

MIT DEM RAD ZUR ARBEIT

Fahrradkonzept des
UKE abgearbeitet

Bei Airbus gibt's noch
einiges zu tun

Parkplatznöte an der Uni

BEDINGT BÜNDNISFÄHIG

Mit welchen Gruppen soll der
ADFC zusammenarbeiten?

BIG IN JAPAN?

Radfahren in Tokyo



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**-Bahnhofstation Wartenau



Kanzlei Johnson
Fahrradrecht

Fon 69 20 68 60
post@kanzleijohnson.de

100 für 10

ADFC stärken - Radverkehr fördern

Hamburg soll eine fahrradfreundliche Metropole werden, die »Radverkehrsstrategie« des Senats 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 seiner größeren Verkehrspolitik-
Stelle 100 Förderer. Spenden Sie zwei
Jahre lang 10 Euro im Monat.**

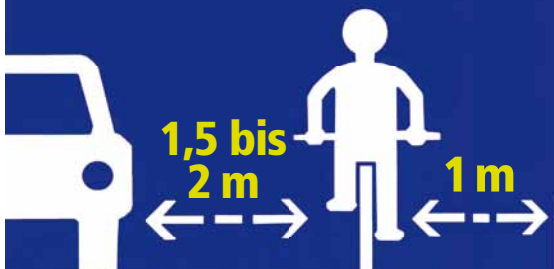
Helfen Sie uns, den ADFC stärker zu machen, damit das Radfahren in Hamburg attraktiver wird. Weitere Informationen zu diesem Projekt finden Sie auf www.hamburg.adfc.de



Der ADFC empfiehlt:

**Sicher und zügig
RAD FAHREN –
auf der Fahrbahn.**

**HALTEN SIE
ABSTAND!**



TRENGA DE
BICYCLES

Direktvertrieb unter WWW.TRENGA.DE

53°N 27'17"
10°E 00'13"
In Hamburg gebaut

Weltweit im Einsatz
20°S 54'42"
48°E 25'19"

Ambohimandroso,
Madagaskar



Fahrrad center
HARBURG BUCHHOLZ

TRENGA DE
FACTORY STORES

Fahrrad Center Harburg
Großmoordamm 63-67
21079 Hamburg
Telefon 040/3231001-0

Fahrrad Center Buchholz
Innungstraße 2
21244 Buchholz
Telefon 04181/3606-0

WWW.FAHRRADCENTER.DE



Auftakt in Hamburg

»„Mit dem Rad zur Arbeit“ soll nicht nur kurzfristiger Aktionismus sein, sondern die Menschen dazu veranlassen, ihr Verhalten zu ändern und das Fahrrad zu einem alltäglichen Verkehrsmittel werden zu lassen.« So formulierte es die Hamburger Umweltsenatorin Anja Hajduk, nur um wenige Worte später bereits einzugestehen, dass sie normalerweise den Dienstwagen nutzt.

Dabei hätte die Vorstellung etwas: Hamburger Senatoren in Fahrradteams auf dem Weg zu Sitzungen und anderen Terminen. Damit sie einmal hautnah erleben,

was es bedeutet, ein Verkehrsmittel zu benutzen, das trendy, gesund, individuell und sogar umweltschonend ist.

So wurde es jedenfalls mehrfach am 19. Mai bei der Auftaktveranstaltung zur bundesweiten Aktion in Hamburg betont. Die fand im Börsensaal der Handelskammer ein gediegenes, jedoch passendes Ambiente,

da das Radfahren direkt in die Unternehmen und Betriebe getragen werden soll.

Und das wünschen wir auch der gesamten Aktion: möglichst viele – jetzt bereits oder demnächst erst – Radfahrende in den Unternehmen abzuholen (Themenschwerpunkt ab Seite 6).



Thomas Settler (Haspa, stv. Leiter Personal und Gesundheit), Anja Hajduk (Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt), Heidi Wright (stv. ADFC-Bundesvorsitzende), Rainer Dittrich (Geschäftsführer Markt AOK-Bundesverband)

redaktion@hamburg.adfc.de

3·2010
Juni/Juli

INHALT

	Schwerpunkt: Mit dem Rad zur Arbeit
06	Fahrradkonzept des UKE weitgehend umgesetzt
08	Mit dem Rad zu Airbus
10	Abstinenzcluster – Parkplatznöte an der Uni
12	Diensträder im Knast • AOK • HVV: CDU/GAL erfolglos
13	Fahrrad-Sternfahrt am 20. Juni 2010
14	Big in Japan? Radfahren in Tokyo
16	»Wir müssen Teil einer Bewegung werden« – An welchen Aktionen soll sich der ADFC beteiligen?
18	Fahrrad Hertel wird 100
	STÄNDIGE RUBRIKEN
04	Kurzfutter
19	Kolumne: Von Schwarzfahrern und FalschparkerInnen
20	Foto/Adressen/Fördermitglieder
21	Impressum
21	Briefe
22	Themenabende beim ADFC (zur Zeit Sommerpause)
22	Rätsel

WINORA

Den Sturm im Rücken

Das TOWN:E Elektrorad fährt sich wie ein sehr gutes, normales Rad. Und der E-Antrieb macht es zum absoluten Renner. Leicht zu fahren, am Waseberg und überall. Weit mehr als 80 KM Reichweite, deutsche Qualität, Designerpreise, = ein absolutes Spitzenprodukt!



Willkommen zur Probefahrt bei uns!

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 Kofferraß faltbar.

HighTech in allerfeinster Qualität
ab 3.295,00 Euro



Liegeradstudio

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

Fahrrad-Sternfahrt

Die große Sternfahrt findet am 20. Juni statt (Streckenplan siehe Seite 12). Für die Abschlusskundgebung ist die Moorweide vorgesehen. Wer mag, kann anschließend die Veranstaltungen des »Autofreien Sonntags« besuchen oder in der Stadt einkaufen gehen (es ist verkaufsoffener Sonntag).

Wie immer ist das Tempo der Fahrrad-Sternfahrt familienfreundlich. Gestartet wird an 32 Punkten in Hamburg, 29 in Schleswig-Holstein und 11 in Niedersachsen.

Ständig aktualisierte Infos finden Sie auf www.fahrradsternfahrt.info.

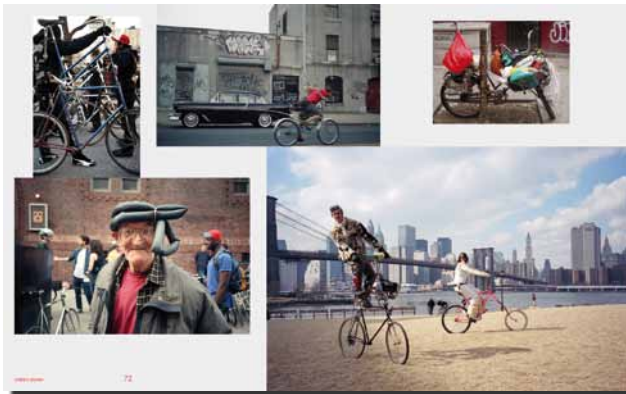
Besondere Radtouren

In Kooperation mit der **AOK Rheinland/Hamburg** (25.09., 26.09.) und dem **Hygieneinstitut** (16.07., 18.08.) bietet der ADFC wieder besondere Radtouren an. Bitte beachten Sie dazu das ADFC-Radtouren-Programm, das alle ADFC-Mitglieder zusammen mit dieser RadCity erhalten. Nichtmitglieder erhalten das Heftchen beim ADFC, im Fahrradfachhandel, in Bücherhallen und unter www.hamburg.adfc.de.

Darüber hinaus gibt es zwei Touren zu Konzerten des **Schleswig-Holstein Musik-Festivals** (31.07., 01.08.), zu denen Sie Informationen auf unserer Webseite finden. www.hamburg.adfc.de

Fahrradkultur

Ein Buch zum Verlieben! Nutzt man sein Rad nur für die Strecken von A nach B und nicht für Radtouren oder Radreisen, fällt es manchmal schwer, zu begründen, warum das Fahrrad trotzdem so toll ist.



Hier ist nun das definitive Buch zum Verkehrsmittel: Fahrrad ist Kultur, ist Design, ist Lebensinhalt. »Ich habe mich nie so bequem gefühlt wie auf meinem Rad. Es macht einfach nur Sinn. Es ist einfach und immer da. Die Zeit auf dem Rad ist niemals Zeitverschwendung.

Es war als Transportmittel gedacht und dann begann ich, zunehmend daran zu hängen. So läuft das.«

Das Statement stammt aus der Serie »New York City Cyclists«, in der Fotografin Mariza Abaza Portraits und kurze schriftliche Aussagen von zufällig Vorbeifahrenden festgehalten hat. Dies ist nur eines von unzähligen Kunstprojekten, die »Velo« versammelt.

Der Wälzer bietet auf 240 farbigen DIN A4-Seiten skurrile, interessante, bewegende Szenen rund ums Fahrrad. Dazu kurze englischsprachige Erläuterungen. Ein Schwerpunkt liegt auf Design von Fahrrad und »Drumherum«. Ob nun Werbekampagnen, Hip-Hop-Räder, 80.000-Euro-Gold-Fahrrad, Wohnmobil-Räder, englische Tweed-Ren-



LINK DES MONATS: BEBAUUNGSPLÄNE

Mobilitätsplanung ist weit mehr als nur Straßenplanung. Fragen nach Spielräumen für Kinder, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangeboten haben einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl.



Die Stadt Hamburg stellt online Bebauungspläne zur Verfügung. Es gibt Suchmöglichkeiten nach Adresse, beschlossener B-Pläne und B-Plänen, die noch diskutiert werden.

Ein Highlight sind die alten, handgezeichneten Pläne, die oftmals aus den 30-er Jahren stammen und in den 50-er Jahren lediglich neu festgestellt wurden. Ehemalige Flächennutzungen, Straßenverläufe, Dimensionierung von Kreuzungen oder noch nicht wieder geänderte Straßennamen, die an deutsche Diktatoren erinnern: Es gibt Manches zu entdecken.

<http://www.hamburg.de/bebauungsplaene-online>

zum Anklicken: www.hamburg.adfc.de --> RadCity --> Link des Monats

nen, Oregonsche Fahrradtage, besondere Kleidung: Das ist durchweg hohe Qualität von Text und Bild und macht Spaß zu lesen.

Es bleibt das gute Gefühl: Wir sind nicht allein auf der Welt. Und es geht noch viel mehr, als man denkt. Wir sind lange nicht die Verrücktesten.

