

FÜR JEDEN DAS RICHTIGE RAD HIGHTECH VS. LOWTECH



NICHTS TUN WÄRE TEURER
Stadtbahn sichert Mobilität

IN DEN SCHNEE GEBISSEN
Spikereifen am Fahrrad



Wenn es dann doch mal ein Auto sein soll ...

www.cambio-CarSharing.de/hamburg
040-41466700

cambio
CarSharing



Verkauf • Aufbau • Service

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



IHR MEISTERBETRIEB IN HAMM



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

STEVENS • GUDEREIT • UTOPIA • BÖTTCHER • ORTLIEB

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



Fahrradcenter
HARBURG BUCHHOLZ

TRENGA DE
FACTORY STORES

Fahrrad Center Harburg
Großmoordamm 63 – 67
21079 Hamburg
Telefon 040/3231 001 – 0

Fahrrad Center Buchholz
Innungstraße 2
21244 Buchholz
Telefon 041 81 / 36 06 – 0

WWW.FAHRRADCENTER.DE



6·2010
Dezember/Januar

INHALT

Uncoole Dreckschleuder

»Weil ich Hamburger bin! Und in Hamburg braucht man keinen Führerschein«. Klare Sache für Jan Delay: Er ist mobil ohne Auto. Der Musiker steht damit für einen Trend, den das Deutsche Jugendinstitut entdeckte und der Autokonzerne erschreckt, die verzweifelt versuchen, sich ein grünes Image zu geben: Insbesondere die jungen Mobilitätswilligen von 18 bis 24 Jahre ziehen ein geleastes iPhone 4 dem eigenen Auto vor. Mobilität bedeutet für diese Jugendlichen nicht mehr unbegrenzte PS-Zahl, sondern vernetzte Kommunikation. Autos gelten ihnen als das, was sie sind: uncoole Dreckschleudern. Solche Trends jagen natürlich auch »Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1« Angst ein, wie sich die ältere Schwesterorganisation des ADFC neuerdings anpreist.

In Metropolen wie Hamburg wirbt sie seit kurzem verstärkt um junge Menschen, die Rad fahren und kein Auto haben. Dieser »Imagewechsel« ist freilich eine Farce, solange die Automobilisten verkehrspolitische Ideen aus der Steinzeit verfolgen, wie etwa Bettelampeln oder die Verbannung von Radfahrenden auf den Bürgersteig selbst in Tempo-30-Zonen. Bleibt die Frage, wie Jugend und »Social networking«-Generation nachhaltig für umweltfreundliche Mobilität zu aktivieren sind. Eine Antwort des ADFC besteht darin, dafür zu kämpfen, die Bedingungen für Radfahrende attraktiver zu machen. Derweil aber rutschen FußgängerInnen und HochbordradwegebenutzerInnen in Hamburg wieder wie jedes Jahr über einen schmierigen Film aus Matsch, altem Laub und Pfützen, denn: Es ist Winter! Die kalte, aber auch verdammt dunkle Jahreszeit, liebe lichtlose Geisterradler! Da kommt ein Heft vielleicht gerade recht, das in der großen Frage »Welches Rad passt zu mir und was gehört dazu?« viel Erhellendes zu den Aspekten Purismus gegen Komfort, Low budget gegen High Tech bringt. Aber lesen Sie selbst!

redaktion@hamburg.adfc.de

Schwerpunkt: Hightech vs. Lowtech

- | | |
|----|--|
| 06 | Viel mehr als Praktikum – Die Schülerfirma Tieloh-bike |
| 08 | Das iRad – »Komfort ist mir am wichtigsten« |
| 10 | Nie mehr ohne mein Pedelec |
| 12 | In jeder Hinsicht sinnstiftend – Obdachlose und Fahrrad |
| 13 | Low Budget High Tech-Rad |
| 14 | Stadtbahn sichert Mobilität |
| 15 | »ssssrrrr« – Spikereifen am Fahrrad |
| 16 | Gemeinschaftsstraßen in Hamburg – aktueller Stand von Shared Space |
| 18 | Umwelthauptstadt. Und nun? |

STÄNDIGE RUBRIKEN

- | | |
|----|---|
| 04 | Kurzfutter |
| 19 | Kolumne: Not a member (Kolumnistin in London) |
| 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

Tour de Natur 2011 startet in Hamburg

Die Umwelt-Radtour führt vom 24. Juli bis 6. August 2011 von Hamburg über das Wendland nach Berlin. Die Tour de Natur fin-



det zum 21. Mal statt und verbindet entspanntes Radfahren mit politischem Engagement zu Verkehrs-, Energie- und Friedenspolitik. Erfahrungsgemäß sind pro Tag 80-120 RadlerInnen dabei. Mitfahren kann jeder, ob jung oder alt, und gern mit der ganzen Familie, auch Einzeletappen.

Mehr Infos unter www.tourdenatur.net oder bei Susanne Timm, Tel. 040 – 482291.

Lust, die Tour de Natur mit vorzubereiten? Das ehrenamtliche Orga-Team sucht Unterstützung für Organisation und Öffentlichkeitsarbeit.

Radtouren nun in der RadCity

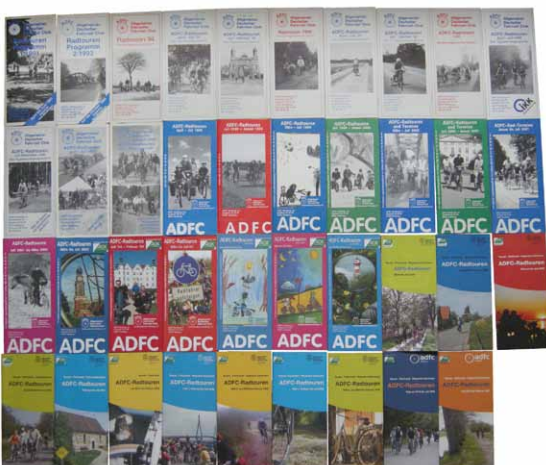
Seit etwa 20 Jahren erscheint zwei Mal im Jahr das Radtourenprogramm des ADFC Hamburg. Zukünftig erhalten Sie das RTP nicht mehr als eigenständiges Heft. Die Touren finden Sie – wie auch bisher schon – auf unserer Webseite, wo es eine komfortable Suchfunktion gibt. Darüber hinaus veröffentlichen wir die Touren ab 2011 in der RadCity.

In Heft 1 finden Sie die ersten Touren des Frühjahres. In den RadCity-Ausgaben 2 und 3 drucken wir jeweils acht zusätzliche Seiten mit dem weiteren Programm. Sie liegen in der Heftmitte, so dass sie leicht heraustrennbar sind.

Wir können mit diesem Modell jährlich wiederkehrend erhebliche Kosten sparen. Die Nutzerzahlen und Radtourenstatistiken zeigen uns außerdem, dass die meisten RTP-Heftchen ohne Effekt auf die Tou-

renteilnahme sind. Die RadCity ermöglicht uns jedoch durch ihre großflächige Verteilung auch in Kneipen, Theaterkassen, Stadtteilkulturzentren und dergleichen, neue Zielgruppen anzusprechen. Vorteile der Integration des Tourenangebots in die RadCity liegen auch in der Logistik der Druckerzeugnisse und beim Layout.

RTP-Cover
aus 20 Jahren



LINK DES MONATS: FAHRRAD EXTREM



Die Kunststücke, die Danny Macaskill in seinem Video zeigt, hauen den normalen Alltagsradler vom Sattel. Schon beim Zusehen steigt die Pulsfrequenz. Der Mann fährt auf Zäunen, springt über Mauern, fliegt Treppen hoch und runter oder macht einen Salto am Baumstamm. Beeindruckendes Können, bei dem man gar nicht auf die Idee käme, es »at home« nachzuahmen.

<http://www.youtube.com/watch?v=Z19zFPah-o>

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

Neujahrsempfang

Der Vorstand lädt ein zum Neujahrsempfang am Freitag, 07.01.2011. Beginn ist 19 Uhr in der Geschäftsstelle, Koppel 34–36. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Was war 2010, was kommt 2011? In informeller Runde warten auf die Gäste interessante Gespräche mit anderen ADFClern.

Infoladen Ohlsdorf

Unser Beratungsbüro am Ohlsdorfer Bahnhof ist wegen eines Wasserschadens geschlossen. Die Wiedereröffnung zieht sich leider wegen notwendiger Sanierungsarbeiten erheblich in die Länge. Auf der Webseite (--> wir über uns/Adressen) und in der RadCity informieren wir Sie, sobald wir den Laden wieder öffnen können.

St. Petersburg

Eine Reise nach St. Petersburg stellten wir Ihnen in RadCity 1/2010 vor. Die in Kooperation von ADFC Hamburg und Die Landpartie Radeln und Reisen GmbH angebotene Tour ist mehrfach ausgebucht. Weitere Anmeldungen können leider nicht angenommen werden. In der kommenden Ausgabe berichten wir mehr.

Mit dem Rad zur Arbeit

An der Aktion »Mit dem Rad zur Arbeit« haben in Hamburg insgesamt 5.446 Teilnehmer aus 431 Betrieben teilgenommen. Für die Auszeichnung »Fahrradaktiver Betrieb« bewarben sich 56 Betriebe. Ausgezeichnet wurde hier die Firma ViaOsdorf/Nussknacker e.V. Die Zahl der Betriebe mit Radlerteams stieg im Vergleich zum Vorjahr um fast 16 Prozent auf nunmehr 431. Den Teampreis, eine Ballonfahrt im Wert von 1800 Euro, erhielt das Universitätskrankenhaus Eppendorf.

