhr + mi 15-17 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 Seminarteilnahme
- Günstiger Schutz vor Fahrrad Dieben
- 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

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 Eimsbüttel: letzter Di. im Monat, 19 Uhr, »Schottthorst«, Eppendorfer Weg 58; Dirk Lau
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
Liegegradstammtisch: 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, rollinpi@gmx.de
Sterzenbach, Holger: Tel.: 647 27 99, holgersterzenbach@yahoo.de
Wellendorf, Jörg: info@hamburg.adfc.de

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 d/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 • **EIMSÜTTLER 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 NACHT** Breitenfelderstr. 9, 20251 HH, Tel.: 48 06 04 17 • **RADSPORT WULF** Frohmestr. 64, 22459 HH, Tel.: 550 84 72 • **RADWERK EIMSÜTTEL** 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 Pfuelstraße 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 Michaelsen, Karolinenstr. 17, 20357 HH, Tel.: 21 97 66 12
FALTRÄDER FALTRAD.Z Sieversstraße 32, 25524 Itzehoe, Tel.: 04821-95 25 13
GEBRAUCHTE RÄDER RAD-HAUS Habichtstraße 104a, 22307 HH, Tel.: 63 66 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 Krohnskamp 58, 22301 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 • **TWIETENKIEKER IN HAMBURG REISEN** Dipl.-Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 HH, Tel.: 85 38 27 94
WASCHSERVICE WASCHE AUF RÄDERN Beschäftigungsträger Samt und Seife, Edwin-Scharff-Ring 41, 22309 HH, Tel.: 63 29 99-0

Der Grüne Daumen

Ampeln gerecht schalten

Erklärtes Ziel des Senats ist ein höherer Radverkehrsanteil. Radfahren muss attraktiver werden. Eine angemessene und als »gerecht« empfundene Berücksichtigung an Ampeln ist notwendiger Bestandteil jeder Radverkehrsförderung.

Ampeln und ihre Schaltungen sind ein umfangreiches Themengebiet. Der ADFC konzentriert sich deshalb auf drei wesentliche Forderungen. Sie betreffen Bettelampeln, Stummelradwege und Ampelschaltungen allgemein.

Bettelampeln

Seit 2005 gibt es in Hamburg Bettelampeln. Das sind solche Lichtsignalanlagen (LSA) an Kreuzungen, die dem nicht motorisierten Verkehr im Gegensatz zum parallelen motorisierten Verkehr erst auf Anforderung Grün geben.

Sie haben für RadfahrerInnen (und FußgängerInnen) einige Nachteile. Radfahrern wird die Möglichkeit zu flüssigem Fahren genommen. Das Anpassen der Geschwindigkeit an die Ampelschaltungsfolge wird unmöglich. Radfahrende sind somit gegenüber dem parallelen Autoverkehr deutlich benachteiligt. Das Fahren bei Rot nimmt zu, weil diese Schaltungen nicht akzeptiert werden (siehe »Das Kleingedruckte«).

Der ADFC fordert deshalb:

- Fußgänger und Radfahrer erhalten bei jedem Phasenumlauf automatisch Grün.



- Fußgänger erhalten die maximal mögliche Grünzeit bezogen auf das parallele Autogrün.

- Ist die Breite der zu überquerenden Fahrstreifen größer als 7 Meter, so sollten Radfahrer ein eigenes Signal bekommen, das dann die maximal mögliche Grünzeit in Bezug auf den parallelen Autoverkehr erhält.

Von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) erwarten wir jetzt, dass sie keine weiteren Bettelampel-Schaltungen einführt und vorhandene wieder auf automatisches Grün umschaltet.

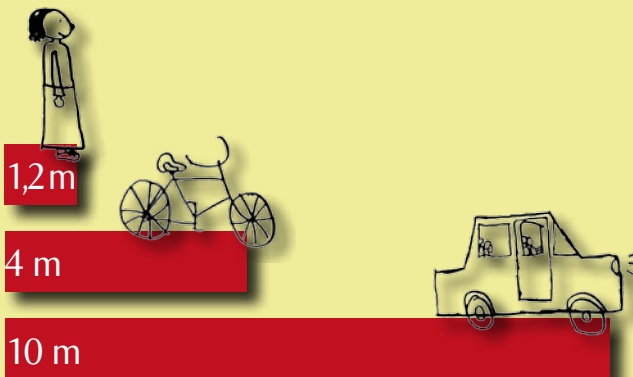
Tatsächlich ist noch im September 2009 mit der Kreuzung Haldesdorfer Straße/Bramfelder Chaussee mindestens eine neue Bettelampel hinzugekommen.