R. Klanten/S. Ehmman (Hg.): Velo: Bicycle Culture and Design. Gestalten, Berlin, April 2010. 29,90 Eur.

Bahn-Radwege

In seinem Freizeitführer stellt Günter Weigt Radstrecken entlang ehemaliger Bahnlinien vor. Die 29 Railtrails verlaufen überwiegend abseits vom Autoverkehr und liegen im Dreieck Nordsee, Ostsee und Lüneburger Heide, die meisten davon etwas östlich und vor allem nördlich von Hamburg. Die Streckenlänge beträgt von unter 10 km bis zu 46 km. Routenbeschreibungen, Detailkarten zu jeder Tour, Tipps zu Sehenswürdigkeiten und Freizeitaktivitäten sowie Infos zur Geschichte der jeweiligen Bahn finden auf jeweils vier Seiten zu jeder Tour Platz.



Spannend ist der kurze Abriss über die Geschichte der jeweiligen Bahn. Allerdings darf man hier nicht zu viel erwarten, da der Platz im Buch begrenzt ist. Das durchgehend farbig bebilderte Buch bietet aber eine Reihe interessanter Vorschläge für »Freizeittouren mit Geschichte«.

G. Weigt: RailTrails. Die schönsten Radwege auf ehemaligen Bahntrassen in Norddeutschland. Bruckmann, München, 2010. 19,95 Eur.

Euro-Tandem-Deutschland-Tour 2010

Unter der Flagge der PRO RETINA Stiftung zur Verhütung von Blindheit und der HEM-Schwerger-Stiftung startet die Euro-Tandem-Deutschland-Tour am 21. Juni in Flensburg. Bis zur Ankunft am 1. Juli in Garmisch-Partenkirchen heißt es für die 25 Tandem-Teams (Pilot sehend/Kopilot sehbehindert/blind) und die acht Einzelfahrer (Ersatzpiloten), 1318 km in die Pedale zu treten. Die Radler möchten die Öffentlichkeit über Netzhautdegenerationen und altersabhängige Makuladegeneration (AMD) aufklären und darauf aufmerksam machen, dass sehbehinderte und blinde Menschen, die ihre Kraft und Ausdauer mit einem Piloten verbinden, enorme Leistungen vollbringen können.

Der Tandem-Tross ist einschließlich der Begleitfahrzeuge mit den insgesamt zwölf Begleitpersonen etwa 150 Meter lang und wird von Flensburg bis Garmisch-Partenkirchen von einer Polizeibegleitung geführt, die der Euro-Tandem-Deutschland-Tour 2010 eine zügige Fahrt gewährleistet.

www.pro-retina.de und www.tandem-pro-retina.de

Ihre Kleinanzeige veröffentlichen wir kostenlos.

Verkaufe 2WD von Progear – **Allradgetriebenes Fahrrad** mit Kraftübertragung von der Hinter- auf die Vorderachse durch zwei Keilriemen und eine Kardanwelle. Allradantrieb zu- und abschaltbar. Edelstahl-Nishiki Bushwacker-Rahmen. 21-Gang-Gangschaltung. Neuzustand. Fast ungefahren. 999 Euro VHB.

Jonathan, 0173-7729172



Referentin für Verkehrspolitik

Merja Spott heißt die neue verkehrspolitische Referentin des ADFC Hamburg. Seit dem 1. April unterstützt uns die 34-jährige gebürtige Berlinerin in unserem Engagement für eine fahrradfreundliche und lebenswerte Hansestadt.

Die studierte Geographin war mehrere Jahre lang beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) und dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin als Verkehrsexpertin tätig. Merja bringt von daher umfassende



Merja Spott, neue Referentin für Verkehrspolitik beim ADFC HH

Kenntnisse in der kommunalen Radverkehrsförderung mit; darüber hinaus ist sie seit sieben Jahren aktiv im Fachausschuss Radverkehr des ADFC ehrenamtlich aktiv.

Beim BUND Berlin leitete Merja das bundesweite Projekt »Einkaufen mit dem Rad«. Dadurch sind ihr die Abläufe großstädtischer Radverkehrsplanung vertraut. Durch die politische Lobbyarbeit für den Bundesverband des BUND im Rahmen eines Projekts zur Begleitung des Nationalen Radverkehrsplans hat sie langjährige Erfahrungen in der Zusammenarbeit und Auseinandersetzung mit Ministerien, Vertretern der Politik und der kommunalen Verwaltungen sowie den verschiedenen gesellschaftlichen Akteuren.

Wir freuen uns, dass Merja zukünftig die verkehrspolitische Arbeit des ADFC Hamburg mitgestalten wird. Gleich im April hat sie an Treffen mit Vertretern der Hamburg Port Authority und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt teilgenommen, sowie erste Kontakte zu den Arbeitskreisen und Bezirksgruppen geknüpft.

»Einen Schwerpunkt meiner Arbeit sehe ich darin, das allgemeine Verkehrsklima Hamburgs zu verbessern und die Hamburgerinnen und Hamburger für eine umwelt- und menschengerechte Mobilität zu begeistern«, sagt Merja. Sie sei überrascht gewesen, wie autozentriert Hamburgs Verkehr noch geregelt und geplant werde. Andere Großstädte wie Berlin oder München seien da schon viel weiter.

Mit Merja Spott hat unser Projekt »100 für 10«, mit dem der ADFC seine hauptamtlichen Kapazitäten im Bereich Verkehr stärken will, endlich das erhoffte Gesicht erhalten. Je mehr Unterstützung dieses Projekt erfährt, um so intensiver kann sich Merja um die verkehrspolitischen Baustellen Hamburgs kümmern.

Dirk Lau

www.hamburg.adfc.de/projekte-aktionen/100-fuer-10/

MDRZA = MIT DEM RAD ZUR ARBEIT

Ein klassischer Einsatzbereich des Fahrrads ist der Weg zur Arbeit. Allerdings nutzen nur 9 % der Bevölkerung (bundesweit) dazu das Rad; gegenüber 80 %, die das Auto oder den ÖPNV nehmen. Noch ist das Bewusstsein vieler Arbeitgeber für eine gesunde und umweltverträgliche Mobilität auf dem Weg zur Arbeit kaum entwickelt. Ein täglicher Arbeitsweg von 5 km, gefahren bei 15 km/h an fünf Tagen in der Woche entspricht ungefähr 1000 kcal

Verbrauch. Bereits ein solcher Energiemehrverbrauch kann das Herzinfarktrisiko um ca. 25 – 40 % reduzieren.

Hinzu kommt der wichtige Aspekt des Stressabbaus durch Bewegung. Stress ist als Ursache vieler Erkrankungen heute längst bewiesen, so dass eine ausgeglichene Psyche einen nicht zu unterschätzenden Beitrag bei der Prävention leistet.

Gute Gründe also, die Belegschaft beim Radfahren zu unterstützen.



Skalpell! Tupfer! Fahrradbügel!

Das Fahrradkonzept des UKE ist weitgehend umgesetzt.

Hunderte von Helfern setzen in mühevoller Kleinarbeit akkurat einen Stein hinter den anderen und reagieren euphorisch, wenn alle Steine nacheinander umfallen. Was beim »Domino Day« auf RTL das Ziel aller Träume ist, ist für viele Radfahrer des UKE mitunter ein Ärgernis gewesen: Der sogenannte »Domino-Effekt«. Vor dem Neuen Klinikum fielen immer wieder viele nebeneinander abgestellte Fahrräder um. Mangels geeigneter Abstellanlagen.

Das hat sich mit der neuen, großzügigen Abstellanlage geändert. In unmittelbarer Nähe zum Neuen Klinikum können die Räder jetzt hier parken. Seitdem stehen nur noch vereinzelt Räder frei vor dem Neuen Klinikum. Die neue Abstell-

An den Zufahrten führen Radspuren an den Schranken vorbei.



Fahrradbügel sorgen nun dezentral für sicheren Stand. Letzte Felgenkiller sollen noch ersetzt werden.

anlage ist ein Ergebnis des »Konzepts zur Förderung des Fahrradverkehrs«.

Der Startschuss Im Jahre 2007, im Zuge der Errichtung des Neuen Klinikums, brachte eine vom UKE beauftragte Erhebung zum »Verkehr im Bereich des UKE« Beachtliches zu Tage.

37,86 % der befragten Beschäftigten, Studierenden, ambulanten Patienten, Besucher und Lieferanten kommen demnach bei trockenem Wetter mit dem Fahrrad. Bei schlechtem Wetter sind es immerhin noch 25,39 %. Zum Vergleich: Der Anteil, der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege an allen Wegen liegt in Hamburg aktuell bei 12%. Und die Mitarbeiter des UKE bildeten mit 61,30 % den Löwenanteil der Befragten. Angespornt durch die Ergebnisse der Befragung, beauftragte der Vorstand das Bau- und Projektmanagement des UKE mit der Erarbeitung eines »Konzepts zur Förderung des Fahrradverkehrs«. Durch

die bewusste Förderung des Radverkehrs sollten die Gesundheit der Mitarbeiter erhöht, Parkplatzprobleme für KFZ reduziert und das Image des UKE verbessert werden.

Neue Abstellanlagen Konkretes Ziel des Konzepts war es, genug Abstellanlagen auf dem Gelände des UKE zu schaffen. Hatte doch rund ein Drittel der Befragten 2007 mehr und bessere Abstellanlagen gefordert. Damit sie auch gut angenommen und genutzt werden, sind die Abstellmöglichkeiten auf dem Gelände des UKE überall dort errichtet worden, wo besonders viele Beschäftigte, Patienten oder Besucher einen solchen Parkplatz für ihr Rad brauchen. Laut Herrn Meyer-Mettegang, dem verantwortlichen Bauleiter im KFE-Baumanagement sind nun ausreichend Stell-



plätze vorhanden. Ob und wie sie sich bewähren, könne aber nur die Praxis, sprich der kommende Sommer zeigen. Noch befinden sich auf dem Gelände einige »Felgenkiller«, bei denen nur das Vorderrad eingeschoben werden kann. Diese sollen aber allesamt ersetzt werden.



Die Gemeinschaftsflächen am neuen Haupteingang sorgen für ein friedliches Miteinander.

Tempo 30-Zone und Mischverkehr

Auf dem gesamten Gelände des UKE gilt nun Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Radfahrende sind im Mischverkehr unterwegs, was gut funktioniert. Meyer-Mettegang sieht keine generellen Probleme mit zu schnell fahrenden PKW.

Einen Vorteil hat der Radverkehr an den mit Schranken versehenen Ein- und Ausfahrten. Hier gibt es eine eigene Spur, die an der Schranke vorbeiführt.