Für 66 Teilnehmer gab es im Rahmen einer Verlosung attraktive Preise. Die Preisverleihung fand im Rahmen eines Senatsempfangs im Bürgermeistersaal des Rathauses statt.

Aktivenwochenende

Wir erinnern nochmal an das Aktivenwochenende, zu dem der Vorstand einlädt. Programmschwerpunkte liegen diesmal in den Bereichen Verkehrspolitik und Öffentlichkeitsarbeit.

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

Aufklärung zur Benutzungspflicht

Die GAL Wandsbek stellte in der Bezirksversammlung Wandsbek am 4. November einen Antrag für mehr Verkehrssicherheit. Sie greift darin auf, dass viele Autofahrer sich gegenüber Radfahrern auf der Fahrbahn rücksichtslos verhalten. Radfahrer, die – völlig korrekt – trotz vorhandener Radwege auf der Fahrbahn fahren, werden angehupt und mit zu geringem Sicherheitsabstand überholt. Der Antrag spricht sich für eine Verkehrssicherheitsaktion aus, bei der die Regeln der StVO vermittelt und für mehr Rücksichtnahme geworben wird. Der Antrag wurde mit den Stimmen der GAL, SPD, CDU und FDP bei Enthaltung der Linken angenommen.

Neue Schreiberlinge

Die Redaktion der RadCity freut sich über Personen, die ab und zu einen Artikel für die RadCity liefern. Interesse? redaktion@hamburg.adfc.de

Wir trauern um

Renate Böttcher.

Renate ist nach kurzer Krankheit am 15. Oktober verstorben.

Über lange Jahre engagierte sie sich mit Leidenschaft für unsere ADFC Radreise-Messe. Auch im Bereich der Radtouren war Renate aktiv und leitete diesen Bereich in den Jahren 2005 bis 2007.

Wir werden sie vermissen.

Die MitarbeiterInnen und Aktiven des ADFC Hamburg



Ihre Kleinanzeige veröffentlichen wir kostenlos.

Fahrradhaus in Altona abzugeben

Dieses Fahrradrundhaus ist in Altona, in der Julius-Leber-Straße Höhe 24 abzugeben. Es wurde 1993 mit Unterstützung des Bezirksamtes Altona aufgebaut und von Bewohnern der umliegenden Häuser genutzt. In den letzten Jahren haben wir als Familie viele der 12 Stellplätze (heutiger Preis 130 € einmalig) übernommen, die wegen Umzugs aufgegeben wurden.

So konnten wir das Haus als Ganzes nutzen und möchten es auch so abgeben, d.h., der oder die Besitzer können nach ihren Wünschen über die Stellplätze verfügen. Wir haben im Laufe der Jahre viel Geld in das Häuschen gesteckt (auch Pflege und Versicherung) und möchten daher auch eine finanzielle Entschädigung, etwa VB 700 €. Für weitere Informationen melden Sie sich bitte bei Uschi Dörger, Julius-Leber-Straße 24, 22765 Hamburg; uschi-doerger@web.de, Tel.: 38 61 99 95.



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.

Es gibt Menschen, die sind mit ihrem Rad vom Flohmarkt glücklich und zufrieden. Sie stellen es ohne Sorge vor dem Supermarkt oder am Bahnhof ab, schließen es natürlich an und finden es nach ihren Erledigungen dort auch wieder vor. Manche dieser Leute haben im Keller durchaus noch höherwertige Räder stehen, die sie für andere Zwecke einsetzen.

Und dann gibt es jene, die sich ein hochwertiges Rad kaufen und auch im Alltag nicht darauf verzichten wollen. Denn warum so viel für schöne Technik bezahlen, wenn man dann doch

Unser Schwerpunkt:

auf dem geerbten Rad von Opa herumfährt? Die Ansprüche an das eigene Rad sind so verschieden wie die Menschen, die darauf fahren. Der eine betrachtet als unsinnigen Luxus, was der andere als notwendige Ausstattung empfindet. Dem einen ist Luxus gar nicht wichtig und der andere möchte am Alltagsverkehrsmittel alles haben, was gefällt.

In unserem Heftschwerpunkt beleuchten wir die Bandbreite an Rädern und Menschen in Hamburg. Lesen Sie u. a. von der Fahrradwerkstatt für Obdachlose, vom Mobilität sichernden Elektrofahrrad, dem Hightech-Freizeitgefährt und dem selbst gebauten 100-Euro-Renner.

Hightech

vs.

Lowtech

Viel mehr als Praktikum

Die Schülerfirma Tieloh-bike



Stevens, Bergamont, logisch. Trenga. de, kenn ich. Aber Tieloh-bike?

Hinter dem Namen verbirgt sich eine Initiative der Haupt- und Realschule Tieloh in Barmbek. Die Idee zu dem Projekt kam von den Schülern selbst im Jahr 2001. »Die konzeptionellen Vorüberlegungen und Vorbereitungen zu dieser Schülerfirma dauerten zwei Jahre«, so Niko, einer der jetzt verantwortlichen Schüler. 2003 wurde der Trägerverein »tieloh-bike«, Verein zur Förderung der schulischen Berufsorientierung e.V., gegründet.

Anschließend konnten die ersten Räder in den eigens hierfür vorgesehenen Räumen innerhalb der Schule hergestellt und repariert werden. Ermöglicht wurde dies durch die finanzielle Förderung der Zeit-Stiftung. Vier Lehrer, darunter Gerhard Delkeskamp, der seit Anfang an dabei ist, leiten zusammen mit den Schülern tieloh-bike.

Die Firma in der Schule Von außen ein typisch hamburgisches Schulgebäude aus rotem Backstein, drinnen die Räume von tieloh-bike. Im dritten Stock die Mar-

Tim und Niko (v. l.) in der Werkstatt unter dem Dach des fast 100 Jahre alten Schulgebäudes.

keting- und Werbeabteilung. Im vierten die Werkstatt und der Verkaufsraum, ganz oben unter dem Dach dann die »Schaltzentrale«, ein kleines Büro, der Geschäftsraum von tieloh-bike. Hier gehen die Anrufe ein: An- und Rückfragen, Bestellungen und Reparaturwünsche.

Tieloh-bike arbeitet eng zusammen mit Gräber Räder. Über dieses Fahrrad-

Bei der Endkontrolle überprüfen die Schüler zusammen mit den Lehrern genau wie der Fachhandel, ob am Fahrrad auch alles stimmt und funktioniert. Was für Räder gebaut werden, entscheiden letztlich die Schüler, die Lackierung wiederum legen die Lehrer fest. Die unterschiedlichen Räder sind mit jeweils typischen Komponenten ausgestattet:



Im Verkaufsraum präsentieren Tielohs Mitarbeiter die Räder. Dafür entwickelt die Werbeabteilung Ideen.

geschäft in Barmbek bezieht die Schülerfirma alle Teile, die sie für die Herstellung der Räder braucht.

Die Rahmen aus Alu produziert tieloh-bike nicht selbst. Die dafür notwendige Infrastruktur und Fachkenntnis würde den Rahmen der ehrgeizigen Initiative sprengen. Allerdings bauen die Schüler alle Teile vom Tretlager über die Lichtenlage, Bremsen bis zur Schaltung selbst zusammen. Die Montageabteilung arbeitet in der Regel in 2er-Gruppen. Für ein Fahrrad benötigen sie im Schnitt 3-4 Tage. Das entspricht 6-8 Unterrichtsstunden.

DIE SCHULE TIELOH

Die Haupt- und Realschule Tieloh in Barmbek besteht seit 1914. Heute besuchen 400 Schülerinnen und Schüler die Schule. 20 Lehrer arbeiten am Tieloh. Seit dem Ende der 80er Jahre hat sich die Schule einer besonderen Berufsorientierung verschrieben. Sie war Mitbegründerin des damaligen Hamburger Technikkonzepts, d.h. doppelte Stundenzahl in den Fächern Technik und Informatik.

Fotos: Marcus Steinmann

Das Citybike mit einer Nabenschaltung, die Trekking-, Mountain- und Crossräder mit einer Kettenschaltung. Alle Räder sind vollwertig ausgestattet und ihren Preis wert. Die Spanne reicht vom Kinderrad für 179 Euro bis zum vollgefederten Mountainbike für 369 Euro.

Fahrrad-Messe Jedes Jahr im Frühling wird die Turnhalle zur Messehalle. Dann präsentiert tieloh-bike seine Räder mit einem Rahmenprogramm aus Vorführungen, Fahrradparcours, Fahrradflohnmarkt und Gewinnspielen.

Sogar auf Messen in Leipzig und Köln war tieloh-bike schon zu Gast. Besonders dann schlägt die Stunde der Werbung- und Marketinggruppe. Ständig werden hier neue Flyer und Prospekte entwickelt, Messestände gebaut und nach neuen und besseren Vertriebsmöglichkeiten gesucht.

