

SICHER UND ZÜGIG RAD FAHREN – AUF DER FAHRBAHN

WUNSCHRAD AUS HOLZ
»Schmirgeln, schmirgeln, schmirgeln«

**»WIR WOLLEN AUTOFAHRER
NICHT ÄRGERN«**

Martina Gregersen (GAL) im Gespräch

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



Verkauf • Aufbau • Service

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

CONWAY

MAXX

Steppenwolf



PATRIA



Kanzlei Johnson

Fahrradrecht

Fon 69 20 68 60
post@kanzleijohnson.de

Zimmer • Café • Hofladen • Tagungsstätte • Raiki

Der Rosenhof Göttien liegt inmitten des Naturparks Elbhöhen-Wendland, einer 1.160 Quadratkilometer großen Natur- und Kulturlandschaft: Flusslandschaft Elbe, Clenzer Schweiz, Swinmark, Nemitzer Heide, Staatsforst Göhrde und Gartower Forst. 550 km Wanderwege, 966 km Radwege und ein umfangreiches Reitwegenetz ermöglichen, Natur und Kultur zu erleben.

Rosenhof Göttien, Göttien 26, 29482 Küsten

Tel.: 05841-6985 gaststaetterosenhof26@web.de
<http://rosenhof-wendland.chapso.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



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

Streifen

Die Ankündigung von Senatorin Hajduks Baubehörde, wonach zunächst zwölf Kilometer neuer Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer zu markieren sind, überraschte uns nicht komplett. Wer die Beiträge in dieser Zeitschrift verfolgt, weiß, dass hier endlich eine schon sehr alte Position des ADFC Eingang in die Radverkehrsplanung findet.

Bei diesen zwölf Kilometern soll es nicht bleiben. Mit den etwas weniger einfach zu realisierenden Strecken soll es anschließend weitergehen – sagt die Behörde. Macht die BSU, machen die Bezirke dies wahr, so ist ein wichtiger Schritt für attraktiveren Radverkehr getan.

Auch manche Baupläne, die wir zuletzt betrachtet haben, verheißen tatsächlich bessere Lösungen für den Radverkehr in Kreuzungsbereichen und an Bushaltestellen, als das bislang üblich war. Da tut sich etwas zum Positiven. Zwar noch nicht bei jeder Baumaßnahme, denn irgendjemandem gelingt es doch immer wieder, verstaubte Planungen aus einer längst vergessenen geglaubten Schublade zu ziehen und diese museumsreifen Ingenieurleistungen auch noch bauen zu lassen. Trotzdem: Die Tendenz geht derzeit mal ein wenig in die richtige Richtung.

Die vollkommen überarbeiteten Stadtbahnplanungen werden uns im Herbst beschäftigen. Auch hier gibt es viel Gutes. Aber es zeigt sich, dass im Konfliktfall die zweite Abbiegespur fürs Auto doch immer noch wichtiger ist als eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs. Es gibt in Hamburg keine Partei und keinen Politiker, der hier offensiv das Ziel nachhaltiger, zukunftsfähiger Planung formuliert und sich traut, gegen Widerstände durchzuhalten. Mehr Mut!

redaktion@hamburg.adfc.de



4·2010
August/September

INHALT

	Schwerpunkt: sicher und zügig Rad fahren – auf der Fahrbahn
06	Recht auf Straße
10	Reeperbahn: Feldforschung im Dönerduft
11	»Eimsbüttel ist weiter« – ADFC-Projektgruppe »Benutzungspflicht«
12	Eindrücke von der Konferenz Velo-city 2010 in Kopenhagen
14	Um den Baum gebogen – Fahrrad aus Holz gebaut
16	»Sperrzeiten sind ein sperriges Thema« – Martina Gregersen (GAL) im Gespräch?
18	Vorstandsbericht zur Landesversammlung am 05. September
	STÄNDIGE RUBRIKEN
04	Kurzfutter
19	Kolumne: Diebstahlschutz für schlappe 4,95 €
20	Foto/Adressen/Fördermitglieder
21	Impressum
21	Briefe
22	Themenabende beim ADFC
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.
Bahnenfelder Str. 260 (im VIVO) - 22765 Hamburg - Telefon 040 395 285 - www.liegeradstudio.de

Fahrrad-Flohmarkt am 11. September

Kaufen und verkaufen können Sie auf dem vom ADFC organisierten Flohmarkt Fahrräder, Zubehör oder Fahrradanhänger. Andere umweltfreundliche Verkehrsmittel sind ebenfalls willkommen. Eine Anmeldung ist nicht nötig. Wir verlangen keine Standgebühren.

Im Umweltzentrum gibt es keine Autostellplätze. Auch die gesamte Einfahrt ist für Rettungsfahrzeuge frei zu halten. Wer viel Verkaufsmaterial mit dem Auto anliefern möchte, kann dies bis 9:30 Uhr abladen. Danach darf wegen des durch eine Baustelle eingeschränkten Platzangebots kein Auto auf dem Gelände bleiben.

Am Stand des ADFC erhalten Sie Informationen rund ums Radfahren in Hamburg und Umgebung. Gerne können Sie sich hier kostenlos mit dem ADFC-Radtourenprogramm oder der RadCity versorgen sowie den »ADFC Radatlas Hamburg« und den »ADFC Radplan Hamburg« erwerben oder gleich Mitglied werden.

Sonnabend, 11. September 2010, 10-12 Uhr; Veranstaltungsort ist das Umweltzentrum Karlshöhe, Karlshöhe 60d (Farmesen).

GPS-Touren

Der Arbeitskreis GPS des ADFC Hamburg erstellt Tracks, die Sie von der Webseite herunterladen können. Mit der 60 km langen Tour »Festung Grauerort« kam Anfang Juli bereits die 25. Tour auf die Seite. Alle veröffentlichten Strecken prüft der Ak vor der Freigabe.



Die Tour führt größtenteils durch das Alte Land. Die Hogendieckbrücke und die moderne Klappbrücke

über die Schwinge sind sehenswerte Bauwerke auf der Strecke, noch bevor man die Festung Grauerort erreicht. Auf der Rückfahrt sollte man einen Besuch der Altstadt von Stade einplanen.

<http://www.hamburg.adfc.de/gps/gps-touren/>

Sackgassen



20 Jahre lang setzte sich der ADFC dafür ein, Sackgassen, die für Radfahrer und Fußgänger durchlässig sind, besonders zu kennzeichnen. Engagierte Radfahrer in ganz Deutschland beklebten tausende Schilder mit Hinweisaufklebern. Das ist jetzt nicht mehr nötig.

Die Straßenverkehrsbehörden sind aufgefordert, das neue Sackgassen-Verkehrszeichen der StVO zügig aufzustellen. Zuerst gesichtet wurde das Schild nun in Norderstedt.

Neuaktiventreffen

Der ADFC Hamburg arbeitet im Wesentlichen ehrenamtlich. Um unsere vielfältigen Aktivitäten durchführen und erweitern zu können, freuen wir uns über jede/n, die/der bei uns ihre/seine Kenntnisse und Interessen einbringen will.

Wir stellen kurz den ADFC Hamburg und Möglichkeiten zur Mitarbeit vor. Danach stehen wir für Fragen zur Verfügung und besprechen gerne auch individuell, wo und wie eine Mitarbeit möglich ist.

Auch wenn du jetzt noch nicht aktiv werden möchtest, freuen wir uns, wenn wir dir den ADFC Hamburg an diesem Tag näher bringen können.

Weiter Infos zu den Aktivitäten im ADFC Hamburg findest du im Internet unter <http://www.hamburg.adfc.de/wir-ueber-uns/jetzt-aktiv-werden/>
Infoveranstaltung: Sonnabend, 11. September, 15 Uhr (Dauer ca. 2 Stunden), ADFC Hamburg, Koppel 34-36, U/S Hauptbahnhof, MetroBus 6 Gurllitstraße

LINK DES MONATS: RADROUTING ONLINE

Das Navi ist im Auto schon Standard. Aus vielerlei Gründen ist diese Technik nicht so leicht aufs Fahrrad übertragbar. Da freut es aber schon, dass es vielversprechende Ansätze automatisierter Routenplanung gibt.



<http://www.bbbike.org/cgi/Hamburg.cgi>

Die Seite erlaubt das Eingeben von Vorlieben für die Strecke und stellt eine Streckenliste sowie einen Kartenausschnitt als PDF zur Verfügung. Ursprünglich für Berlin entwickelt, gibt es das Programm nun auch für andere Städte. Start und Ziel lassen sich nicht hausnummerngenau eingeben.



www.naviki.org

Dies ist ein Projekt der Fachhochschule Münster, Labor für Software Engineering. Zwischenziele lassen sich beim Routing angeben. Start- und Zielangaben sind mit Hausnummern möglich, die Ergebnisse erscheinen sehr schnell. Wer eigene Wege per GPS aufzeichnet, kann sie hochladen. Naviki errechnet aus allen eingefügten Tracks ein routingfähiges Netz.

Die Ergebnisse beider Routingportale sind oft gut bis sehr gut. Teilweise kennen die Systeme auch kleinste Verbindungswege. Die ehrenamtliche Mitarbeit zur Verbesserung der Datengrundlage erlauben ebenfalls beide.

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

Vorbereitungstreffen: Finanzen

Wir wollen uns zusammen mit interessierten Mitgliedern die Finanzen des ADFC Hamburg genauer ansehen, als dies auf einer Landesversammlung möglich ist. Der Kassenbericht 2009 wird vorgestellt und detailliert besprochen. Wir lernen die Bilanz des ADFC Hamburg kennen. Außerdem schauen wir auf den Haushaltsplan 2011 und die darin enthaltenen Schwerpunkte.

Mittwoch, 25. August, 19 Uhr; ADFC Hamburg, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg

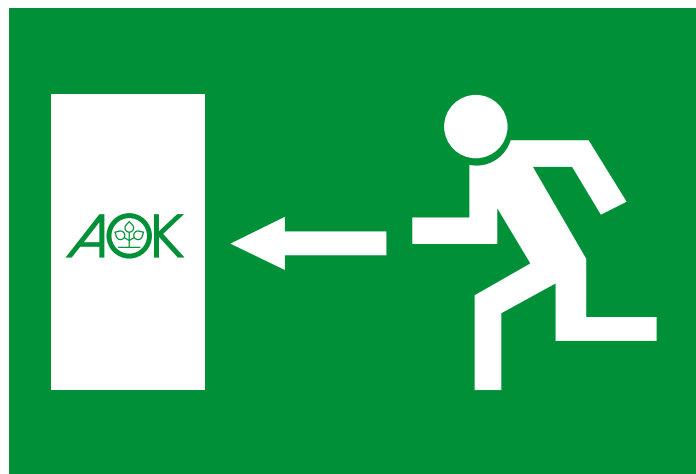
Bündniswilliger ADFC

Mit Interesse nahmen unsere LeserInnen die Diskussion über Bündnisfähigkeit und -willigkeit des ADFC auf (siehe Artikel in RadCity 3/2010 und Leserbriefe in diesem Heft auf S. 21). Auf einer vom Vorstand organisierten Veranstaltung Ende Juni fanden sich zehn DiskutantInnen ein, die allerdings alle zu den Aktiven im ADFC gezählt werden können.

Trotzdem war auch hier das Meinungsbild geteilt: Verlieren wir vielleicht sogar an Schlagkraft, wenn wir uns in Bündnissen engagieren und damit Kräfte binden? Erzwingt die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden zu sehr das Reduzieren der Positionen auf den kleinsten gemeinsamen Nenner? Oder können wir mit unserer Arbeit und andere mit ihrer Arbeit die Ziele des jeweils anderen noch unterstützen? Wer erkennt und bestimmt, welches die wichtigen Themen sind, zu denen wir per Zusammenarbeit mit Initiativen tätig werden? Ist es überhaupt notwendig, gleich in ein festes Bündnis zu gehen oder sollten wir uns mit einer Stellungnahme zur verkehrspolitischen Seite eines Themas begnügen?

