

Bramfelder Chaussee
Steilshooper Allee

KNOTEN UND RADFAHRSTREIFEN ES TUT SICH ETWAS



KURZE KINDER
Als 10-Jähriger durch Hamburg radeln

**UNSERE VISION EINER
MODERNEN MOBILITÄT**
Leitbild des ADFC Hamburg verabschiedet

» SICHER UND KOMFORTABEL RAD FAHREN » AUF DER FAHRBAHN

» DER  **adfc** EMPFIEHLT:
» **ABSTAND HALTEN!**



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



5·2010
Oktober/November

INHALT

Leitbild

»Das Hamburg über ein gewisses Potential weltfremder Menschen verfügt, zeigt sich ja regelmäßig bei jeder Wahl anhand der Stimmen für die GAL.Ok, das ist Demokratie.

Aber das sich Hamburg auch Schwachmaten wie Sie es sind, sich leistet, ist doch schon erschreckend.«

Zuschriften wie diese von den deutschen Rechtschreibregeln abgekoppelte erreichten den ADFC jüngst vermehrt. Grund war die Diskussion um Tempo 30 in der ganzen Stadt. Diese Idee war ein Aspekt aus unserem Leitbild (s. Seite 16), das wir Anfang September der Presse vorstellten.

Im Leitbild machen wir uns Gedanken dazu, wie Stadtverkehr organisiert sein könnte, wie es aussähe, wenn Umwelt- und Gesundheitsaspekte mehr Gewicht als heute hätten. Niemand verbietet das Autofahren, es wird durch die Ideen unseres Leitbildes nicht einmal insgesamt langsamer. Alle würden durch Verkehrsverlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern profitieren.

In Hamburg werden jedes Jahr tausende bei Verkehrsunfällen verletzt. Viele werden getötet. Die meisten Menschen finden das normal. Diskutiert wird darüber, ob ein Verein, der das nicht hinnehmen will, weltfremd ist.

»Schnappen Sie, und Ihre Vereinsfreunde doch das Velo, und fahren so weit wie möglich weg, damit Sie die Hamburger Bevölkerung nicht weiter belästigen.«

Nö, lieber anonymer Schreiber, wir bleiben standhaft!

redaktion@hamburg.adfc.de

Schwerpunkt: Es tut sich etwas

06 Ferien in Bullerbü – Stockholm, Europäische Umwelthauptstadt

08 Die Kunst der Knoten – Neues Denken beim Kreuzungsbau

12 Benutzungspflicht, Sackgassen

13 Schutzstreifen im Hofweg markiert

14 Achtet auf die Kurzen! Rad fahrende Kinder in Hamburg – Praxistest

16 Kurzer Prozess – Eindrücke von der Landesversammlung

18 Verkehrspolitisches Leitbild

STÄNDIGE RUBRIKEN

04 Kurzfutter

19 Kolumne: Partageons la route!

20 Foto/Adressen/Fördermitglieder

21 Impressum

21 Briefe

22 Themenabende beim ADFC

22 Rätsel

Gut belichtet

Wer schnell fährt, braucht mehr Sicherheit durch bestes Licht.

SON Edelux LED-Strahler Alu poliert, Lichtsensor

+ **Busch+Müller DToplight** line plus mit Standlicht

+ **SONdelux** Dynamonabe disc20 schwarz 32/36-Loch

+ Montage **nur 490 Euro**



Die Wohltat für Ihre Wirbelsäule

Platz nehmen, losfahren, lächeln.

HP Velotechnik Scorpion FS

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

HighTech in allerfeinster Qualität ab 3.295,00 Euro



Wir sind umgezogen!

Liegeradstudio

HP VELOTECHNIK, TRAIKX, FLUX, ICletta, KMX Karts, HASEbikes, NIHOLA Transporträder, Winora & mehr.
Osdorfer Landstr. 245a - 22549 Hamburg - Telefon 040 395 285 - www.liegeradstudio.de

Beschwerdewegweiser



Im Rahmen des schrittweisen Umbaus der ADFC-Hamburg-Internetseiten ist der beliebte Beschwerdewegweiser umgezogen. Wir haben ihn neu gegliedert und erweitert. Sie finden ihn im Bereich VERKEHR / Selbst etwas tun / Beschwerdewegweiser. Der Radweg ist schadhaft, mit Geschäftsauslagen zugebaut oder verschwindet im Grünwuchs. Wer dagegen vorgehen will oder z. B. Ärger mit einem Polizisten hatte oder der Politik eine Anregung auf den Weg geben möchte, findet im Beschwerdewegweiser den richtigen Ansprechpartner. Ihre ergänzenden Hinweise zu den Einträgen nimmt unsere Geschäftsstelle gerne entgegen.

Planungsgrundlagen zum Download

Die Baubehörde stellt ab sofort ihre Planungshinweise für Stadtstraßen als Download zur Verfügung. Außerdem erhältlich sind die Entwurfsrichtlinien. Damit können an Verkehrsplanung Interessierte sich nun die wichtigsten Regelwerke für den Straßenbau in Hamburg im Original ansehen. Straßenquerschnitte, Markierungen, Linieneinführung, Knotenpunkte, Sichtfelder, Kreisverkehr und die für uns so relevante Plast 9 (Anlagen des Radverkehrs) finden sich neben weiteren Werken übersichtlich zum Anklicken.

<http://www.hamburg.de/verkehrsplanung/plast/>

Diese und andere Links finden Sie auch auf www.hamburg.adfc.de --> Verkehr --> Selbst etwas tun

Aktivenwochenende

Der Vorstand lädt ein zum Aktivenwochenende. Aus dem Programm: Verkehrspolitik (Fahrradstraßen, Schwerpunktsetzung 2011, Green Capital), Öffentlichkeitsarbeit (Vernetzung der Angebote, Kampagnen 2011, Neue Ansätze für andere Zielgruppen). Das Aktivenwochenende findet statt am 21. – 23. Januar 2011 in der Jugendherberge Lüneburg. Eingeladen sind alle Aktiven des ADFC und solche Mitglieder, die gerne aktiv mitarbeiten möchten.

Kosten pro Person: 40,00 EUR (Einzelzimmer), 25,00 EUR (Doppelzimmer). Weitere Infos zum Programm und zur gemeinsamen Anreise mit Fahrrad oder Bahn: www.hamburg.adfc.de --> Veranstaltungen. Anmeldungen bitte bis zum 15.12.10 an die ADFC-Geschäftsstelle. Tel.: 040-39 39 33, info@hamburg.adfc.de



LINK DES MONATS: AUFMERKSAM FÜR RADLERINNEN



Diese Erfahrung macht man öfter: Ein Autofahrer vergisst schlichtweg, dass es Radfahrer gibt, auf die er achten muss. Es kommt sogar vor, dass Autofahrer Radfahrer sehen und trotzdem ohne böse Absicht nicht angemessen reagieren. Manchmal liegt das an einer Wahrnehmung, die auf Radfahrer schlicht nicht eingestellt ist.

Die Londoner Verkehrsbetriebe »London Transport« haben zusammen mit dem Bürgermeister von London eine Kampagne zu diesem Thema initiiert. Bestandteil sind unter anderem einige beeindruckende Videos, die der selektiven Wahrnehmung mit einem Augenzwinkern nachgehen. Besonders empfehlenswert sind »Awarrenesstest« und »Whodunnit?«.

<http://www.dothetest.co.uk/whodunnit.html>

Unsere Serie mit Links des Monats finden Sie auch online. Dort lassen sich die Links bequem anklicken. www.hamburg.adfc.de --> RadCity --> Link des Monats

Schon gecheckt

Fahrradfahren macht Spaß, ist gesund und umweltfreundlich. In der Stadt ist das Fahrrad außerdem oft das schnellste Verkehrsmittel. Ein wichtiger Faktor für die Fahrradnutzung ist die Verkehrssicherheit, die wir mit »schon gecheckt« weiter erhöhen wollen.

Die Aktion ist eine gemeinsame Initiative von ADFC Hamburg, Behörde für Inneres, Behörde für Schule und Berufsbildung, Polizei Hamburg, Unfallkasse Nord und Zweiradmechanikerinnung Hamburg.

An Infoständen beraten die beteiligten Organisationen und Behörden zu allen Fragen rund um die Verkehrssicherheit. Zusätzlich finden im Oktober und November Fahrrad-Checks statt. Wer sein Rad dort durchsehen lässt, kann wertvolle Preise gewinnen.



Termine (Stand: 10.09.2010):

- 18.10.2010, 7 – 9 Uhr Auftakt mit Verteilung von Informationsmaterial in vielen Straßen in Hamburg (u. a. am Jungfernstieg bis 11 Uhr mit ADFC-Stand)
- 20.10.2010, ca. 13 – 17 Uhr, Kaiser-Friedrich-Ufer/Bogenstraße, ADFC-Fahrradcheck
- 22.10.2010, ca. 13 – 17 Uhr, Kennedybrücke/Alsterufer, ADFC-Fahrradcheck

Mehr Informationen und weitere Termine von Fahrradchecks auf www.schon-gecheckt.de

ADFC-Radkarten

Zeitgleich sind unsere Fahrradstadtpläne in Neuaufgaben erschienen. Beide Erfolgsprodukte gehen bereits in die vierte Auflage.

Der ADFC Radatlas Hamburg und der ADFC Radplan Hamburg sind im September in Neuaufgaben erschienen. Der Radatlas ist ein vollständiger Stadtplan von Hamburg und Teilen des Umlands. Er erscheint im Buchformat mit praktischer Spiralbindung. Wegen der detaillierten Darstellung und wegen des handlichen Formats ist er auch bei FußgängerInnen beliebt. Der Radplan zeigt einen Ausschnitt des Gebiets, den der Radatlas darstellt. Er ist eine großformatige Faltkarte, die sich auch gut an die Wand pinnen lässt.

Beide Karten sind so genannte Fahrradstadtpläne und zeigen ein Netz von Strecken, die sich besonders gut mit dem Rad fahren lassen. Für den Alltag finden sich hier immer wieder gute Anregungen für ruhige und attraktive Wege. Wir sprachen mit Michael Bab, (ehrenamtlicher) Projektleiter Radkarten beim ADFC Hamburg.