Einbindung in den Unterricht Tieloh-bike agiert abschlussübergreifend. Haupt- und Realschüler der Schule arbeiten in allen vier Abteilungen zusammen. Zunächst lernen die Schüler der 7. und 8. Klasse von den Lehrern in einem Grundkurs, wie man ein Fahrrad zusam-

menbaut und repariert. Das Wissen nutzen sie dann, um in Klasse 9 die Räder eigenständig zusammenzubauen.

Die erfahrenen Zehntklässler reparieren die Fahrräder – übrigens aller Marken, nicht nur die der eigenen Firma. Tieloh-bike funktioniert als Wahlpflichtfach, in dem es auch Noten gibt. Für jedes verkaufte Fahrrad bekommt jeder beteiligte Schüler einen Euro. Das ist neben den Noten eine weitere Motivation.

Innerhalb des Wahlpflichtfaches haben die Schüler die Möglichkeit, sich für eine der vier Abteilungen Buchhaltung, Marketing, Werbung und Montage zu entscheiden.

Natürlich, so Tim und Niko, lebe tieloh-bike vom Engagement der jeweiligen Jahrgänge, der beteiligten Lehrer und des Schulleiters. Im letzten Jahr, als der Schulleiter aufgrund der bevorstehenden Umwandlung der Schule Tieloh in die Stadtteilschule Barmbek stark eingebunden war, gingen die Verkaufszahlen zurück. Es ist so wie im richtigen (Wirtschafts-)Leben: tieloh-bike muss immer wieder getragen und vorange-



bracht werden. Sie haben sich deswegen zum Ziel gesetzt, demnächst 100 Fahrräder zu verkaufen. Bisher lag die Höchstzahl bei 50. Noch übersteigen die Reparaturaufträge die der Verkäufe. Gekauft werden die Räder noch von zu wenig Privatkunden. Beides soll sich ändern.

Einige ehemalige Schüler von tieloh-bike sind dem Rad treu geblieben und arbeiten heute in der Fahrradbranche. Niko überlegt das auch.

Marcus Steinmann

www.tieloh-bike.de



Das iRad

»Komfort ist mir am wichtigsten«

Übersehen wird Hilke Oberländer selten. Die 64-Jährige fährt in Fahrradkleidung auf einem hochwertigen Rad, an dem nicht nur der Apple-Aufkleber, sondern auch noch ein GPS-Gerät seinen Platz gefunden hat. Die Kombination aus Frau, älterem Semester und offensichtlichem Hang zur Technik ist nicht so häufig anzutreffen. Der Aufdruck »Das Leben ist schön« auf der Jacke tut ein übriges.

Schon früher war sie viel mit dem Fahrrad gefahren, mit ihrem Mann ist sie dann eher gewandert. Seit dessen Tod war ein halbes Jahr vergangen, als jemand der Rentnerin die Frage stellte, die sie dann vollends zum Rad zurückführte: »Was machen Sie denn im nächsten Jahr im Urlaub?«

Kein Zurück mehr Hilke Oberländer erinnert sich noch genau an die Situation damals im Jahr 2000: »Ich antwortete: "Ich fliege nach Rom ... und ich mach eine Fahrradtour durch Masuren." Ich kann nicht sagen, warum ich Fahrradtour gesagt habe und ich weiß auch nicht, warum Masuren. Aber so habe ich 2001 das erste Mal eine Fahrradreise gemacht.«

Die muss ein voller Erfolg gewesen sein, denn sie bleibt beim Rad. »Im Freundeskreis meinte dann jemand, ich bräuchte ein

Klapprad, damit ich's auch ins Auto tun kann. Dann bin ich zu BMW gefahren und hab mir ein feuerrotes Klapprad gekauft – das ich nie geklappt habe. Der Kauf war eine Schnapsidee«, meint Oberländer, »die Kettenschaltung ... das war's einfach nicht«. Es hielt sich hartnäckig die Schwierigkeit, die Funktion der beiden Schalthebel zu koordinieren. Trotzdem gelang eine Reise von Obersdorf bis Regensburg mit diesem Rad und viel Gepäck.

»Und dann hab ich 2007 für mich entschieden: Ich brauche dringend 'n neues Auto. Und ich brauch 'n neues Fahrrad. Und dann habe ich das Auto bestellt und dann bin ich zu Herrn Cohrt gegangen. Und nun bin ich glücklich und zufrieden.«

Frage der Federung Informationen zu Fahrrädern hatte sich die pensionierte Orthoptistin im Jahr zuvor schon auf der ADFC Radreise-Messe geholt, hatte sich dort verschiedene Räder angesehen und Vorträge besucht. Aber wegen gesundheitlicher Probleme mit der Hüfte blieb die Unsicherheit, welche Art von Federung notwendig wäre. »Fahrrad Cohrt hat mich dann gut beraten. Da habe ich



festgestellt, dass für mich Ballonreifen nicht ausreichen, ich benötige ein Rad mit richtiger Federung. Das hab ich jetzt seit drei Jahren.« So kam es, dass Herr Cohrt zwar ein schickes Riese- und-Müller-Rad verkaufen konnte, aber weinenden Auges auch ein BMW-Rad ankaufen musste.

Woher kommt dieser Hang zu hochwertigen Dingen? »Was ich anpacke, das möchte ich richtig machen, sonst lasse ich es ganz. Also möchte ich sehr gute Qualität haben, einen besonders hohen Komfort und Technik, auf die ich mich verlassen kann.«

Vor uns liegt das GPS-Gerät, das an einem nagelneuen Apple MacBook Pro angeschlossen ist. Daneben eine GPS-fähige Digitalkamera. Frau Oberländer flitzt mit den Fingern übers Trackpad und überfordert den Autor mit Ausführungen zu RoadTrip, das gut läuft, Basecamp, das auf dem neuen Rechner noch nicht ordentlich läuft. Aber das ist kein echtes Problem, sondern eine spannende Herausforderung, die demnächst gemeistert werden wird. »Hersteller Garmin muss das lösen«.

der Tour tapfer sein und sich durchsetzen, auch wenn die mal Zweifel an der eingeschlagenen Fahrtrichtung haben. Wir sind aber überall gut angekommen!«

Eine Lösung findet sich immer Auf den Reisen ergibt sich ein Problem, das die Wellingsbüttlerin bis heute nicht ganz überwunden hat: »Das ist ein wunderbares Fahrrad. Auf der anderen Seite ist es unheimlich stressig, so ein Rad irgendwo hinzustellen.« Immer sind zwei hochwertige Schlösser dabei, die auch nach dem Absteigen umgehend benutzt werden. Aber den Abstellplätzen in Hotels traut sie nicht immer. »Wenn mir die Gemeinschaftsgarage nicht sicher erscheint, nehme ich das Rad mit aufs Zimmer. Ich höre zwar manchmal an der Rezeption, das ginge nicht. Aber ich sage denen dann: "Das geht. Da können Sie sicher sein! Wir finden hier 'ne Lösung."« Die Lösung ist dann z. B. ein ungenutzter Konferenzsaal, in dem das Rad nächtigt – und auch dort noch angeschlossen wird.

Auf den Reisen kommt das Fahrrad mit ins Hotelzimmer.



Weil die Weserreise während der Fußball-WM stattfand, spendete ein Tee-Laden am Hauptbahnhof kurzfristig etwas nationale Deko aus seinem Schaufenster.



An der polnisch-deutschen Grenze beim Stettiner Haff.



Technik bringt Spaß Oberländer markiert mit dem GPS-Gerät auf ihren Touren wichtige Punkte und speichert die gefahrenen Strecken im Rechner. Oder sie vergleicht eigene Tracks mit denen, die bei naviki.org hinterlegt sind. »Bei einer Usedomreise war ich jetzt das erste Mal verantwortlich für die Strecke. Da muss man gegenüber den anderen Teilnehmern

Zum Einkaufen fährt Hilke Oberländer meist auch kurze Strecken mit dem Auto. Die Abstellfrage verhindert anderes: »Ich lasse das Rad eben ungern unbeaufsichtigt«. Aber ein wenig schimmert durch, dass hier gerade eine neue Aufgabe entdeckt ist. »Vielleicht schaff ich das ja auch noch.«

Ulf Dietze

Das Rad wiegt ohne Gepäck 18 kg. Das ist für Hilke Oberländer zwar tragbar. Lieber steuert sie aber Bahnhöfe mit Fahrstuhl an.



Auf dem Ohlsdorfer Friedhof fährt sie besonders gerne – hier bei einer Tour mit Herbert Diercks zur Geschichte des Hamburger Widerstands.



Das BMW-Rad war ein Fehlkauf von Frau Oberländer. Noch heute fristet es im Lager von Fahrrad-Cohrt sein tristes Dasein.



Nie mehr ohne mein Pedelec

Genau ein Jahr fahre ich ein Pedelec (so an die 25 km täglich) und möchte es nicht einen Kilometer missen. Denn nicht nur Material ermüdet, nein, auch beim Menschen machen sich mit den Jahren Abnutzungs- und Ermüdungserscheinungen bemerkbar.

Mein erster Test mit einem Leihrad auf einer Tour von Passau nach Wien verlief nicht besonders. Die Reiseleitung hatte absolut keine Ahnung, ständig war der Akku leer. Das Rad

Das Rad hat Federung, eine 8-Gang-Nabenschaltung, ist stabil im Rahmen, verfügt über einen vernünftigen Gepäckträger, einen belastbaren Ständer, Rücktritt sowie Vorder- und Hinterradbremse – und eine ganz süße, wirkungsvolle Klingel. Der Kettenschutz ist aus Plastik und passt eigentlich nicht zu diesem schönen Rad.