Gemeinsamer Fuß- und Radweg »Ich konnte hier an der Martinstraße früher mit meinem Fahrrad nur über einen zu schmalen Fußweg oder durch das alte Hauptgebäude auf das Gelände gelangen«, sagt Meyer-Mettegang. Also eigentlich gar nicht. Denn man darf weder auf einem Fußweg noch durch Gebäude fahren. Diese Situation ist im Rahmen des Konzepts gelöst

worden: Am alten Hauptgebäude führt jetzt ein gemeinsamer Geh- und Radweg aufs Gelände.

Fazit »Insgesamt ist das Konzept fast umgesetzt«, meint Meyer-Mettegang. Ob er persönlich mit dem Konzept zu-

Der neue gemeinsame Geh- und Radweg zur Martinstraße

DAS UKE

Das Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf hat ca. 5800 Mitarbeiter. Davon sind 1085 als ÄrztInnen und NaturwissenschaftlerInnen beschäftigt. 2153 Mitarbeiter arbeiten in Therapie und Pflege. Das UKE verfügt über 1369 Betten. Am UKE werden pro Jahr ca. 50.000 Patienten stationär und 70.000 ambulant behandelt. Hinzu kommen noch rund 43.000 Notfälle. Damit ist das UKE eines der größten Krankenhäuser in Hamburg.

frieden sei? Ja, durchaus. Das größte Problem stellten ursprünglich die fehlenden und zu schlechten Abstellanlagen dar. Dies sei nun weitestgehend gelöst. Eine 2007 von den Befragten gewünschte Selbsthilfewerkstatt, in der man sein Fahrrad reparieren kann, soll noch eingerichtet werden.

Marcus Steinmann



Holstein per Rad entdecken ...

...mit der neuen kostenlosen Radkarte und dem Freizeitmagazin mit vielen Ausflugstipps!

Kostenlos bestellen unter Tel. 0 41 24 - 6 04 95 92

holstein*
unterelbe & auenland
...von Hamburg bis zur Nordsee



www.holstein-tourismus.de

Mit dem Rad zu Airbus

Nicht wenige Airbus-Beschäftigte fahren täglich mit dem Rad nach Finkenwerder. Auch auf dem Werksgelände werden viele Wege so zurückgelegt. Nun soll sich sogar ein eigens dafür verpflichteter Student um den »Fahrradstandort Hamburg« kümmern.



Der erste wirklich sanfte Frühlingstag Ende April. Oberhalb des Fähranlegers Teufelsbrück, auf dem jüngst neu gestalteten Platz, empfängt uns ein Haufen glitzernder Räder. Wir rollen zum Ponton hinunter und holen uns erst mal ein Eis, da wir recht früh dran sind. Erst um vier erwarten uns Claudia Lessel und Bernd Everding am Airbus-Werksanleger. Sie wollen uns zeigen, wie Airbus-Mitarbeiter »mit dem Rad zur Arbeit« kommen und welche Möglichkeiten sich ihnen auf dem Gelände bieten.

Mit unserem Eis begeben wir uns auf die Fähre 68, den »Airbus-Shuttle«, der im 8-Minuten-Takt zwischen den Elbufern pendelt. Auch einige Radler wie wir sind unterwegs. Fährt man »mit dem Rad zu Airbus«, ist man also offensichtlich keine Exotin.

Nur zu Besuch Ohne Airbus-Ausweis ist man aber doch ein Fremdkörper, wie wir erleben dürfen, als wir am Werkstor Kontakt mit dem Security-Personal aufnehmen. Es dauert einige Telefonate und Personalausweise, dann haben wir die Besucher-Legitimation. Wir befestigen sie sichtbar an unserer Kleidung und schieben unsere Räder auf die Brücke, die zum Werksgelände führt. Da nahen auch schon Bernd und Claudia, die uns herzlich begrüßen und sogleich die neuen überdachten Fahrradabstellanlagen präsentieren, an denen einige hundert Räder parken. Neben den Privaträdern der Mitarbeiter stehen

hier auch unzählige der werkseigenen Gefährte, die an markanten Nummernschildern erkennbar sind. Modelle in den tiefen Hundertern haben offensichtlich schon einige Jährchen auf dem Buckel, während jene im vierstelligen Bereich neueren Datums sind. Sich auf dem Werksgelände mit dem Rad fortzubewegen hat also Tradition bei Airbus.

MiRAcle! Die modernen Abstellanlagen deuten darauf hin, dass für mit dem Rad Anreisende etwas getan wird. Claudia und Bernd setzen sich mit ihrer Initiative MiRAcle!* für die Belange der Rad fahrenden Airbus-Mitarbeiter ein. Auf einer Intranet-Seite informieren sie über Angebotsmöglichkeiten für Radler und animieren zum Mitmachen. Die Liste der Du-zur-Verfügung stehen, die für sie auf dem Gelände finden dort z. B. eine sachen, die für sie auf dem Gelände stehen.

Wir lassen uns zum Plausch an Teich nieder, wo Bernd begeistert richtet, am 2. Juni die weltweite Aktion international Cycle to Work (AIC2W) In Airbus-Unternehmen von den USA diesem Tag das Fahrrad als Verkehrsmittel im Mittelpunkt stehen. In Ham- anderem eine Lotterie und Infostän-

Nicht immer Spaß Im Alltag kämpfen die Radler oft noch mit Widrigkeiten: Die Fähr- verbindung zum Beispiel ist ein Nadelöhr (Titelfoto).

Der Radweg führt über den »Taxiway« zur Startbahn – durch Schranke gesichert.



einem kleinen von der Idee be- tion Airbus In- durchzuführen. bis China soll an mittel für Mitar- burg sind unter de geplant.

Im Sommer sind die Fahren überfüllt, denn es sind rund 12.000 Menschen, die jeden Tag auf dem Airbus-Gelände ihren Job machen – Gäste noch nicht eingerechnet. So erklärt sich die eingangs erwähnte »Perlenkette«, denn viele Airbusler lassen ihr Rad einfach auf der anderen Elbseite und nutzen die Werksräder auf dem Gelände.

Hinzu kommen Radverkehrsanlagen, die an manchen Stellen des weiträumigen Geländes ähnlich unkomfortabel gestaltet



Fotograf Vincenz mit einem Low-Tech-Problem auf dem High-Tech-Gelände (links)

An diesem Fußgängerüberweg müssen Radelnde von der linken Seite auf die Fahrbahn wechseln. Missverständnisse wegen der vielen VerkehrsteilnehmerInnen unbekannter Vorfahrtregelung sind häufig.

tet sind, wie man es vom Hamburger Stadtbild kennt. Auch die Möglichkeiten, sich umzuziehen, sind begrenzt. »Die Spinde sind ein Engpass«, erklärt Bernd, »so dass man oftmals ein Fahrradtrikot an erfindungsreichen Stellen im Büro versteckt sieht.«

Da ist es erfreulich, dass Airbus einen Studenten engagiert hat, der im Rahmen des Facility-Managements für den Fahrradstandort Hamburg zuständig ist. Das MiRAcle!-Team arbeitet schon an Vorschlägen für eine weitere Verbesserung des Service.

Insgesamt – überschlägt Bernd – fahren ca. 600 Beschäftigte überwiegend mit dem Rad zur Arbeit. Rund 200 beteiligten sich im vergangenen Jahr an »Mit dem Rad zur Arbeit« (MdRzA). Das will Bernd als Koordinator des Projektes in 2010 noch übertreffen. Sein Ziel: »Im Kopf-an-Kopf-Rennen unter den erfolgreichsten MdRzA-Betrieben die Nase vorn zu haben.«

Tour d'Airbus Nun verschwindet langsam die Sonne von unserem Teich und Claudia und Bernd schlagen eine Fahrrad-Rundtour über das Airbus-Gelände vor. Selbst auf dem Rad beeindruckt die Weitläufigkeit des Geländes. Überall stehen fertige Maschinen in den Farben der verschiedensten Fluggesellschaften. Als wir uns der Startbahn nähern, hebt gerade ein Flugzeug ab. »Das ist die Maschine, die zwischen Hamburg

und Toulouse pendelt«, klärt uns Bernd auf. Auf der Hochwasserschutzanlage geht es zurück zu unserem Ausgangspunkt. Plötzlich ein flappendes Geräusch. Vince hat einen Platten. Kein Problem: Bernd zaubert Werkzeug und Flicker aus der Satteltasche und in allerschönstem Teamwork wird in kurzer Zeit und warmer Abendsonne das Rad wieder funktionstüchtig gemacht. Dabei entstehen auch noch lustige Fotos.



Au revoir Wir sind am Ende unseres Besuchs und Claudia begleitet uns noch ein Stück in Richtung Westtor. Nun zeigt sich auch, dass sie nicht umsonst vorher Rücksprache mit der Pressestelle gehalten hat: Während Vince noch ein bisschen herumfotografiert, nähert sich ihm die Security und fragt mit gerunzelter Stirn nach der Erlaubnis. Eine kurze Erklärung, dann dürfen wir weiterradeln. Am Ausgang geben wir unsere Besucherausweise ab. Nun sind wir wieder ganz normale Erdenbürger, die sich am Anleger Finkenwerder noch ein Eis kaufen.

Am 1. Juni beginnt MdRzA – dann werden wir sehen, ob das rührige MiRAcle!-Team seine Ziele erreicht. Wir drücken die Daumen!

Amrey Depenau (Text), Vincenz Busch (Fotos)

*MiRAcle! – Mit dem Rad zu Airbus – clever!



Airbus bietet alles: alte, wenig taugliche Abstellplätze und moderne, überdachte Anlagen





10

MdRZA: Uni

120 Wissenschaftler und 17 Institute der Uni bilden zwar von 2007 – 2012 den Exzellenzcluster der Uni »Integrierte Klimasystem-Analyse und Vorhersage« (KlimaCampus Hamburg). Dieser Exzellenzinitiative auf der einen Seite scheint eine Fahrradbügelabstinenzinitiative gegenüber zu stehen. So clustern sich die Räder der Studierenden und auch Kreativität beim Abstellen macht nicht glücklicher.



Abstinenzcluster

Parkplatznöte an der Uni

Nicht mal ein halbes Jahr ist es her, dass die Universitäten ganz groß in den Medien waren. In zahlreichen Städten war der Audimax besetzt. Alle berichteten darüber und ihr Urteil war, dass sich Studenten immer und überall grundlos beschwerten.

Wer in den letzten Jahren einmal mit dem Fahrrad zur Uni gefahren ist, hat sofort die groben Missstände bemerkt. Gute und überdachte Fahrradständer sind Mangelware, Spinde sind nur in der Staatsbibliothek in ausreichender Größe und Anzahl vorhanden und von Umkleiden, die sonst in fahrradfreundlichen Betrieben erwünscht sind, ist leider nicht mal zu träumen. Dazu kommen noch die allgemeinen Umstände in Hamburg, bei denen gerade der Bezirk Eimsbüttel keine Ausnahmestellung einnimmt. Bei diesen Umständen müssten die Studenten, oder zumindest die Fahrradfahrenden, doch außer sich sein und lautstark für bessere Bedingungen kämpfen.