Stummelradwege

In Straßen ohne benutzungspflichtige Radwege gibt es manchmal kurze, benutzungspflichtige Radwegstrecken. Sie beginnen nahe einer Kreuzung oder an der Einmündung zuvor und enden

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.

In einer Sekunde legen zurück:



Bilder: Jojo, Werte: nach RiLSA92

Eigene Fahrradsignale könnten helfen

RadfahrerInnen verlieren »Grünzeit«, weil sie mit den FußgängerInnen das Ampelsignal teilen. Für Fußgänger nehmen die bundesweit gültigen Richtlinien eine Geschwindigkeit von 1,2 m/s an, für Radfahrer 4 m/s. Ampelschaltungen müssen so früh Rot zeigen, dass, wer eben die Fahrbahn betrat, noch auf der anderen Seite ankommt, bevor der Autoverkehr der Querrichtung Grün erhält. Wegen der deutlich kürzeren Reaktionszeit könnten Radfahrer gerade bei breiten Fahrbahnen länger Grün haben als die Fußgänger.

Ein Beispiel: An der Kreuzung Habichtstraße/Bramfelder Straße haben Fußgänger über die erste Fahrbahnhälfte ca. 6 Sekunden Grün. Danach ist Rot – auch für die Radfahrer. Der Autofahrer kann weitere 16 Sekunden bei Grün in die Kreuzung einfahren. Rein rechnerisch könnten nach den geltenden Ampelrichtlinien auch die Radfahrer etwa 11 Sekunden davon noch Grün sehen, so sie denn ein eigenes Signal hätten. ud

hinter der Kreuzung wieder.

Diese »Stummelradwege« sind eingerichtet, weil die Ampelschaltung so kurze Räumzeiten vorsieht, dass Radverkehr auf der Fahrbahn nicht zugelassen ist: Ein Radfahrer, der bei beginnendem Gelb in die Kreuzung einfährt, kommt nach den Werten der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) nicht rechtzeitig vor dem Start des Querverkehrs am anderen Ende der Kreuzung

an. Also ordnet die Behörde für Inneres mit Hilfe des Stummelradwegs den Radverkehr dem Fußverkehr-Signal zu. Dieses Vorgehen mag kurz nach Einführung der StVO-Novelle verständlich gewesen sein, weil nicht alle LSA kurzfristig umzuschalten waren. Mehr als zehn Jahre nach StVO-Fahrrad-Novelle hätte das allerdings abgearbeitet sein müssen. Jetzt ist die Benutzungspflicht für Stummelradwege rechtswidrig angeordnet, weil sie in der

Das Kleingedruckte

Wie man Ampeln schalten muss, damit Radverkehr sicher und komfortabel vorankommt, ist bekannt. Die Grünen forderten es – als sie noch in der Opposition waren. Und auch Untersuchungen und Planungshandbücher sind sich einig.

Stadt Münster – Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung (Hg.); Planungsgemeinschaft Verkehr PGV (Inhalt): Signale für den Radverkehr. 2007

»Attraktive Signalisierung für Radfahrer Komfortable Signalschaltungen für den Radverkehr sind ein wichtiger Baustein einer radfahrerfreundlichen Stadt. Sie zeigen, dass der Radverkehr ernst genommen wird. Attraktive Signalschaltungen mit kurzen Wartezeiten erhöhen auch die Sicherheit, da sie besser akzeptiert werden« S. 22; »Die Freigabezeiten für Radfahrer (und Fußgänger) sollen weitgehend den Grünzeiten des gleichgerichteten Kfz-Verkehrs entsprechen und nur unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Räumgeschwindigkeiten abweichend enden. Deshalb soll es bei verkehrsabhängiger Steuerung auch kein „Wegschalten“ der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer nach der Mindestgrünzeit geben, wenn der gleichgerichtete Kfz-Verkehr noch Grün hat.« S. 23; »Verkehrsabhängige Steuerung und Detektoren: (...) Besser ist es deshalb gemäß RiLSA, wenn parallel zum Kfz-Verkehr verlaufende Fußgänger- und Radfahrerströme grundsätzlich – d. h. auch bei Anforderung nur durch Kfz-Verkehr – freigegeben werden« S. 30