Es liegt auf der Hand, dass das Rad mehr wiegt als ein normales Rad. Ein Ausflug mit U- und S-Bahn ist aufwendiger, da nur Haltestellen mit einem Fahrstuhl infrage kommen. Empfehlen kann ich jedem Nutzer daher die Unterstützung mit der elektrischen Schiebehilfe, z. B. für den Transport aus dem Keller oder der Tiefgarage.

Kraftwerk Der Akku hat eine Reichweite von 80 km. Er kann nicht am Fahrrad geladen werden und muss regelmäßig gepflegt werden, d.h. geladen werden und entladen, also fahren. Und im Win-

ter muss das gute Stück in die Wärme.

Sollte der Fall eintreten, dass der Akku ganz leer gefahren wird (er blinkt dann), sofort ausschalten und ohne „Saft“ die Fahrt fortsetzen. Das Licht bleibt aber weiterhin funktionsfähig.

Die Ladezeit für einen leeren Akku beträgt ca. 5 Stunden. Das Ladegerät ist einfach zu bedienen, wiegt 740 Gramm und kann bei Ausflügen mitgenommen werden. Eine Ladung kostet 7 Cent. Das nur zur Information, falls ein Restaurant nörgelt.

Für eine Radtour von Hotel zu Hotel ein kleiner Tipp: Viele Zimmer sind mit einer zentralen Lichtanlage ausgestattet, die mittels einer Art Scheckkarte am Eingang des Zimmers bedient wird. Das bedeutet, beim Verlassen des Zimmers wird die Karte gezogen und die Akkus stehen im Dunkeln. Nach einer durchzechten Nacht kann die Weiterfahrt am anderen Tag etwas ins Stocken geraten.

Der Akku soll 500 Mal ge- und entla-



Der Akku ist leicht aus der Halterung zu entfernen und ebenso leicht wieder einzusetzen. Ein Schloss sichert ihn vor Diebstahl.

setzte sich in Bewegung, sobald ich den Lenker nur berührte. Der Akku hing am Gepäckträger und Spezialtaschen waren erforderlich. Eine Mitradlerin jedoch hatte ein anderes Fabrikat und so hatte ich Blut geleckt.

Ich informierte mich und sammelte Material. Das Rad der Firma Rabeneick kam wegen des überdimensionierten Akkus nicht infrage. Das Pegasus-Rad fuhr immer dann, wenn ich es nicht wollte. Das »Flyer« lag nicht nur an der oberen Preisgrenze von 2.500 Euro, sondern schied auch aus, weil es keinen Rücktritt hatte. Da ich 60 Jahre auf dem Sattel sitze, war mir das zu riskant.

Auf einer Radtour fiel mir dann das Rad der Firma Kalkhoff ins Auge. Probefahrt – und gekauft; Kosten: 1.700 Euro.



Der Hackenporsche fährt an einer speziellen Anhängerkupplung mit.

den werden können. Der Preis für einen neuen Akku lag vor einem Jahr bei 500 Euro.

Das Bedienfeld am Lenker ist einfach und verständlich. Für die Unterstützung kann man zwischen drei Stufen wählen. Auch das Licht wird über das Bedienfeld gesteuert und die Kapazität des Akkus ist ebenfalls abzulesen.

Generation Pedelec Natürlich werde ich auch ab und an mitleidig belächelt. Oder Rennfahrer biegen sich vor Lachen. Wenn ich jedoch den Satz höre: »So weit bin ich noch nicht«, kann ich nur den Kopf schütteln. Ich bin ja nicht behindert, nur hier und da etwas abgenutzt. Ich wäre vor 20 Jahren über ein Pedelec auf dem Weg zur Arbeit (20 km) froh gewesen. Regenkleidung und Kleidung zum Wechseln musste ich ja auch noch mitschleppen. Außerdem: Wer arbeiten will, fährt eben immer mit Stufe 1.

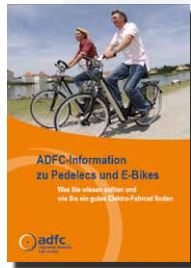
Der Bedarf an Pedelecs wird steigen (ich werde so täglich 3-4 Mal auf mein Rad angesprochen) und so wird sich hier auch noch einiges ändern.

Am wichtigsten erscheint mir, *einheitliche* Akkus zu schaffen. Es tummeln sich im Moment noch alle Varianten, die man sich vorstellen kann: am Gepäckträger, unter dem Gepäckträger, am Sattelrohr. usw. Eine Vereinheitlichung ist nach meiner Auffassung ganz wichtig. Denn wie, bitte schön, soll ich meinen leeren Akku in der neu installierten Ladestation hier in Hamburg gegen einen vollen Akku austauschen, wenn keine Kompatibilität besteht?

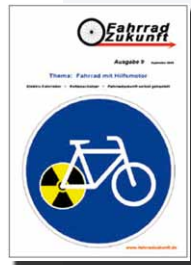
Ich freue mich über die alte Leichtigkeit des Fahrens mit meinem Pedelec und 60 km und mehr sind wieder problemlos zu schaffen. Das bekommt nicht nur meiner Psyche gut, sondern auch ganz besonders meinen Knien.

Vivat Velozipед

Silke Frakstein
www.frakstein.de



ADFC-Info zu Elektrorädern: Alles Wissenswerte zu E-Rädern, Akkus und Rechtslage. Liste von Überlegungen für die Kaufentscheidung. Online. Kostenlos.
<http://www.adfc.de/Technik/Pedelecs/Uebersicht---Pedelecs>



Die Online-Zeitschrift »Fahrradzukunft« widmet sich in Ausgabe 9 den Fahrrädern mit Hilfsmotor. Unter anderem mit einer kritischen Betrachtung zur kurzen Haltbarkeit von Akkus.
<http://fahrradzukunft.de/9/>



Dieses dünne Buch bietet demjenigen, der sich ein Elektrorad anschaffen möchte, eine gute Grundlage für die Kaufentscheidung. Es beleuchtet die verschiedenen Typen von E-Bikes und Akku-Materialien. Es stellt einzelne Räder vor und beschreibt die Rechtslage für diese Fahrzeugklasse in der EU.
Smolik, Bollsweiler, Ziese: Das Elektrorad
104 Seiten, Paperback Format: 11,8 x 18,5 cm,
ISBN: 978-3-87073-435-0, Preis: Euro 12,95

Fotos: privat, Lutz Räbsch

Kommentar:

Pedelec – Radweg oder Fahrbahn?

Der Radverkehr gehört auf die Fahrbahn, dagegen gibt es inzwischen kein rationales Argument mehr. Auch ein Pedelec, welches bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h Kraft zugibt, gilt vor dem Gesetz als Fahrrad. Anders sieht es bei den schnellen Pedelecs aus, bei denen der Motor den Fahrer bis Tempo 45 unterstützt. Diese gelten als »Kleinkraftrad mit geringer Leistung« und müssen, wenn der Motor aktiviert ist, auf der Fahrbahn fahren. Dort müssen sie aber nicht ständig mit der maximal möglichen Geschwindigkeit bewegt werden.

Ist man zu zweit unterwegs und sitzt auf so einem schnellen Gefährt, während der Partner ein 25-km/h-Pedelec oder ein »normales« Fahrrad bewegt, wird man ihm natürlich nicht davonfahren, sondern – einer auf dem Radweg, einer auf der Fahrbahn – auf einer Höhe bleiben.

Ein weiteres Beispiel dafür, dass der Gesetzgeber gefordert ist, die Radwegebenutzungspflicht endlich generell aufzuheben.

Lutz Räbsch



In jeder Hinsicht sinnstiftend

Das Bodelschwingh-Haus in Barmbek-Süd bietet Männern ohne Obdach ein Heim und eine Perspektive. Für viele von ihnen gehört ein Fahrrad dazu.

Wer in dem Haus in der Anlage in der Humboldtstraße wohnt, hat in der Regel keinen Hausstand. Mit dem konnte man nämlich »auf Platte« nichts anfangen oder er ging Stück für Stück verloren. So fehlen denn auch Werkzeuge, die es braucht, um beim Fahrrad Hand anzulegen. Aus dieser Not wurde vor ungefähr fünf Jahren im Keller des Gebäudes eine kleine Fahrradwerkstatt geboren. Immer mehr Bewohner nutzen nämlich einen Drahtesel, um mobil zu sein. »Vielen Herren hier fällt es schwer, Wege zurückzulegen. Da erhöht ein Fahrrad die Mobilität schon sehr«, berichtet Sozialarbeiter Dennis Forberger, der die Werkstatt seit drei Jahren betreut.

Schrauben und reden Über die Jahre kamen immer mehr Männer mit ihren Rädern in die Anlage. Rund ein Drittel der Betreuten nutzt regelmäßig ein Fahrrad. Viele schrauben gerne an ihrem Rad herum, andere müssen nur einen Schlauch flicken oder brauchen ein neues Rücklicht. Forberger und ein technisch versierter Zivi stehen bei Bedarf mit Rad und Tat zur Seite und kümmern sich auch um Ersatzteile wie Mäntel oder Bremszüge. Dabei ergeben sich

Alles vorhanden, was der Schrauber benötigt.