RadCity: Was ist neu am Radatlas in der vierten Auflage?

Michael Bab: Zur letzten Auflage hat es wieder auf rund 1000 Straßenabschnitten Änderungen und Korrekturen gegeben. Besonders betraf das Änderungen der Radwegbenutzungspflicht. Wo der Radwegzwang oder ein gemeinsamer Geh- und Radweg aufgehoben ist, soll man das ja auch in der Karte erkennen können.

Wie sammelst du diese umfangreichen Korrekturen für das ganze Stadtgebiet ein?

Vieles erfahre ich aus Straßenplanungen, mit denen ich beruflich zu tun habe. Manchmal nehme ich mir auch einen Stadtteil vor und gucke nach, ob sich eine Benutzungspflicht geändert hat oder irgendwo ein neuer Verbindungsweg gebaut wurde. Und dann gibt es noch einige Rückmeldungen von Nutzern des Radatlas'. Wir überprüfen alle Meldungen, bevor wir sie in die Karte

übernehmen. Besonders freue ich mich, wenn jemand eine bessere Streckenführung vorschlägt, weil er aus seiner Ortskenntnis heraus z. B. bestimmte Schleichwege in die Überlegungen einbezieht.

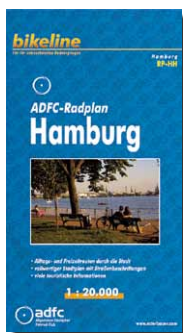
Der Radatlas ist jetzt einen Euro teurer geworden. Dafür ist jede Seite laminiert und wasserfest.

Ja, der hält nun wahrscheinlich 10 Jahre. Ich habe aber nun das Problem, dass ich auf den Seiten meines Masterplans nicht mehr vernünftig Korrekturen eintragen kann ;-)

Interview: Ulf Dietze

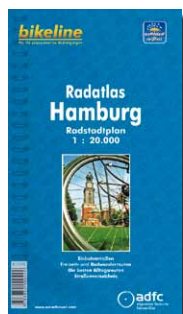
ADFC-Radatlas Hamburg

Maßstab 1 : 20.000
laminiert, Spiralbindung, ca. 194 Seiten
Format:
12 cm x 22 cm
Maße aufgeklappt (Breite x Höhe): 23,6 cm x 22 cm
Verlag: Esterbauer
ISBN:
978-3-85000-044-4
4. Auflage 2010
Preis 13,90 €



ADFC-Radplan Hamburg

Maßstab 1 : 20.000
Faltplan
Format:
12 cm x 21 cm
Maße ausgefaltet (Höhe x Breite) ca. 87 cm x 129 cm
Verlag: Esterbauer
ISBN:
978-3-85000-123-6
4. überarbeitete Auflage 2010
Preis 5,90 €



Nicht nur für Familien

Der AOK-Familienbonus

Ab sofort können Familien, Freunde oder Nachbarn gemeinsam Punkte sammeln, die sie für Fitness und Gesundheitsvorsorge erhalten und auf einem Konto „ansparen“. Am Ende winken bis zu 2.250 Euro!

Familie Rose zum Beispiel hat sich entschlossen, ein Konto zu eröffnen. Zuerst bestimmen sie Leon, 8 Jahre, zum Begünstigten. Jeder »Sparer« erhält nun Punkte dafür, dass er etwas für seine Gesundheit tut. Sie werden dem gemeinsamen Konto gutgeschrieben und sind bares Geld wert.

Vater Rose hat zum Beispiel das Deutsche Sportabzeichen gemacht. Das bringt gleich satte 400 Punkte. Mutter Rose besitzt zwar nicht das Abzeichen, geht aber in den Sportverein und zahlt damit ganz nebenbei 200 Punkte auf das Konto ein.

Leon nimmt an den Bundesjugendspielen teil, der Kontostand steigt dadurch um 200 Punkte. Und pro Vorsorgeuntersuchung gibt es 300, für eine Impfung 100 Punkte. Alle drei Jahre bekommt jeder aktive Punktesammler dazu noch einen Treuebonus von der Gesundheitskasse in Höhe von 60 Euro.

Und was hat Leon davon? Zum Beispiel Starthilfe für die erste eigene Wohnung, das Studium, ein hochwertiges Fahrrad oder, oder, oder. Denn wenn sich Familie Rose weiter fit hält und jährlich zu den Vorsorgeuntersuchungen geht, steigt der Kontostand stetig an. Nach neun Jahren warten dann bis zu 2.250 Euro Guthaben auf Leon, der sich garantiert darüber freuen wird. Und die Gesundheit der Familie freut's sowieso.

Alle Information zum AOK-Familienbonus erhalten Sie in den AOK-Geschäftsstellen, telefonisch unter 040 2023-2023 oder im Internet www.aok-familienbonus.de.

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.

Ferien in Bullerbü

»Umwelthauptstadt? Warum denn ausgerechnet wir?!« Das hört man auch in Stockholm, der ersten Europäischen Umwelthauptstadt. Denn Stockholm ist eine ganz normale europäische Metropole mit allen Problemen, die dazugehören. Grund genug, einmal genauer hinzusehen.

Die Teilnehmer des Bildungsurlaubs, der Ende Mai in Stockholm stattfand, waren hochkarätig. Mehrere von ihnen arbeiten in der UHU-Initiative (s. Kasten) mit und sind fest entschlossen, der Umwelthauptstadt Hamburg im nächsten Jahr genau auf die Finger zu sehen.

Der thematische Schwerpunkt lag auf Stadtentwicklung und Naturschutz. Ebenso wie bei der Evaluierung durch die EU war der Stadtverkehr nur ein Punkt unter vielen. Die EU-Bewertungskommission hatte hierzu vor allem die Stockholmer City-Maut und den erheblichen Zuwachs im Radverkehr gelobt. Immerhin war Stockholm 2007 die schwedische Fahrradstadt.

Mehr Radverkehr! Der Radverkehrsanteil in Stockholm ist schwer zu fassen. Konkrete Zahlen fehlen, aber ein Blick auf die Diagramme in den Bewerbungsunterlagen legt nahe, dass der Anteil an Fahrten unter 5 km deutlich unter den 16 % liegt, die Hamburg angegeben hat. Auf ihrer Website spricht die Stadt von 8 % aller Fahrten in die Stadt.

Durch den systematischen Ausbau von Fahrradwegen und ebenso vielen Radspuren auf der Fahrbahn, veränderte Ampelschaltungen und das Aufstellen öffentlicher Fahrradpumpen konnte die Stadt den Radverkehrsanteil in 15 Jahren verdoppeln. Leider gibt es noch sehr viele Netzlücken und erst seit Kurzem finden Versuche mit rot markierten Radfurten an



Großzügig bemessene Fahrradwege, viele von ihnen nach dem Kopenhagener Modell durch einen niedrigen Bordstein von Fußweg und Fahrbahn getrennt, wenn auch oft als Zweirichtungsradweg ...

Ampeln statt, die dem Radverkehr einen schnellen Start vor den Autos erlauben.

Klasse ist jedenfalls der Online-Radroutenplaner (<http://cykla.stockholm.se/>), mit dem man nach der kürzesten Strecke oder der Strecke mit den meisten Radwegen suchen kann. Neben einer Routenempfehlung wird die Entfernung, die ungefähre Fahrtzeit und der Kalorienverbrauch angezeigt, damit man weiß, wie viele Müsliriegel man sich für unterwegs einstecken muss. Die Standorte von Fahrradpumpen und Radparkern sind auf Wunsch ebenfalls zu sehen.

Hier zeigt sich eines der Probleme: Fahrradparkplätze sind Mangelware und die meisten der vorhandenen Abstellanlagen Felgenkiller. Das hatte ich bei meinem ersten Blick auf die ältliche und klapprige Fahrradflotte schon befürchtet. Stattdessen wird in Schweden seit den 90er Jahren viel Energie in Kampagnen zum Fahrradhelm gesteckt. Nur für Kinder sind sie Pflicht, aber der gesellschaftliche Druck, einen Helm zu tragen, ist besonders in Stockholm hoch.

Umsteigen Anders als in Hamburg kann man sein Fahrrad nicht in der Bahn mitnehmen, so dass man sich vor der Fahrt gut überlegen muss, ob man auch wieder zurückfahren kann und will. Andererseits gibt es wie in Hamburg die Möglichkeit, mit dem ÖPNV in die Stadt zu fahren und sich dort ein Rad zu leihen. Das öffentliche Verleihsystem, das dem Hamburger StadtRad entspricht, wird von ClearChannel, einem US-amerikanischen Medien- und Außenwerbungskonzern, betrieben. Der Verleih begann 2006 und trägt dort ebenso wie

... und bisweilen unvermutete Engpässe.



Stockholm – Europäische Umwelthauptstadt



von oben:

- Das Stockholmer Leihrad
- Aber an Baustellen muss man gar nicht absteigen und schieben!
- Aufstellflächen sind neu, werden aber mutig ausprobiert, hier zum Beispiel an der Ausfahrt einer Einbahnstraße.

in der Hansestadt zur Präsenz des Fahrrads bei. Jedenfalls in den Sommermonaten.

Das System hat nämlich seine Grenzen. Es steht nur von April bis Oktober im nördlichen Innenstadtbereich von 6 Uhr bis 23 Uhr zur Verfügung, eine Einzelfahrt darf nicht länger als drei Stunden dauern. Da die Räder nicht abschließbar sind und die Mitnahme von privaten Schlössern ausdrücklich nicht erwünscht ist, wird es schwierig mit einem schnellen Hot Dog oder einer leckeren Zimtschnecke zwischendurch. Von spontanen kulinarischen Entdeckungsreisen oder Besichtigungen ganz zu schweigen.

Im Gegensatz zu Barcelona darf man aber anscheinend als ausländischer Tourist ein Rad leihen. Neun Verkaufsstellen bie-

ten Dreitageskarten für rund 13 Euro an. Bei unserem vollen Besichtigungsprogramm kam das leider nicht in Frage.