In diesem Kreis konnten und sollten diese Fragen nicht abschließend diskutiert werden. Niemand sprach gegen die Kooperationen, die der ADFC bisher schon eingegangen ist, und niemand wandte sich gegen weitere verkehrsplanerische oder stadtplanerische Bündnisse. Es gab und gibt hier kein »alles oder nichts«. Für Zusammenarbeit und Vernetzung braucht der ADFC allerdings engagierte Aktive, die er nicht in unbegrenzter Zahl zur Verfügung hat.

Ulf Dietze



JETZT SCHNELL WECHSELN.

Kein Zusatzbeitrag – dafür jede Menge Zusatzleistung.

AOK Rheinland/Hamburg
Anruf genügt unter 2023-2023

AOK
Die Gesundheitskasse.

Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg,
der Vorstand lädt Sie sehr herzlich ein zur diesjährigen

Landesversammlung

am Sonntag, dem 05.09.2010 ab 14 Uhr
in der ADFC Landesgeschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg
Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis mit.

Tagesordnung:

1. Eröffnung
2. Wahl der Versammlungsleitung und Protokollant/in
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
5. Kassenbericht 2009
6. Bericht der Kassenprüfer/innen
7. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes
8. Wahlen: Vorstand
Kassenprüfer/innen
Delegierte zur Bundeshauptversammlung
Delegierte zum Bundeshauptausschuss
9. Beschlussfassung über den Haushalt 2011
10. Anträge: u. a. ein Antrag zur Satzungsänderung § 12, Abs. 4
(Vermögenszuführung bei Auflösung)
11. Verschiedenes

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage. Weitere Anträge müssen daher bis zum 26.08.2010 in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme. (s. Bericht Seite 18)

 **Altes Land
am Elbstrom**
Natürlich vor Hamburg

Elbe-Radwanderbus



*Der Freizeitbus mit Fahrradanhänger
in der Urlaubsregion Altes Land am Elbstrom*

www.elbe-radwanderbus.de

Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e. V. · Kirchenstieg 30 · 21720 Grünendeich
Telefon: (0 41 42) 81 38 38 · info@tourismusverband-stade.de · www.tourismusverband-stade.de



Recht auf Straße!

Im Juni 2010 durften sich Hamburgs Radfahrende über die Ankündigung der Stadt freuen, zwölf Kilometer neue Radfahr- und Schutzstreifen zu bauen. Radwege auf Bürgersteigen zu führen scheint jetzt auch in der Hansestadt als Gefahrenquelle und Verkehrspolitik von vorgestern erkannt worden zu sein. Zugleich schärft sich die öffentliche Wahrnehmung dafür, wo der Radverkehr hingehört: auf die Fahrbahn!

Immer diese Radfahrer! Nicht genug damit, dass sie in unseren von Staus und Abgasen verstopften Innenstädten schneller vorankommen, fast jederzeit einen Abstellplatz für ihr Fahrzeug finden und dann noch ein gutes Gewissen von wegen der Umwelt und ihrer eigenen Gesundheit haben. Nein, das genügt diesen Gutmenschen nicht – jetzt machen sie mir auch noch den knappen Platz streitig und radeln immer öfter auf der Straße – auf meiner Straße!

Soweit der Blick von hinter der Windschutzscheibe. Nur allzu oft ist er von Unkenntnis der tatsächlichen Rechte und Pflichten im Straßenverkehr getrübt. Gemäß dessen Ordnung wird das Fahrrad als Fahrzeug definiert. Und ziemlich gleich am Anfang findet sich darin auch ein Satz, den man motorisierten, aber auch anderen Verkehrsteilnehmern gar nicht oft genug sagen kann: »Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen«. Konkretisiert wird das in der dazugehö-

rigen Verwaltungsvorschrift: »Der Radverkehr muss in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn benutzen«. Aber auch unter Pedaleuren ist diese Vorschrift wenig bekannt. Was der ADFC dagegen machen kann und macht, dieser Frage wollen wir im Weiteren auf den Grund gehen.

Fahrbahn oder Straße? Als Straße bezeichnet man umgangssprachlich den Raum, den ein Mensch betritt, wenn

sicher und zügig Rad fahren – auf der Fahrbahn

er sein Haus oder sein Grundstück hinter sich lässt. Sie ist, wie Juristen sagen, »eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen« – ein veritables Verkehrsbauwerk also. Die Fahrbahn dagegen ist »der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straße«, der so heißt, weil Fahrzeuge nur dort fahren dürfen.

Die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze werden heute in starkem Maße vom motorisierten Individualverkehr verbraucht. Andere Fortbewegungsmittel haben sich dem Auto unterzuordnen und »ihm Platz zu machen«, lautet ein weitverbreitetes Vorurteil, für dessen Entstehung die Städte- und Verkehrsplaner der Vergangenheit eifrig gesorgt haben. Fußgänger und Radfahrende haben »auf der Straße« nichts zu suchen, so deren Leitlinie, sie sollen zu ihrem eigenen Schutz auf separierten Wegen bleiben – und wenn sie die Fahrbahn benutzen, dann nur unter Lebensgefahr.

Ängste ernst nehmen – und nehmen! Doch Radfahren auf Fahrbahnen ist bei weitem nicht so gefährlich, wie von vielen Menschen immer noch angenommen wird. Analog dazu ist das Radfahren auf von der Fahrbahn getrennten, das heißt meist auf dem Bürgersteig angelegten Wegen längst nicht so gefahrlos, wie viele Radfahrende in ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden annehmen.

Radfahrende haben seit 1997 wieder die Wahl: Radweg oder Fahrbahn! Benutzt werden müssen nur die Radwege, für die eine durch blaue Schilder angezeigte Benutzungspflicht besteht. Diese darf aber auch nur in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden. Selbst dann gilt natürlich: Der Radweg muss benutzbar sein. Ist er zum Beispiel vereist oder zugestellt, dürfen – und sollten – Radfahrende auf die Fahrbahn wechseln.

Sie scheuen sich davor oder haben sogar Angst? Tatsächlich sind Radfahrende auf der Fahrbahn sicherer unterwegs als auf Radwegen. Denn die meisten Unfälle – etwa die klassischen Rechtsabbiegeunfälle – passieren an Kreuzungen und Einmündungen. Motorisierte Verkehrsteilnehmer überse-

hen Sie an diesen Stellen leicht, wenn Sie auf dem Radweg fahren. Autofahrer konzentrieren sich auf die Fahrbahn und vergessen oft, nach rechts zu schauen. Auf der Fahrbahn bewegen Sie sich dagegen stets in ihrem Blickfeld.

Weitere Vorteile Fahrbahnen sind zudem fast immer frei von Pollern, Verkehrsschildern, Mülltonnen oder anderen Hindernissen: Sie haben also freie Fahrt voraus! Auch besitzt der Belag von Fahrbahnen meist eine bessere Qualität als der von Radwegen. Dadurch können

Sie ohne Verlust an Sicherheit schneller fahren. Und nicht zu vergessen: Auch Fußgänger geben normalerweise besonders Acht, bevor sie Fahrbahnen betreten. Bei Radwegen tun sie das nur selten, wenn diese auf Bürgersteigen angelegt sind. Konflikte und Zusammenstöße sind hier vorprogrammiert.

Tipps fürs Fahrbahnfahren Wer selbstsicher fährt und im Straßenverkehr den Eindruck erweckt zu wissen, was er tut, kann sich auch auf nachvollziehbare Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer verlassen. Doch wie ist Selbstsicherheit zu vermitteln? Und was ist beim Radfahren auf der Fahrbahn besonders zu beachten?

Zuallererst: Lassen Sie stets ausreichenden Abstand zum rechten Fahrbahnrand! Ein Mindestabstand zum Bordstein oder zu parkenden Autos von etwa 1 m gilt als angemessen und widerspricht nicht dem Rechtsfahrgebot der StVO. Vielmehr beugt die-

Der ADFC empfiehlt:

SICHER UND ZÜGIG RAD FAHREN – AUF DER FAHRBAHN!

ZÜGIG ... Denn die Fahrbahn ist frei von Pollern, Verkehrsschildern, Mülltonnen und anderen Hindernissen! Dort können Sie sich ganz auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren und haben meist freie Fahrt.



... UND SICHER! Denn auf der Fahrbahn fahren Sie immer im Sichtfeld der Autofahrer und können einen Abstand von 1 m zum Fahrbahnrand sowie zu parkenden Autos halten. Autofahrer müssen beim Überholen mindestens 1,5 m Abstand zu Ihnen halten.



SIE HABEN DIE WAHL: RADWEG ODER FAHRBAHN! Denn Sie müssen nur die Radwege benutzen, für die in Ausnahmefällen eine durch blaue Schilder angezeigte Benutzungspflicht besteht.

DER ADFC EMPFIEHLT: BENUTZEN SIE DIE FAHRBAHN! Sie dürfen, Sie können das. Trauen Sie sich.

adfc Hamburg
www.hamburg.adfc.de

FÜR EIN RÜCKSICHTSVOLLES MITEINANDER IM STRASSENVERKEHR

Die StVO-Novelle von 2009 stellt den Radfahrstreifen auf der Fahrbahn dem Radweg auf dem Bürgersteig gleich. Seitdem können die Kommunen vor Baumaßnahmen entscheiden, welche Art der Radverkehrsführung am sichersten ist. Die Verkehrsplanung kann den Bedürfnissen des Radverkehrs nach besserer Sichtbarkeit und geradliniger Linienführung gerecht werden und verstärkt Radfahrstreifen markieren. In Hamburg sollen 2010/11 zwölf Kilometer neue Radfahrstreifen gebaut werden – hier der seit längerem bestehende Streifen in der Grindelallee stadtauswärts. Um Hamburgs Radfahrende vermehrt auf die Fahrbahn zu lenken, hat der ADFC parallel eine Kampagne mit Anzeigen und Plakaten für das Fahrbahnradeln gestartet.



sicher und zügig Rad fahren – auf der Fahrbahn

se Fahrweise vor, von Autos in zu geringem Abstand überholt zu werden. Diese müssen beim Überholen laut gängiger Rechtsprechung einen seitlichen Abstand von mindestens 1,5 m zu Radfahrern halten.

Bei bestimmten Fahrbahnbreiten bietet es sich an, noch mehr als 1 m Abstand zum rechten Fahrbahnrand einzuhalten. Das ist immer dann der Fall, wenn die Fahrstreifenbreite nicht dafür ausreicht, dass ein Auto mit angemessenem Sicherheitsabstand überholt. Wer dann seine Fahrlinie mehr Richtung Mitte der Fahrbahn verlagert, macht deutlich, dass Überholen erst bei ausbleibendem Gegenverkehr möglich ist.

Spur halten! Besonders an Engstellen lässt sich exemplarisch das selbstbewusste und sichere Fahren auf der Fahrbahn studieren. Denn wer hier zu früh Platz macht, ermuntert den Gegenverkehr zur Offensive, an der Engstelle die Geschwindigkeit nicht zu reduzieren. Wer als Radfahrender zeigt, dass er den ihm zustehenden Platz auch braucht,

Je mehr Radverkehr auf der Fahrbahn, um so weniger fühlt sich der einzelne Radfahrer allein gelassen und unsicher. Das Fahren in Zweierreihen ist erlaubt, soweit der Verkehr nicht behindert wird. Wenn wegen sonst zu geringer Sicherheitsabstände ohnehin der zweite Fahrstreifen zum Überholen genutzt werden muss, spricht also nichts dagegen, nebeneinander zu radeln.

signalisiert, dass an der Engstelle eine Begegnung mit hoher Geschwindigkeit nicht möglich ist. Eine »goldene« Verhaltensregel für das Fahren auf der Fahrbahn könnte lauten: Immer rücksichtsvoll, doch offensiv, aber innerlich defensiv fahren und mit allem rechnend.