FGSV (Hg.): Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs. 2005

»Akzeptanzkriterien. Die Erfahrungen zeigen, dass sich die Bemühungen um die Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen in ihr Gegenteil verkehren können, wenn die Radfahrer die Regelungen nicht verstehen oder nicht akzeptieren. Durch die dann zu erwartenden Rotlichtübertretungen können größere Gefährdungen auftreten als bei Anwendung einer einfachen Lichtsignalsteuerung oder ohne Signalisierung. Die Akzeptanz der Lichtsignalsteuerung wird bei Radfahrern gefördert

- durch Regelungen, die einleuchtend und nachvollziehbar sind,
- durch Freigabezeiten für Radfahrer, die

nicht erheblich kürzer sind als die für den parallel geführten Kraftfahrzeugverkehr, - durch kurze Wartezeiten, (...) Rotdurchfahrten sind selten, wenn der Radverkehr gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr signalisiert wird. Auch die Akzeptanz einer gesonderten Radfahrersignalisierung kann hoch sein, wenn die Freigabezeit des Radverkehrs im Verhältnis zur Freigabezeit des parallelen Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend lang ist. Die Akzeptanz der gemeinsamen Signalisierung mit den Fußgängern ist gering, weil die Radfahrer wegen der erheblich geringeren Räumgeschwindigkeit der Fußgänger die entstehenden Freigabezeitverluste vielfach nicht hinnehmen«. (S. 5 f.)

Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg, Teil 9 (Plast 9, 2000)

»Grundsätze zur Signalisierung (...) Bei verkehrsabhängiger Steuerung sollte auch der Radverkehr Grün über Detektoren (z. B. Induktivschleifen) anfordern können. Druckknöpfe sollten nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen und dann für die Radfahrer/innen ohne abzusteigen gut erreichbar sein. Parallel geführte Rad- und Kfz-Verkehrsströme sollen immer gleichzeitig freigegeben werden, auch wenn die Freigabe nur von einem Kraftfahrzeug angefordert wird. (...)

c) Getrennte Signalisierung des Radverkehrs (...) Ein frühes Grünzeitende für den Radverkehr sollte nur räumzeitbedingt erfolgen. Deutlich kürzere Grünphasen als für den parallelen Kfz-Verkehr führen bei Nichtakzeptanz zu einer hohen Gefährdung durch den Querverkehr und durch abbiegende Kraftfahrzeuge«.

Bürgerschaftsdrucksache 18/2751 vom 23.08.05

Antrag der Abgeordneten Jörg Lühmann, Christa Goetsch, Christian Maaß, Dr. Willfried Maier, Claudius Lieven (GAL) und Fraktion zu Drucksache 18/2691. Betr.: Sicherheit für Fußgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen geht vor!

(...) Die Bürgerschaft möge daher beschließen: Der Senat wird ersucht, (...) 4. alle Fußgängerampeln an Hauptverkehrsstraßen automatisch mit den Ampelphasen für den motorisierten Verkehr schalten zu lassen.

Bürgerschaftsdrucksache 18/3771 vom 22.02.06

Antrag der Abgeordneten Jörg Lühmann, Dr. Heike Opitz, Christian Maaß, Christa

Goetsch, Antje Möller (GAL) und Fraktion. Betr.: 13 Maßnahmen zur konsequenten Förderung des Fahrradfahrens (...) Die Bürgerschaft möge daher beschließen: Der Senat wird ersucht: (...) 11. bestehende einseitige Behinderungen des Fahrradverkehrs durch Einsatz von Bedarfslichtsignalanlagen (Druckknopfampeln) zu beseitigen. (...)

Wahlprüfsteine des ADFC Hamburg, RadCity 1/2008, S. 20

Bettelampeln. Neue Ampel-Schaltprogramme an Kreuzungen zeigen für Fußgänger und Radfahrer nicht bei jedem Umlauf automatisch Grün. Sie erhalten es – ganz im Gegensatz zum parallelen Autoverkehr – erst auf Anforderung. Das fordert der ADFC: a) automatisches Grünsignal für Fußgänger und Radfahrer bei jedem Phasenumlauf

b) maximal mögliche Grünzeit im Vergleich zum parallelen Kfz-Verkehr

c) eigenes Signal für Radfahrer auf benutzungspflichtigen Radwegen, wenn die Grünzeit dadurch gegenüber Fußgängern deutlich länger sein kann.