City-Maut Die City-Maut wurde im 1. Halbjahr 2006 getestet und am 1. August 2007 endgültig eingeführt. Vorher war eine Gesetzesänderung nötig, da es sich hierbei um eine Steuer handelt. Das bedeutet aber auch, dass sie nur von schwedischen Staatsbürgern bezahlt wird. Möglich war das nur aufgrund der seinerzeit herrschenden politischen Konstellation, wobei die Grünen das Zünglein an der Waage waren.

Bezahlen muss jeder, der eine Mautstation passiert, die Preise sind nach der Tageszeit gestaffelt und liegen unter 6 Euro pro Tag. Ist man einmal in der Innenstadt, kann man so viel herumfahren, wie es einem beliebt.

Ergebnis ist ein Rückgang der Fahrten um 20 %, ein hoher Anteil von Fahrzeugen mit Biokraftstoffen gerade unter den Taxen, da diese bisher von der Mautpflicht ausgenommen sind, und schnelleres Vorankommen in der Hauptverkehrszeit. Der CO₂-Ausstoß in der Innenstadt ist um 10-14 % gesunken.

Ein Teil der Einnahmen aus der Steuer wird in den Straßenbau gesteckt, unter anderem soll davon eine große Umgehungsstraße gebaut werden. Gleichzeitig fließt ein Teil der Einnahmen auch in Busspuren und den ÖPNV.

Fazit Stockholm ist nicht das perfekte Bullerbü-Idyll, das es aus der Ferne betrachtet zu sein scheint, und Hamburg muss sich nicht verstecken. Der Radverkehr ist vermutlich nicht das einzige Gebiet, bei dem die Städte voneinander lernen können. Und genau das ist der Sinn einer Umwelthauptstadt.

Um etwas zu verändern, sind klare Ziele wichtig. Wie sagte man uns in Schweden? Man muss nach den Sternen greifen, um die Baumwipfel zu erreichen!

Susanne Elfferding

EUROPEAN GREEN CAPITAL

Der Titel wird seit diesem Jahr von der EU vergeben, um den Umweltschutz europaweit zu fördern und den internationalen Austausch auf diesem Gebiet zu vertiefen. Hamburg ist nach Stockholm die zweite Europäische Umwelthauptstadt. Die Städte haben Bewerbungsunterlagen eingereicht und dabei Aussagen zu Planungen, Finanzmitteln und Umsetzung in zehn Themenbereichen gemacht. Dazu zählen neben der Mobilität auch Themen wie Wasser und Abwasser, Abfall, Nachhaltigkeit, Zuständigkeiten der Verwaltung und Maßnahmen gegen den Klimawandel. Zu jedem Bereich prüfen Experten die Unterlagen. Die endgültige Entscheidung wird von einer Jury gefällt.

Um das nächste Jahr kritisch und konstruktiv zu begleiten und die Gelegenheit zu nutzen, die Nachhaltigkeit in Hamburg einen Schritt voranzubringen, haben sich der NABU, der ADFC und weitere Umweltvereine in der UHU-Initiative (Umwelthauptstadt Hamburg Umweltverbände-Initiative) zusammengeschlossen.

Projektseite der EU:

http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/index_en.htm

Offizielle Seite der Stadt Hamburg über Green Capital:

<http://umwelthauptstadt.hamburg.de/>

Die UHU-Initiative:

http://www.haus-der-zukunft-hamburg.de/die_projekte/archiv/2009/091012.php

Die Kunst der Knoten

Entlang der Bramfelder Chaussee zeigt sich neues Denken beim Kreuzungsbau. Was bringt das dem Radverkehr? Wie kommt man da sicher rüber?



Während der Bauphase ist schön zu sehen, wie weit die neue Furt für Radfahrer (groß im Bild) von der alten Furt (siehe den hinten links der Furt eintreffenden Radweg) entfernt liegt. Sie liegt nun näher an der parallelen Fahrbahn, was Sichtbeziehungen erleichtert und eine geradere Fahrlinie erlaubt.

Zum Druckunterlagenchluss dieser Ausgabe waren dann auch die Anschlüsse gepflastert und die Masten versetzt.

Landeshauptstadt Hannover in ihren Radverkehrsrichtlinien von 1987 bereits gerade Führungen über Dreiecksinseln vor. Auch in Hamburgs Planungshinweisen aus dem Jahr 1995 finden sich bereits entsprechende Zeichnungen. Trotzdem entstand noch im letzten Jahr am Knoten Schlump/Schröderstiftstraße ein neuer freier Rechtsabbieger.

Nun jedoch wurden im Zuge des Veloroutenbaus, der teilweisen Fahrbahninstandsetzung und der Neuanlage von Bushaltestellen im Straßenzug Bramfelder Chaussee – Bramfelder Straße die Radverkehrsanlagen erneuert. Auch die Kreuzungen bekamen mehr als nur ein kleines Lifting: Sie erhielten überwiegend eine völlig neue Gestalt, die oft den Vorstellungen des ADFC entspricht.

Es ist noch nicht alles perfekt, es geht aber deutlich in die richtige Richtung. Ganz abgeschlossen waren die Baumaßnahmen noch nicht, als diese Ausgabe der RadCity in den Druck ging.

Bedauerlich ist, dass der ADFC rund 25 Jahre Lösungen wie diese forderte, diese auch seit 15 Jahren in den Planungsgrundlagen wiederzufinden sind und trotzdem weiterhin viele Millionen Euro für miserable Radwege ausgegeben worden sind. Wir könnten heute schon viel weiter sein, wenn Hamburgs Politik und Behörden mehr über den Tellerrand geguckt hätten. So mancher Unfall hätte vermieden werden können.

Wo Straßen aufeinandertreffen, spricht der Volksmund von Kreuzungen. Verkehrsplaner fassen die Vielzahl der unterschiedlichen Konstellationen unter »Knoten« zusammen. Und diese haben starken Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Komfort auf einer Radverkehrsstrecke. Darum lohnt es sich so sehr, sie nach dem Stand der Technik zu bauen.

Verschwenkungen Als Gefahrenquellen haben sich Verschwenkungen erwiesen, die den Radfahrer im Kreuzungsbereich von der Fahrbahn weg zur Fußgängerampel führen. Im Extremfall ist für den Autofahrer vollkommen unklar, dass der scheinbar abbiegende Radfahrer eigentlich geradeaus will und sich die Wege von Rad und Kfz gleich kreuzen werden.

Diese Verschwenkungen des Radwegs behindern an vielen Stellen zusätzlich die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrer und Autofahrer auf einer einmündenden Straße, wenn hier die Randbebauung oder der Grünwuchs keine frühe Sichtbeziehung zulässt.

Ampeln Besonders ärgerlich finden Radfahrer die gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr, da sie der Geschwindigkeit ihres Verkehrsmittels und den viel kürzeren Räumzeiten nicht gerecht wird. In der Folge akzeptieren viele Pedaleure das Rotlicht nicht oder fühlen sich ausgebremst.

Freie Rechtsabbieger Ein ganz spezielles Problem stellen die sog. freien Rechtsabbieger dar. Auf ihnen können Autofahrer ohne Ampelsignal bereits vor der Kreuzung nach rechts abbiegen. Der Radfahrer, der eigentlich geradeaus fahren will, muss hier zunächst einem weit verschwenkten Radweg folgen und von dort aus nach links auf eine Dreiecksinsel fahren. Von da kommt er dann nach rechts weiter über die eigentliche Kreuzung. Das lässt im Radfahrer nicht gerade die Überzeugung reifen, er sei als vollwertiger Verkehrsteilnehmer anerkannt. Dies Planungselement muss auch als besonders gefährlich gelten.

Lösungen für diese Verkehrsprobleme sind lange bekannt. So stellte z. B. die

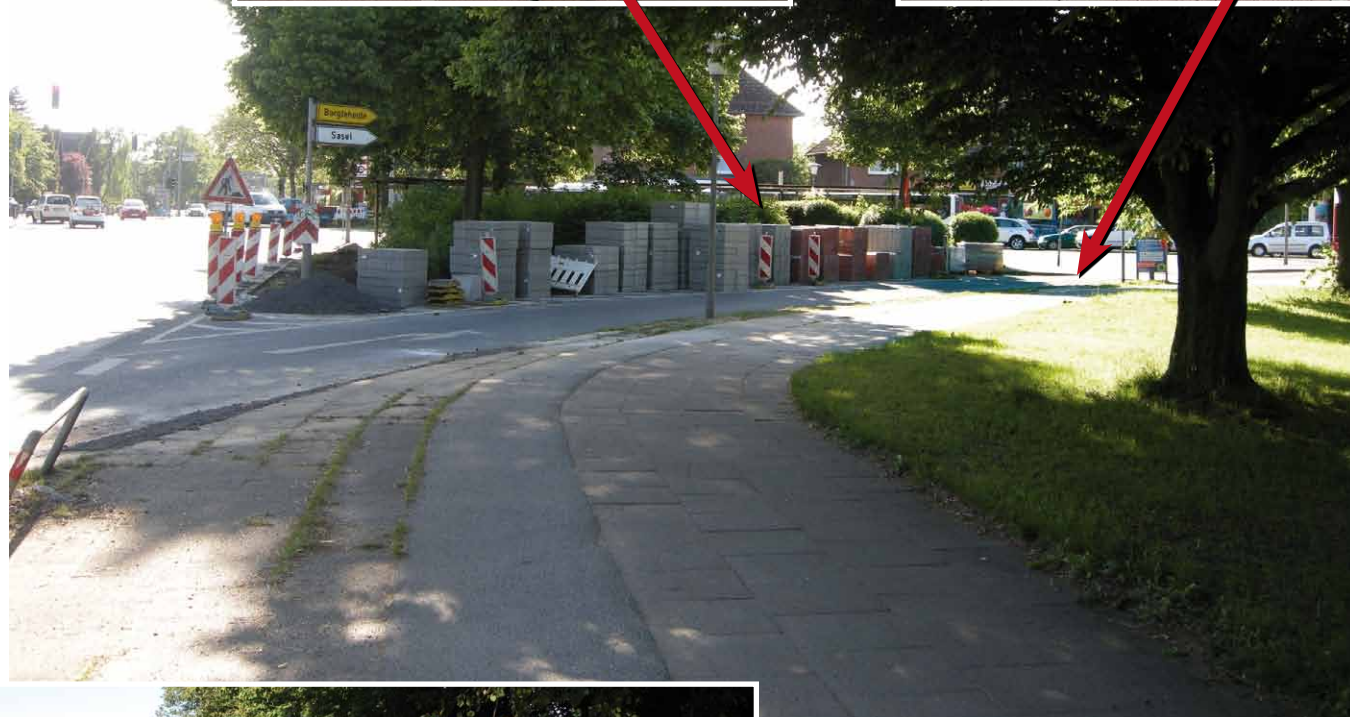
Kreuzung Bramfelder Chaussee/Steilshooper Allee

Früher: Stark verschwenkte Führung über die Dreiecksinsel des freien Rechtsabbiegers; Zweirichtungsverkehr auf der Dreiecksinsel; Verschwenkte Führung entlang der Fußgängerfurt; gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr

Neu: Gerade Führung über die Dreiecksinsel; Führung über den Knoten erfolgt auf fahrbahnnahen Furten an den Verkehrsinseln vorbei (also keine störenden Bordsteine); eigene Radfahrtsignale geben mehr Grünzeit;

Fazit: Der Radverkehr befindet sich ununterbrochen im Sichtfeld des Autoverkehrs, fährt auf direktem Weg und auf für alle nachvollziehbarer Strecke ohne störende Kanten und – hoffentlich – mit angemessener Grünphase. Die Fahrradampel war bei Druckunterlagenabschluss dieser Ausgabe noch nicht in Betrieb.