Hochschulpolitik beinhaltet keine Verkehrspolitik Um einen Eindruck von der Meinung der Studenten zu gewinnen, fragte ich beim AstA nach, ob und wie der Radverkehr für ihn eine Rolle spielt oder ob zumindest Studenten Unzufriedenheit äußern würden. Sehr überraschend war die Tatsache, dass der AstA die Anfrage nicht beantwortete. Auch eine intensive Durchforstung der Internetseite ergab nur eine Schlussfolgerung: Hochschulpolitik beinhaltet keine Verkehrspolitik.

Für Fahrradfahrer ist hier alles super Aber was denken die Studenten? Nach einer kleinen Umfrage auf dem Campus sind die Antworten doch sehr gemäßigt. »Für Fahrradfahrer ist hier alles super«, »ein paar Ständer mehr wären gut zu gebrauchen« und »mehr Rampen, damit man das Fahrrad nicht über die Treppen tragen muss« lauteten einige Antworten. Selbst ein Student, der sein Fahrrad an den letzten freien Geländerplatz am Audimax anschloss, sagte nur ruhig: »Wir brauchen hier wirklich mehr Fahrradständer.« Irrational rebellierende Studenten klingen anders.

Wer einen guten Platz für sein Fahrrad finden möchte, muss früh an der Uni sein Schaut man sich den Zustand mal in Ruhe an, so sieht man schnell, dass die Fahrradständer tatsächlich das größte Problem sind. Es gibt sie auf dem Campus zwar in allen Ausführungen, von überdachten Bügeln bis zu Felgenkillern ist die Auswahl reichlich, die Menge aber leider



nicht. Bei mehr als 38.000 Studierenden und 10.000 Bediensteten bedarf es mehr als ein paar vereinzelter Fahrradständer. Wer einen guten Platz für sein Fahrrad finden möchte, muss früh an der Uni sein. Ab acht Uhr sind alle überdachten Plätze vergeben und auch Bügelplätze sind danach nur noch schwer zu finden. Wer zur Mittagszeit noch sein Fahrrad vernünftig abstellen und anschließen will, muss auf Zäune, Geländer, Bäume und Laternen ausweichen. Die Auswüchse dieses Notstandes sieht man nicht nur auf dem Campus, sondern auch auf den unianahen Straßen, wie der Grindel- oder Edmund-Siemers-Allee.

Die Anforderungen der Studenten unterscheiden sich von denen normaler Angestellter Doch was kann eine Uni überhaupt unternehmen, damit sich die Studenten vermehrt auf ihr Rad setzen? Die Anforderungen der Studenten unterscheiden sich beträchtlich von denen normaler Angestellter. Gerade an einer großen und dezentralen Universität wie der Hamburger sind die Wege, die die Studenten zwischen den Veranstaltungen zurücklegen müssen, lang. Hier ist das Fahrrad die schnellste und zuverlässigste Lösung, noch pünktlich die nächste Vorlesung zu erreichen. Gerade unter diesem Gesichtspunkt sind genügend Fahrradständer wichtig, damit erstens das Rad nicht zugeparkt wird und zweitens das Rad schnell abgestellt werden kann. Sonst ist der Zeitvorteil des Fahrrades dahin.

Halbherzige Bemühungen Die Uni macht wenig aus eigenem Antrieb, um das Radfahren zu fördern. Sie profitiert aber von den Initiativen der Stadt Hamburg. So gibt es mehrere Stadtradstationen im direkten Umfeld der Universität. Der Hauptcampus sowie der Standort in Stellingen sind in das Veloroutennetz integriert. Es wird etwas getan, aber leider sind diese Bemühungen nur halbherzig. So gibt es sowohl am Bahnhof Dammtor als auch auf dem Hauptcampus eine Stadtradstation, aber weder die gesamte Bundesstraße noch der Standort Stellingen sind in den Genuss einer solchen Station gekommen. Für Studenten ist es also nicht möglich, mit dem Stadtrad zwischen den Veranstaltungsorten zu pendeln.

Direkt an der Schlüterstraße steht die erste und bisher einzige Fahrradstation Hamburgs. Hier gibt es neben Fahrradverleih und Fahrradparkhaus auch eine Selbsthilfwerkstatt. Dort findet jeder passendes Werkzeug und Unterstützung für seine Reparaturen. Gerade Studierende, die sich ansonsten nicht daran trauen würden, an ihrem Fahrrad zu schrauben, finden hier einen Ort, ihr geliebtes Gefährt wieder auf Vordermann zu bringen.

Vincenz Busch

SELBSTTEST IN SELBSTHILFEWERKSTATT

Geht am Fahrrad etwas kaputt, muss es repariert werden. Klar. Aber wer hat schon das nötige Spezialwerkzeug zu Hause? Ich auf jeden Fall nicht. Aber es gibt ja die Fahrradstation direkt auf dem Campus. Um diese zu testen, brauche ich ein Fahrrad mit Schaden. Bei einer Freundin werde ich fündig: ein altes Damenrad, bei dem die Nabenschaltung nicht mehr geht, seitdem sie einen Platten repariert hatte. Das klingt nach »falsch zusammengebaut« und sollte sich eigentlich innerhalb von zehn Minuten reparieren lassen. Dass ich keine Ahnung von Nabenschaltungen habe, sollte ja kein Problem sein, denn in der Fahrradstation gibt es fachkundige Unterstützung.

Dort herrscht dichtes Gedränge. An mehreren Stationen wird geschraubt. Jeweils der Fahrradbesitzer unter Anleitung einer Person in Rot. Auf Anfrage wird mir erklärt, wie ich mir helfen und wen ich bei welchen Problemen fragen

Meine Aufgabe scheint trivial. Schon beim Einspannen meines Fahrrades bekomme ich trotzdem freundliche Hilfe von einer Mitarbeiterin und kann sofort mein Problem schildern. Nachdem sie sich die Schaltung angeschaut hat, will sie doch lieber noch zusätzliche Hilfe holen, die dann auch wieder zusätzliche Hilfe holt. Dies geht so weiter, bis schließlich Martin an meinem Rad steht.

Anscheinend ist so eine Nabenschaltung doch kompliziert. Aber Martin macht einen sehr kompetenten Eindruck und erklärt mir, was ich alles zu tun habe. Auch während der Reparatur kann ich ihn immer um Hilfe fragen. Nachdem ich alles auseinander geschraubt, einen neuen Zug eingebaut und das Rad wieder zusammengesetzt habe, funktioniert die Schaltung wieder astrein.

Alles in allem dauert die Reparatur 90 Minuten, da ich häufiger ein wenig auf Hilfe warten muss. Aber alleine hätte ich mindestens einen Tag gebraucht. Gekostet



kann. Neben ausgebildeten Mechanikern arbeiten hier auch Ein-Euro-Jobber, die über unterschiedliche Grade an Schraubenerfahrung verfügen.

tet hat es jetzt 2,50 € für den neuen Zug plus einer Spende für die Werkstatt. Diese soll nach Selbsteinschätzung zwischen 50 Cent und 15 € liegen.

Vincenz Busch

Geheim

Diensträder im Knast

Hamburg hat drei offizielle Justizvollzugsanstalten: Fuhlsbüttel, Hahnöfersand und Billwerder. Diensträder gibt es nur im letzteren. Die JVA liegt im Eck zwischen Bundesautobahn und der Eisenbahnstrecke Hamburg-Berlin.

Das Gefängnis hat zwei Sorten von

Beispiel für die Schlosserei, in der übrigens auch Grillgeräte gebaut werden, die man vor Ort kaufen kann. Diese Räder darf man anfassen und ablichten.

Zum zweiten so genannte »Nachfahräder«, die für eventuelle Ausbrüche vorgesehen sind. Leider bleiben die geheim. Vielleicht sind die 007-mäßig ausgestattet oder haben Atomtrieb oder die gibt es gar nicht und dienen nur als Drohgebärde...

Die Diensträder haben ein schlichtes Äußeres und könnten beinahe schon als Fixies durchgehen. Sie haben kein Licht oder erst recht gar keine Schaltung und sind vor Jahren nach einer Ausschreibung angeschafft worden. Ungefähr zwei bis drei Bedienstete teilen sich ein Rad, und eine zentrale Werkstatt sorgt für die Instandhaltung. Diese Radwerkstatt hat eine liebevolle Ausstattung und ist auf das perfekteste aufgeräumt und auch sauber. Hier scheint die Zeit stillzustehen und überhaupt keine Bedeutung zu haben.

Rainer Schleevoigt



Rädern: Zum einen normale Diensträder, die für die Verrichtungen innerhalb der Betriebe gebraucht werden, zum

Ausgesperrt

CDU/GAL beim HVV erfolglos

Es steht im Koalitionsvertrag von CDU und Grünen auf Seite 37: »Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im HVV werden verbessert. Die nachmittäglichen Sperrzeiten werden befristet für ein Jahr aufgehoben, um die Erfahrungen dann zu evaluieren.«

Doch die beteiligten Unternehmen im Verkehrsverbund mauern. Als Hauptargument werden immer wieder Sicherheitsprobleme angeführt. Erst recht, seit vor einiger Zeit Unfälle mit Fahrradeteiligung in Bahnhöfen passiert sind. Als steckten nicht regelmäßig Bahnen fest, weil Personen auf die Gleise gefallen sind. Ganz ohne Fahrrad. Wird die Personenbeförderung deshalb eingeschränkt? Wohl kaum.

Weiter argumentieren die Verantwortlichen, man könne im Notfall nicht schnell genug die Bahnhöfe evakuieren, wenn Räder die Wege blockierten. Nun ja, außerhalb der Sperrfrist scheint dies auch kein Problem zu sein. Aber um Logik oder nachvollziehbare Begründung geht es wohl ohnehin nicht. Eher fehlt

der Wille, kreative Lösungen zu finden. Warum nicht die nachmittäglichen Sperrzeiten probeweise aufheben? Sie entsprechen ohnehin nicht mehr der gesellschaftlichen Realität, in der bis spät abends gearbeitet und eingekauft wird.

Neben den leidigen Sperrzeiten existieren weiterhin die teuren Fahrradkarten, die Nutzer der Regionalbahnen erwerben müssen. Während man in Berlin als Abokarten-Besitzer sein Fahrrad ohne weitere Kosten mitnehmen kann oder in Köln wenigstens eine günstige Monatskarte bekommt, müssen Hamburger 70 Euro zusätzlich im Monat bezahlen, wenn sie ihr Rad fünf Tage pro Woche in der Regionalbahn mitnehmen wollen. Über die Fahrradtickets sollen die Nutzerzahlen gesteuert werden, was erwiesenermaßen nicht funktioniert.