Damit geht's dann auch zum Angeln. Frank Vorholt auf seinem Rad.

auch Gesprächsanlässe, die sonst nicht immer so leicht zu finden sind: »Wer lange auf Platte gelebt hat, der tut sich schwer, wieder soziale Beziehungen aufzubauen. Die Arbeit am Rad und das Radfahren überhaupt können da ein guter Einstieg sein«, findet Forberger.

Alltag und Sport

So wurden bereits einige Fahrradtouren organisiert und eine Gruppe von Anglern fährt regelmäßig mit dem Rad zu den Angelplätzen. Am beliebtesten sind Mountain- und Trekkingbikes, jedoch gibt es immer wieder auch Rennräder. Entsprechend fahren einige Männer nicht nur, um die Alltagswege zurückzulegen, sondern auch aus sportlichen Gründen. »Manche

fahren 100 km am Tag«, erzählt Forberger und stellt trocken fest: »Fahrrad fahren ist billiger als Schwimmen.«

Mehrzweckraum Die Werkstatt im Keller atmet den Kampf, den Forberger täglich führen muss, damit der Raum nicht anderweitig okkupiert wird. An der Wand stehen zusammengeklappte Partybänke und auf dem Arbeitstisch liegt eine Farbwanne. »Wo ist der zweite Rahmen geblieben?«, wundert sich der Sozialarbeiter. Sonst ist alles da, was man für einfache Arbeiten am Rad braucht.

Typische Hamburger Wir gehen hinaus in den Hinterhof, wo im Fahrradschuppen zwei Diensträder stehen, die einige Bewohner in der Werkstatt aufgebaut haben. Mein Auge fällt auf ein schickes Fully, das nebenan eingeschlossen ist. »Herr Forberger hat eine neue Frisur!«, hallt es aus dem zweiten Stock herunter – am Fenster just der Besitzer des rotweißen Bocks. Er lässt sich überreden, sein Bike zu präsentieren, und wirkt ganz schön stolz. Ich freue mich, denn ohne Menschen sind Räder ganz schön langweilig.

Mein Besuch neigt sich dem Ende zu und ich verabschiede mich am Eingang. Mein Blick fällt auf ein Knäuel von Rädern draußen. »Viele stellen ihr Rad lieber vorne ab. Denen ist der Weg zum Schuppen zu umständlich. Und die zehn Euro Pfand für den Schlüssel will auch nicht jeder ausgeben«, erläutert Forberger. Da unterscheiden sich die Bewohner des Bodelschwingh-Hauses nicht wirklich von den vielen Hamburger Radlern, die auch zum kurzen Weg tendieren und ungern viel Geld für Schlösser ausgeben ;-)

Amrey Depenau

Aus logistischen Gründen nimmt das Bodelschwinghaus keine Fahrradspenden entgegen.

Old school

Man kann sich für viele tausende Euro ein High-Tech-Vollcarbon-Rennrad kaufen. Man kann sich aber auch einen schönen Rahmen holen und den Rest selbst dranbauen. Lars Müller aus Hamburg zeigt, wie's geht.

Es muss doch möglich sein, auch für kleines Geld einen wettkampftauglichen Renner zu basteln und so dem Material- und Preiswahnsinn im Rennradbereich mal etwas entgegenzusetzen«, dachte sich Lars Müller, der freizeitsportlich als Triathlet des FC St. Pauli mit dem Rad unterwegs ist. Als er dann im November 2009 den neuwertigen Nishiki-Rahmen (54 cm) im Internet entdeckte, fackelte der gelernte Bühnenmeister aus Hamburg-Winterhude nicht lange. Schnell überwies er 50 Euro – kurze Zeit später schmückte silbern glänzender Stahl sein Wohnzimmer.

»Herangeschraubte Fertigkeiten« Larsens Old-school-Triathlonrad Marke Eigenbau sollte dabei nicht um jeden Preis ein »Billigheimer« werden. Qualität lässt sich durchaus mit Low budget vereinbaren – vorausgesetzt, man nimmt sich ein wenig Zeit, verzichtet auf die allerneuesten Komponenten und hat Spaß am Schrauben. Handwerkliches Geschick



ist dabei nie ein Nachteil. Montageanleitungen von Herstellern wie Shimano helfen aber oft weiter – und zweiradmechanische Kenntnisse lassen sich auch nach und nach »heranschrauben«, so Larsen. Das Schrauben selbst sei dann »oft simpler als man denkt«. Übung macht den Meister. Beim »Besteck« bildete ein handelsüblicher Werkzeugkoffer die Basis, hinzu kamen spezielle Tools wie eine Zange zum Zug ablängen.

Die meiste Zeit ging jedoch für abendliche Recherchen und Teilesuche im Internet drauf. Wer ausdauernd genug forscht, findet aber auch meist das gewünschte Teil zum passenden Preis. Für den eigentlichen Aufbau des Triathlonrads brauchte Larsen dann nur wenige Stunden. Pünktlich zum Saisonstart im April 2010 war alles beisammen und zusammengeschaubt: Ab auf die Straße!

Statt der angepeilten 300 Euro standen allerdings zum Schluss 349 Euro auf dem Zettel. »Es wäre billiger gegangen, aber ich hatte mir bewusst einige höherwertigere Teile geleistet«, gesteht Larsen. So ersetzte er zum Beispiel das zunächst eingeplante RX100-Schalt-

werk durch ein neueres 105er, das mit 25 Euro zu Buche schlug.

Ein echtes Unikat Das Ergebnis der Schrauberei ist nicht nur ein Blickfang, sondern passt dem Ausdauersportler wie auf den Leib geschnitten. Beide zusammen glänzten erstmals im April 2009 beim Duathlon-Wettkampf in Scheeßel. Damit ist Larsen der Beweis gelungen: Wer individuelle Werte auch an seinem Sportgerät schätzt und lieber selber schraubt als Stangenware kauft, kriegt mit kleinem Geld ein absolut konkurrenzfähiges Rennrad gebaut. Und ganz nebenbei ein echtes Unikat.

Dirk Lau

Lars Müller und sein Schmuckstück aus Edelstahl: Inklusive aller An- und Aufbauteile kostete der Renner 349 Euro. Mit seinen 26-Zoll-Rädern inklusive Hochprofilfelgen ist das 11 Kg schwere Triathlonrad absolut konkurrenzfähig. Low-budget muss nicht Low-Tech bedeuten. Zumal bei Wettkämpfen ohnehin jeder Athlet immer noch selbst kurbeln muss.



Beim Schaltwerk gönnte sich Larsen mal was und erwarb ein neues 105er.

EINKAUFSZETTEL

Rahmen Nishiki NFS Prestige 26": 50 € (»Tour«-Forum); Laufräder Shimano 600/Velocity Deep V: 70 € (»Tour«-Forum); Lenker Syntace Stratos: 8 € (Ebay); Aufsatz Syntace Streamliner: 0 € (Dachboden); Schaltwerk Shimano 105: 25 € (CNC); Kurbel Shimano Ultegra: 27 € (Ebay); Umwerfer Shimano RX100: 7 € (Ebay); Bremsen Shimano RX100: 23 € (Nubuk Bikes); Schläuche: 3 € (Ebay); Vorbau Sakae: 12 € (Ebay); Bremshebel Profile QS2: 16 € (Ebay); Sattel Spike Carbon: 20 € (»Tour«-Forum); Sattelstütze Smica: 20 € (»Tour«-Forum); Schalthebel Dura Ace: 21 € (Ebay); Innenlager Ultegra: 15 € (»Tour«-Forum); Lenkerband Point: 6 € (Karstadt); Kette Shimano HG 93: 15 € (CNC); Hüllen und Züge: 10 € (CNC); Flaschenhalter Elite: 0 € (Dachboden); Kleinteile: 1 € (von Hacht)



Stadtbahn sichert Mobilität

Hamburg benötigt einen hochwertigen ÖPNV. Der kann auf mittlere Sicht nur mit Hilfe der Stadtbahn funktionieren. Oft diskutierte Alternativen sind nicht billiger. Nichts tun wäre noch teurer.

» Wir haben hier genug U-Bahnen, da brauchen wir keine Stadtbahn!« Die egoistische Haltung einer Eppendorferin, die in der Nähe zweier U-Bahn-Haltestellen wohnt, ließ Bramfelder Besucher einer Stadtbahndiskussion im September verzweifeln. Wie will man sich mit Argumenten über ein Verkehrssystem verständigen, wenn das Denken schon nach 500 Metern seine Grenze findet?

Auch andere Stadtteile wollen vom schienengebundenen Nahverkehr profitieren. Dessen Vorteile zeigen sich besonders bei Fahrkomfort, Beförderungskapazität, Energieverbrauch und Lärmemission. Ein neues Stadtbahnssystem wäre barrierefrei und erleichterte Menschen mit Behinderung oder Eltern mit Kinderwagen den Zugang.

Mit dem Bau verbindet die Hochbahn die Aufwertung der betroffenen Straßenzüge. Die grün bewachsenen Gleisflächen verändern das Straßenbild positiv und verbessern die Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner.

Stadtbahn günstiger Zwar sind Investitionen in ein neues Verkehrsmittel zunächst immer hoch. Bei der Stadtbahn fällt in den ersten Bauabschnitt notwendigerweise auch der Betriebshof. Allerdings ist die Alternative nicht, nun gar kein Geld auszugeben. Denn irgendwie muss der wachsende Bedarf an Nahverkehrsleistungen erfüllt werden.