Vorsicht ist natürlich weiterhin geboten. Der Blick über die Schulter darf nicht fehlen, bevor der freie Rechtsabbieger überquert wird. Besser wäre also gewesen, den freien Rechtsabbieger ganz zu entfernen.



Die bisherige Führung war ein schlechter und gefährlicher Witz: Man musste weit nach rechts fahren und dann scharf nach links, wo man den Weg der zügig nach rechts abbiegenden Autos querte, dann über einen Zweirichtungsradweg an den Busfahrgästen vorbei (siehe kleine Fotos oben), um dann wieder scharf nach rechts über die Ampel zu kommen.

Und heute? Einfach geradeaus (Bild unten).



Kreuzung Bramfelder Chaussee/ Fabriciusstraße

Früher: Stark verschwenkte Führung über die Fußgängerfurt (rechts im Bild); gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr; für Radfahrer aus der Fabriciusstraße nach links waren zwei Ampeln zu überqueren, eine davon eine Bettelampel.

Neu: Gerade Führung über den Knoten auf fahrbahnnahen Furten; der bislang nicht signalisierte Knotenast (im oberen Bild hinten) hat eine Ampel erhalten.

Der Radverkehr befindet sich ununterbrochen im Sichtfeld des Autoverkehrs, fährt auf direktem Weg und auf für alle nachvollziehbarer Strecke ohne störende Kanten und mit angemessenerer Grünphase. Sehr positiv ist auch, dass der letzte Kreuzungsast nun eine Ampel erhalten hat.

Weg vom Umweg, hin zu mehr Sichtbarkeit. Wo früher die Verschwenkung nach rechts begann, geht es nun zur Absenkung auf die Fahrbahn. (Hier noch hinter der Bake versteckt).

Kreuzung Bramfelder Straße/Fuhlsbüttler Straße

Im Bild ist noch die verschwenkte Führung zu erkennen. Wer bisher geradeaus wollte, musste erstmal zum Zebrastreifen und durfte sich fragen, was er da eigentlich sollte. Zukünftig fährt der Radfahrende immer parallel zur Fahrbahn geradeaus über eine neue Furt. Die neue Radwegaufleitung vorne im Bild zeigt, wo er dann ab sofort ankommt.



Kreuzung Bramfelder Chaussee/Wandsbeker Straße

Hier ist im Hintergrund eine Dreiecksinsel zu sehen. Über sie geht es zukünftig gerade und nicht mehr mit einem Schlenker zum Zebrastreifen. Im Anschluss folgt eine weitere, gerade Furt und nicht mehr der zweite Verschwenk über die Fußgängerampel. Umwege fallen weg, Sichtbeziehungen sind gegeben, keine Unklarheiten für Verkehrsteilnehmer. So soll es sein.



Bushaltestellen

Bushaltestellen bislang: Radweg wird vor den Wartehäuschen entlang geführt. Entweder stehen wartende Fahrgäste auf dem Radweg oder es steigen Personen in den und aus dem Bus. Oft ist kein zügiges Fahren möglich. Wegen der Enge der Seitenflächen ist im Bereich einiger Bushaltestellen der Radweg unterbrochen und ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Man zwingt also die Radfahrer in die Engstelle neben der Busbucht. Dort kommen sie nicht recht voran. Konflikte mit wartenden Busfahrgästen können leicht entstehen.

Neu: Es gibt nun drei neue Haltestellen, von denen eine sich noch im Bau befindet. Bei zwei Haltestellen führt der Radweg noch vor der Busbucht in gerader Linie auf die Fahrbahn und als quasi-Radfahrfstreifen gerade über die Kreuzung.

Fazit: Die Führung ist sehr angenehm. Sie erlaubt zügiges und sicheres Fahren. Besonders zu beachten sind Ein- und Ausfahrvorgänge von Bussen, wobei die Planer für großzügige Sichtfelder im Vorfeld der Haltestellen gesorgt haben.

Die nötige Aufmerksamkeit, der Schulterblick und vorausschauendes Fahren bleiben aber wichtig.



Hier entsteht die neue Bushaltestelle am Einkaufszentrum Herthastraße. Wer's noch kennt: Da gab es früher einen fiesen Radweg über die Zufahrt von Max Bahr mit der anschließenden Null-Sicht-Ausfahrt hinter dem Gebäude und der bei Dunkelheit unsichtbaren Führung direkt auf einen Kantstein zu. Das war die pure Zumutung.



In den Plast 9 (Hamburgs Planungshinweisen für Anlagen des Radverkehrs) aus dem Jahr 2000 findet sich diese Prinzipskizze. Schon in der Ausgabe 1995 (!) war die Variante notiert.

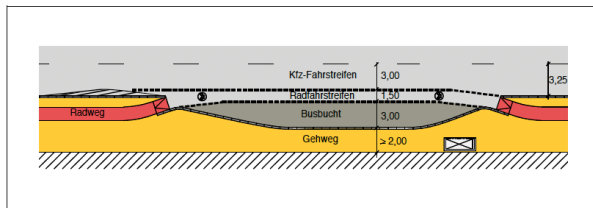


Abb. 5.9 Busbucht mit Übergang eines Radweges in einen Radfahrfstreifen

Auch vor dem Bramfelder Kulturladen gibt es jetzt eine ganz neue Haltestelle mit Fahrradspur auf der Fahrbahn.



BENUTZUNGSPFLICHT I

Lauensteinstraße Der Radweg in der Lauensteinstraße (Barmbek) lag noch bis vor kurzem zwischen parkenden Autos und der Fahrbahn. Einen seitlichen Sicherheitsabstand zu den abgestellten Fahrzeugen konnten Radfahrer objektiv nicht einhalten (s. Foto links unten). Ein endloser Schriftwechsel brachte nun einen Teilerfolg: Eine Reihe von Fahrradbügeln

verhindert das Parken zwischen den Bäumen. Die Gefahr durch plötzlich geöffnete Autotüren ist gebannt. Trotzdem bleibt der Radweg in einem so schlechten Zustand, dass er auch nach dieser Maßnahme nicht benutzungspflichtig sein dürfte.

Ulf Dietze



Zum Vergleich die Fotos vom März und September 2010

BENUTZUNGSPFLICHT II

Wie ich neulich versuchte über erfreuliche Benutzungspflicht-Überprüfung zu berichten, es aber keiner gewesen sein wollte ...

Eines Tages schreibt ein ADFCler, dass er auf einen Widerspruch gegen die Benutzungspflicht des Radwegs am Winterhuder Markt folgende Antwort bekommen habe: »Der Fortbestand oder die Aufhebung aller Radwegbenutzungspflichten an vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen ist bis zum 31.12.2010 zu überprüfen. Entsprechende Anordnungen sind bis dahin der zentralen Straßenverkehrsbehörde (VD 51) vorzulegen, um dort fachlich geprüft zu werden. Mit einem Ergebnis dürfte im ersten Quartal 2011 zu rechnen sein.« Wow, denke ich, mal was Konkretes! Können wir ja mal nett schreiben. Aber Pustekuchen. Mein Versuch, VD 51 (Verkehrsdirektion, Zentrale Straßenverkehrsbehörde) eine Stellungnahme zu entlocken, endet mit dem Verweis an die Behörde für Stadtentwicklung und

Umwelt (BSU), die bei diesem Projekt angeblich federführend ist.

Nun denn, also brav die Pressestelle der BSU angeschrieben. Man, eigentlich frau, verspricht sich zu kümmern. Einige Tage verstreichen, dann eine E-Mail, deren Aussagekraft gen null geht: Auf meine Frage nach den Kriterien, die bei der Überprüfung angelegt würden, per Copy/Paste eingefügte Auszüge der gültigen Rechtsvorschriften aus der »Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung«, so wie diese hier:

»aa) Zeichen 237
- baulich angelegter Radweg
möglichst 2,00 m
mindestens 1,50 m«

Kriterien geht anders! Weiter geht es mit der Frage, wann die Überprüfung abgeschlossen sein soll. Antwort O-Ton beziehungsweise O-Schreibe: »Dazu kann nur die VD eine Aussage treffen, da die Überprüfung in ihrer Zuständigkeit liegt.«

VERSACKT

Keine Kennzeichnung »durchlässiger Sackgassen«

Hamburgs Radler und Fußgänger benötigen weiterhin pfadfinderisches Talent. Die Verkehrsdirektion – Zentrale Straßenverkehrsbehörde wird eine Kennzeichnung »durchlässiger Sackgassen« nämlich aktuell nicht vornehmen. Grund ist die sog. Reparaturverordnung zur StVO, die sich noch in Arbeit befindet. Obwohl bezüglich des neuen Sackgassenschildes keine »Reparaturen« geplant sind, wartet die Behörde lieber ab. Außerdem lägen keinerlei Daten darüber vor, welche Sackgassen in Hamburg bereits gekennzeichnet sind und welche nicht. Traurig, denn schon seit 1991 kann in Hamburg ganz offiziell per Aufkleber auf dem Sackgassenschild die Durchlässigkeit angezeigt werden. Auch an einer Liste durchlässiger Sackgassen, die der ADFC für die Behörde erstellen würde, besteht jetzt kein Interesse, da im Moment ohnehin nicht entsprechend gekennzeichnet wird. »Dead end« würde der Engländer sagen ...