Radfahrende sollten des Weiteren stetig in der gewählten Fahrbahnspur bleiben – wie bei einem Rennen. Wer die Spur wechseln will, sollte Zeichen setzen – und zwar deutliche! Also umschaun, Arm ausstrecken, Hand raus und mit dem Finger die Richtung zeigen. Das gilt natürlich auch fürs Ab- und Einbiegen, Queren und Wenden. An und vor Ampeln empfiehlt



es sich, nach hinten zu schauen und dann eine zentrale Position in der Mitte der Fahrbahnspur einzunehmen. So wird anderen Verkehrsteilnehmern signalisiert: Als Radfahrende führen Sie ein Fahrzeug und werden beim Wechsel zu grün zügig die Fahrt wieder aufnehmen.

Fazit: Wer Rad fährt und sich im Straßenverkehr so verhält, als ob er ein Auto bewegen würde, macht fast alles richtig, wirkt sicher und kompetent. Als Radfahrer helfen Sie damit auch dem Autofahrer – denn ein solches Verhalten kann er verstehen und vorausahnen.

ADFC-KAMPAGNE: »SICHER UND ZÜGIG RAD FAHREN – AUF DER FAHRBAHN«

Verkehrsforscher sind sich einig: Das Radfahren auf Radwegen ist gefährlicher als auf der Fahrbahn. Doch nur wenige Radler sind sich dessen bewusst und verhalten sich entsprechend. Die Studie »Unfallrisiko, Konfliktpotential und Akzeptanz der Verkehrsregelungen von Fahrradfahrern« der Bundesanstalt für Straßenwesen (August 2009) hält fest: »Nicht benutzungspflichtige Radwege werden vor allem wegen eines höheren subjektiven Sicherheitsempfindens oder aus Gewohnheit, aber auch aus Unkenntnis über die aufgehobene Benutzungspflicht genutzt.« Auf Straßen mit nicht benut-

zungspflichtigen Radwegen beträgt der Anteil der Fahrbahnutzer ganze vier Prozent. Die Gehwege werden dagegen von knapp zehn Prozent der beobachteten Radfahrer genutzt.

Diese Zahlen sind Anlass genug, für das Radfahren auf der Fahrbahn zu werben, wie es der ADFC Hamburg im Sommer 2010 mit seiner Kampagne »Sicher und zügig Rad fahren – auf der Fahrbahn« tut. Neben Zeitungsanzeigen und Plakaten gehören auch zwei neue Drucksachen dazu: Der Flyer »Aufgepasst!« klärt auf der Vorderseite Radfahrer über die Vorteile des Fahrbahnfahrens auf, auf der Rückseite wird an die Autofahrer appelliert, sich an die StVO zu halten und Rücksicht zu nehmen. Das Faltblatt »Die Straße ist für alle da!« widmet sich ausführlich den Aggressionen im Straßenverkehr. Fazit: Weniger ärgern, rücksichtsvoll fahren, glücklicher leben!



Die Drucksachen zur Kampagne »Sicher und zügig Rad fahren – auf der Fahrbahn« sind über die ADFC-Geschäftsstelle erhältlich.



Radwege meiden! Zahlreiche Untersuchungen und auch die tagtäglichen Erfahrungen vieler Alltagsradler zeigen, dass man auf Radwegen unsicherer fährt als auf der Fahrbahn. Bauliche Mängel, eine zu geringe Breite und häufige Kurven sind oft offensichtliche Mängel. Die Führung des Radverkehrs rechts neben nach rechts abbiegenden Fahrzeugen schafft jedoch grundsätzliche, nicht so offensichtliche Gefahren. Das Gefühl der Sicherheit auf Radwegen trägt.

Wer also Radwege benutzen möchte oder gar muss, sollte dies nur mit großer Vorsicht und Rücksichtnahme auf andere tun. Besondere Gefahrstellen bilden jede Kreuzung, Einmündung, jede Ein- und Ausfahrt. Hindernisse, schlechter Belag, Verschmutzungen oder einfach übersehen zu werden, sind auf Radwegen wesentlich häufiger als auf der Fahrbahn. Besonders gefährlich sind linksseitige Radwege. Auf ihnen befindet sich der Radfahrende noch mehr außerhalb der auf die Fahrbahn und auf Rechtsverkehr konzentrierten Wahrnehmung.

Weit verbreitete Vorurteile Soweit die Theorie. Die Praxis sieht wie so oft auch in Hamburg anders aus: Nur wenige Radfahrende benutzen schon heute die Fahrbahn – die ganz überwiegende Mehrheit der Pedaleure zieht die viel zu engen, von Fußgängern bevölkerten, oft buckligen und gern zugestellten, manchmal benutzungspflichtigen, aber auch dann nur selten benutzbaren Radwege auf dem Bürgersteig oder separiert von der Fahrbahn vor. Hier fühlen sie sich offenbar sicher vor dem Autoverkehr sowie im Einklang mit dem Gesetz. Die Vorurteile gegenüber dem Fahrbahnfahren – gefährlich und unerlaubt – sind noch allgegenwärtig.

Betreutes Fahrbahnfahren Hieran knüpfte der ADFC Hamburg im Frühsommer 2010 mit der Aktion »Betreutes Fahrbahnfahren« im Rahmen seiner Kampagne »Sicher und zügig Rad fahren – auf der Fahrbahn!« an (siehe dazu den Kasten auf der gegenüberliegenden Seite). Ziel der Aktion war, Radfahrende vom Gehweg auf die Fahrbahn zu lenken sowie alle Verkehrsteilnehmer über die Gefahren von Radwegen und die Vorteile des Fahrbahnfahrens aufzuklären. Etwas Ängstlichen oder Ungeübten, die sich trotz aller rationalen Argumente allein nicht trauten, wurde angeboten, gemeinsam mit einem erschrockenen ADFC-Aktiven auf der Fahrbahn zu fahren.

Schauplatz der Aktion war das letzte Stück der Osterstraße in Eimsbüttel, bevor sie in die Bundesstraße mündet. Hier wird der nicht benutzungspflichtige und kaum vom Gehweg zu unterschiedenen Radweg zunächst direkt vor einer Bushaltestelle entlang geführt, um



Die ADFC-Aktion »Betreutes Fahrbahnfahren« fand statt an einer typischen Kreuzung in Hamburg, an der ein Bürgersteigradweg den Radverkehr aus dem Sichtfeld der Autofahrer führt. Eine Werbetafel der Stadt Hamburg versperrt hier zusätzlich die Sicht für Rechtsabbieger.

Viele Radfahrende trauen sich nicht, auf der Fahrbahn zu fahren. Die Angst vor oft rücksichtslosen Autofahrern sitzt tief. Im Mai 2010 veranstaltete der ADFC daher erstmals seine Aktion »Betreutes Fahrbahnfahren«, um Radfahrenden mehr Sicherheit zu vermitteln und Ängste zu nehmen.

dann vor der Querung des Eppendorfer Wegs den typischen Rechtsschwenk zu machen, der die Radwegbenutzer aus dem Blickfeld der Rechtsabbieger verschwinden lässt. Zusätzlich verdeckt an dieser Ecke noch eine große Werbetafel den Verkehr auf dem Bürgersteig.

Gemischte Gefühle Die darauf angesprochenen Radwegfahrenden reagierten diffus, einige waren überrascht, einige erbost. Von »Auf der Fahrbahn fahren? Ich gefährde mich doch nicht selbst!«, über »Haha, sind Sie wahnsinnig?«, bis »Nein, das darf man nicht, hier ist doch ein Radweg« und »Gehen Sie mir bitte aus dem Weg, ich will hier lang fahren« war fast alles dabei.

Etwa jeder zehnte Radfahrende antwortete immerhin, er würde es demnächst mal ausprobieren. Einige wenige fuhren auch direkt vom Radweg auf die Fahrbahn – betreut von einem ADFC-Aktiven, auf dessen Rücken ein großes Pappschild die Autofahrer auf Abstand halten sollte. Dies gelang leider nicht immer: Besonders ein Busfahrer der Hochbahn outete sich als Experte in Sachen StVO und pöbelte unseren Radfahrer an, gefälligst von der Fahrbahn zu verschwinden. Es gibt also noch einiges zu tun ...

Dirk Lau



Feldforschung im Dönerduft

Rad fahren auf der Reeperbahn

Zu den ersten 12 Kilometern Radfahrstreifen, die die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zeitnah anlegen will, gehört sie nicht. Trotzdem



lohnt es sich, das Radverkehrsverhalten der Großstädter auf der Reeperbahn näher unter die Lupe zu nehmen. Immerhin ist sie Teil einer wichtigen West-Ost-Achse, die Altona und die Elbvororte mit der Innenstadt verbindet.

Zähltag Am letzten Schultag stelle ich mich mit Heft und Stift bewaffnet vor das Döner-Restaurant am Pulverfass und beginne zu zählen: »männlich, ca. 50, Fahrbahn«, »männlich, ca. 30, MTB, Fußweg«, »weiblich, ca. 30, Einkaufsrad, Fahrbahn«, »weiblich, ca. 40, Sonnenbrille, Fußweg« ... Wenn möglich, spreche ich die auf dem Fußweg Radelnden an und frage sie nach dem Grund.

Gefahr ist nicht alles Von kommentarlos weiterfahren über »da ist es

zu gefährlich« bis zum selbst erklärenden Rollen mit Blick auf die High Heels im Schaufenster ist alles dabei. Eine dynamische Frau, die »keine Zeit« hat, sagt mir dann doch freundlich, sie sei »intuitiv« auf den Fußweg gefahren. Ein Handwerker im Blaumann will an der nächsten Ampel in die Talstraße einbiegen.

Der Gründe sind viele an diesem sonnigen Frühsommernachmittag. Klar aber ist: In der halben Stunde, in der ich zähle, fahren gut 40 Personen auf der Fahrbahn radelnd an mir vorbei – trotz starken Verkehrsaufkommens und donnernder LKW. Zur gleichen Zeit sind es immerhin 25, die den Fußweg mit dem Rad nutzen. Die meisten offensichtlich, um in eine Seitenstraße abzubiegen, ein Geschäft zu erreichen, einige aber auch, weil sie sich dem Stress der Fahrbahn nicht aussetzen mögen.

Nicht einfach So vielfältig also die Beweggründe für das Fahren auf dem Fußweg sind, so komplex muss jener denken, der hier Radverkehrsanlagen schaffen will, die breite Akzeptanz finden. Der Mittelstreifen zum Beispiel ist ein lästiges Hindernis, das sich per Rad bisher am besten an den Ampeln queren lässt. Dadurch landet man eben fast »intuitiv« auf dem Fußweg oder fährt gegen die Fahrtrichtung in die Taxengasse vor dem Discounter. Hier eine Radverkehrsführung zu entwickeln, die den verschiedenen Bedürfnissen Rechnung trägt, ist eine echte Herausforderung.

Geht doch Gleichzeitig zeigt die kleine Stichprobe außerhalb der Rush Hour auch, wie viele Radfahrende schon jetzt die Fahrbahn nutzen, um den Stadtteil zügig zu durchqueren. Nach meinen Erfahrungen und Beobachtungen kommt es dabei selbst in Hauptverkehrszeiten in der Regel nicht zu Konflikten mit dem motorisierten Verkehr. Vielleicht da es hier nie einen Radweg gab und die Autofahrer keine Handhabe haben, uns von der Fahrbahn zu weisen? – Dann wäre der Rückbau nicht benutzungspflichtiger Radwege wohl eine gute Idee.

Amrey Depenau

Shared Space

Neues Buch

Die Beiträge stammen u. a. vom Shared Space Institut, von den Grünen oder aus der Hamburger Verwaltung. Die AutorInnen kommen aus dem Straßenbau, dem Rechtswesen oder von jenen Universitäten, die die Effekte von Projekten untersuchen.

Es finden sich Grundlagentexte über die Planung nach dem Shared-Space-Ansatz, eine Beurteilung, welche Rechtsgüter in welcher Form betroffen sind, Erläuterungen, was es bei der Planung in einer Stadt wie Hamburg alles zu bedenken gibt und eine Abwägung, ob schwächere Verkehrsteilnehmer durch den Ansatz benachteiligt werden. Den größten Umfang nimmt die Diskussion bereits existierender Beispiele ein. Die Planung stellt den Menschen mit seinen vielfältigen Aktivitäten und nicht das Auto in den Mittelpunkt. Seit 30 Jahren gibt es Shared-Space-Projekte, die sich durch ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit auszeichnen.