Die Kosten für eine Stadtbahn betragen nach Angaben der Hochbahn weniger als ein Viertel der Kosten für eine U-Bahn, bei der auch noch unvorhergesehene Probleme im Tunnelbau hinzukämen. Die Baumaßnahmen rund um die Stadtbahn sind hingegen erprobte Technik und gut berechenbar. Es ist eben gerade kein Elbphilharmonie-Sumpf, wie von Gegnern gerne angeführt.

Die Stadtbahn soll im ersten Teilabschnitt – verteilt auf mehrere Jahre – etwa 57 Mio. Euro aus Hamburger Mit-

teiln kosten. Das ist ein hoher Betrag. Man muss ihn allerdings mit den Summen vergleichen, mit denen wir es ansonsten in den Haushalten der Stadt zu tun haben. So gibt Hamburg 2010 allein für die Instandhaltung von Straßen 54 Mio. Euro aus.

Nun stellt sich aber nicht die Alternative zwischen Stadtbahnbau und Nichtstun. Die Menschen wollen befördert werden, der Überlastung des ÖPNV an einigen Knotenpunkten muss heute etwas entgegengesetzt werden. Andernfalls leidet das gesamte System und die Kosten steigen, bei immer weniger erfolgreicher Beförderungsleistung.

Busse Ein Doppelgelenkbus verbraucht 75 Liter Diesel auf 100 Kilometern und bläst entsprechend viel Ruß in die Luft. Mit Bussen lässt sich ohnehin die nötige Beförderungskapazität auf einigen Strecken auch im 5-Minuten-Takt nicht erreichen. Das Fahrgastaufkommen auf den geplanten Strecken ist schon heute zeitweilig nicht mehr zu bewältigen. Seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen kontinuierlich. Auch am Hauptbahnhof oder in Barmbek kommt der Fahrgast zu Spitzenzeiten kaum durch die Menschenmenge, weil sich an diesen Umsteigepunkten alles konzentriert. Auf einigen Linien wollen mittlerweile so viele mitfahren, dass Ein- und Aussteigevorgänge Zeit fressen, Busse der selben Linie in Pulks fahren. Der eigene Erfolg droht, das ganze System an den Rand des Kollaps zu bringen.

Hochbahn-Chef Elste betont, dass der Fahrgast sich auch zu Spitzenzeiten darauf verlassen können muss, mit dem ÖPNV pünktlich zum Arbeitsplatz oder zur Schule zu gelangen.

Elste rechnet vor, dass die höhere Anzahl benötigter Busse und deren Lebensdauer von nur 12 Jahren zu etwa gleichen Kosten für den Fuhrpark führt wie bei der Stadtbahn. Bei ihr bleibt ein Fahrzeug etwa 30 Jahre im Dienst. Busse belasten

aber die Straßenoberflächen, stehen im Stau, benötigen das 2,5-fache des Personals der Stadtbahn. All dies wäre zu bezahlen, wenn die Stadtbahn nicht käme. Wasserstoffbusse sind nach Erfahrung der Hochbahn ebenfalls keine zu verkraftbaren Preisen einsetzbare Technik.

Entlastung im System Die Stadtbahn, deren erste Teilstrecke von Steilshoop bis Kellinghusenstraße gebaut werden soll, entlastet das Gesamtnetz auch an ganz anderen Stellen: Wer zukünftig direkt aus Bramfeld nach Eppendorf kommt, braucht nicht mehr über Barmbek zu fahren. Solche Entlastungen im System sind notwendig, um langfristig einen funktionierenden Nahverkehr zu erhalten. Besonders zum Tragen kommt dieser Effekt, wenn das Stadtbahnnetz eines Tages weiter fortgeschritten ist. Es gewinnen also nicht nur jene, die direkt an den zukünftigen Strecken wohnen.

Radverkehr gewinnt Der Velofahrer profitiert, weil auch Radverkehrsanlagen entlang der Strecke – zumindest teilweise – nach dem »Stand der Technik« neu gestaltet werden. Ein funktionierender ÖPNV hilft außerdem Autofahrten zu vermeiden und macht dadurch Radfahren attraktiver und sicherer. Und wer gerade nicht Rad fährt, steigt gerne in den Nahverkehr um und freut sich, wenn der gut funktioniert.

Wir sprechen bei der Stadtbahn nicht von einem Projekt für morgen oder übermorgen. Die Stadtbahn soll in den kommenden *Jahrzehnten* helfen, Hamburg einen leistungsfähigen Nahverkehr zu geben. Damit muss allerdings jetzt begonnen werden.

Ulf Dietze

Aktuelle Informationen, Hintergründe, Planfeststellungsunterlagen:
<http://stadtbahn.hochbahn.de/>

Pro-Stadtbahnseite mit aktuellen Argumenten:
stadtbahnjetzt.de

»SSSSrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr.....«

Spikes machen komische Geräusche und kosten etwas Geld. Trotzdem haben sie unter Ganzjahres-RadlerInnen viele Fans..

Es ist Herbst, Ende Oktober: der erste Bodenfrost wird in extremen Lagen gemeldet, in den Randlagen Hamburgs zeigen sich zaghaft erste Schneeflöckchen. Die Winterkleidung wird aus dem Schrank geholt, sommerliches rückt in die zweite Reihe. Beim Anziehen der Handschuhe werden Erinnerungen an den Winter 2009/2010 wach. Radfahren war anstrengend bis unmöglich, an den Stellen, an denen tatsächlich geräumt wurde, bildete sich eine festgetretene oder fest-

tialisch wirkenden Metallnoppen besetzte Reifen haben, da keine Gefahr einer Fahrbahnbeschädigung besteht.

Prinzipiell kann zwischen zwei Typen unterschieden werden: Die einen haben die Spikes nur an den Rändern der Lauffläche. 100 bis 120 Spikes haben nur bei geringerem Reifendruck Kontakt zur Fahrbahnoberfläche, bei 3,5 bis 4 bar fährt sich der Reifen fast wie ein normaler grobstolliger Reifen. Die winterspezifischen Qualitäten kommen erst bei geringerem Luftdruck zum Tragen: bei etwa 2,5 bar können sich die Nägelchen in die festgefahrene Schneedecke oder ins blanke Eis krallen. Diese Reifen sind eine gute Wahl für dieje-

len, Spikes und etwas Schnee und Matsch gewachsen sind, können die Reifen unter Beachtung der Laufriechung montiert werden. Um die Verletzungsgefahr zu verringern sind dabei Arbeitshandschuhe empfehlenswert. Das Einfahren sollte auf trockenen Straßen erfolgen, Reifenhersteller empfehlen etwa 50 km bis die Spikes guten Halt entwickeln.

Spike-Reifen sind mit 40 bis

gefahrene Schneedecke. Auf den Fahrbahnen entstand eine Eisschicht. Im normalen Hamburger Winter sind Radfahrer mit ebenso normaler Bereifung gut gerüstet, bei etwas Schnee sind grobstollige Profile von Vorteil. Wenn es richtig glatt wird, kommen Spike-Reifen ins Spiel. Spikes fürs Fahrrad? Gibt's das wirklich? Ist das erlaubt?

Seit etlichen Jahren bieten mehrere Hersteller Spike-Bereifung für Fahrräder an. Im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen dürfen Fahrräder mit kleinen, mar-

nigen Radler, die nicht die Möglichkeit haben, mehrere Fahrräder im Winter zu nutzen.

Wer sich den Luxus mehrerer Laufradsätze oder sogar mehrerer Fahrräder leisten kann, kann auf Reifen zurückgreifen, deren ganze Lauffläche mit 240 bis 369 Spikes bestückt ist. Mit derartigen Reifen ist selbst bei extremer Glätte nahezu rutschfreies Anfahren und Abbremsen möglich, selbst geneigte Kurvenfahrten wie im Sommer sind für routinierte Fahrer ohne Angstschweiß machbar.

Wenn Rahmen und Radschutz dem erhöhten Platzbedarf für größere Stol-

90 Euro pro Reifen nicht gerade preiswert, besonders wenn man die begrenzte Lebensdauer in Betracht zieht: Während ein guter Alltagsreifen mindestens 5000 bis 10.000 km hält, kann ein Spike-Reifen seine besonderen Eigenschaften durch fortschreitenden Verlust der Metallstifte (in Abhängigkeit der Fahrtstrecke auf schnee- und eisfreiem Untergrund) schon nach 2000 km verlieren.

Trotzdem bieten Spikes die Chance, auch im Winter unabhängig und zügig zum Ziel zu kommen. Und ein Sturz kann deutlich teurer und unangenehmer werden ...

Malte Wiedenmann

Gemeinschaftsstraßen in Hamburg

Überall Gleichberechtigung, Miteinander und Kommunikation. Hört sich das nicht nach einer idealen Stadt an, in der jeder leben möchte? Hamburg arbeitet an einer leisen Revolution: Shared Space auch in Großstädten. Ein spannendes Experiment, das seit einiger Zeit durch die Presse und die öffentliche Diskussion geistert und für Sprengstoff sorgt.