Michael Prah



Moment, da war doch was? – Nämlich der Kollege von VD 51, der ausdrücklich an die BSU verwiesen hatte. An diesem Punkt beschließe ich, mein Ansinnen aufzugeben. Die wollen einfach nicht, dass wir was Nettes über sie schreiben :-)

Amrey Depenau

Markiert

Der »Schutzstreifen für Radfahrer« im Hofweg erleichtert das Fahren auf der Fahrbahn.

Bekannter ist sicher der mit durchgezogener Linie markierte »Radfahrstreifen«, der rechtlich eine Art Radweg auf der Fahrbahn ist. Der Schutzstreifen, den die Baubehörde jetzt im Sommer markieren ließ, ist mit unterbrochener Linie gekennzeichnet und darf im Begegnungsverkehr z. B. von Bussen überfahren werden – natürlich nur dann, wenn dadurch niemand behindert oder gefährdet wird.

Im Hofweg ist der alte Radweg schon lange nicht mehr benutzungspflichtig gewesen. Völlig korrekt radelten viele also auf der Fahrbahn. Der Schutzstreifen verdeutlicht AutofahrerInnen noch zusätzlich, dass Radfahrer hier tatsächlich hingehören.

Die Fahrbahnbreite reichte wegen der vielen parkenden Autos nicht für Radfahrstreifen aus und anders als in Kopenhagen traut sich die Politik nicht, abgestelltes Blech aus der Straße zu verbannen. So entschied sich die Behörde für Schutzstreifen, die schmäler als Radfahrstreifen sein dürfen.

Radfahrende auf dem Schutzstreifen müssen nun gelegentlich Falschparker auf dem Streifen umfahren, was aber einfacher ist, als Falschparker auf einem Radweg zu umkurven.

Wissenslücken Problematischer ist, dass seitliche Sicherheitsabstände zu parkenden Autos sehr knapp sind, weil Autofahrer noch nicht verstanden haben, dass ihr Gefährt mit allen vier Rädern hochbord gehört.

Vielen ist offenbar auch unbekannt, dass der Seitenabstand beim Überholen auch zu Fahrrädern auf dem Radfahrstreifen oder Schutzstreifen mindestens 1,5 Meter betragen muss.

Besonders große Vorteile durch den Schutzstreifen ergeben sich an der Kreuzung des Hofwegs mit dem Winterhuder Weg. Dort galt bislang eine weit verschwenkte, über Ampeln und Inseln laufende Radwegführung, die

VORHER



Wer den unzureichenden Radweg nicht nutzen wollte, konnte schon bisher auf der Fahrbahn fahren.



Wer aus dem Winterhuder Weg geradeaus in den Mühlenkamp wollte, musste bisher einen unsinnigen und zusätzliche Gefahren verursachenden Umweg fahren.

NACHHER



Der Schutzstreifen verdeutlicht nun: Hier gehören Radfahrende auf die Fahrbahn.



Jetzt bleiben Fahrräder wie andere Fahrzeuge auf der Fahrbahn und fahren geradeaus. So ist es übersichtlich, für jeden Autofahrer sofort verständlich und flotter obendrein.



Liebe Pkw-Fahrer: Der rechte Streifen ist die Markierung des Schutzstreifens. Euer Parkraum beginnt erst oben auf dem Bordstein. Lieber Fahrer des Stadtrundfahrt-Busses: Auch wenn ich auf der Radspur fahre und einen Sicherheitsabstand von einem Meter zu den rechts von mir parkenden Autos lasse, musst du mindestens 1,5 Meter Überholabstand einhalten.

so irre war, dass RadlerInnen stets irgendwo die versteckte Kamera erwarteten.

Stattdessen gibt es dort nun eine schnurgerade Furt des Schutzstreifens über alle einmündenden Straßen hinweg.

Insgesamt zeigt das Beispiel Hofweg, dass das Streben nach mehr Radfahrstreifen und Schutzstreifen der richtige Weg ist. Kleine Nachbesserungen sollten folgen. Der Hofweg bildet den Anfang von zunächst 12 km Radfahr- und Schutzstreifen, die die Baubehörde in nächster Zeit realisieren lässt. Weitere sollen folgen.

Ulf Dietze



Achtet auf die Kurzen!

Kinder verhalten sich, wer hätte das gedacht, anders als Erwachsene – auch auf dem Rad! Sicherheitsaspekte und die Einhaltung von Regeln haben dabei für Rad fahrende Kinder lebenserhaltende Bedeutung. Aber auch gute allgemeine Radfahrbedingungen in einer Stadt erhöhen den Spaßfaktor für Kinder. Wie sieht's dazu in Hamburg aus? Hier der Erfahrungsbericht mit dem 10-jährigen Malte.

Und? Wie fandest du die Woche auf Hamburgs Straßen und Wegen? »Ganz gut.« Hat's Spaß gemacht? »Klar.« Angst gehabt? »Nö, natürlich nicht. Ich kenn mich nur nicht so gut aus in Hamburg, deshalb bin ich langsamer als sonst gefahren.« Eine vernünftig klingende Antwort des Zehnjährigen, die natürlich kritisch beäugt werden sollte. Denn Verkehrspsychologen weisen darauf hin, dass »kleine Radfahrer« nicht in der Lage seien, den Straßenverkehr zu beurteilen. Ihre Aufmerksamkeit richte sich spontan auf nicht verkehrsbezogene Dinge wie Tiere oder Kioske, die sie so ablenken, dass sie im Verkehr in Gefahr gerieten. Erst ab einem Alter von 8 Jahren seien Kinder fähig, sich über eine längere Zeit zu konzentrieren. Voll ausgebildet seien die psychomotorischen Fertigkeiten erst mit 14 Jahren.

Rad fahrende Kinder – StVO §2 (5)

Dementsprechend schreibt die Straßenverkehrsordnung zum Schutz der Kleinen vor: »Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.« Ab einem Alter von acht Jahren können Kinder also selbst entscheiden, wann sie sich sicher genug für Radweg und Fahrbahn fühlen. Andere Verkehrsteilnehmer müssen immer besondere Rücksicht auf Kinder nehmen.

Die Deutsche Verkehrswacht warnt: »Kinder zählen zu den schwächeren und deshalb besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern«. Und stellt fest: »Während jüngere Kinder die Mehrfacherforderungen noch nicht leisten, sind es bei Jugendlichen ab elf Jahren längere Aufenthaltszeiten im Verkehr,

Wo ein Bordsteinradweg als benutzungspflichtig ausgewiesen ist, folgte Malte brav den Vorschriften. Und das auch wenn der Weg kaum benutzbar war und viele Große den Geh- und Radweg – wie hier auf einem Teilstück der Max-Brauer-Allee – nicht auseinanderhalten konnten. Beobachtung Nr. 1: Unser Proband hält sich stärker an Regeln und Vorschriften als gedacht.

deutlich längere Wege und eine eher sorglose oder sogar bewusst riskante Fahrweise, die zum Unfall führen«. Im Jahr 2008 verunglückten nach Zählung des Statistischen Bundesamts 5.934 Kinder in Deutschland unter sechs Jahren im Straßenverkehr – 35 wurden dabei getötet. Die meisten Kinder – 3.412, das sind 58 Prozent – waren als Mitfahrer im Pkw in Unfälle verwickelt. 587 Kinder verunglückten, als sie mit dem Rad unterwegs waren, zwei davon tödlich.

Die Verkehrswacht schlussfolgert aus diesen Zahlen vor allem, dass Kinder sich besonders schützen müssen vor dem und im »Verkehr«. Die eigentliche Ursache und Quelle der Gefahr, vor der sie sich auf der Straße in Acht nehmen sollen – mit Helm, Warnwesten, Gehwegfahren und anderen Sicherheitsvorkehrungen –, wird nicht hinterfragt. Denn noch ist der Pkw-Verkehr in Deutschland eine heilige Kuh und es wird viel zu oft stillschweigend hingenommen oder ignoriert, dass Autos auch potenziell lebensgefährliche Waffen sind. Aber die Lügen der heutigen autozentrierten

Fotos: Dirk Lau



Malte (10) kurbelte eine Woche lang trotz Hamburger Wetter unfallfrei und mit viel Energie durch die Hansestadt.

Eine ebenso heikle wie häufige Situation: Falsch geparkter Pkw ragt auf die Fahrbahn oder auf den Radfahr- oder Schutzstreifen. Auch hier verließ Malte nicht den vorgeschriebenen Weg. Statt nach hinten zu schauen und das Hindernis mit Abstand zu passieren, blieb er auf dem Schutzstreifen. Beobachtung Nr. 2: In Gefahrensituationen reagieren Kinder eventuell unflexibel.

Mobilitätsgesellschaft können hier nicht das Thema sein, zumal ihr Ende noch in ferner Zukunft zu sein scheint.

Für die Verkehrsexperten des ADFC steht jedenfalls fest: Das verkehrssichere Kind wird es nie geben. Doch sollten die Großen den Kleinen schon möglichst früh zeigen, wie sie sich selbstbewusst, eigenständig und sicher in ihrem Umfeld bewegen können.

Auf Hamburgs Straßen Wie dies im strukturell fahrradfeindlichen Klima Hamburgs klappen könnte, lautete also die Aufgabenstellung. Wann fühlt sich ein Kind sicher genug, um auf der Fahrbahn zu fahren, und wie sieht das dann in der Praxis aus? Dazu fuhren wir eine Woche lang im Ferienmonat August mit unserem Probanden Malte – zehn Jahre alt, leicht widerspenstiges Gemüt und weitestgehend ortsunkundig – vorzugsweise durch die City und den Westen der Hansestadt. Einzige Vorgabe: Gehwege sind tabu. Auf größeren, stärker befahrenen Straßen nutzten wir Radwege oder Schutzstreifen, auf Nebenstraßen



vorzugsweise die Fahrbahn, nur im Ausnahmefall Radwege.