Nach der »Risikokompensationstheorie« tendiert ein Verkehrsteilnehmer dazu, in seinem Fahrverhalten stets das gleiche Risiko einzugehen. Wird also die Straße sicherer gebaut, so wird eben schneller gefahren. Der Sicherheitsgewinn von verkehrstechnischen Maßnahmen wird durch unerwünschte Verhaltensanpassung aufgezehrt. Der gezielte Einbau von »Hinweisreizen« kann die Straße subjektiv unsicherer machen und führt dann über die kompensatorische Anpassung zu entschleunigtem Fahren. Shared Space macht sich das zu Nutze, z. B. durch ungewöhnliche Führung der Straße oder Aufhebung der Straßenbegrenzungen, was aber letztlich nicht zu einer unsicheren Situation führt.

Auf den ersten Blick kommen alle langsamer vorwärts. Doch wegen fehlender Ampeln und gleichmäßigeren Verkehrsflusses ist es letztlich sogar für Autofahrer schneller.

Ulf Dietze

Bechtler/Hänel u. a. (Hg.) Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume. Bielefeld 2010. ISBN 987-3-9803641-7-1; 15 Euro





»Eimsbüttel ist weiter«

Immer noch sind Radwege benutzungspflichtig, die das nach geltendem Recht nicht sein dürften. Eine Projektgruppe beschäftigt sich mit diesen Überbleibseln alten Denkens.

Seit 1998 muss die RadfahrerIn nur noch solche Radwege benutzen, an denen ein blaues Radwegschild steht. Ansonsten darf die Fahrbahn benutzt werden. Damit trug der Verordnungsgeber den Erfahrungen Rechnung, dass Radwege oft nur eine trügerische Sicherheit bieten. In der Realität bietet nur Sichtbarkeit die nötige Sicherheit. Und die gibt es eher auf Radfahrstreifen und im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Tatsächlich fielen im Laufe der vergangenen zwölf Jahre zig Benutzungspflichten. Der ADFC half gleich zu Beginn mit einigen Musterverfahren nach.

Denn die Behörden dürfen nur noch blaue Schilder aufstellen, wo die Benutzungspflicht »erforderlich« ist. Dazu ist konkret zu begründen, warum die Benutzung der Fahrbahn denn gerade hier ausgeschlossen werden muss. Rein »gefühlte Gründe« wie z. B. »viel LKW-Verkehr« zählen nicht, denn solche Rahmenbedingungen gibt es auch andernorts, ohne dass es auch eine Benutzungspflicht gäbe.

Wo die Benutzungspflicht dann tatsächlich als erforderlich eingestuft wird, muss der Radweg obendrein einigen Qualitätsansprüchen genügen, um benutzungspflichtig sein zu dürfen.

Neuer Versuch Heute stellt sich die Lage in der Stadt sehr unterschiedlich dar. Das hängt besonders von den zuständigen Mitarbeitern in den jeweiligen straßen-

verkehrsbehördlichen Abteilungen der Polizeikommissariate (PK) ab.

Zwar ist der Radwegzwang schon immer einer der Dauerbrenner der ADFC-Arbeit. Nach der Neuorganisation der verkehrspolitischen Arbeit im ADFC Hamburg fand sich Ende 2009 eine »Projektgruppe Benutzungspflicht« zusammen, die sich der Thematik nochmal systematisch annehmen wollte.

In einem ersten Schritt sollten für den Bezirk Eimsbüttel die nicht vernünftigen Benutzungspflichten zusammengetragen werden. Schnell stand fest: Eimsbüttel hat da nicht mehr viel zu bieten. Stefan Eli, Mitglied der Projektgruppe: »Die haben schon gut gearbeitet. Schlimmer sind da zum Beispiel Wandsbek und Mitte«. Also weitete die Projektgruppe, die meist aus drei bis vier Personen besteht, ihr Untersuchungsgebiet aus und sammelte mit Unterstützung anderer ADFC-Aktiver blaue Relikte auch in anderen Gebieten der Stadt.

Im Mai präsentierte sie der Verkehrsdirektion – das ist die den örtlichen Straßenverkehrsbehörden übergeordnete Stelle – ihre Beispiele. Dort teilte man in vielen Fällen die Einschätzung der Lage. Einige der genannten Straßen waren denn auch nicht strittig: Hier fällt das Schild.

Zwischen der Anordnung zum Abschrauben eines Schildes und der tatsächlichen Ausführung können in Hamburg allerdings wiederum Jahre vergehen. Diesem »Phänomen« ist noch niemand

8	Harburger Schlossstraße	Harburg		
9	Harvestehuder Weg	Harvestehude		
0	Heilbrookstraße	Barmbek Nord	Eimsbüttel	Stummelradweg
1	Kupferdamm	Farmsen-Berne	Nord	
2	Langenhorner Chaussee	Langenhor	Wandsbek	Breite
3	Lauensteinstraße	Barmbek Nord	Nord	Breite
4	Lauensteinstraße	Barmbek Nord	Nord	Breite
5	Lesserstraße	Barmbek Nord	Nord	Breite
6	Lohmannsweg	Wandsbek	Nord	Breite
7	Luruper Chaussee	Heimfeld	Wandsbek	Stummelradweg
8	Martinstraße	Lurup	Harburg	Breite
9	Meister-Francke-Straße	Eppendorf	Altona	Breite
0	Methfesselstraße	Barmbek Nord	Nord	Zugpark
1	Nedderfeld	Eimsbüttel	Nord	
2	Neßfeld	Lokstedt	Eimsbüttel	Zweirichtungsradweg
3	Rahlstedter Straße	Finkenwerder	Eimsbüttel	gemeinsamer Geh- und Radweg
4	Rampenstraße	Rahlstedt	Mitte	
5	Rosengarten	Neuenfelde	Wandsbek	
6	Rübenkamp	Kleiner Grasbrook	Wandsbek	Breite
7	Rübenkamp	Neuenfelde	Mitte	Zugpark
8	Schierenberg	Barmbek Nord	Harburg	Geringe Verkehrsbelastung
9	Schimmelmannstraße	Barmbek Nord	Nord	Räumzeiten
0	Schlossstraße	Berne	Nord	Breite
1	Siebekindamm	Marienthal	Wandsbek	Zweirichtungsradweg
		Wandsbek	Wandsbek	Breite
		Hamm-Nord	Wandsbek	Breite
			Mitte	Breite

Seit zwölf Jahren ist der Rechtsbruch von Seiten der Straßenverkehrsbehörde am nördlichen Ende des Rübenkamps aktenkundig: Die Benutzungspflicht ist hier nicht erforderlich – und schon deshalb rechtswidrig angeordnet. Außerdem ist der Weg hinsichtlich des baulichen Zustands, der Sicherheitsabstände, der Breite usw. weit entfernt davon, die baulichen Anforderungen an benutzungspflichtige Radwege zu erfüllen.

Die Projektgruppe sammelt weitere Beispiele von Benutzungspflichten, die entweder nicht erforderlich sind oder aufgrund der Gestaltung oder des Zustands entfallen müssen.

auf den Grund gekommen. Im Zweifelsfall sind »die Bezirke« hier in der Pflicht, ihre Arbeitsabläufe zu optimieren.

»Als nächstes wollen wir auf Basis unserer Liste den Status bei den örtlichen PKs abfragen. Wir wollen bei den einzelnen Straßen wissen, ob da ohnehin etwas geplant ist, oder ob wir aktiv werden müssen«. Eli nennt spontan katastrophale Sandwege im Sonnenweg, die einen gemeinsamen Geh- und Radweg darstellen sollen. Oder den Radweg in Einbahnstraßenrichtung des nördlichen Rübenkamps. Der ist bis auf 40 cm Breite bereits versandet und bewachsen und besitzt keine ausreichenden Sicherheitsabstände zu parkenden Autos.

Ulf Dietze

MITARBEITEN

Die Projektgruppe ist offen für neue Mitglieder. Termine: Einmal im Monat per Rundmail abgestimmt. Treffpunkt: Café »Ehrenstein«, Bundesstraße 96. Kontakt: stefan.eli@gmx.de oder Matthias Pusch, mpu50@web.de

Foto: Ulf Dietze

If I can make it there, I'll make it anywhere

Eindrücke von der Konferenz Velo-city 2010

Der Ohrwurm »New York, New York« und die Gedanken an den neuen, fahrradfreundlichen Broadway, von dem hier in den vergangenen Tagen so viel die Rede war, werden durch ein wildes Hupkonzert unterbrochen. Bleibt die Flucht auf einen Zweirichtungsradweg, der schmaler ist als ein durchschnittlicher Radweg für eine Richtung in Kopenhagen: Willkommen in Hamburg, willkommen in der Realität!

New York, New York! Wer hätte gedacht, dass ausgerechnet in den USA einmal ein Fahrradboom ausbrechen könnte? Aber Janette Sadik-Khan, Commissioner of the New York City Department of Transportation hat in Kopenhagen gezeigt, dass selbst mit einem kleinen Budget vieles möglich ist, wenn man nur ein wenig Farbe und gestalterischen Willen aufbringt. Und wenn die Räume für Fußgänger und Radfahrer erst geschaffen sind, dann tauchen diese auch auf »wie irgendwas aus Star Wars«, wie sie es selbst begeistert formuliert hat.

Grüne Welle für Radfahrer während des Berufsverkehrs: Durch ein Piktogramm auf dem Radweg und ein Schild gekennzeichnet.



Pretty in pink: Parkbox für Lastenfahrräder

Nicht nur die USA, auch andere klassische Autofahrernationen wie Kanada, Neuseeland und Australien waren auf der Konferenz gut vertreten. Auch in Asien ist das Fahrrad sehr wichtig. In Indien zum Beispiel bedeutet es für viele ein Stück Freiheit und ein eigenes Einkommen. Andererseits gibt es in Indien und China auch Städte, die um jeden Preis den »modernen« und »fortschrittlichen« Autoverkehr wollen und zur Förderung des Autoverkehrs erst einmal das lästige Radfahren verbieten.

Copenhagenize the world? Radfahren in Kopenhagen bedeutet riesige Radfahrerpulks mit

einer Geschwindigkeit, von der man in Hamburg nur träumen kann. Es bedeutet auch grüne Welle für Radfahrer, so dass sie im Berufsverkehr deutlich schneller sind als Autos, und das bei gegenseitiger Rücksichtnahme. Vor allem aber gilt, dass das Fahrrad ein selbstverständlicher Bestandteil des täglichen Lebens ist.

Auf der Konferenz wurde ein Kopenhagen-Schnupperkurs in zehn Programmpunkten zu Infrastruktur, Stadtentwicklung und Berufspendeln angeboten. Man konnte sich seine Ziele selbst aussuchen, vor Ort wartete jemand, um alles zu erklären.

Besonders interessant war die Fahrradmitnahme in der S-Bahn, bei der Fahrradwaggons mit Klemmbügeln ausgerüstet sind. Ein Piktogramm auf dem Bahnsteig zeigt, wo der Fahrradwaggon hält. Fahrradmitnahme und Internetnutzung per W-LAN sind in der Bahn übrigens kostenlos.

Witzig ist die Idee der Stadt, in einem pinkfarbenen Automobil Parkplätze für vier Lastenfahrräder unterzubringen.





Ein Fahrradpiktogramm auf dem Zug zeigt deutlich, wo der Fahrradwaggon zu finden ist.

Damit will die Stadt die öffentliche Diskussion zum Fahrradparken anregen und gleichzeitig die Lastenfahrräder aufwerten: Fahrräder brauchen viel weniger Platz als Autos.

Und nach dem vergangenen Winter kann man angesichts des Winterdienstes nur vor Neid erblassen, denn in Kopenhagen wurden die Radwege noch vor den Fahrbahnen geräumt.