Es wird Zeit, dass die Politik eingreift und den Koalitionsvertrag endlich umsetzt: Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im HVV müssen verbessert werden! Green Capital darf keine leere Hülse bleiben!

**Kommentar
von Amrey Depenau**

Rad fahren

Fit werden und gewinnen

Bereits zum achten Mal veranstalten die Gesundheitskasse AOK und der ADFC in diesem Jahr die Mitmach-Aktion »Mit dem Rad zur Arbeit«. Durch diese Aktion sollen möglichst viele Hamburger zu mehr Bewegung im Alltag motiviert werden und am besten sogar für ihren Arbeitsweg dauerhaft vom Auto aufs Fahrrad umsteigen. Hamburgs AOK-Koordinatorin Svenja Bade hofft, das Ergebnis vom Vorjahr zu übertreffen, als 5281 Teilnehmer aus 372 Hamburger Betrieben sich zu 1294 Dreier- und Vierer-Teams zusammengefunden hatten: »Radfahren ist nicht nur gut für die Gesundheit und die Umwelt, sondern bei unserer Aktion kommen auch attraktive Preise zur Verlosung.«

Mit etwas Glück können die Teilnehmer eine Ballonfahrt, ein Fahrrad, einen Städteaufenthalt oder weitere attraktive Preise rund um das Thema Radfahren gewinnen. Dafür müssen die Radler zwischen 1. Juni und 31. August 2010 an mindestens 20 Tagen ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklegen – bei Pendlern zählt auch der Weg zur nächsten Bahnstation. Außerdem werden die Veranstalter wieder besonders fahradaktive Betriebe auszeichnen.

Die Schirmherrschaft hat in diesem Jahr Hamburgs Umweltsenatorin Anja Hajduk übernommen. Informationen und Teilnehmerunterlagen gibt es in allen AOK-Geschäftsstellen in Hamburg und im Internet unter der Adresse www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de.

Neu in diesem Jahr: Auf der Internetseite kann man für sein Team eine eigene Fan-Page einrichten und mit Fotos und Texten zur Aktion gestalten. Mit dem Start der Aktion wird auch die Aktions-Hotline der AOK Rheinland/Hamburg für Hamburg frei geschaltet: 040 2023-2000.

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.



Fahrrad-Sternfahrt am 20. Juni 2010



Mobil ohne Auto

Die Umweltverbände sehen Hamburgs Auszeichnung »Europäische Umwelthauptstadt 2011« sehr kritisch. Wie sollte eine Metropolregion, deren Verkehrspolitik keinen modernen Standards genügt, als Vorbild für Europa dienen?

Metropolen wie z. B. Kopenhagen zeigen, wie man mit offensiver und intelligenter Planung Potenziale des Fahrradverkehrs hebt. Statt von Vorbildern zu lernen, bleibt Hamburg auch zwei Jahre nach Verabschiedung der Radverkehrsstrategie weit hinter den selbst gesteckten Zielen zurück.

Auf der Sternfahrt unterstreichen wir unsere Forderungen:

- mehr Radfahrstreifen
- Abschaffung der Bettelampeln
- weitgehende Aufhebung der Radwegbenutzungspflichten
- umweltgerechte Verkehrsplanung

Kommen Sie mit und genießen Sie einen Tag freie Fahrt auf Hamburgs Straßen!

www.fahrradsternfahrt.info

Sternfahrt-Telefon (040) 23 99 42 65 (UmweltHaus am Schüberg) • E-Mail foej2@haus-am-schueberg.de

Das Fahrrad: Big in Japan?

Zehn Jahre lang habe ich in Japan gelebt, gelernt und gearbeitet. Das Fahrrad, mit dem ich schon immer gern unterwegs war, war auch dort ein alltägliches Verkehrsmittel für mich. Im vergangenen Jahr war ich wieder einmal in Tokyo und konnte sehen, wie sehr der Radverkehr zugenommen hat. Gelegenheit für eine Zwischenbilanz.

In Tokyo fahren die meisten Menschen mit der Bahn. Das ist vernünftig, denn sie ist am schnellsten. Aber auf der Straße ist das Auto dominant. Die wenigen Alltagsradler, die sich auf die Fahrbahn trauen, werden vielerorts bedrängt oder weggehuppt. Um den Autoverkehr nicht zu behindern, waren sie

überhaupt nicht mehr mobil.

Fahrräder sind in Japan Einwegware – genau wie Regenschirme. Das übliche Modell für jedermann ist ein in China produziertes 26-Zoll-Damenrad mit Körbchen am Lenker und kostet unter 80 Euro. Das bedeutet nicht nur Abstriche bei der Qualität, Haltbarkeit und Komfort, sondern für die Städte und Gemeinden auch das Problem der überhand nehmenden Fahrradleichen. Oft ist es einfacher und schneller, sich ein neues Rad zu kaufen als ein altes zu reparieren oder ein gestohlenen wiederzubeschaffen.

Und auch das Wetter scheint gegen Radler zu sein. So wurde ich einmal im Oktober gefragt, ob es nicht langsam zu kalt sei zum Radfahren – bei durchschnittlichen Temperaturen um 15 °C!

Und nun? Die Bedingungen für den Radverkehr sind also nicht unbedingt die besten. Und doch gibt es immer mehr Radfahrer. Und zwar nicht nur die ganz harten, die mehrmals in der Woche einen Arbeitsweg von 30 oder 40 km per Rad im Verkehrsgefühl von Tokyo meistern – und von denen kenne ich immerhin mehrere.

Ein Blick in die Statistik zeigt: Es gibt mehr Fahrräder als Autos in Japan, der landesweite Radverkehrsanteil liegt bei 10%. Spitzenreiter soll Osaka mit imposanten 25% sein. Wie auch in Deutschland besteht der Radverkehr hauptsächlich aus Schüler- und Einkaufsverkehr unter 5 km Entfernung.

Da auch Japan den CO₂-Ausstoß verringern muss, gibt es in letzter Zeit immer mehr Initiativen, den Radverkehr zu fördern.

Interessanterweise gehen sie eher vom Verkehrsministerium aus als von der Bevölkerung. Gerade ländliche Städte und Gemeinden setzen immer noch verstärkt aufs Auto. Und auch in den Köpfen der Bürger ist das Auto fest verankert. Ich habe Bürgerbeteiligungsverfahren erlebt, bei denen selbst eingefleischte Fußgänger vor Entwürfen zurückschrecken, die den Autoverkehr auch nur minimal einschränken könnten – vermutlich aus Angst vor erheblichem Gegenwind.

Zarte Pflänzchen der Radverkehrsförderung Und trotzdem tut sich was. Das Verkehrsministerium setzt derzeit verstärkt auf die Einführung von Radstreifen, Maßnahmen zum Fahrradparken und moderne Leihsysteme, wie es zum Beispiel



Rad- und Fußweg in Kameido. Fußgänger haben Vorrang.

nämlich vor Jahrzehnten auf die engen Gehwege verbannt worden, die sie sich mit Fußgängern, Warenauslagen und den allgegenwärtigen Strommasten teilen mussten. Dass sie seit einigen Jahren wieder auf die Fahrbahn und die wenigen ausgeschilderten Radwege sollen, ist bei vielen nicht angekommen. Anlass war, dass mit steigenden Radverkehrsanteilen die Konflikte und Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern exorbitant zunahmen.

Die verstopfte Metropole Das Prestige des Autos sinkt. Gerade junge Leute kaufen kaum noch Autos. Die Gründe sind unterschiedlich: Mann braucht kein Auto mehr, um eine Freundin zu finden, der Job ist eh unsicher oder man ist einfach



Lieferverkehr und Taxen parken auf Radfahrstreifen.

auch das Hamburger StadtRad eines ist. Zu allen drei Themenfeldern habe ich im vergangenen Herbst Maßnahmen und Versuche in Tokyo sehen können.

Radstreifen sind noch exotisch und stehen angesichts der vielen kleinen Lieferfahrzeuge, die in der Stadt unterwegs sind, vor besonderen Herausforderungen. Gegen die vielen Falschparker versucht man mit verstärkter Kontrolle vorzugehen, in Kameido lief es auf einen in beide Richtungen befahrenen Radstreifen hinaus, der durch Gitter sowohl vor den Fußgängern als auch vor den Falschparkern geschützt ist.

Versuche mit Leihsystemen finden derzeit landesweit statt. Im Verwaltungsviertel Marunouchi wurde während meines Besuchs ein System getestet, das an das Pariser System angelehnt ist. Und in Yokohama sollen noch in diesem Jahr Versuche stattfinden.

Das vollautomatische Fahrradparkhaus in Kasai war jedoch das spektakulärste Projekt, das mir vorgestellt wurde. Es wurde gebaut, um der endlosen Zahl wild geparkter Räder Herr zu werden, denn hier gibt es trotz aller Widrigkeiten extrem viele Radfahrer. Jetzt können unter dem Bahnhof fast 6500

Übersichtsplan des vollautomatischen Fahrradparkhauses in Kasai.



In Marunouchi testet die Stadt ein Fahrradleihsystem.

Räder automatisch in tiefen Schächten gestapelt werden. Knapp 3000 weitere Räder kommen in konventionellen Recks unter. Für eine Tagesgebühr, die umgerechnet unter 0,80 € liegt, steht das Rad dann sicher und trocken direkt unter dem Bahnhof. Das ist übrigens ein Angebot, mit dem der Autoverkehr niemals mithalten kann: Im Großraum Tokyo gibt es an Bahnhöfen normalerweise keine Parkplätze.

Fazit Das Fahrrad boomt nicht nur in Europa. Die Gründe dafür sind vielfältig: Die einen fördern den Radverkehr wegen der Ökologie, die anderen fahren Rad, weil andere Verkehrsmittel unpraktischer oder teurer sind. Billige Fahrräder ermöglichen es zwar jedem, eines zu kaufen, sind aber sowohl der Verkehrssicherheit als auch dem Stadtbild abträglich. Und es ist wirklich schwer, das Auto aus dem Stammhirn des Menschen zu vertreiben.

Und soooo schlecht ist der Radverkehr in Hamburg eigentlich gar nicht ...

Susanne Elfferding

Weil achtlos abgestellte Räder immer wieder Fußgänger behindern und gefährden, gelten um die Bahnhöfe und in den Einkaufsstraßen überall großflächige Fahrradparkverbote, die Räder werden regelmäßig abtransportiert, Fahrradschlösser werden dafür falls nötig aufgebrochen. Gegen eine Gebühr bekommt man sein Rad wieder, aber oft ist es einfacher oder billiger, ein neues zu kaufen.