Fazit der Woche: Wirklich brenzlige Situationen gab es nicht, bis auf wenige Momente wusste Malte stets, wo's langging und wie er sich im Hamburger Straßenverkehr zu verhalten hatte. Allerdings war dazu auch permanent höchste Konzentration von ihm gefordert. Zudem fuhr immer ein Betreuer in unmittelbarer Nähe und kamen von diesem natürlich auch ab und an Anweisungen, die keinen Widerspruch duldeten, wenn's unübersichtlich zu werden drohte. Insofern war es kein ganz freier Feldversuch.

Als Erkenntnis bleibt dennoch festzuhalten, dass unser zehnjähriger Proband



Unklare Radverkehrsführungen sind zwar typisch für Hamburg, aber für Rad fahrende Kinder ein größeres Problem. Statt den Schutzstreifen rechts zu nehmen, macht's Malte wie die Großen und fährt weiter links auf der Fahrbahn. Beobachtung Nr. 3: Malte richtet sich auch gern mal nach vorausfahrenden Radlern. Wir Großen sollten uns also immer der Vorbildfunktion im Straßenverkehr bewusst sein – nicht nur an roten Ampeln.

schon viel Sicherheit, aber auch die nötige Portion Vorsicht im Mischverkehr an den Tag legte. Ansonsten: Übung macht den Meister. Im Oktober geht's weiter.

Dirk Lau



Keine Parkplätze vor dem Spielzeugladen in der Steinstraße. Malte meint: »Das geht gar nicht!«

»MOBIL MIT RAD UND KIND«

Statt Unfallgefahren zu akzentuieren, dann zu Schutzmaßnahmen aufzurufen und irgendwie die Helmpflicht herbeizureden, lässt sich das Thema auch anders anpacken. Denn Rad fahren macht in erster Linie Spaß. Auch und gerade Kindern: Mit dem Fahrrad entdecken sie die Welt, erleben Abenteuer, sind in der Gruppe unterwegs und erfahren die Natur. Zudem stärken sie beim Radeln ihre Gesundheit und verbessern ihr Körpergefühl.

Der ADFC will den Kleinen beides vermitteln: Sicherheit und Spaß beim Radeln. Laut dem Radverkehrsclub gilt es vor allem darauf zu

achten, dass Rad fahrende Kinder ...
... Gefahrensituationen erkennen und voraussehen können.

... wissen, wie sie Gefahren vermeiden können und wie sie sich in riskanten Situationen verhalten sollen.

... Entfernungen und Geschwindigkeiten von Fahrzeugen einschätzen können.

... aufmerksam sind und sich auf die für ihre Sicherheit wichtigen Aspekte des Straßenverkehrs konzentrieren.

Weitere Informationen unter <http://www.adfc.de/kinder>.

Kurzer Prozess

Eindrücke von der Landesversammlung am 5. September

Die Sonne strahlt an einem schönen Spätsommertag – und hält wohl einige Mitglieder ab, sich in der Geschäftsstelle zum alljährlichen Gipfeltreffen einzufinden. Nur gut 30 Personen bevölkern die Räumlichkeiten, Vorstand, Kinder und Geschäftsstellenmitarbeiter eingeschlossen.

Stephan Fieberitz eröffnet die Landesversammlung natürlich trotzdem mit der Feststellung, dass diese beschlussfähig ist, da satzungsgemäß eingeladen wurde. Das ist doch schon mal etwas. Langsam und behäbig setzt sich die Lokomotive in Gang.

Bericht des Vorstands Erst nach und nach nimmt das Geschehen Fahrt auf. Der verkehrspolitische Bericht gerät eher oberflächlich und erschöpft sich darin, von kritischer Begleitung der städtischen Aktivitäten zu sprechen und zukünftig mehr Initiative statt Reaktion zu fordern. Tiefer steigen wir dann mit Kirsten Pfaue in die Großbaustelle ADFC Hamburg ein, die im Gegensatz zur Elbphilharmonie finanziell gut aufgestellt ist, wie uns später noch Dirk Pfaue erläutern wird.

Die Neustrukturierung der Geschäftsstelle, und damit einhergehend eine veränderte Aufgabenverteilung, hat viele Ressourcen gekostet, war aber drin-



Die ADFC Radreise-Messe bringt dem Verein in jedem Jahr einen wichtigen Betrag in die Kasse.

gend notwendig. Zurzeit entsteht ein Organigramm: Wer macht was warum und wann?

Neben dieser mehr organisatorischen Arbeit wird auch die Aktivenbetreuung herausgestellt sowie die vielfältigen Aktionen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Überraschend schnell ist dieser Punkt abgearbeitet, was aber nicht mangelnden Vorstandsaktivitäten geschuldet ist, sondern eher der Tatsache,

dass man sich kurz halten wollte, um das Auditorium nicht zu ermüden.

Kassenbericht und Haushaltsplan Stein des Anstoßes sind in den vergangenen Jahren immer wieder Positionen in Kassenbericht bzw. Haushalt gewesen, die nur schwer nachvollziehbar waren. Damit ist jetzt Schluss! Der Vorstand hat Buchführung und Jahresabschluss in die Hände eines Steuerbera-



ters gelegt, dessen Handschrift in diesem Jahr schon deutlich zu erkennen ist. Nach einem Zwischenschritt scheinen wir nun angekommen auf dem Weg zu einer professionellen Rechnungslegung. So wirkt Dirk Pfaue bei seiner Präsentation ebenso entspannt wie die Rechnungsprüfer Renate und Michael. Ein ausgeglichener Haushalt in 2009 ebenso wie voraussichtlich in 2010 und 2011 lassen die Versammlung nach einigen Rückfragen zufrieden brummen. Anstandslos wird der Vorstand entlastet.

Vorstandswahlen Bei so viel Harmonie erwartet frau doch wenigstens bei den Wahlen ein paar Reibereien. Doch schon die Kandidatur für den Landesvorsitz ist mangels Gegenkandidaten ein Heimspiel: Kirsten Pfaue wird mit nur einer Gegenstimme zur neuen Vorsitzenden gewählt. Ihre Stellvertreter Dirk Pfaue, Susanne Elfferding, Dirk Lau und Ingo Seidt erhalten ebenfalls alle deutliche Mehrheiten, wenn auch in unterschiedlich starker Ausprägung. Neu im Team ist Susanne, die der geschätzten Leserin schon durch diverse fachkundige Artikel in der RadCity bekannt sein dürfte. Sie ist Dolmetscherin und Übersetzerin und wird unter anderem weiter die Interessen des ADFC Hamburg bei der UHU-Initiative* vertreten.

Torsten Prinziin und Stephan Fieberitz verlassen den Vorstand und werden gebührend verabschiedet mit der traditionellen Flasche Wein, einer Tafel Schokolade und den passenden warmen Worten.

Bundesversammlung und Bundeshauptausschuss Nach den Vorstandswahlen ist der bunte Stapel an Wahlscheinen noch keineswegs abgearbeitet:

Die Delegierten für die Bundesversammlung im November und den Bundeshauptausschuss müssen noch gewählt werden. Wer sich darunter nichts vorstellen kann: Der Bundeshauptausschuss trifft alle grundsätzlichen Entscheidungen im ADFC, die nicht zwingend von der Bundesversammlung getroffen werden müssen oder nicht bis dahin warten können. Also ein sehr wichtiges Gremium, wo wir uns mit unserer Stimme deutlich einbringen sollten. Als Dirk Pfaue erklärt, dies sei im vergangenen Jahr nicht immer geschehen, gibt es kritische Anmerkungen aus dem Publikum.

Gewählt werden in die Bundesversammlung Merja Spott, Susanne Elfferding, Dirk Pfaue, Amrey Depenau, Olaf Schultz, Carmen Hagemeister und Dirk Lau, dazu Christian Götsch als Stellvertreter. In den Hauptausschuss werden gewählt: Dirk Pfaue, Kirsten Pfaue, Jörg Wellendorf, Susanne Elfferding, Dirk Lau. Als feste Mitglieder sind Jörg und Dirk Pfaue vorgesehen, sollte Dirk einmal nicht können, wird er von einem anderen Delegierten vertreten.

Anträge Sie sind ein wenig ermüdet von all den Wahlen und Namen? – Dann geht es Ihnen ähnlich wie mir am Sonntag. Obwohl alles fast ein wenig zu glatt geht, lässt die Konzentration allmählich nach und so ist wohl niemand unglücklich, dass zwei Anträge mehr oder weniger durchgewinkt werden. Im ersten geht es nur um eine juristische Kleinigkeit in der Satzung, die aber dringend geändert werden muss, um die Gemeinnützigkeit des Vereins zu gewährleisten. Der zweite Antrag fordert die Landesversammlung auf, unser Leitbild zu beschließen. Nach kurzer Diskussion tut sie



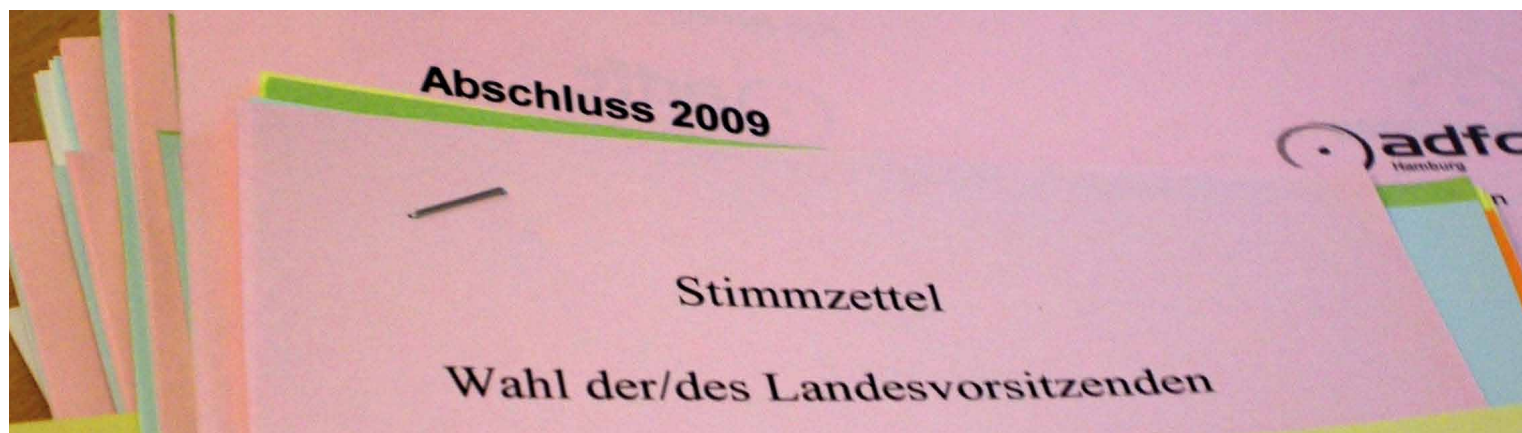
Der Vorstand besteht aus der Vorsitzenden Kirsten Pfaue (vorne) sowie fünf StellvertreterInnen. Hinten: Susanne Elfferding, Dirk Pfaue; vorne: Dirk Lau; auf dem Foto fehlt Ingo Seidt

dies auch brav – kein Vergleich mit den Debatten während seines Entstehungsprozesses. Schauen Sie es sich doch einmal an: www.hamburg.adfc.de/verkehr/unsere-ziele/leitbild/ (oder flott diese Seite umblättern).