Genau wie die Entdeckungstouren in der Stadt war das gesamte Konferenzprogramm sehr interaktiv. Es gab nicht nur Vorträge, sondern auch viele Diskussionsrunden und Gelegenheiten zum Netzwerken. Interessant war zum Beispiel eine Diskussion über den Um-



gang mit Fahrradleichen. Ein Teilnehmer aus Kenia hat erzählt, wie wichtig sie in Afrika sind, da gespendete Räder unter anderem genutzt werden, um Medikamente in abgelegene Dörfer zu bringen. Wichtig dabei ist nur, dass die Räder so wenig technischen Schickschnack wie möglich haben.

Und Hamburg? Wie sagte einer der Vortragenden so schön? Die Konferenz geht bis Freitag, da kann man Montag ja gleich zu Hause loslegen!

Zu tun gibt es genug. Um ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, ist noch viel Öffentlichkeitsarbeit nötig. Auch eine vollständige Umsetzung des Veloroutennetzes sollte in diese Richtung ein Zeichen setzen. Man kann von den Dänen lernen und ihrem Cycling Embassy, einem idealen Werkzeug zum Netzwerken, oder von Dublin, einer Hafenstadt, die den LKW-Verkehr aus ihrer Innenstadt verbannt hat. Oder sogar von New York, wo jährlich 80 km Fahrbahn dem Radverkehr geopfert werden sollen.

Mehrfach wurde darauf hingewie-

Obwohl in vielen Bundesländern dieses Jahr an der Konferenzteilnahme gespart wurde, war Hamburg gut vertreten: Staatsrat Dr. Stephan Hugo Winters und Olaf Böhm, in der BSU für den nichtmotorisierten Verkehr zuständig, zeigten sich beeindruckt von den komfortablen Wegen und den innovativen, fahrradfreundlichen Ampelschaltungen.

MEINUNGEN

Merja (links im Bild): Radfahren in Kopenhagen ist toll, mit den breiten, asphaltierten Wegen ohne Hindernisse, man kann schnell und weit fahren. Aber bei



so viel Radverkehr sieht man, finde ich, dass Radwege an Kapazitätsgrenzen stoßen. Meistens werden die Verkehrsmittel nur getrennt, eine grundsätzliche Verkehrsberuhigung fehlt. Für mich hat sich bestätigt, dass Radspuren die bessere Lösung sind, da sie durchlässiger sind. Wenn mehr Radfahrer da sind als die Spur aufnehmen kann, werden sich die Radfahrer schon ihren Platz nehmen.

Susanne: Man darf nicht nur an die schnellen und routinierten Radfahrer denken, man muss die Leute da abholen, wo sie sind, damit auch alte Leute und Kinder sich sicher fühlen und aufs Rad steigen. Auf der Konferenz wurde das als Prinzip 8-80 vorgestellt. Und man muss allen Verkehrsteilnehmern zeigen, dass das Fahrrad ein ernst zu nehmendes Verkehrsmittel ist und bei der Planung und dem Unterhalt der Wege entsprechende Prioritäten setzen. Das haben mir viele Projekte, die auf der Konferenz vorgestellt wurden, deutlich gezeigt.

VELO-CITY

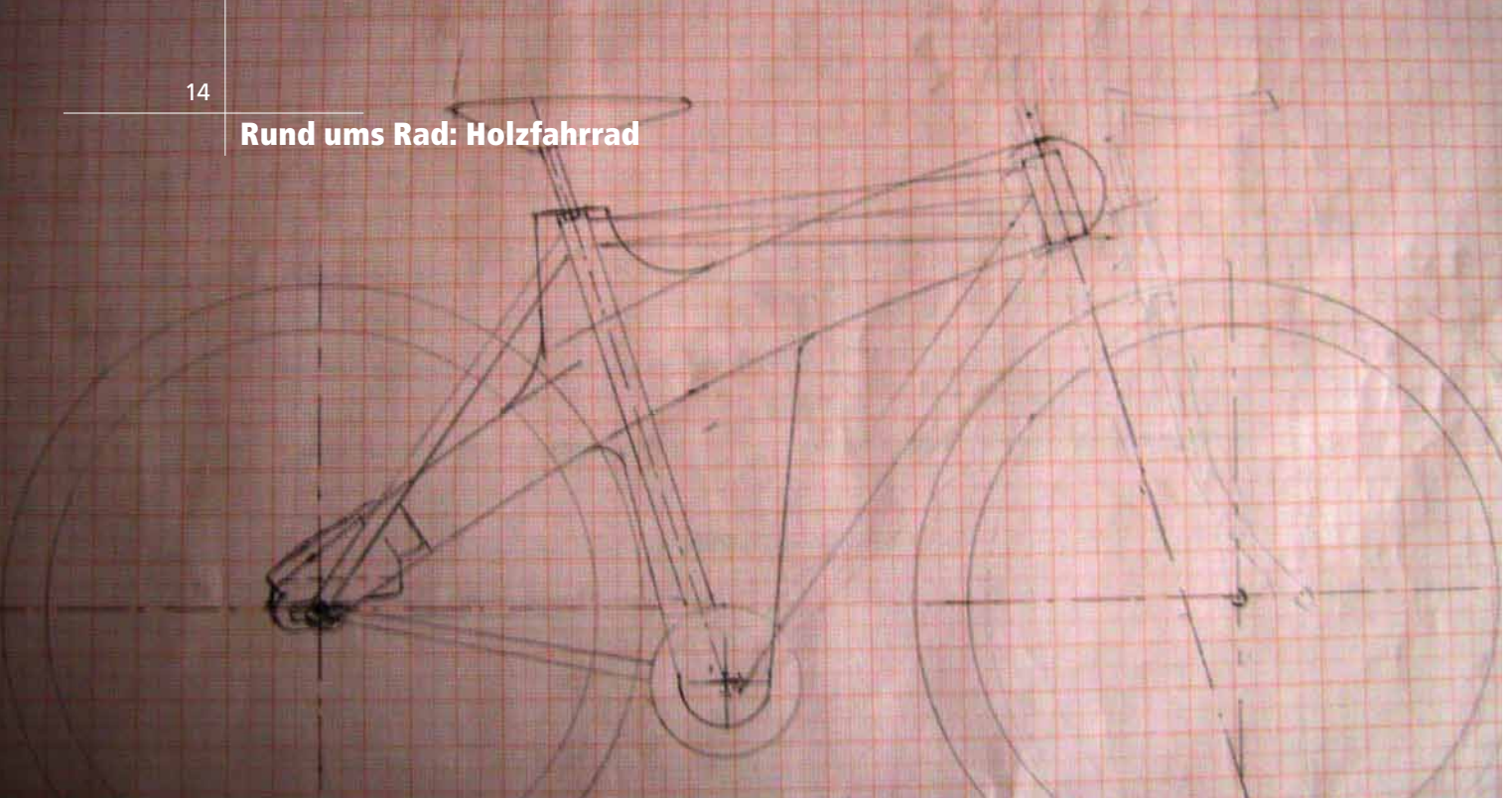
Die erste Velo-city wurde 1980 in Bremen eröffnet. Daraus entwickelte sich eine unregelmäßig abgehaltene Reihe von Fachkonferenzen in verschiedenen meist europäischen Städten, an der Mitarbeiter von Städten und Gemeinden, Vertreter von Beratungsunternehmen und Verkehrsplaner teilnehmen. Dieses Jahr fand die Velo-city zum 16. Mal statt und war gleichzeitig die erste "Velo-city global" mit mehr als 1000 Teilnehmern aus 49 Staaten. Organisiert wird sie von der European Cyclists' Federation (ECF). Die nächste Velo-city findet im März 2011 in Sevilla (Spanien) statt.

sen, wie wichtig es ist, Synergien zu nutzen und Kooperationspartner zu suchen, die nicht mit dem Thema Verkehr befasst sind. Das Fahrrad lässt sich auch in die Diskussion zum Klimawandel, zur Gesundheitsvorsorge, zur Chancengleichheit in der Gesellschaft, zu lebenswerten Städten, zu Einsparungen bei Raum und Zeit und zu Wirtschaftlichkeit allgemein einbringen.

Um noch einmal Worte, die auf der Konferenz gefallen sind, aufzugreifen: Der Wandel ist nicht linear, man kann und muss überall gleichzeitig anpacken.

Merja Spott, Susanne Elfferding

24.08.:
Vortrag
über die
Konferenz
und über
Kopenha-
gen.
s. Seite 22.



Um den Baum gebogen

Was tut einer, der gerade in den Ruhestand gegangen ist und dann ein Faltsblatt über den Bau eines Holzrades in die Hand bekommt? Er macht das Wohnzimmer zum Planungsbüro und sich selbst an die Arbeit!

Jan Maßmann hat beim Rahmen alle verwendeten Leisten konsequent in Länge und Breite versetzt übereinandergelagert. Anders als gängige Rahmen aus Stahl oder Aluminium ist sein Rahmen aus Fichtenholz nicht hohl, sondern ein massiver Block. Durch den versetzten Aufbau entstand ein vergleichbar stabiler Rahmen. Denn »die Festigkeit von Holz entspricht in Richtung der Maserung (also vertikal) fast der von Stahl«, so Maßmann.

Wichtig beim Rahmen sei weniger die verwendete Holzart, sondern mehr die ausgeklügelte Konstruktion. Um die beson-

dere Festigkeit von Holz in Richtung der Maserung zu nutzen, hat sein Rahmen eine leicht gebogene, ansteigende Kontur. An diese gebogene Kontur hat er die ersten Leisten und alle folgenden mit Leim, Nägeln und Schrauben angebracht. Sein Rahmen ist von der gedachten Mittelstange eines Diamantrahmens nach unten und oben Leiste für Leiste gewachsen. Jede neu hinzugefügte Leiste sicherte er mit ganzen Heerscharen von Schraubzwingen.

So gelang es, einen keilförmigen Rahmen aus einem Block herzustellen. Zusätzliche Stabilität bringen Epoxidharz und eine laminierte Struktur. Durch 2-Komponenten Lack, den man beim Bau von Yachten benutzt, ist der Rahmen gut gegen die Witterung geschützt.

Die Bohrlöcher und der Einbau der Stahlkomponenten Über den gesamten Prozess des Rahmenbaus hatte Maßmann die von einem herkömmlichen Diamantrahmen übernommenen Bohrpunkte für die Sattelstange, das Tretlager, die Hinterradaufhängung und die Gabel im Blick. Jede neu ange-

von links:
Rahmenbau aus
vielen einzelnen
Leisten und
dann »schleifen,
schleifen, schleifen«
(Maßmann).
Holz gewässert
und dann in Form
gezwungen:
Lenkerbau mit
Ausdauer.

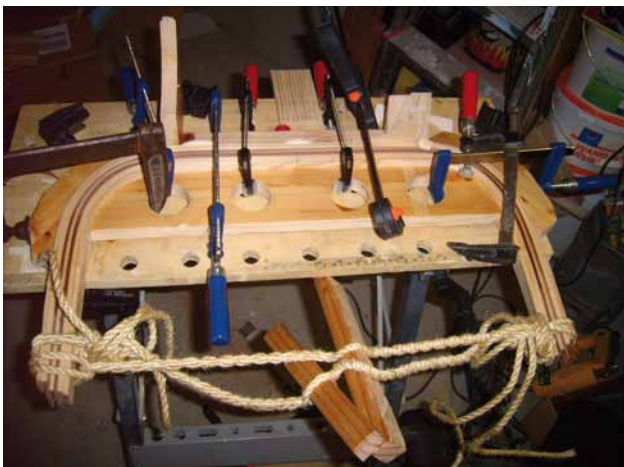




brachte Leiste richtete er an den vorher festgelegten Punkten aus. Beim Bohren der Löcher – von Hand wohlgeremert – durfte nichts schiefgehen. Hätte er den berechneten Punkt samt Einfallswinkel nicht genau getroffen, hätte er komplett neu beginnen müssen. »Vor solchen Arbeiten habe ich schlaflose Nächte gehabt.«

Italienischer Felgenbauer In Italien gibt es einen der letzten Felgenbauer, die Felgen aus einem bestimmten Buchenholz herstellen. Die Speichenräder dazu hat Maßmann dann wieder selbst hergestellt: aus einem Stück gesägt und – ähnlich wie beim Bau des Rahmens – weitere Schichten nach oben und unten hinzugefügt, bis es genügend verstärkt war. Die besondere Kunst war dabei das genaue Einpassen in die Felgen, so dass alles völlig rund läuft.