»Wir müssen Teil einer Bewegung werden«

Aus aktuellem Anlass diskutiert der Vorstand die Frage, wie eng der ADFC sich an die Themen Verkehr, Fahrrad usw. halten soll oder wie weit er auch darüber hinaus Anliegen von anderen umweltpolitischen Organisationen und Initiativen unterstützt, die wie der ADFC für eine Verbesserung der städtischen Lebensbedingungen kämpfen.

RadCity: Erklärt mir kurz die Sachlage!

Dirk Lau: Der ADFC wurde als Verein gefragt, ob er für einen Aufruf als Unterstützer von »Kettenreaktion« auftreten würde, also der Menschenkette gegen Atomkraft. Im Vorstand wurde das mit Hinweis auf die Satzung mehrheitlich abgelehnt. Für mich ist das Anlass nachzufragen, was der ADFC eigentlich will. Welche Zwecke und Aufgaben verfolgt er? Setzt er sich nur für rein verkehrspolitische Ziele ein oder will er sich auch bei Fragen der Stadtentwicklung und der Umweltpolitik im Allgemeinen mit einmischen?

Dirk Pfaue: Anfragen um Unterstützung haben wir immer sehr eng gehandhabt. Wenn wir als *Aufrufer* gefragt waren, haben wir uns auf das Thema Verkehr und Fahrrad beschränkt.

Lau: Es geht los bei der Definition »verkehrspolitischer Verein«. Es geht nicht darum, ob man einen Radweg anlegt oder instand hält. Verkehrspolitik muss heute in größeren Zusammenhängen gesehen werden, im Rahmen von Stadtentwicklung, Umweltpolitik und globaler Klimaveränderung. Neue Faktoren und neue Politikfelder erfordern auch ein erweitertes Handeln zusammen mit anderen Akteuren. Wir wollen Synergieeffekte nutzen, weil wir ähnliche Ziele in Umwelt- und Gesellschaftspolitik verfolgen. Wir können uns gegenseitig helfen, um den gesellschaftspolitischen Druck auf die Entscheider gemeinsam zu erhöhen. Es geht also auch darum, die Bündnisattraktivität des ADFC zu erhöhen. Er sollte dann im Idealfall meinungsbildend in der Mobilitätsdiskussion sein.

RC: Wo ist die Grenze? Bei welcher Initiative machen wir noch mit und bei welcher sagen wir: »Nein, das ist nun nicht mehr unser Arbeitsfeld«?

Lau: Die Themengebiete sind umfassend vorgegeben in der Satzung des ADFC Bundesverbands:

Zusammenarbeit mit Vereinen und Organisationen, die sich Umwelt- und Naturschutz, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Verbesserung städtischer Lebensbedingungen, Jugendarbeit und Gesundheit widmen. Wenn wir inhaltlich dahinter stehen, können wir einen Aufruf auch unterschreiben..



Dirk Lau (links) ist seit etwa zwei Jahren im ADFC aktiv. Dirk Pfaue arbeitet schon seit 20 Jahren mit. Seit eineinhalb Jahren sitzen beide zusammen im Vorstand. Lau insbesondere im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Pfaue als Schatzmeister.

RC: Dirk Pfaue, du vertrittst eine andere Position?

Pfaue: Der ADFC hat ein eindeutiges Thema und das ist das Fahrrad. Es ist seine Stärke, dass der Verein dadurch klar erkennbar ist. Im ADFC soll sich jeder wiederfinden, der sich fürs Fahrrad einsetzt. Selbst wenn diese Menschen ansonsten ganz andere Positionen vertreten als der Vorstand. Wir sind als ADFC kein allgemeiner Umweltverein und auch kein allgemein gesellschaftspolitischer Verein. Das sagt schon der Name. Wenn wir jetzt an vielen Stellen Aufrufe zu verschiedenen Themen unterstützen, dann verwässert sich die Position des ADFC und die Erkennbarkeit dessen, wofür wir stehen.

Das schließt nicht aus, dass der ADFC an Aktionen teilnimmt. Wir arbeiten immer schon mit anderen Verbänden zusammen. Und auch zur Anti-Atomkette haben wir zwei Radtouren angeboten. Nur: Wir waren eben nicht als Verein *Aufrufer* zu der Aktion, die ja erstmal nichts mit dem Fahrrad zu tun hatte.

Lau: Die Kernkompetenz des ADFC aufzugeben, wäre natürlich Wahnsinn. Der Verein soll in der Verkehrsdiskussion führend sein. Man verwässert aber auch nicht seine Kernkompetenz, wenn man sich woanders zu Wort meldet und Gruppierungen unterstützt, die in ähnlicher Richtung agieren. Die Themen sind ja klar vorgegeben, zu denen wir uns äußern.

RC: Wer in den ADFC eintritt, möchte, dass das Fahrrad einen höheren Stellenwert in der städtischen Verkehrspolitik bekommt, kann aber trotzdem für Atomkraft sein. Wenn der Verein dann die Anti-Atomkette unterstützt, findet er das vielleicht nicht o. k.

Lau: Wir müssen *parteilich* neutral sein. Aber wir müssen uns dort beteiligen, wo die Verkehrspolitik bestimmt wird. Gerade in der Stadtplanung ist es wichtig, rechtzeitig einzugreifen, damit für uns nicht nur Restflächen übrig bleiben.

Pfaue: Dem stimmen hier alle zu...

Lau: Gut. Aber dann muss man doch auch gucken, wo in der Stadt Menschen aktiv sind, die unsere Vorstellungen teilen. Mit diesen Leuten müssen wir uns zusammentun. Nicht ihnen die Federführung aus der Hand nehmen. Aber wir unterstützen die mit unseren Möglichkeiten.

Pfaue: Aber es widerspricht doch keiner, dass wir mit denen zusammenarbeiten sollten. Das tun wir immer schon. Und doch muss ich dir widersprechen: Wenn wir sagen, der ADFC ist per Definition gegen Atomkraft, dann verwässern wir unsere Positionen. Wie weit soll das gehen? Es spricht nichts dagegen, dass im Rahmen von ADFC-Aktivitäten z. B. die Beteiligung an der Atomkette stattfindet und dann auch ADFC da draufsteht. Aber es spricht etwas dagegen, überall dabei sein zu wollen und überall zu aufrufen zu müssen. Natürlich hat irgendwie alles auch mit Verkehr zu tun. Den Bezug kann man sich immer ausdenken. Aber eigentlich hat das mit unserem Thema nichts mehr zu tun.

Lau: Konkret geht es hier um eine breite Bewegung, die sich für eine andere Stadtentwicklung einsetzt, wie z. B. »Recht auf Stadt«.

RC: Aber die haben eigentlich nichts mit Verkehr zu tun...

Lau: Nein, Stadtentwicklung ist das. Wir würden dann diesen verkehrspolitischen Aspekt mit reinbringen. Weniger Verbrauch von Flächen für Verkehr ist doch unser Thema.

Pfaue: Ich sehe den Zusammenhang noch nicht zwischen »Recht auf Stadt« und dem Verkehrsgeschehen.

Lau: Hier geht es doch darum, dass die Stadt nicht platt gemacht wird. Dass es eine wertige Lebensumwelt gibt.

RC: Zurück zur Frage, wo die Grenze ist: Da gibt es eine Initiative gegen den IKEA-Neubau, aus verkehrlichen und stadtentwicklungspolitischen Gründen. Und es gibt eine andere Initiative für den Neubau, ebenfalls aus stadtentwicklungspolitischen Gründen. Wo wäre da der ADFC zu finden? Wer entscheidet, ob wir für eine Ini sind oder dagegen?

Lau: Diese Frappant-Diskussion hat einen konkreten verkehrspolitischen Hintergrund. Da wäre unsere Stimme wichtig gewesen. Hier wird doch der ganze Stadtteil aufgemischt durch die verkehrlichen Konsequenzen des IKEA-Baus.

RC: Nochmal nachgehakt: Bezüglich eines städtischen IKEA-Markts gibt es im Verein sowohl Leute, die die Vorteile höher werten aber auch jene, für die die Nachteile überwiegen.

Lau: Man muss sich eine Sache angucken, möglichst Gutachten heranziehen, sich kompetent machen. Dann muss man die Anwohner fragen: Wollt ihr, dass der Verkehr in dieser Weise zunimmt? Und dann entscheidet der Vorstand darüber, ob der Verein das unterstützt.

Pfaue: Beim Beispiel IKEA könnte der ADFC doch seinen Sachverstand einbringen, wie man das fahrradfreundlich macht, wie man möglichst wenig Verkehr erzeugt. Dazu könnte der ADFC eine Position entwickeln. Aber wir können als ADFC doch nicht von vornherein sagen, dass wir dagegen sind.

Lau: Das ist doch klar. Zunächst muss man sich schlau machen. Aber wenn der Verein dann gegen den IKEA-Bau ist, kann er doch damit nicht hinterm Berg halten. Dann muss er das doch auch sagen.

Pfaue: Richtig. Jetzt übertrage ich das mal auf unseren aktuellen Fall mit dem Aufruf zur Kettenreaktion. Eine gute Sache. Allerdings gibt es hier gerade *keinen* Bezug zur Verkehrspolitik. Und deshalb können wir als ADFC auch nicht sagen: Wir sind gegen Atomkraft. Es ist wie im Falle von IKEA: Erst ist eine Meinung zu bilden, die sich mit den verkehrlichen Belangen auseinandersetzt. Das ist die Scheidelinie: Haben wir verkehrspolitische Argumente?

RC: Ihr seid euch bei IKEA offenbar einig: Wenn eine Position erarbeitet ist, wird der Verein sie auch verbreiten und gegebenenfalls ähnlich argumentierende Initiativen unterstützen.

Pfaue: Der Konflikt war aber auch in letzter Zeit entbrannt, weil der Eindruck entstand, es ginge um immer weitere gesellschaftliche Gruppen, die wir nun unterstützen sollen.

Lau: Man muss die Chancen nutzen, kann sich ganz anders positionieren, kann außerparlamentarischen Druck zusammen mit Gleichgesinnten erhöhen. Das Potenzial wird derzeit nicht ausgeschöpft.



Pfaue: Ich sehe es auch so: Wir schöpfen die Potenziale nicht aus. Aber das erreichen wir auch nicht durch möglichst viele Kooperationen sondern durch gute.

Lau: Es geht immer um Bezüge zur Stadtentwicklung, zur Verkehrsplanung usw. Es geht um die gesellschaftlich relevanten Initiativen. Mir wäre dafür eine Satzungerweiterung wichtig.

Pfaue: Wir stritten ja um die Atomkette. Da gab es ein Problem, weil das weit weg ist von der Verkehrspolitik. Zu verkehrspolitischen Fragen äußern wir uns doch. Dazu brauchen wir die Satzungsänderung nicht.