Um 17.30 Uhr ist alles vorbei. Ein neuer Vorstand ist gewählt, der alte entlastet, die Finanzen sind solide. Muss da nicht noch irgendetwas kommen? – Warum eigentlich, man kann doch auch kurzen Prozess machen. Und das ist nicht grundsätzlich etwas Schlimmes ;-)

Amrey Depenau

* Umwelthauptstadt Hamburg Umweltverbände-Initiative



Verkehrspolitisches Leitbild

des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Hamburg

Was will der ADFC Hamburg?

Hamburg ist eine Großstadt, in der sich eine große Zahl von VerkehrsteilnehmerInnen den knappen öffentlichen Raum teilen muss. Der ADFC Hamburg setzt sich als Radverkehrsclub für die Interessen aller nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen ein, insbesondere für eine gerechte Teilhabe der RadfahrerInnen an den verfügbaren Flächen und Mitteln. Er engagiert sich in der Öffentlichkeit, gegenüber Behörden, Presse und anderen Institutionen für ressourcensparende, saubere und leise Individualmobilität sowie insgesamt für einen menschen- und umweltgerechten Verkehr. Radfahren soll eine attraktive und sichere Alternative zur Autofahrt sein – mit Spaß, Entspannung und Gesundheitsvorsorge für den Einzelnen und mehr Lebensqualität und Klimaschutz für alle HamburgerInnen!

sind. Stadtweit gilt bis auf wenige Ausnahmefälle eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die Zentren der einzelnen Stadtteile sind frei von privatem motorisiertem Individualverkehr. Bordsteinradwege werden nicht mehr angelegt, sondern bei nächster Gelegenheit zurückgebaut. Gemeinsame Geh- und Radwege werden aufgehoben. Der Fußverkehr erhält so die ihm zustehenden Flächen zurück. Die Benutzung bestehender Bordsteinradwege ist den RadfahrerInnen freigestellt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg fördert den Radverkehr und verfolgt eine nachhaltige, das heißt umwelt- und menschengerechte wie ressourcensparende Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik. Sie setzt in Abstimmung mit dem ADFC Hamburg den NATIONALEN RADVERKEHRSPPLAN

2002–2012 und die RADVERKEHRSTRATEGIE FÜR HAMBURG um. Die Radverkehrsplanung orientiert sich vorrangig an den aktuellen Planungsrichtli-

Vorfahrt fürs Rad – Unsere Vision einer modernen Mobilität

Radfahren in Hamburg macht Spaß. Das Radverkehrsnetz der Stadt verbindet alle Wohngebiete und wichtigen Zielorte ohne Umwege. Die Strecken sind angenehm, sicher und zügig zu befahren. Bauliche Maßnahmen und Verkehrsregelungen sorgen für eine möglichst kurze, aber auch komfortable und zugleich entspannte Reisezeit. Die Wegweisung ist für jeden sofort verständlich. An Start und Ziel ihrer Fahrt finden RadfahrerInnen immer ausreichend viele und zweckmäßige Abstellanlagen vor.

Die Vernetzung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist den Bedürfnissen der RadfahrerInnen angepasst.

RadfahrerInnen fühlen sich als VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt.

Dies wird erreicht durch eine Flächenverteilung des öffentlichen Raums, die moderne, komfortable Radverkehrsführungen möglich macht; Ampelschaltungen und allgemeine Verkehrsführungen berücksichtigen die spezifischen Interessen des Radverkehrs. An Baustellen wird immer eine Lösung gefunden, die sicheres und relativ zügiges Radfahren erlaubt.

Der Straßenverkehr in Hamburg ist so gestaltet, dass sich RadfahrerInnen jederzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn wohlfühlen und sie überall sicher und komfortabel unterwegs

nien. Die PLAST 9 (Planungshinweise für Stadtstraßen – Anlagen des Radverkehrs) werden beachtet und im Sinne der Radverkehrsförderung fortgeschrieben.

Schließlich trägt auch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit der Stadt, die den hohen Wert des Radverkehrs für Hamburg und seine EinwohnerInnen hervorhebt, zum positiven Image des Radfahrens und der RadfahrerInnen bei.

Hamburg im Jahr 2020: Alle VerkehrsteilnehmerInnen pflegen einen respekt- und rücksichtsvollen Umgang miteinander. Die öffentlichen Plätze Hamburgs, die Straßen und Flächen der Innenstadt laden zum Verweilen, zum Zufußgehen, zum Radfahren ein und sind wieder Orte kommunikativen Austauschs. Die Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung orientiert sich nicht mehr an der Beschleunigung von Autoverkehrsflüssen, sondern schafft die Grundlage für eine saubere, bezahlbare Mobilität aller EinwohnerInnen Hamburgs. Rund die Hälfte aller Strecken in der Stadt wird mit dem Rad zurückgelegt, bei den Kurzstrecken unter 5 Kilometern ist es das Verkehrsmittel der Wahl. Ob Schule, Arbeit, Einkaufen oder Freizeitvergnügen – alles ist bequem erreichbar zu Fuß, mit dem Rad oder in Kombination mit dem ÖPNV.

So beschlossen auf der Landesversammlung des ADFC Hamburg am 05.09.2010.

Kolumne



Partageons la route!

In diesem Sommer war es endlich so weit: Nach mehreren Urlaube[n], in denen ich – nach mühsamer Recherche vor Ort – auf quietschenden Leihrädern durch die Lande fuhr, nun endlich ein Heckträger fürs Auto bzw. Fahrrad. Wie – Auto? Warum fährt sie nicht wie andere ADFCLer mit der Bahn? Die Antwort liegt einmal mehr in Angelruten und Karpfenliegen. Also flugs mein neues Bergamont auf den Thule montiert und ab nach Südfrankreich. Genauer gesagt an die lieblichen Ufer der Garonne und ihrer Nebenflüsse Tarn und Lot.

Meine Urlaubsberichte der vergangenen Jahre kamen meist aus dem Überlebenskampf in molochartigen Großstädten. Midi-Pyrénées hingegen, wie die Region genannt wird, hieß mich herzlich willkommen. Fahrradschutzstreifen auf den Fahrbahnen, Autofahrer, die auf schmalen Brücken brav hinter mir blieben; nicht ein einziges Mal in zwei Wochen wurde ich angehupt.

In den Regionalzügen konnte ich dafür kostenlos mein Rad mitnehmen – in praktischen Abteilen mit Aufhängevorrichtung. Als diese einmal belegt waren, durfte ich auch an einem Durchgang stehen bleiben und erhielt dazu bewundernde Worte eines Bahnpolizisten für mein Rad, das »très chouette*« sei.

Im Departement Lot war ich endgültig im Paradies angekommen. Ein Netz von Nebenstraßen war als Radwanderstrecke ausgeschildert mit dem gut lesbaren Hinweis: »Partageons la route!« – lasst uns die Straße teilen. Das funktionierte wunderbar, so dass ich täglich Fahrten an den Ufern dieses mäandrierenden Flusses unternahm. Den Gipfel der Freundlichkeit erlebte ich eines besonders heißen Tages, als ich beschloss, das Weinmuseum des Anbaugebietes Cahors zu besuchen. Nicht einkalkuliert hatte ich, dass das Museum weit oben am Hang lag, so dass ich beim Anstieg kräftig ins Schwitzen kam. Auf halber Strecke begegnete mir eine weißhaarige Dame im landesüblichen Renault-Kleinwagen älteren Datums. Sie stoppte und hielt mir einen freundlichen Vortrag, dass ich doch nicht bei dieser Hitze den Berg hinauf fahren sollte. Ich war gerührt ob so großer Anteilnahme. Angekommen am Museum stand ich tatsächlich ganz schön im Schweiß und wurde ein weiteres Mal überrascht: Die Museumswärterin bot unverlangt an, mir meine Wasserflasche mit eiskaltem Wasser aufzufüllen. Es schmeckte köstlich und die kühlen Gemäuer des alten Schlosses taten ein Übriges.

Gastfreundliche Menschen, gute Bedingungen fürs Radfahren. So schwer ist das doch gar nicht. Im Geiste plane ich schon die nächste Reise ins Erholungsland für Hamburg-geplagte Radfahrerinnen.



Amrey Depenau

*sehr hübsch/schick

Foto: Amrey Depenau, Birgit Schleifler

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



STEVENS • GUDEREIT • UTOPIA • BÖTTCHER • ORTLIEB



Verkauf · Aufbau · Service

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



Fahrrad-Löwe

Wir machen mehr...

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



040/25 59 91

www.loewe-bike.de

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



Foto: Ulf Dietze, Hamburg, August 2010: Und es ist keine Fotomontage!