Der Lenker Die Krone seines Holzbaus stellt allerdings der Lenker dar. Der ist aus ursprünglich geraden Leisten zusammengesetzt. Die wurden durch Wasserbäder flexibel gemacht und dann um einen Baum gebogen. Später zwang Maßmann sie mit Seilen in die gewünschte Form. Durch tagelanges Feilen und Schmirgeln hat er den Leisten Ecken und Kanten genommen.



»Eine neue Herausforderung« Das dachte sich Jan Maßmann, als er das dünne Faltblatt »Fahrrad im Einzelbau« eines gewissen Michael Heinzlmann auf einer Fahrradmesse in die Hände bekam, der ein Fahrrad aus Holz gebaut hatte. Just zu dem Zeitpunkt, als ihn seine letzte Firma mit Anfang 60 in den Vorruhestand entlassen hatte. Obwohl er das Faltblatt nur als groben Leitfaden nutzen konnte, gab es von da an nur noch ein Ziel: ein eigenes Fahrrad aus Holz zu bauen.

Dem eigentlichen Bau gingen viele Vorüberlegungen und Recherchen voraus. Befragte Fahrradhändler waren keine große Hilfe. Dadurch eher noch beflügelt, überlegte und probierte Maßmann immer wieder aufs Neue. Sein Beruf als technischer Zeichner war nützlich bei den Skizzen und der Berechnung der Bohrpunkte. Allerdings verfügt Maßmann weder über eine große Werkstatt noch über besondere Kenntnisse im Umgang mit dem Werkstoff Holz. So dienten der enge Kellerraum und die Räumlichkeiten der eigenen Wohnung als Produktionsstätte. Insgesamt dauerte es ein gutes Jahr, bis das Fahrrad fertiggestellt war. Rund 2000 Euro hat alles zusammen gekostet, wovon insbesondere der örtliche Baumarkt profitiert hat. 150 Pinsel, die wegen der Zwei-Komponenten-Materialien nur einmalig zu verwenden waren, und Unmengen an Schleifpapier zählt der Konstrukteur zu den Opfern seines Werks.

Der entscheidende Moment Fährt es? Hält es? Wenn ja, wie lange? Was ist, wenn etwas bricht? »Echt großes Muffensausen« begleiteten die erste Fahrt. Doch seit der Fertigstellung im September letzten Jahres hat Jan Maßmann mit seinem Rad schon gut 1000 km zurückgelegt. Dank des Holzrahmens federt das Rad ausgezeichnet, ist mit einem Gesamtgewicht von 25 kg nicht zu schwer und mit der Nabensattel von Sturmey-Archer auch flott. So mau das Feedback der befragten Fahrradhändler im Vorfeld war, so enorm ist die Resonanz in der Öffentlichkeit. Im Juli unternahm Maßmann dann eine vierwöchige »Deutschland-Tour« und baute dafür zuvor noch einen Anhänger fürs Gepäck – aus Holz!

Marcus Steinmann

»Sperrzeiten sind ein sperriges Thema«

Verkehrspolitik in Zeiten leerer Kassen. Martina Gregersen, Mitglied der GAL-Fraktion in der Bürgerschaft, im Gespräch mit der RadCity.

RadCity: Wie ist die Stimmung nach zwei Jahren schwarz-grüner Regierung im Zeichen der Radstrategie?

Martina Gregersen: Eigentlich ist es etwas ernüchternd, weil ich mir vorgestellt hatte, dass wir unter grünem Regierungseinfluss den Radverkehr schneller voranbringen. Man braucht jedoch einen sehr langen Atem. Vielleicht war es aber auch blauäugig zu glauben, dass man nach einem oder zwei Jahren schon große Erfolge sieht. Wenn man die Finanzen bewilligt hat, kommt erstmal der lange Planungsprozess, man braucht Ingenieurkapazität, dann kommt die Beteiligung der

Bezirke, der anderen Behörden, und die Ausschreibungszwänge – das alles ist notwendig und trotzdem wünscht man sich schon schneller sichtbare Ergebnisse. Wir haben allerdings auch einen über Jahrzehnte vernachlässigten Radverkehr in Hamburg vorgefunden. So sieht man kaum, welche Mühen wir schon hineinsteckt haben.

Gibt es denn Stellen, die diese Arbeit ausbremsen?

Das kann man eigentlich nicht sagen. Die Behörde war anfangs im Radverkehrsbereich personell zu schwach besetzt. Dieses wurde erkannt

und das Personal aufgestockt.

Schon in der Radstrategie stand doch aber, dass mehr Personal benötigt wird.

Gut, nun ist es mehr. Aber nur an der Menge des Personals hapert es auch nicht. Es gibt da durchaus gute Forderungen und Vorschläge, die für Umbauten eingebracht wurden. Dann durchlaufen sie andere Ämter und gehen über mehrere Schreibtische, werden mit den Bezirken abgestimmt und am Ende sieht der Plan dann wieder anders aus. Wir mussten auch erstmal lernen, wo die Radverkehrsförderung hakt, um nachzusteuern zu können.

Denn mancher Behördenmitarbeiter plante auch unter grüner Senatorin erstmal so weiter, wie er es schon immer getan hat. Und wir als Bürgerschaftspolitiker können uns ja auch nicht um jeden Einzelfall kümmern oder bekommen die Planungen im Vorwege gar nicht mit.

Wie sieht denn Ihr idealer Radweg aus?

Ich wünsche mir breite Radspuren auf der Straße, wenn es möglich ist. Gern so wie es in der Fabriciusstraße umgesetzt wurde, das wäre mein Idealbild. Im Krohnskamp z. B. ist mir der Streifen zu dicht an den parkenden Autos.

Angesagt sind ja nun 12 km Radfahrstreifen in einem ersten Schritt.

Ich war sehr begeistert, dass meine Vision aus dem Antrag »Förderung des Radverkehrs« damit so zügig in dieser ersten Stufe umgesetzt wird. Wir haben den Antrag ja gemeinsam mit der CDU ausgearbeitet. Die Behörde hat auf den Antrag hin 150 Straßen geprüft und kommt nun zu dem Ergebnis, dass in einem ersten Schritt 12 km problemlos auf Straßen abzumarkieren sind. Alle wollen nun zügig solche Spuren und daher kommen aus den Bezirken Nachfragen, wann die, die nicht dabei sind, denn auch Radspuren erhalten.

In meinem Antragsentwurf stand ursprünglich auch noch, dass die Straßen, die in einer unechten Zweispurigkeit befahren werden, eine echte Einspurigkeit und auf dem gewonnenen Platz Radfahrstreifen bekommen sollen. Das wäre z. B. in der Krausestraße oder der Langenhorner Chaussee prima zu machen. In diesen Straßen gibt es für Radfahrer und Fußgänger gerade einmal 1,50 m oder den Kampf gegen die Autos. Aber das musste leider wieder raus, weil es häufig die Verkehrssicherheit nicht zulässt.

Das Foto, das das Abendblatt dazu verwendet hat, war übrigens katastrophal: Eine Mutter fährt mit ihrem Kind nebeneinander auf dem schmalen Radstreifen. Man kriegt schon vom Hinsehen eine Krise: Da braucht nur plötzlich eine Autotür aufzugehen und schon wird das Kind vom Rad stürzen. Vernünftige Radfahrstreifen brauchen einen Sicherheitsabstand zu parkenden Autos.

Wie ist denn das Verhältnis der Fraktion zur grünen Senatorin?

Die Zusammenarbeit läuft gut und trotzdem ist es ja auch meine Aufgabe als Abgeordnete, die Arbeit des Senats kritisch zu begleiten. Das tu ich dann auch gern bei Bettelampeln, nicht geräumten Rad- und Fußwegen oder den freien Rechtsabbiegern für Autofahrende.

Ich bekomme zum Beispiel von Rentnern aus Bramfeld Rückmeldung, dass sie die neue Bettelampel an der Haldesdorfer Straße unmöglich finden und jetzt häufiger bei Rot gehen. Wir können nicht parallel zum fließenden Autoverkehr den Radfahrern kein Grün geben.

Ich wende mich dann an die Behördenleitung. Aber das kann ich auch nicht in jedem Fall machen. Manchmal stecken wir so zu sehr im Klein-Klein. Da wünschte ich mir größere Lösungen, gern auch mit dem Blick in andere Städte.

Im Wahlkampf hat die GAL gesagt, sie möchte die Radstrategie umsetzen und Bettelampeln abschaffen. An diesen früheren Versprechen werden Sie gemessen werden im nächsten Wahlkampf.



»Fabriciusstraße ist mein Idealbild«: Radfahrstreifen mit markiertem Sicherheitsabstand zu parkenden Autos.

Ich habe keine Zweifel, dass man am Ende der Legislatur eine grüne Handschrift erkennen können wird. Gucken Sie sich die Haushaltsmittel an: Von 2008 auf 2010 gibt es da eine Steigerung von 150 Prozent. Von 3,8 auf 9,8 Mio. Euro Kassenmittel für Radverkehrsförderung. Das wird man dann auch im Ergebnis sehen.

Was halten Sie von »Tempo 30 in der ganzen Stadt«? Wir könnten viel Geld sparen und einen fahrrad- und menschengerechten Verkehr schaffen.

Das kriegen wir nicht durch, weder mit der CDU noch mit der SPD. Und das wäre in der gesamten Stadt auch nicht wirklich sinnvoll. Wir hatten mal eine Grünen-Initiative zu Tempo 40, weil die Autos dann ökonomischer und umweltfreundlicher als bei Tempo 30, so hochtourig im zweiten Gang, fahren. Mit dem Auto lange Tempo-30-Strecken fahren zu müssen, nervt ja auch – so schön ich es als Radfahrerin auch wiederum finden würde.

Nerven ist ja gut, das fördert das Umsteigen.

Ich möchte die Leute lieber durch tolle Rads Spuren oder eine attraktive Stadtbahn zum Umsteigen bringen. Ich möchte das nicht als Oberlehrerin oder zwangsweise tun. Wir wollen sicher nicht um des Prinzips willen den Autofahrer ärgern oder gängeln.

Es ist doch die Frage, was wir in der Stadt wollen. Möchten wir Verkehr und Mobilität angenehm machen oder wollen wir Wohnen und Leben attraktiv machen?

Das ist unbezweifelt: Die Stadt muss lebenswert sein und auch nicht lärmverseucht. Dazu sind wir schon durch die Lärminderungspläne angehalten. Klar: Tempo 30 wäre da eine sehr günstige Lösung. Trotzdem kann ich nicht glauben, dass eine Einfallstraße wie die Bramfelder Chaussee oder die Alsterkrugchaussee zur Tempo-30-Straße wird.

Es geht ja nicht nur um diese Hauptstraßen. Es gilt ja praktisch überall, wo ein Bus fährt, grundsätzlich noch Tempo 50. Also in sehr vielen Straßen.

Aber es geht weiter mit Tempo-30-Bereichen. Die Bezirke sind nach Ausweitungen gefragt worden und haben dieses geprüft. Auch dieser Prozess ist leider wieder sehr zeitintensiv gewesen. Aber es wird nun erst einmal 28 neue Abschnitte mit Tempo 30 geben und demnächst noch mehr.

Im Koalitionsvertrag steht, dass die Sperrzeiten im ÖPNV versuchsweise für ein Jahr aufgehoben werden sollen.

Die Sperrzeiten sind ein sperriges Thema. Ich musste einsehen, dass auch vor und nach den Sperrzeiten die Bahnen z. T. so voll sind, dass die Rettungswege nicht frei gehalten werden können. Es gibt bestimmte Treppen, da kommen Sie schon ohne Fahrrad schwer durch, mit dem Fahrrad noch schlechter. Mobilitätseingeschränkte Menschen fühlen sich durch die Räder oft auch behindert.