RC: Jetzt bitte noch eure Schlussworte.

Lau: Wir müssen viel früher in der Mobilitätsplanung ansetzen, damit eine Stadt entsteht, wie wir sie in unserem Leitbild skizziert haben. Das kann man nur erreichen, wenn man sich verstärkt mit Organisationen auseinandersetzt, die auf dem Gebiet von Stadtentwicklung und Stadtplanung aktiv sind. Oder wie es in der Satzung des Bundesverbands heißt: »die sich der Verbesserung der städtischen Lebensbedingungen widmen«. Ich plädiere dafür, unsere Satzung analog zu der des Bundesverbands zu erweitern, nicht zuletzt auch, um die Ansätze für unsere Öffentlichkeitsarbeit zu vergrößern. Wir müssen Teil einer Bewegung werden, die für eine bessere, lebenswertere Stadt kämpft.

Pfaue: Der ADFC muss sich auf seine Stärken konzentrieren: Verkehr und insbesondere Fahrrad. Wir müssen alles darauf prüfen, ob es diesen Zielen dient. Wir dürfen nicht in eine zu große Weite unseres Arbeitsfeldes kommen. Das wäre kontraproduktiv.

Moderation: Ulf Dietze

Anti-Atomkette im April. Der ADFC gehörte nicht zu den Aufrufern, bot aber zwei Radtouren für Interessierte an.

Die Satzung

- des ADFC Hamburg finden Sie auf www.hamburg.adfc.de
- des ADFC Bundesverbands steht auf www.adfc.de

IHRE MEINUNG IST GEFRAGT

Soll der ADFC sich ...

- ... ausschließlich für Fahrrad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehr und eine ökologisch ausgerichtete Stadtplanung einsetzen?
- ... an breiten gesellschaftlichen Bündnissen aktiv als verkehrspolitischer Partner/ Mitspieler beteiligen, der sich für die Verbesserung städtischer Lebensbedingungen einsetzt?

Schreiben Sie uns Ihre Kommentare an redaktion@hamburg.adfc.de
Diskutieren Sie auch im Internet unter <http://forum.hamburg.adfc.de> Rubrik »Verkehrspolitik«

Am 30.06.2010, ab 19 Uhr, diskutieren wird das Thema mit unseren Mitgliedern in der Geschäftsstelle. Sie sind herzlich eingeladen.



Das Haus von 1925 ist auch heute noch Sitz des Familienunternehmens (Fotos oben). Eröffnete August Hertel sein Geschäft für Grammophone, Nähmaschinen und Fahrräder 1910 (links oben) und war 1913 in ein größeres Gebäude umgezogen (Bild unten). Auf diesem Foto sehen wir seine Frau Bertha, die während des ersten Weltkriegs den Betrieb allein weiterführte.

Fahrrad Hertel wird 100

Gerhard Hauptmanns erster Roman erscheint. In Brüssel eröffnet die Weltausstellung. Max Predöhl ist erster Bürgermeister von Hamburg. Die Hamburger Luftschiffhallen GmbH beginnt in Fuhlsbüttel mit dem Bau der Zeppelinhalle. Und August Hertel eröffnet ein Geschäft.

Nur wenige Schritte vom Bahnhof Ochsenzoll entfernt, macht dieser Fahrradfan vor 100 Jahren seinen Laden auf. Aus den E-Mails war klar, dass ein Gespräch mit seinen NachfolgerInnen schwierig werden würde, da immer viel zu tun ist. Aber Freitag Mittag bei Regen? Da sollte etwas zu machen sein.

Ich erwische Karin Müller im Outdoor-Bekleidungsladen »Donnerwetter«. Wir reden kaum zwei Sätze, als eine Kundin im Hochparterre Beratung benötigt und zeitgleich unten zwei Kunden den Ausstellungsraum betreten: Gummistiefel in Größe 19, Buddelhosen für die Ostsee, hochwertige Fahrrad-Regenjacken ... Frau Müller gibt Auskunft zu allen Details.

Als das Kleidungs-geschäft für die Mittagspause verschlossen ist, gehen wir durch eine Gittertür in den nächsten Raum – und stehen im Fahrradladen. Während Karin Müller ihre Tochter von der Schule holt, spreche ich mit Oliver Müller. Aber auch dieses Gespräch mit dem Urenkel des Firmengründers wird immer wieder unterbrochen: Kundenschaft geht natürlich vor.

Das verschafft mir Gelegenheit, mich im Betrieb umzusehen. Hier stehen vor allem Räder im Bereich 400 bis 900 Euro, was für meine (hohen) Ansprüche wenig ist. Müller stimmt zu: »Das ist die Preisklasse, die am meisten nachgefragt wird. Aber wir bieten auch sehr hochwertige Räder von Wittich, Bergamont, Gazelle oder AT Conception/Velo de Ville an«. Das sind dann Räder, die gerne auch Hydraulikbremsen und Rohloff-Nabe haben dürfen. Ich finde außerdem eine umfangreiche Abteilung an Kinderrädern, Dahon-Falträder, ein paar Räder im Retro-Look, Pedelecs, aber keine Rennräder. »Das ist eine Klientel, die sich oft in eigenen Clubs organisiert und dann im Internet die Sachen besorgt. Auch Liegeräder haben wir nicht. Ich könnte mir ein paar Modelle hinstellen, aber der Kunde möchte dann wahrscheinlich doch genau ein anderes«. Die Müllers konzentrieren sich in der Ausstellung auf Räder, die bei



ihnen nachgefragt werden, und bieten in diesem Bereich ein umfangreiches Sortiment.

Der Bau wächst mit. Fahrrad Hertel hat seinen Sitz in einem Gebäude aus dem Jahr 1925. Birgit und Manfred Müller bauten es aus und modernisierten. In mehreren Stockwerken und vielen Räumen sind eine große Zahl von Rädern und Wände voller Zubehör untergebracht. Wo geht es preislich los? »Wir haben Räder ab 250 Euro. Aber da muss man Abstriche machen, eine Dreigangschaltung ist drin, aber keine Federung«. Doch es gibt eben Kunden, die sich kurzfristig überlegen, am Wochenende eine Radtour zu machen und dafür schnell noch ein Fahrrad zu kaufen. Und auch diese Kunden möchte Fahrrad Hertel bedienen.

Karin Müller ist von der Schule zurück: »Wir beraten die Kunden intensiv, damit sie das richtige Fahrrad finden. Wenn ein Geschäft 100 Jahre bestehen will, setzt das ehrliche Beratung voraus.«

Angefangen hatte alles mit August Hertel, der mit nur 23 Jahren ein Geschäft für Nähmaschinen, Grammophone und Fahrräder in einem Gebäude auf der anderen Straßenseite eröffnete. Inzwischen ist die Enkel- und Urenkel-Generation aktiv. Durch Manfred Müller, der über 30 Jahre Obermeister der Hamburger Zweiradmechanikerinnung war, bekam die Firma eine Meisterwerkstatt und inzwischen sieben Angestellte.

Oliver Müller erläutert einige historische Schätze im Schaufenster.



Welche »Wellen« und »Moden« haben Sie noch in Erinnerung?

»Vor ungefähr 18 Jahren brachten die Mountainbikes etwas vollkommen Neues in den Handel. Daraus hat sich auch viel für die Fahrradtechnik ergeben«, sagt Oliver Müller. Einen Einfluss der Politik oder der Wertschätzung des Fahrrads in der Gesellschaft auf das Geschäft kann Frau Müller aber nicht entdecken. Nur an die Ölkrise Anfang der 70-er Jahre erinnert man sich in der Familie noch gut: »Da fuhren auch viele Rad, die das sonst nicht taten.«

Zum Firmenjubiläum haben die Müllers ein gut ausgestattetes Raleigh-Fahrrad für 399 Euro zusammengestellt. Im Laufe des Jahres soll es noch weitere Sondermodelle geben.



In der Meisterwerkstatt wacht auf einem Foto Firmengründer August Hertel über den täglichen Betrieb.

Das Museum fehlt. Zum Schluss führt mich Müller noch an eines der Schaufenster. Darin sind wahre Sammlerstücke ausgestellt, wie das Opel-Rad mit Zweigangschaltung im Tretlager, der Kinderroller, der durch Auf- und Abbewegen der Trittpläche angetrieben wird oder das noch mit originaler Bereifung erhaltene Miele-Rad aus den 50-er Jahren.

Das Sammeln alter Räder ist ein Hobby der Familie und das meiste steht abgedeckt in einem Lager. Aber gerne greifen Filmproduzenten auf den Fundus zurück, wenn authentisches Flair aus irgendeiner Epoche der letzten hundert Jahre gebraucht wird.

Ulf Dietze

Von Schwarzfahrern und FalschparkerInnen

Was ist eigentlich der Unterschied zwischen Schwarzfahrern und Falschparkern? Ist der eine ein Krimineller und der andere nur ein Ordnungswidriger, also ein harmloser unordentlicher Mensch?

In der U-Bahn lese ich, Schwarzfahrer (Schwarzfahrerinnen scheint es nicht zu geben) zahlen 40 € und beim dritten Mal gäbe es eine Anzeige. O je, denke ich und schaue, ob ich meine Fahrkarte im Portmonee habe. Die 40 € finde ich gerecht, denn warum sollte ich für einen anderen, der die Bahn betrügt, die Fahrkarte mitbezahlen?

Ich schaue in den Bußgeldkatalog, eine sehr unterhaltsame Lektüre. Der erste Unterschied: Es gibt immerhin zwölf Gruppen von falsch Parkenden mit einer Vielzahl von Tarifen, aber nur eine Sorte Schwarzfahrer. Gruppe 12 steht an der abgelaufenen Parkuhr und betrügt mich als Steuerzahler um die Einnahmen: Bußgeld 25 € bzw. Billigtarif 5 €, wenn man nur 30 Minuten betrügt. Gruppe 4 stellt sich auf meinen Radweg und befiehlt mir damit, auf die Straße auszuweichen mit 30.000 Kfz täglich oder auf dem Fußweg zu schieben. Eine solche Nötigung ist mit 25 € doch recht preiswert. Gruppe 6, schon heftiger, einem Schwerbehinderten den Parkplatz geklaut: 35 €. Wann kommen nun die 40 € wie beim Schwarzfahren? Ich werde fündig. Gruppe 5 zahlt 40 € für Behinderung von Rettungsfahrzeugen. Ich frage die freundliche Dame vom HVV: »Gibt es für Schwarzfahrer auch einen Billigtarif von 5 €, wenn ich nur mal eben 30 Minuten schwarzgefahren bin? Was kostet eigentlich Schwarzfahren mit Behinderung?« »Sie wollen mich wohl veräppeln«, sagt die jetzt unfreundliche Dame und legt auf.