Wie steht Ihre Partei zu diesen Forderungen?

Antwort der GAL: Um es ganz kurz zu sagen: Wir unterstützen diese Forderungen und haben uns bereits seit Jahren für eine Änderung dieser verfehlten Praxis eingesetzt.

FHH, BSU (Hg.): Radverkehrsstrategie für Hamburg. Hamburg 2007

»Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten

1-16 Parallel zu einem freigegebenen Kfz-Verkehrsstrom verlaufende Fuß- und Radverkehrsströme sollen in der Regel, d.h. auch ohne Anforderung durch diese, ebenfalls Grün erhalten.

1-17 Um die Qualitätsanforderungen des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs besser aufeinander abstimmen zu können, sollen – insbesondere an größeren Knotenpunkten – verstärkt eigene Radfahrersignale (in der Regel mit Grünvorlauf für den Radverkehr) vorgesehen werden. (...) Diese Umrüstung ist grundsätzlich in die Planungsüberlegungen einzubeziehen, wenn in einem Knotenpunkt – gleich aus welchem Anlass – bauliche oder betriebliche Maßnahmen erforderlich sind«.

Straße offenkundig ansonsten nicht erforderlich ist.

Stummelradwege führen zu unstetiger Linienführung des Radverkehrs und nehmen ihn im Bereich der Kreuzung aus dem Sichtfeld der Autofahrer, wo eine gute Sichtbeziehung aus Verkehrssicherheitsgründen am wichtigsten ist. Sie machen obendrein aus verträglichen Verkehrsströmen (Weg von hintereinander fahrendem Auto und Rad kreuzt sich nicht) lediglich bedingt verträgliche (Auto und Rad kreuzen nun im Bereich der Furtmarkierung). Das Ergebnis ist ein Weniger an Sicherheit.

Der ADFC fordert von der BSU das zügige Umschalten der noch vorhandenen LSA. Die Behördenspitze hat zugesagt, die rund 130 Kreuzungen umfassende Liste dieser Ampeln bis Ende 2010 abgearbeitet zu haben.

Ampelschaltungen allgemein

Besonders bei breiten Fahrbahnen führt die Zuordnung des Radverkehrs zum Fußverkehr zu unverhältnismäßig frühem Rot für die Radfahrer. Obwohl sie auch nach RiLSA noch einige Sekunden länger Grün haben könnten, kommt ihr Rotsignal wegen der langen Räumzeit der Fußgänger früh. Abhilfe schafft hier am besten die Zuordnung der Radfahrenden zum Fahrbahnverkehr.

Und schließlich ...

Bei nicht kreuzungsgebundenen Ampeln wäre »Sofortgrün« – das Grünsignal kommt nach wenigen Sekunden – ein geeignetes Mittel, um Verbindungen z. B. entlang von Hamburgs Grünwegen attraktiver zu machen. Sie stellen dann insgesamt eine zügige und besonders sichere Alternative zu den stärker belasteten Straßen dar.

Ulf Dietze

StVO

Die neue Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zwingt Hamburg zum Handeln. StVO seit 01.09.2009, § 37: »Radfahrer haben die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend haben Radfahrer auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für Radfahrer zu beachten.« Das heißt, Radfahrer beachten nun die Signale der Kfz-Fahrbahn. Es sei denn, sie bewegen sich auf einem Weg, für den es eine Ampel mit Fahrradpiktogramm gibt.

Die Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO zu § 3) führt aus: »Zur gemeinsamen Signalisierung des Fußgänger- und Radverkehrs gilt Folgendes: In den roten und grünen Lichtzeichen der Fußgängerlichtzeichenanlage werden jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam gezeigt oder neben dem Lichtzeichen für Fußgänger wird ein zweifarbiges Lichtzeichen für Radfahrer angebracht; beide Lichtzeichen müssen jeweils dieselbe Farbe zeigen.«

Für die Behörden heißt das: Entweder wird der Radverkehr an einer Kreuzung das Autosignal beachten. Oder es wird ihm ein angemessenes eigenes Signal aufgestellt. Oder – das ist billig, aber ungeeignet – in die Fußgängerampel wird einfach eine andere Streuscheibe eingesetzt, die zusätzlich das Fahrrad zeigt (s. Foto). Diese letzte Lösung lehnt der ADFC ab, weil sie die unterschiedlichen Räumzeiten von Fußgängern und Radfahrern nicht berücksichtigt.