Aber trotzdem lässt mich das Thema nicht los. Z. B. kann ein Lehrer nicht mit dem Rad per Bahn morgens zur Schule, wenn er dort mit seinen Schülern um 8 Uhr eine Radtour beginnen möchte. Er muss unter Umständen die 20 km zur Schule anradeln. Oder nehmen Sie die Leute, die morgens aus der Stadt rausfahren, wo viele Bahnen genügend Platz bieten würden. Aber es gibt natürlich diejenigen, die rücksichtslos auch keinen Platz machen, wenn eine Mutter mit Kinderwagen ihn benö-

tigt. Die Behindertenverbände laden ihre Last auch bei mir ab. Aber ich bleibe am Ball.

Im gemeinsamen Antrag mit der CDU haben wir dazu ja auch geschrieben, dass zukünftig Züge mit mehr Platz für Räder und andere Mobilitätshilfen eingekauft werden sollten. Das kann man sich vorstellen wie bei den S-Bahnen früher. Diesen Platz will ich übrigens auch in den neuen Stadtbahnwagen haben.

Wie geht es mit der Stadtbahn weiter?

Die Bahn ist eines der wichtigsten Projekte für eine lebenswertere Stadt. Sie ist leise und rußt nicht so wie Busse. Die Senatorin gab Ende Juni die Kosten der Planung bekannt, das Planfeststellungsverfahren wird folgen. Ich gehe davon aus, dass die Stadtbahn kommt.

Trotzdem gibt es natürlich die, die dagegen sprechen. Viele Leute sind »geschädigt« von der Elbphilharmonie. Die sagen, dass die Stadtbahn sowieso teurer wird, als wir das jetzt berechnen. Aber Frau Hajduk ist unsere finanzpolitische Spre-



Martina Gregersen: Von 1992 bis 2004 für die GAL in der Bezirksversammlung Nord. Seit sechs Jahren in der Bürgerschaft. In der ersten Legislaturperiode für Soziales zuständig. Jetzt für Verkehr und weiterhin u. a. für Obdachlosenhilfe und Hilfen für Menschen mit Behinderungen.

cherin der Bundestagsfraktion gewesen. Und wenn sie etwas nicht abkann, dann sind das schlampig gemachte Haushaltsplanungen. Ich bin sicher, dass die Stadtbahn im Kostenrahmen bleibt, anders als die Elbphilharmonie oder andere billig gerechnete Projekte.

Welchen Stellenwert hat denn der Radverkehr angesichts von Elbphilharmonie-Kostenexplosion, HSH-Nordbank-Krise und Sparzwängen?

Man muss sich schon bei den ganz großen Posten Gedanken machen, wie dem Autobahndeckel, wo wir ja auch einen großen Eigenanteil haben. Andererseits bauen wir in der östlichen Hafencity für 15.000 Leute, da überlegt man auch die U4 zu verlängern. Die Frage ist nur: Kann man sich das alles leisten? Aber gar nicht leisten kann man sich, sich als Umwelthauptstadt zu bezeichnen und den Radverkehr hinten runterfallen zu lassen.

Das Gespräch mit Martina Gregersen führten Amrey Depenau und Ulf Dietze.

Es geht voran! Langsam, aber unaufhaltsam...

Trotz neuer Radfahrstreifen, mehr als 500.000 StadtRAD-Fahrten und einem auf 13 Prozent gestiegenen Radverkehrsanteil ist Hamburg auch 2010 noch lange keine Fahrradstadt. Sein großes Ziel hat der im September 2008 gewählte ADFC-Landesvorstand also noch nicht erreicht – die Bilanz seiner zweijährigen Arbeit lässt trotzdem hoffen..

Es ist eine schöne demokratische Tradition (und steht ja auch in der Satzung): Alle zwei Jahre muss sich der ADFC Hamburg einen neuen Vorstand wählen. Auf seiner Landesversammlung am 5. September 2010 ist es mal wieder soweit. Was hat der 2008 gewählte Vorstand bewirken können, welche Ziele hat er erreicht, was bleibt zu tun? Ein kurzer – unvollständiger – Bericht über zwei Jahre Vorstandsarbeit.

Aufholjagd in Halbzeit Zwo Die Halbzeitbilanz zum September 2009 (siehe RadCity 4/09) fiel eher bescheiden aus. Viele – zu viele? – Dinge hatte das sechsköpfige Vorstandsteam um den Vorsitzenden Stephan Fieberitz in seinem ersten Jahr angesprochen – konkrete Ergebnisse ließen auf sich warten. Viel Energie und Zeit verbrauchte die personelle und organisatorische Neuaufstellung der Geschäftsstelle mit ihren hauptamtlichen Mitarbeitern. Nach dem Weggang von Nicola Meyer, Stefan Warda und Conni Geisendorf blieb 2009 einzig Thomas Nittka dem ADFC erhalten. Mit Johanna Drescher wurde dann aber bald eine junge, dynamische und kompetente Geschäftsstellenleiterin gefunden.

Während die Anzeigenakquise kurzfristig erfolgreich ausgelagert wurde, musste die Verkehrspolitik langsam neu strukturiert werden. Eine von alten ADFC-Hasen und neuen Aktiven gegründete "K-Gruppe Verkehr" reanimierte dann schließlich bis Mitte 2009 auch diesen zentralen Aufgaben- und Tätigkeitsbereich des Clubs. Mit Merja Spott, zuvor beim BUND in Berlin, besitzt der ADFC Hamburg zudem seit April 2010 endlich auch wieder eine hauptamtliche Verkehrsreferentin.

Tops ... Das "Tagesgeschäft" des Clubs geriet zwar anfänglich infolge des hauptamtlichen Personalwechsels ein wenig ins Stolpern, der "Alltagsbetrieb" lief aber auf den meisten Arbeitsfeldern wie Radtouren, GPS oder Infostände dank der vielen, hoch engagierten Aktiven durchweg rund und erfolgreich weiter. Mit der Gründung des neuen Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit erfüllte der Vorstand den Beschluss der Landesversammlung. Beschäftigt war der immer noch sehr überschaubare Kreis von Öffentlichkeitsarbeitern mit so unspektakulären Dingen wie der Umstellung auf das neue Logo, Infoständen und Aktionen zu "Autofreien Sonn-

Durchführung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Weitere Erfolge im Schnelldurchlauf: Ein dritter Platz beim Hanse-Umweltpreis für das Engagement zur Stärkung des Radverkehrs durch den ADFC Hamburg, Gründung einer neuen Bezirksgruppe Eimsbüttel, Modernisierung des Webauftritts, der gut besuchte Neujahrsempfang und das wiederbelebte alljährliche Aktivenwochenende im Januar, sowie last but not least die 2010 alle Rekorde brechende ADFC Radreise-Messe. Zudem stellte der Vorstand neue Kooperationsrichtlinien auf und hielt die Kasse in Schuss – Letzteres ein eher stiller Erfolg, der aber für einen gemeinnützigen Verein von unschätzbarem Wert ist.



Das Vorstandsteam des ADFC Hamburg um den Vorsitzenden Stephan Fieberitz (M.) setzte sich seit seiner Wahl im September 2008 mit allen Kräften für eine Verbesserung der Radverkehrssituation in der Hansestadt ein.

tagen" sowie einer Kampagne pro Radfahren auf der Fahrbahn. Hervorzuheben sind neben diesen Aktivitäten vor allem die von Torsten Prinzel betreute Beteiligung des ADFC an der UHU-Initiative, einem Bündnis diverser Hamburger Umweltverbände, das die städtische Umsetzung der "Umwelthauptstadt-Aktivitäten" kritisch begleitet, sowie die

... und Flops Obwohl der ADFC die Umsetzung der "Radverkehrsstrategie für Hamburg" durch die schwarzgrüne Stadtregierung kritisch begleitet, ist die kommende Umwelthauptstadt noch weit davon entfernt, fahrradfreundlich zu sein. Und nicht zuletzt daran – also an der Verbesserung der realen Lebensbedingungen für seine Mitglieder und Klientel – muss sich auch der Vorstand einer Interessenvertretung aller Radfahrenden messen. Und auch in der Außenwirkung, der medialen Wahrnehmung des Clubs, sowie bei der Presse- und Lobbyarbeit müssen die bisherigen Ansätze weiter professionalisiert und intensiviert werden. Auf den neuen Vorstand wartet also jede Menge Arbeit.

Dirk Lau

Die Einladung zur Landesversammlung finden Sie auf Seite 5 dieser RadCity.

Diebstahlschutz für schlappe 4,95 €

Da müssen gewichtige Gründe vorliegen – oder ist es doch der Sog nach Hamburg, den schon Harry Haller im »Steppenwolf« ausspricht: »Den Jungs kaufe ich ein Ticket nach Hamburg.«

Wie dem auch sei: Jedenfalls kam ich 1999 im hanseatisch quirlichen Moloch mit dem guten alten Diamant aus Chemnitz an. Ist ein prima Rad, aber nachdem sich ein beruflicher Erfolg einstellte, da juckte es schon und so kam ein 2DANGER, dann ein KTM und dann noch ein LONGUS in den Stall.

Warum gleich diese Menge? Weil die Räder permanent gestohlen wurden, trotz aller Schlösser, deren Anzahl sich von Klau zu Klau um eins erhöhte. Das letzte Rad wurde vor meinen Augen vor dem Petisco auf der Schanze auf einen Pickup mit nichtdeutschem Kennzeichen geladen. Zugegebenermaßen hatte ich es aus einer gewissen Nachlässigkeit nicht wirklich an den Laternenpfahl angeschlossen. Ich hatte es vorgehabt ...

Polizei war innerhalb von drei Minuten vor Ort. Hat dann aber auch nichts mehr geholfen. Auch die Fahrraddiebstahlversicherung zog nach dem zweiten Vorfall die Notbremse. Ist ja auch klar: 45 € eingezahlt und 850€ Auszahlung – das ist auch aus wirtschaftlicher Sicht eine Katastrophe.

Nach eingehenden Gesprächen mit spirituellen Menschen (Geistheiler, Tarotleger, Engelmassageure, Menschengulpatorinnen ...) wurde mir mein Fehlverhalten klar. Der Gebrauch von Schlössern zeigt Angst und bringt nur schlechte Energien in die Welt.

Und so habe ich bei meinem neuen supercool aussehenden PEGASUS sehr mühsam die vielen, vielen Aufkleber abgefummelt, im Baumarkt gelbes Farbspray für 4,95 € gekauft und das neue Rad schludrig abgesprayt. Mann, sieht das eklig aus – ein Wiederverkauf ist nun wirklich nicht mehr angesagt. Tatsächlich lebe ich nun viel ruhiger und entspannter. Und die Fahrqualität ist überhaupt nicht eingeschränkt.

Rainer Schleevoigt

Fotos: Jean-noël Lafargue, Ralf Blinkmann



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

NÖRWID
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 • BÜTTCHER • ORTLIEB

vigo. MEINE VOLLE PACKUNG VORTEILE.



Zusatzleistung
statt
Zusatzbeitrag

Entdecken Sie vigo!

Wahltarife, die bares Geld sparen. Bonusprogramme für Sie und Ihre Familie. Schnellere Arzttermine im Krankheitsfall und fachlicher Rat rund um die Uhr. Nur einige der vielen **Vorteile exklusiv bei der AOK Rheinland/Hamburg. Mehr unter vigo.de**

AOK
Die Gesundheitskasse.



Foto: Ulf Dietze, Hamburg, Was kommt in vier Jahren? Gardinen?

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 (Gurlißstraße)
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
Ak Verkehr: Ulf Dietze
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 Hardstock
Infoladen Ohlsdorf: Inge Weitendorf
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
Hagemeister, Carmen: Tel.: 79 14 49 38, hamburg-harburg@adfc.de
Hardstock, Petra: Tel.: 602 62 11, phardstock@alice-dsl.net
Heckelmann, Wolfgang: Tel.: 61 19 29 70, wolfgangh@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.adfc.de
Lau, Dirk: dirk.lau@adfc-hamburg.de
Rogat, Andreas: online-redaktion@hamburg.adfc.de
Scholz, Christian: Tel.: 64 55 44 63, rollinpig@gmx.de
Sterzenbach, Holger: Tel.: 647 27 99, holgersterzenbach@yahoo.de
Weitendorf, Inge: Kontakt über die Geschäftsstelle
Wellendorf, Jörg: info@hamburg.adfc.de

Ab 100 Euro pro Jahr unterstützen Sie die Interessenvertretung der RadfahrerInnen und werben 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 EIMSBÜTTTEL 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.