Noch ein Unterschied: Nach dem 100. Mal (nicht nach dem dritten Mal) müssen falsch Parkende mit einer Anzeige, Punkten in Flensburg und noch seltener auch mal mit dem Führerscheinentzug rechnen. Ein Jurist klärt mich auf, das eine sei eine Ordnungswidrigkeit, das andere Betrug, also ein strafwürdiges Vergehen.

Ich zerpfücke die Wörter: Schwarzfahrer, Schwarzarbeit, Schwarzmarkt, das sind schwere Kaliber. Falschparker klingt hingegen harmlos. Da habe ich wohl etwas falsch gemacht, unbewusst. Einem Kind macht man es mit strengen Worten klar und es verspricht, es nie wieder zu tun. Das Wort »Schwarzparker« trifft den Sachverhalt besser. Nun steht er am Pranger, der geheimnisvolle, unbekannte, unheimliche Schwarzparker, das Nummernschild korrekt geschwärzt, wie der Datenschutz es erwartet.

Rolf Jungbluth





Foto: Stephan Schütt, Hamburg, HafenCity

Wir suchen Ihr Foto: Lustiges, interessantes, skurriles Fahrradleben: redaktion@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 (Gurlittstraße)
 Öffnungszeiten: z. Z. keine; Verabredungen zum Kartenkauf oder Broschürenabholen sind aber möglich, telef. 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
- Freikilometer im Tourenportal
- Interessante Radtouren
- Hilfe für Reisen im Ausland
- Beratung und Service
- Ein Beitrag für die Umwelt

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

Gruppen im ADFC HH ...

Wir freuen uns über neue Aktive. Rufe die u. g. AnsprechpartnerIn an. Verwende diese Telefonnummern bitte nur, wenn du Interesse an der Mitarbeit hast. Alle anderen Anfragen richte an die Geschäftsstelle. Allgemeine Infos über aktive Mitarbeit erhältst du 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, »Ehrenstein«, Bundesstraße 96 (1. Etage); 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
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 Uhr, Restaurant »Maharani«, Hallerstraße 1; 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, wolfgangh-de@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, rollinipig@gmx.de
Sterzenbach, Holger: Tel.: 647 27 99, holgersterzenbach@yahoo.de
Wellendorf, Jörg: info@hamburg.adfc.de

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

Fördermitglieder des ADFC Hamburg

CARSHARING CAMBIO CARSHARING c/o Agentur EYE CATCHER, Stressemannstraße 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
EIMSBÜTTLER FAHRRADLADEN Uwe Krafft, Osterstr. 13, 20259 HH, Tel.: 49 30 61
FAHRRADBUCK 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 Curslackner 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/ROTHEN-BAUM einfal 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
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 HACHT 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 Michaelsen, Karolinenstr. 17, 20357 HH, Tel.: 21 97 66 12
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 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
HARI RIKSCHA HAMBURG Melanie Rinke, Schwarzenbeker Ring 11, 22149 HH, Tel.: 20 90 55 14
TWIETENKIEKER 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

Wir haben Post

redaktion@hamburg.adfc.de oder ADFC RadCity, Koppel 34-36, 20099 Hamburg
Ggf. kürzen wir.

Highlight RadCity

RadCity allgemein

Da ich ab Juni für drei Jahre segeln gehe, streicht mich bitte aus dem RadCity-Verteiler. Habe mich die letzten Jahre immer über das Heft gefreut (das Highlight in der Radwelt ;-), aber meinen Briefkasten daheim unnötig füllen, muss dann doch nicht sein.

Karen Bierstedt, Dresden

Das Binnen-I stört

RadCity und Webseite

Könnt ihr nicht mal dieses furchtbare Binnen-I in den Texten weglassen? Dieses Relikt der 80er Jahre entspricht nicht der deutschen Rechtschreibung, und was für mich noch störender ist, es stört den Lesefluss ganz enorm! Die Ausnahmen, die Sie in den Texten machen, verstehe ich noch viel weniger.

Wenn Sie »die RadfahrerIn« schreiben, wie in der aktuellen RadCity, dann ist das nicht geschlechtsneutral. Wenn im selben Satz dann »der Autofahrer« oder »der Verkehrsplaner« steht, dann frage ich mich doch, ob hier nicht Ideologien und Vorurteile die Sprache des Redakteurs zu sehr in Beschlag genommen haben. Der Begriff »der Radfahrer« ist übrigens geschlechtsneutral. Das grammatische Geschlecht eines Substantivs hat absolut nichts mit dem Sexus des betroffenen Menschen zu tun.

Meiner persönlichen Erfahrung nach wird das Binnen-I gerade von jüngeren Leuten mit großer Mehrheit abgelehnt.

Der Vorstand sollte meiner bescheidenen Meinung nach einmal darüber nachdenken, ob es besonders schlau ist, in der Außendarstellung längst überholte »Errungenschaften« ewig gestriger Feministen (inkl. Feministinnen) zu propagieren. Der ADFC sollte viel eher als fortschrittlich wahrgenommen werden.

D. B., Barmbek

Fernreisen

RadCity 1/2010 »Fahrradreisen«

Nach der Lektüre der lesenswerten vorletzten RadCity scheint mir eine Stellungnahme des ADFC zu Flugreisen notwendig.

Es finden sich Flüge nach London, Sri Lanka und Bangalore kommentarlos zu Fahrradreise-Berichten abgedruckt.

Besonders unangenehm finde ich den »Weihnachtstrip« von E-

rem Redaktionsmitglied Amrey Depenau in Bezug auf mehr als 5000 kg CO₂ für unsere Atmosphäre. Mit diesem Ausstoß bei ihrem Indien-Trip könnte Frau Depenau ihr Fahrrad auch gestrost mehrere Jahre gegen ein Auto tauschen.

Das ist nicht der ADFC, den wir als Fördermitglied und bei der Öffentlichkeitsarbeit unterstützen.

Michael Franck, VSF-Fahrradladen Radwerk Hamburg

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.), Sebastian Jekutsch, Barbara Müller, Michael Prah, Rainer Schleevoigt, Marcus Steinmann

Titelfoto: Claudia Lessel

Layout: Ulf Dietze

Anzeigen: Es gilt Preisliste Nr. 17 vom 15.11.2009.

ISSN: 1617-092X

Auflage: 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: www.hamburg.adfc.de --> RadCity



Räder für Velosophen

Edler Fahrrad- und Rahmenbau
Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes

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

NORWID
Räder für Velosophen

**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



fahrrad
nielandt
www.fahrrad-nielandt.de

Premium-Räder
hochwertige Markenqualität zum günstigen Preis

- Custom Bikes von Patria + Katarga
- Elektro-Räder
- Chariot-Kinderanhänger
- Koga Miyata
- Gazelle
- KTM
- Scott
- Cube
- Bergamont
- und viele andere...

- Hamburg-Wandsbek
Friedrich Ebert Damm 30-32
Tel: 693 00 20
- Hamburg-Dulsberg
Straßburger Str. 9-11
Tel: 61 22 80
- Hamburg-Barmbek
Hamburger Str. 129-131
Tel: 20 97 10 11

Beratung • Probefahrt • Werkstatt-Service



Verkauf · Aufbau · Service

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



Rätsel grübel ...

Jeder kennt das Problem. Nach einer Fahrradtour hat man eine Unmenge von schönen Fotos, aber keine Ahnung mehr, was man eigentlich fotografiert hat. Helfen Sie unserem Fotografen und benennen Sie die Motive, die er auf seiner Radtour entlang der Elbe eingefangen hat. Links oben beginnen, dann im Uhrzeigersinn und zum Schluss das große Hintergrundbild. Wenn Sie die Buchstaben der orange markierten Plätze dann in die richtige Reihenfolge bringen, haben Sie das Lösungswort.



Ganz im Süden Hamburgs begann die Tour in _____
In der Stadt wurde eine Pause eingelegt an den _____
Danach ging die Fahrt durch ein berühmtes Gebäudeensemble _____
Restarbeiten erfordert noch die _____
Und am Ende der Fahrt stand unser fotografierender Radler am _____



Ihre Lösung senden Sie mit Angabe der Adresse und dem Stichwort »Rätsel« an redaktion@hamburg.adfc.de (oder per Post an die Geschäftsstelle). Einsendungen über Gewinnspielvermittler oder gesammelte Teilnahmen, die gleichzeitig oder nacheinander unter der gleichen IP-Adresse eingehen, sind ausgeschlossen. Einsendeschluss: 15.07.2010. Viel Erfolg!

Wir verlosen unter den richtigen Einsendungen drei schwarze Fahrrad-Lenkertaschen »Ultimate5«, jeweils mit abschließbarer Halterung (UVP 79,95 €). Zur Verfügung gestellt von der Herstellerfirma Ortlieb (www.ortlieb.de). Die Gewinner werden benachrichtigt und müssen ihre Tasche in der ADFC-Geschäftsstelle in Hamburg abholen.



Idee: Vincenz Busch
Fotos: Vincenz Busch, Jiri Diezke



„Alles für den CO²-freien Traumurlaub!“

Bei Globetrotter finden Sie alle Ausrüstung für Ihre Fahrradtour unter einem Dach: von Packtaschen über Bekleidung, GPS-Geräte und Tourenvorschläge bis zu über 60 Ausrüstungs-Experten, die Ihnen manchen Geheimtipp für Ihre nächste Tour geben können.

Im Wiesendamm: die größte Auswahl an Zubehör für Ihre Radtour!



Foto: Ortlieb, Lars Schneider - MAM

Träume leben.

Globetrotter.de
Ausrüstung

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

Birdy Hybrid: Genuss, Spaß, Abenteuer

Bereit zur Probefahrt?



endlich da!

riese und müller
Gefedert radfahren.



DT SWISS



Syntace



Kompetenz für  -Bikes - vollgefedert und faltbar

Fahrrad
Cohrt

1990 * 2010



20
JAHRE
LEIDENSCHAFT

Premiumhändler für:

utopia velo 



riese und müller
Gefedert radfahren. 

FLYER 

Innovation in Mobility

PATRIA 

cannondale

CENTURION
Forge ahead

MIDORI
MASCHINEN B & U

MAXCYCLES

NÖRWID



Tel. 040 - 640 60 64

Saseler Chaussee 52 • 22391 Hamburg-Wellingsbüttel

Buslinie 8: Haltest. Rolfinckstraße • S-Bahn: Wellingsbüttel

Für Sie geöffnet: Mo. - Fr. 10-20 Uhr, Sa. 10-16 Uhr und im Sommer Sa. 10-18 Uhr

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