Shared Space und die Hamburger Gemeinschaftsstraßen haben einiges gemeinsam. Sie werden mit allen Betroffenen entworfen. Das Auto soll nicht mehr die Straße dominieren, sondern ein Gast sein. So hat man endlich Platz zum Shoppen, Flanieren, Radfahren, Klönen und Kaffeetrinken. Und damit das so ist, sollen auch Fahrbahnen, Schilder und alle Einbauten verschwinden, die letztendlich doch nur dem Autoverkehr Vorrang einräumen.

Gutachten Bis dahin ist der Weg allerdings weit. Die Stadt Hamburg will ihn planmäßig in einem Großversuch beschreiten, der von einer Vorher-Nachher-Untersuchung begleitet wird. Der erste Schritt war ein Gutachten über die Bedingungen für den Straßenumbau.

In diesem Gutachten wird empfohlen, Gemeinschaftsstraßen vor allem in Geschäftsstraßen einzurichten. Um das

Geschwindigkeitsniveau effektiv zu reduzieren, sollte ihre Länge 400 m nicht überschreiten. Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr und Straßen mit hoher Verkehrsbelastung kommen ebenso wenig in Frage wie Straßen mit hohem Parkdruck.

Gemeinschaftsstraßen sollen barrierefrei sein. Um schwächeren Verkehrsteilnehmern eine Sicherheitszone zu schaffen, ist eine »weiche Separation« möglich. Die Fahrbahn ist dann zum Beispiel durch eine andere Oberfläche von den Fußgängerbereichen abgesetzt.

Um den Straßenraum übersichtlich zu gestalten und so eine Kommunikation aller Verkehrsteilnehmer miteinander zu ermöglichen, soll auf Parkraum verzichtet und der öffentliche Raum entrümpelt werden. Das bedeutet auch, möglichst wenig Verkehrszeichen aufzustellen. Ein rechtsfreier Raum, wie er von vielen befürchtet wird, entsteht dabei nicht, denn

die StVO gilt auch hier: Rechtsfahrgebot, Rechts vor Links an Kreuzungen und gegenseitige Rücksichtnahme.

Modellprojekte Das Gutachten war gleichzeitig die Grundlage, auf der die Bezirke Modellprojekte vorschlagen konnten. 19 Ideen wurden eingereicht, zu denen die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die Behörde für Inneres, der HVV und die Senatskordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen fachliche Hinweise gaben.

Jeder Bezirk konnte daraufhin ein Modellprojekt einreichen. Ausgewählt wurden die Bahrenfelder Straße (Altona), die Lange Reihe (Mitte), die Osterstraße (Eimsbüttel), die Tangstedter Landstraße (Nord) und der Weidenbaumsweg (Bergedorf). Der Bezirk Wandsbek hat sich entschieden, nicht am Modellprojekt teilzunehmen, Harburg hat kein Modellprojekt eingereicht.



Die Bahrenfelder Straße ist häufig durch Lieferverkehr blockiert.



Atmosphäre und alte Bausubstanz in der Langen Reihe kommen wegen der vielen Autos kaum zur Geltung. Der Busverkehr steht häufig im Stau.

Kongress In der Langen Reihe fand zwar schon Ende 2007 ein Workshop statt. Der bezog sich jedoch noch auf Shared Space und sollte vor allem einen Einblick in die Wünsche und Sorgen der Anwohner schaffen. Der offizielle Auftakt für das Beteiligungs- und Planungsverfahren war der Fachkongress Gemeinschaftsstraßen, den die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt am 15. Juni 2010 in der Patriotischen Gesellschaft abhielt. Mit über 160 Teilnehmern war er gut besucht. Nach einer Reihe von Vorträgen über Shared Space, Straßenraumgestaltung und die Umverteilung von Stadtraum gab es eine ausführliche Diskussion. Vertreter von Verkehrsclubs, Verkehrsbetrieben, Unternehmensverbänden und Vereinen kamen zu Wort. Keiner hatte grundlegende Bedenken gegen das Projekt, es wurde jedoch eine breite Bürgerbeteiligung gefordert und allgemeine Aufklärungsarbeit zu mehr Rücksichtnahme im Verkehr, zum Beispiel auch durch Fahrschulen.

Ein heißes Eisen waren die Parkplätze: Während man sich weitgehend einig war, dass eine Gemeinschaftsstraße auf Parkplätze verzichten sollte, wurde

umgehend Ersatz in den umliegenden Straßen gefordert. Der nächste Schritt im Beteiligungsverfahren ist die Diskussion in den Bezirken.

Dass die Verkehrsberuhigungen, die in den 80er Jahren durchgeführt wurden, zum Teil nicht mehr zeitgemäß sind, sieht man deutlich an der Bahrenfelder Straße und an der Langen Reihe. Wer dort zu Fuß unterwegs ist, muss sich stellenweise auf einem schmalen Streifen Bürgersteig zwischen parkenden Autos, Baustellen und Warenauslagen durchkämpfen. Die Lieferanten der Geschäfte parken oft in zweiter Reihe. Dann geht in der Langen Reihe für den Busverkehr nichts mehr. In der Bahrenfelder Straße ist komplett alles blockiert.

Dabei zeigt nicht nur Shared Space in Haren bei Groningen, sondern auch die Umgestaltung der Mönckebergstraße Mitte der 90er Jahre und die des Neuen Walls 2006, dass Geschäftsstraßen sehr wohl von einer fußgängerfreundlichen Atmosphäre profitieren. Dort hält man sich gern auf, dort kann man jederzeit die Straße überqueren und in Ruhe eine Tasse Kaffee in einem Straßencafé genießen. Absolut notwendiger Autover-

kehr ist trotzdem weiterhin möglich.

Wie die Gemeinschaftsstraßen in Hamburg gestaltet werden, wie sie akzeptiert werden und wie sich das Projekt entwickelt, ist weiterhin spannend. Wenn man bedenkt, wie kontrovers die ersten großflächigen Verkehrsberuhigungen in Wohngebieten in den 80er Jahren diskutiert wurden und wie wenig man sie heute missen mag, hat das Projekt auf jeden Fall eine faire Chance verdient.

Susanne Elfferding

GEMEINSCHAFTSSTRASSEN IN HAMBURG

Seite der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zu Gemeinschaftsstraßen mit weiterführenden Informationen zu Zeitplanung und Bürgerbeteiligung, den Vorträgen des Fachkongresses und Praxisbeispielen aus dem In- und Ausland sowie dem Gutachten über Gemeinschaftsstraßen: <http://www.hamburg.de/gemeinschaftsstrassen/> ADFC-Positionspapier zu Shared Space allgemein mit vielen Hintergrundinformationen: http://www.adfc.de/files/2/110/111/ADFC-Position_Shared_Space.pdf

Umwelthauptstadt. Und nun?

Hamburg ist die Europäische Umwelthauptstadt 2011. Der Titel wird von der Europäischen Kommission vergeben und soll nicht nur eine Anerkennung für bisherige Erfolge sein, sondern weitere Bemühungen für eine nachhaltige Entwicklung unterstützen und den Austausch zwischen den Staaten Europas fördern.



In Hamburg ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mit der Planung und Koordination von Events, Kongressen und Umweltauren betraut und setzt schon seit über einem Jahr auf regelmäßige Treffen mit den Umweltverbänden der Stadt.

Um statt einfachem Green-Washing, das nur die Erfolge betont und Probleme unter den Teppich kehrt, wirklich etwas zu erreichen, wurde im September 2009 von NABU, ADFC, Botanischem Verein, Naturwacht und der Gesellschaft für ökologische Planung (GÖP) die Umwelthauptstadt Hamburg Umweltverbände-Initiative (UHU) gegründet. Jeder UHU-Verein erstellt einen Flyer mit Positionen und Forderungen an die Stadt. Gemeinsam wird eine Ausstellung gestaltet, die zu ökologischem Handeln anregen soll. Bisher wurden Flyer zum Radverkehr, zum Vogelschutz und zu gesetzlich geschützten Biotopen präsentiert.

Die UHU-Fahrradtour unter dem Titel »Viel erreicht, aber noch mehr zu tun« wurde im Oktober der Presse vorgestellt. Sie wird in den Sommermonaten des nächsten Jahres öffentlich angeboten. Startpunkt ist die ehemalige Umweltbehörde in Rothenburgsort, der

Weg führt vorbei an abfallverarbeitenden Betrieben und dem Kraftwerk Tiefstack über das ehemalige Wasserwerk Kaltehofe in die Hafencity und vermittelt Einblicke in Altlastensanierung, Naturschutz, Stadtentwicklung und Verkehrsplanung.

Aber auch unabhängig von der UHU-Initiative ist der ADFC aktiv, um das Fahrrad in den Vordergrund zu rücken und die Stadt umweltgerecht »erfahrbar« zu machen. Angedacht sind weitere thematische Touren und die fahrradfreundliche Ausrichtung einer Großveranstaltung. Und die Stadt sammelt Best-Practice-Projekte für einen »Zug der Ideen«, der im Umwelthauptstadtjahr

durch Europa reist: Auch das ist eine Chance für den ADFC, seine Aktivitäten publik zu machen.

Nicht nur für die Stadt, sondern auch für den ADFC ist das nächste Jahr sowohl eine Gelegenheit, bisherige Erfolge zu präsentieren, als auch ein Ansporn weiterzumachen. Wir fordern, die Umsetzung der Radverkehrsstrategie weiter zu verfolgen, werden mit den Behörden themenbezogen zusammenarbeiten und diese Anstrengungen durch kritische Öffentlichkeitsarbeit begleiten.