Bitte beachten: StVO § 53 Inkrafttreten: »(6) An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrer müssen Radfahrer bis zum 31. August 2012 weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger beachten.«



BEWEGTE ZEITEN SICHERE LEISTUNG

Es gibt gute Gründe, jetzt zur AOK zu wechseln. Hier sind die fünf Besten:

- 1 Bis zu 600 € mehr auf dem Konto.**
Optimal versichert. Optimal sparen.
Die Wahltarife der AOK Rheinland/Hamburg.
- 2 AOK-Prämienprogramm.**
Gleich anmelden und bei regelmäßigen Vorsorgeuntersuchungen lospunkten unter www.aok-praemienprogramm.de
- 3 Schneller einen Arzttermin.**
Arzttermin in maximal drei Tagen.
- 4 16 Fachärzte am Telefon.**
Clarimedis, das Service-Center der AOK Rheinland/Hamburg informiert. 90 Stunden in der Woche, auch samstags und sonntags.
- 5 Zweitmeinung gratis.**
Zweite Meinung gefragt? In unserem Auftrag stehen Ihnen 18 namhafte Professoren in einem medizinischen Kompetenz-Center zur Seite. Ein einzigartiger Service Ihrer AOK Rheinland/Hamburg.

**AOK Rheinland/Hamburg –
Hamburg in besten Händen.**

www.aok.de/pluspunkte

**Jetzt zur AOK
wechseln!**



Donnerstag, 14. Januar 2010, 19.30 Uhr

Ungarn

Fünf Wochen lang kreuzten die erfahrenen Reiseradler **Maren und Peter Helm** im Mai/Juni 2008 durch Ungarn. Dabei legten sie rund 1.800 km zurück, stießen im Osten des Landes an die Grenze zur Ukraine vor und im Süden bis Serbien und Slowenien. Es war eine entspannte Reise in die Vergangenheit. Einzige harte Herausforderung: die ungarische Sprache.



Montag, 25. Januar 2010, 19.30 Uhr

Von Hamburg nach Freiburg

Einmal durch ganz Deutschland zu fahren – diesen Traum wollte **Johannes Rolofs** mit dem Eintritt in den Ruhestand verwirklichen, obwohl er noch nie eine größere Radtour gemacht hatte. Zur Planung und zum Gelingen sollte **Herbert Rönneburg** mit seiner Tourenerfahrung beitragen und dabei viele romantische Wünsche erfüllen: lauschige Rastplätze, verschwegene Wege abseits der großen Straßen... Und bitte ohne Berge! Nach 18 Tagen und mehr als 1000 km von Nord nach Süd stieg Rolofs mit vielen neuen Eindrücken in den Zug zurück nach Hamburg.



Dienstag, 9. Februar 2010, 19.30 Uhr

Passau bis Istanbul

Hans-Jürgen Falcke und sein Kollege radelten von Österreich durch Ungarn, Rumänien und Bulgarien in die Türkei. Dabei entdeckten sie nicht nur wirtschaftlich sehr unterschiedliche Regionen, sondern auch geographisch und kulturell höchst interessante Länder. Überall begegneten ihnen gastfreundliche, weltoffene Menschen. Zusätzlich zur Reisebeschreibung beantwortet Falcke Fragen zur Vermeidung von Knie-, Po- und sonstigen Beschwerden, zu einer sinnvollen Reiseapotheke und ausreichendem Werkzeug bei möglichst leichtem Gepäck.



Mittwoch, 17. Februar 2010, 19.30 Uhr

Balkan

Uralte Klöster in Mazedonien, Moscheen und Minibunker in Albanien, zerklüftete Küstenregionen in Montenegro, Weltkulturerbe in Bosnien: **Rolf Lüneberg** bereiste sechs Länder des westlichen Balkans in zwei Wochen und erforschte die Vielseitigkeit der Region zwischen der Adria und der Ägäis.

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



riese und müller
Gefedert radfahren.

PATRIA

CENTURION
Forge ahead

cannondale
EST. 1971

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