Das Binnen-I

zum Leserbrief von D. B. in RadCity 3/2010

Ja, lasst das Binnen-I weg. Verwendet bitte ab jetzt nur die weibliche Form. »Radfahlerin« ist genauso geschlechtsneutral wie »Radfahrer«. Das wäre meiner bescheidenen Meinung nach richtig fortschrittlich.

Anke Feja, Altona-Nord

RadCity

RadCity 5/2009 »Ab nach Wilhelmsburg«

Ich habe vor längerer Zeit in einer Kneipe die Wilhelmsburg-Ausgabe der RadCity mitgenommen und sie nun endlich mal gelesen. Ich fahre seit 4 Jahren mit dem Rad von Wilhelmsburg durch Freihafen und Alten Elbtunnel zur Arbeit in die Innenstadt.

Mir hat das Heft sehr sehr gut gefallen ich bedanke mich für die Berichte. Das hat den Ausschlag gegeben, dass ich endlich mit meiner Familie die ADFC-Mitgliedschaft beantragt habe.

Christoph Dahm

ADFC-Positionen bekannter machen

RadCity 3/2010 »„Wir müssen Teil einer Bewegung werden“«

Der ADFC LV Hamburg sollte klar Position beziehen zu dem breiten Bündnis »Recht auf Stadt«. Das Verkehrskonzept des ADFC muss bekannt gemacht und in einem breiten Bündnis auch durchsetzungsfähig gemacht werden. Verkehrspolitik im Sinne des ADFC gehört zur Stadtentwicklung und zu einer lebenswerten Umwelt. Der ADFC muß Teil dieser Bewegung werden, die für eine bessere, lebenswertere Stadt kämpft.

Günter Wolff, Steilshoop

Karriere fördern

RadCity 3/2010 »„Wir müssen Teil einer Bewegung werden“«

Die Diskussion in der letzten RadCity habe ich mit großem Interesse gelesen. Die Position von Dirk Pfaue teile ich grundsätzlich vollständig. Die Förderung des Fahrradverkehrs ist genuin umweltfreundlich und trägt dazu bei, eine Stadt lebenswert(er) zu machen. Es ist politisch sicherlich mühsam, dies konkret umzusetzen und alle Beteiligten »an einen Tisch« zu bekommen. Hier etwas für die Fahrradfahrer im Alltag zu erreichen, kostet Zeit und Einsatz, erhöht die Freude am Bike im Alltag jedoch nachhaltig und hilft, mehr Menschen für diese Art der Fortbewegung zu begeistern.

Wer wie Dirk Lau den ADFC stärker in allgemeine stadtpolitische Diskussionen einbringen möchte,

drückt sich meiner Ansicht nach vor dem mühseligen Einsatz für konkrete Verbesserungen und verbringt seine Zeit lieber in Gremien, die viel Zeit und bedrucktes Papier verbrauchen für allgemeine Statements und Forderungen (für deren Umsetzung dann wer sorgt?) und auf denen man netzwerken kann, um seine eigene Karriere zu fördern. Außerdem verwässert es den satzungsmäßigen Auftrag des ADFC.

Gabriele Steinhardt-Petrov, Eilbek

Schuster bleib bei deinen Leisten

RadCity 3/2010 »„Wir müssen Teil einer Bewegung werden“«

Ich bin seit vielen Jahren ADFC-Mitglied, Ganzjahres-Allwetter-Radler, Ex-Fahrradkurier und Rennradler. Ich freue mich über die vom ADFC betriebene Lobby-Arbeit für das Radfahren. Diese Lobbyarbeit will ich mit meinen Beiträgen, Spenden und Erhöhung des politischen Gewichts des ADFC durch möglichst viele Mitglieder unterstützen.

In der Verkehrspolitik, der Gestaltung des öffentlichen Lebens und in der Wahrnehmung der Radfahrer in der Gesellschaft muss mehr getan werden. Dafür tritt der ADFC an, das zeichnet ihn als Marke aus und diese Markenwahrnehmung gibt ihm politisches Gewicht.

In den Augen der meisten Mitmenschen wird der regelmäßige Radfahrende aber eher als wunderlicher Überzeugungstäter wahrgenommen. Engagiert sich der ADFC auch noch für irgendwelche anderen Themen, meist wohl eher mit kritisch umweltpolitischem oder gesellschaftspolitischem Hintergrund, verwässert die Marke »ADFC« und seine Anliegen werden als allgemeiner Weltverbesserungswunsch irgendwelcher Müslis wahrgenommen und der ADFC geschwächt.

Soweit meine Meinung, gefolgt von etwas polemischer Kritik: Dirk Laus gute Absichten in allen Ehren, aber was erfüllt ihn eigentlich mit der Erleuchtung, die »richtigen« Themen auswählen zu können, zu denen er im Namen der ADFC-Mitglieder Position beziehen will? Und »außerparlamentarischen Druck mit Gleichgesinnten« aufbauen – solche undifferenzierte Revoluzzer-Rhetorik kenne ich sonst eigentlich nur von den Steinschmeißern aus der Schanze.

Jan-Peter Egge, Wandsbek

Was ist ökologische Stadtplanung

RadCity 3/2010 »„Wir müssen Teil einer Bewegung werden“«

Ich teile die von Dirk Pfaue vertretene Position. Aber was versteht der ADFC darunter, wenn er sich für eine »ökologisch ausgerichtete Stadtplanung« einsetzt? Ist damit vielleicht eine Unterstützung für unsere 8 km lange »Straßenbahn« gemeint, die unser Senat plant? Wenn ich von Ohlsdorf z. B. zur Gärtnerstraße will, nehme ich doch lieber mein Fahrrad. Für so eine Strecke brauche selbst ich mit meinen 79 Jahren nur 40 Minuten. Dass das die neue Stadtbahn viel schneller schafft, bezweifle ich. Wenn sich der ADFC um die Sorgen und Probleme der Radfahrer kümmert, gibt es genug Aufgaben für die aktiven Mitglieder.

Herrmann Frost, Ohlsdorf

Siehe auch den Bericht auf Seite 5 dieser Ausgabe.

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: Martin Stiehler

Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 6 – 9, 18)

Anzeigen: Es gilt Preisliste Nr. 18 vom 26.06.2010.

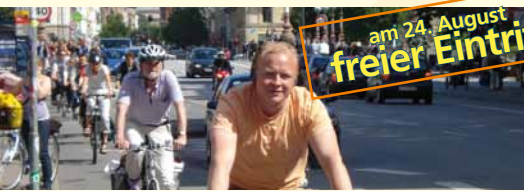
ISSN: 1617-092X

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



DIENSTAG, 24. AUGUST 2010, 19.30 UHR **Velo-city 2010** Merja Spott und Susanne Elferding schildern ihre Eindrücke von der Velo-city-Konferenz 2010 und der gastgebenden Stadt Kopenhagen. Die Stadt strebt an, die weltweite Fahrradhauptstadt zu werden und tut sich immer wieder mit kreativen Ideen rund ums Fahrrad hervor. Aber die Konferenz hat gezeigt, die Konkurrenz schläft nicht. Mit viel Engagement und Ideen setzen sich weltweit Menschen ein, das Radfahren noch populärer zu machen. In Kopenhagen kann man ein Ziel schon verwirklicht sehen: das Fahrrad ist dort nicht nur ein Verkehrsmittel für Individualisten, Hartgesottene und Extremsportler, sondern ein ganz selbstverständlicher Teil der Alltagsmobilität.



MITTWOCH, 22. SEPTEMBER 2010, 19.30 UHR **Indien – mitten drin** Ulrich Roeder berichtet anhand eigener Filmaufnahmen über verschiedene Radtouren in Indien. Er unternimmt seit vielen Jahren zusammen mit seinem Bruder während des Frühlings in Indien Radtouren und hat inzwischen mehr als 14000 km auf dem Subkontinent befahren. Die Radtouren werden individuell geplant und durchgeführt. Im Schnitt wird dabei – je nach Gelände – eine Tagesstrecke von 80 bis 100 km zurückgelegt. Neben den Landschaftseindrücken begeistern immer wieder die reiche Kultur und die überaus freundlichen Menschen längs der Straße.



DIENSTAG, 5. OKTOBER 2010, 19.30 UHR **Kuba** Zweimal bereiste Detlev Braack zusammen mit seinem Freund Christoph Witte Kuba mit dem Fahrrad. Nach einer kleineren Tour durch Teile des Westens im Dezember 2008 bewältigten sie ein Jahr später gut 1.000 Kilometer im Osten der Karibikinsel. In einem bildreichen Vortrag über die 2009er Tour erzählt er von Land und Leuten sowie den kleinen Besonderheiten, die eine Fahrradreise durch Kuba zu einem wohl einzigartigen Erlebnis machen und geben dabei wertvolle Tipps, die jedem Radfahrer, der es ihnen nachmachen möchte, sehr nützlich sein können.



DONNERSTAG, 28. OKTOBER 2010, 19.30 UHR **Reif für die Insel? La Palma – La isla bonita!** Am westlichen Rand des kanarischen Archipels erhebt sich die grüne Vulkaninsel La Palma über 2400 m aus dem Atlantik. Ihr landschaftliches Relief bietet dem ambitionierten Radfahrer viele Möglichkeiten und Herausforderungen. Für jeden Geschmack finden sich Touren auf Asphaltstraßen, Forstpisten oder Wanderwegen. Die Insel zeichnet sich durch üppige Vegetation und mildes Klima aus. Sie hat etwa die Größe Hamburgs und bietet dem Radfahrer von fast jedem Punkt der Insel einen Blick auf die Weiten des Atlantiks. Im Frühjahr 2008 und 2010 hat Ingo Damms einen Großteil der Insel mit dem eigenen Rad erkundet. An diesem Abend berichtet er von seinen Touren, gibt Tipps und zeigt Bilder.

Fotos: Die Vortragenden

Liebe Rätselfreunde,

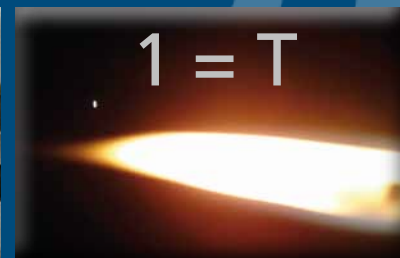
in unserem Bilderrätsel suchen wir ein bekanntes Sprichwort. Jedes Foto stellt genau ein Wort dar. Die Hinweise auf den Fotos, Grammatik und Rechtschreibung dürfen Sie nicht zu genau nehmen.

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 Gewinnspielmittler oder gesammelte Teilnahmen, die gleichzeitig oder nacheinander unter der gleichen IP-Adresse eingehen, sind ausgeschlossen. Einsendeschluss: 15.09.2010. Viel Erfolg!

Rätsel

grübel ...

Idee und Fotos: Vincenz Busch



Wir verlosen unter den richtigen Einsendungen drei Bücher »Rohloff-Geschichten«. Das A4-große Hardcover-Buch stellt anschaulich die Technik der 14-Gang-Nabe der Firma Rohloff vor. Beiträge zur Firmengeschichte, Beiträge von Reiseradlern, Anekdoten zur Ersatzteilversorgung

auf der ganzen Welt und vieles mehr erfreuen das Herz der Schaltungfans.

Die Gewinner werden benachrichtigt und müssen ihr Buch in der ADFC-Geschäftsstelle in Hamburg abholen.

Lösung aus RadCity 3/2010: »Speiche«. Die Fotos zeigten Zollenspieker, Deichtorhallen, Speicherstadt, Elbphilharmonie, Alter Elbtunnel



„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: Ortleib, Lars Schneider - WAM

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

ORTLIEB WATERPROOF

Syntace



Rohloff SERVICE

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 A 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