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 Mitgledermagazin
- 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 Raddtouristik/Radtourenprogramm: Stefan Kayser
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 Hardtstock
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
Hardtstock, Petra: Tel.: 602 62 11, phardtstock@alice-dsl.net
Heckelmann, Wolfgang: Tel.: 61 19 29 70, wolfganghde@gmx.de
Jancke, Uwe: Tel.: 60 09 65 76, uwejancke@adfc.de
Kayser, Stefan: Tel.: 89 01 93 23, 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, hfungi@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 Schmillinskystraße 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 Pfuellstraße 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.

Selten so gelacht

RadCity 4/2010 »Recht auf Straße!«

So lobenswert es ist, auf die Leute (Rad fahrend) zuzugehen und dabei auch unsere »4-rädrigen Freunde« nicht zu vergessen, verstehe ich den Ansatz nicht: An allererster Stelle müssen doch angesichts der strukturellen Gewalt, der man als Nicht-Autofahrer in dieser Stadt ausgesetzt ist, Handlungen des Staates stehen, wenn sich etwas an den Verhältnissen zum Besseren wenden soll. Erst danach und ganz allmählich werden diese Veränderungen/neue Freiräume von ersten Mutigen besetzt, bis schließlich auch der Sonntagsfahrer etwas davon mitbekommt. Insofern finde ich den Appell an die unmutigen/unsouveränen Fahrradweg-Benutzer nicht wirklich hilfreich. Zumindest nicht in der angebotenen Form.

Warum habt Ihr das Ganze denn nicht an die große Glocke gehängt, Abendblatt und Morgenpost eingeladen und die neuen Flyer vorgestellt? Damit auch bei der wirklichen Zielgruppe der autofahrenden Mehrheit etwas ankommt? Und auch die Politik etwas davon mitbekommt und endlich etwas mutiger wird! Also bitte nochmal und als politische Aktion begreifend angehen!

Familie Susanne Elsner & Rolf Schmolling, Bahrenfeld

GAL-Politik traurig

RadCity 4/2010 »Sperrzeiten sind ein sperriges Thema« – Interview mit Martina Gregersen

Es ist schon traurig, was die Grünen in Bezug aufs Fahrrad in HH zustande bringen. Außer dem Leihradsystem, das ja auch viel Geld kostet und außerdem auch von der CDU eingeführt worden wäre, ist nichts vollbracht. Das Geld wurde verplempert mit Erneuerung der bestehenden Bordsteinradwege, zu Lasten der Fußgänger. Das ist für 2,5 Jahre definitiv zu wenig. Dass so mancher, ich sage alle, Behördenmitarbeiter auch unter grüner Senatorin so weiter arbeiten wie bisher, stimmt und ist ein Armutszeugnis für Frau Hajduk und Staatsrat Winters. Beide haben keine (Vor-) Kenntnisse von fortschrittlicher Verkehrspolitik und so werden offensichtlich im Verkehrsbereich nur die alten CDU-Projekte abgearbeitet. Wie wäre es sonst zu erklären, dass z. B. weiterhin freie Rechtsabbieger (Schröderstiftsstr/Beim

Schlump) und bei jedem Umbau mehr Autos Spuren gebaut werden (Christuskirche).

Frau Gregersen führt aus, dass z. B. in der Krausestr. aus Sicherheitsgründen keine Radstreifen aufgebracht werden können. Das ist die Rhetorik der Innenbehörde mit dem Ergebnis, dass

RadfahrerInnen weiterhin von Kfz-Rechtsabbiegern getötet werden. Das kann so nicht hingenommen werden, da muss die GAL kämpfen!

Die BSU/GAL hat mit der Radverkehrsstrategie ein gutes Arbeitspapier. Warum arbeitet sie es nicht ab? Wie hieß es richtig in der Einleitung der RadCity: In HH gibt es keine Partei, die sich traut, das Ziel zukunftsfähiger Planung gegen Widerstände durchzuhalten. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Matthias Christen

1997/2006 verkehrspolitischer Sprecher der GAL Bezirksfraktion Eimsbüttel

GAL doch nochmal wählbar

Bei den für mich kaum wahrnehmbaren Verbesserungen für den Radverkehr stand für mich die erneute Wählbarkeit der GAL bei den nächsten Bürgerschaftswahlen stark in Frage. Mit diesem Interview hat Frau Gregersen zumindest eine Stimme noch einmal für ihre Partei retten können.

Einen massiv negativen Eindruck in Zusammenhang mit diesem Artikel hinterlässt leider die RadCity-Redaktion. Auf der Titelseite wird in einer eindeutig sinnverzerrenden, provozierenden Weise mit einem falsch zusammengestückelten Zitat für diesen Artikel geworben, die ich bisher nur aus der »Bild« oder »Morgenpost« kannte. Egal wie man auch zur GAL oder Frau Gregersen stehen mag; diese Schlagzeile ist schlicht diffamierend. Die dort abgedruckte Äußerung hat Frau Gregersen nicht getan. Ich hoffe, diese Tendenz schreibt sich in der RadCity nicht fort.

C. Scholz, Rahlstedt

Anm. der Redaktion: Auf der Titelseite verkürzten wir Gregersens Aussage »Wir wollen sicher nicht um den Prinzips willen den Autofahrer ärgern oder gängeln« zu »Wir wollen Autofahrer nicht ärgern«. Titelschlagzeilen müssen aus layouterischen Gründen meist verkürzen. Eine inhaltliche Verfälschung können wir nicht erkennen.

i ≠ I

zur LeserInnendiskussion ums Binnen-I

Ich bin froh, dass ihr – anders als ausgerechnet die taz, die das Binnen-I ja mal erfunden hat – selbiges tatsächlich noch ziemlich konsequent benutzt. Und nein, ich fühle mich von dem Begriff »die Radfahrer« bei weitem nicht so angesprochen wie von »die RadfahrerInnen«.

Claudia Dorothee Otten, Hamburg

Kopenhagen

RadCity 4/2010 »If I can make it there ...« – Eindrücke von Velo-city 2010

In vielen Kopenhagener Hauptstraßen gilt nun über lange Strecken Tempo 40. In einigen Geschäftsbereichen entlang von Hauptstraßen gibt es in Fahrbahnmitteln einen leicht angehobenen aufgeplasternten Bereich, der Fußgängern das Wechseln der Straßenseite erheblich vereinfacht. Die Nørrebrogade, eine wichtige Einfallstraße, wurde verkehrsberuhigt und für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt. Durchlass nur noch für Busse und Veloverkehr.

Das Kopenhagener Trennungsprinzip unterstützt die Verkehrsberuhigung. Nach Anlage von neuen Radwegen bleibt in der Regel kein Platz für Parkplätze. Und die neuen Radwege bleiben frei von Falschparkern. Radwegebau wird also als Mittel zur Verhinderung der Autoanschaffung eingesetzt.

Stefan Warda, St. Pauli

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: Ulf Dietze

Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 14-15)

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



DONNERSTAG, 4. NOVEMBER 2010, 19.30 UHR USA Im Sommer 2008 sind Maren und Peter Helm auf ihrer dritten Durchquerung der USA unterwegs. Diesmal fahren sie mit ihren Rädern den klassischen Weg von Westen (Seattle) nach Osten (New York). Die Reise führt nah an der kanadischen Grenze entlang. Rocky Mountains, Prärien und Niagara-Fälle sind Highlights dieser Tour.



DIENSTAG, 23. NOVEMBER 2010, 19.30 UHR Der 100.000-Kilometer-Kontinent Seit 2002 legte Andreas Thinius 100.000 Kilometer in ganz Europa per Rad zurück. Für ihn ist ganz Europa »Heimat« und mit dem Fahrrad fühlt er sich überall »mittendrin«. Bei diesem Themenabend berichtet er von der Radreiseexpedition Europe unplugged (www.cycleguide.de).



DONNERSTAG, 9. DEZEMBER 2010, 19.30 UHR Schweden von Uppsala nach Göteborg Im Rahmen einer großen Reise erreicht Eduard Claussen Schweden. Von Uppsala fährt er nach Göteborg. Teils begleitet er den Götakanal, den Vätternsee umfährt er an der Nordseite. Viele Seen, bergige Landschaft und Orte aus Schwedens früher Geschichte bleiben in Erinnerung.



DIENSTAG, 14. DEZEMBER 2010, 19.30 UHR Giro d'Italia – 1300 km mit dem Rennrad den Stiefel abreiten Lars Reisberg fährt mit seinem Rennrad von Venedig auf den Spuren Goethes quer durch Italien. Ihm begegnen rennverrückte Tifosi, Verkehrschaos, beeindruckende Landschaften und die beste Küche der Welt, bis seine Reise nach 10 Etappen auf Sizilien endet.

Fotos: Die Vortragenden

Liebe Rätselfreunde,

eine unfassbare Einbruchserie erschüttert Hamburg. Bereits in vier Einkaufszentren verschafften sich der oder die Täter unerlaubt Zugang und erbeuteten Gegenstände im Wert von mehreren hunderttausend Euro. In jedem der Fälle – so konnte die Polizei ermitteln – kam ein Fahrradteil als Einbruchswerkzeug zum Einsatz. Leider hat ein Virus die Datei der »Soko Fahrraddiebe« durcheinander gewürfelt und noch einen völlig falschen Begriff hinzugefügt. Können Sie Kommissarin Mercedes Borgward helfen und die vier Tatwaffen aus dem Buchstabensalat rekonstruieren?

Wenn Sie die richtigen vier Tatwaffen gefunden haben, bleiben noch 13 Buchstaben übrig, die richtig zusammengesetzt das Lösungswort ergeben. 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: 15.11.2010. Viel Erfolg!

Rätsel

grübel ...

**KEETEL
VKERSTEIGE
SPANTE
NCTLS ROWHESAT
ERKRDIYEH**



Wir verlosen unter den richtigen Einsendungen drei Exemplare des weitestgehend fahrradfreien Krimis »Trojaner« von Charles Maclean. Der 460-Seiten-Wälzer verfolgt einen Serienmörder, der sich moderner Computer- und Kommunikationstechnik bedient. Spannende Lektüre für die sicher kommenden Glatteistage im bevorstehenden Winter.



„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
RadCity 5/10

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