Seit dem 21. Oktober stehen übrigens die nächsten Umwelthauptstädte fest: die baskische Stadt Vitoria-Gasteiz im Jahr 2012 und Nantes in Frankreich im Jahr 2013. Wir wünschen ihnen viel Erfolg!

Susanne Elfferding

Foto oben: Im Vordergrund das ehemalige Elbwasser-Filterwerk Kaltehofe, im Hintergrund das Heizkraftwerk Tiefstack

Foto unten: Die Radtouren der UHU-Initiative führen unter anderem zum Gelände des ehemaligen Böhringer-Werks, zur Müllverbrennungsanlage und neu angelegtem Süßwasserwatt.





Not a member

Anfang des Jahres berichtete die RadCity über die neuen Cycle Superhighways in London. Besonders inspirierend fanden wir die Mediendarstellung. Dazu verfolgten wir den kritisch-informativen Blog »Real Cycling« aus dem Herzen der britischen Metropole.

Dort schreibt Rob Ainsley im September: »London is certainly enjoying a cycling boom in terms of bike culture, buzz and PR; for the adventurous urbanite, there's no more exciting place in the world to explore by bike.« Die abenteuerlustige Städterin? – das bin doch ich! Und wie es der Zufall will, führen mich die Familienbande im Oktober nach London. Besonders freue ich mich auf Barclays Cycle Hire, das nach dem gleichen Prinzip wie Hamburgs StadtRad funktioniert: Die erste halbe Stunde ist kostenlos. Schnell



ins Internet und schon mal von Deutschland aus registrieren. Doch leider kann ich nur Mitglied (Member) werden mit einer UK-Adresse. Das ließe sich sicherlich regeln, aber die Kreditkarte sollte doch Sicherheit genug sein.

Auf also an die Themse und schauen, wie ich vor Ort aufs Rad komme. Mein Wohnort ist in Southeast London, fernab jeder Ausleih-Station. In der Innenstadt hingegen sieht man sie nahezu in jeder zweiten Straße. »Nur für Mitglieder!«, schreit ein Aufkleber. Nun denn, ich gehe also zu Fuß, denn das Umfeld der Familienbande ist seltsam »bikefree« und für ein paar Tage ein Rad zu leihen ist weit teurer als die Wochenkarte der Londoner Verkehrsbetriebe. Doch auch so kann ich den Radverkehr beobachten.

Die Zahl der Räder im Moloch zwischen Bussen, Taxen und PKW hat merklich zugenommen. Vor einigen Jahren unternahm ich noch einen Selbstversuch, der seinerzeit bei meinem Bruder ungläubiges Staunen hervorrief. Außer Fahrradkurieren sah man damals nahezu keine Radfahrerinnen auf den Straßen Londons. Heute sind sie überall, meist mit Helm und gelber Sicherheitsweste. Dazu hat sicherlich auch die oben erwähnte Medienkampagne beigetragen, obwohl die Superhighways nicht immer halten, was sie versprechen. Für meinen nächsten Trip hat mein Bruder mir versprochen, bei einer Projekt-Fahrradwerkstatt im Nachbarstadtteil einen Drahtesel zu erwerben. Und Barclays wird dann wohl auch »casual access« anbieten, der jetzt noch mit »coming soon« gekennzeichnet ist. Looking forward to it!

Amrey Depenau

Barclays Cycle Hire <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/14808.aspx>
Fahrradwerkstatt <http://www.unioncycpleworks.org.uk/news/>

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

Fahrrad-Löwe

Wir machen mehr...

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

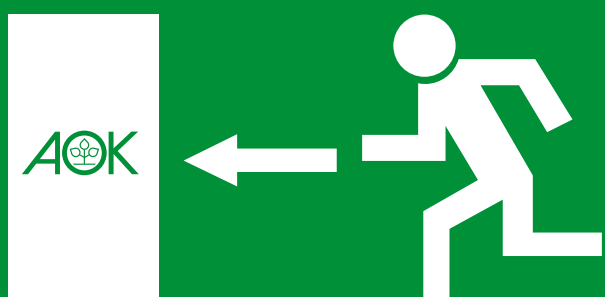


040/25 59 91

www.loewe-bike.de



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



JETZT SCHNELL WECHSELN.

Kein Zusatzbeitrag – dafür jede Menge Zusatzleistung.

AOK Rheinland/Hamburg
Anruf genügt unter 2023-2023





Foto: Stefan Eli (Hamburg, August 2010), Text: Stefan Eli/ud

Ahnungslose Bauarbeiter stellen wirre Verkehrszeichen auf

Im Grandweg gilt Tempo 30 (Zone) und der sicherheitsbewusste Zeitgenosse fährt auf der Fahrbahn. Der antike Radweg ist selbstverständlich nicht benutzungspflichtig. Doch ein Verkehrsschild (!) ordnet die Benutzung an. Es zeigt die Situation allerdings seitenverkehrt (!!). Das Schild steht auf (!!!) dem Radweg. Ein Zusatzschild ergänzt »Radfahrer absteigen« (!!!!). Und warum das alles? Auf dem Radweg liegt ein Sandhaufen.

Die Straßenverkehrsbehörden lassen solche gedankenlosen Verkehrszeichenexperimente immer wieder durchgehen. Das verstärkt dann fatalerweise den Eindruck, dass sie das Fahrrad bis heute nicht als Verkehrsmittel ansehen.

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 (Gurliittstraße)
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 B
Öffn.
(1. **wegen eines Wasserscha-**
dens z. Z. geschlossen)

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 Mitglie d ermagazin
- 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:** 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 werden gleichzeitig für sich. Infos erhalten Sie über unsere Geschäftsstelle.

Fördermitglieder des ADFC Hamburg

CARSHARING CAMBIO CARSHARING c/o Agentur EYE CATCHER, Stresemannstraße 9 (im Hof), 22769 HH, Tel.: 41 46 67 00
FAHRRADHANDEL BIEDLER BIKES Jarrestraße 29, 22303 HH, Tel.: 27 80 08 00 • **DIE KETTE** Winterhuder Werkstätten GmbH, Warnckesweg 1, 22453 HH, Tel.: 4 28 68-401 • **DIE LUFTPUMPE - FAHRRADTECHNIK** Lübecker Straße 112-114, 22087 HH, Tel.: 25 49 28 00 • **EILBEK-FAHRRÄDER** Winterhuder Werkstätten GmbH, Richardstraße 60, 22081 Hamburg, Tel.: 4 28 68-917 • **EIMSBÜTTLER FAHRRADLADEN** Uwe Krafft, Osterstr. 13, 20259 HH, Tel.: 49 30 61 • **FAHRRAD BUCK** Tibarg 28, 22459 HH, Tel.: 58 20 98 • **FAHRRAD COHRT** Saseler Chaussee 52, 22391 HH, Tel.: 640 60 64 • **FAHRRAD LÖWE** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 HH, Tel.: 25 59 91 • **FAHRRAD XXL MARCKS** Curslackener Neuer Deich 38, 21029 HH, Tel.: 72 41 57 0 • **FAHRRAD NIELANDT** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 HH, Tel.: 693 00 20 • **FAHRRAD NIELANDT** Straßburger Str. 9-11, 22049 HH, Tel.: 61 22 80 • **FAHRRAD PAGELS** Horner Landstraße 191, 22111 HH, Tel.: 651 83 86 • **FAHRRAD CENTER HARBURG** Großmoordamm 63, 21079 HH, Tel.: 32 31 00 10 • **FAHRRADLADEN ST. GEORG** Schmilinskystraße 66, 20099 Hamburg, Tel.: 24 39 08 • **FAHRRADSTATION DAMMTOR/ROTHENBAUM** einfall GmbH Schlüterstraße 11, 20146 HH, Tel.: 41 46 82 77 • **FAHRRADZENTRUM-EPPENDORF** Ludolfstraße 39, 20249 HH, Tel.: 51 32 66 66 • **FLOTTBIKE** Osdorfer Weg 110, 22607 HH, Tel.: 89 07 06 06 • **JODY 2 RAD** Hofweg 68, 22085 HH, Tel.: 22 73 94 74 • **KOECH 2-RAD TECHNOLOGIE** Sievekingsallee 94-96, 20535 HH, Tel.: 219 46 34 • **MSP** Bikes 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 WULFF** Frohmestr. 64, 22459 HH, Tel.: 550 84 72 • **RADWERK EIMSBÜTTEL** Langenfelder Damm 5+6, 20257 HH, Tel.: 49 93 37 • **RBK - FAHRRÄDER** Denickestraße 25, 21073 HH, Tel.: 765 84 89 • **TRETLAGER** Erikastraße 45, 20251 HH, Tel.: 46 45 21 • **FAHRRADHERSTELLER NIHOLA GERMANY GMBH** Pfulstraße 5, Aufgang VI, 10997 Berlin, Tel.: 030-44 73 74 62 • **NORWID** Fahrradbau GmbH, Bauerweg 40, 25335 Neuendorf b. E., Tel.: 04121-246 58 • **FAHRRADUNTERRICHT MICHA LÖWE** Johannkamp 5b, 22459 HH, Tel.: 57 20 68 78 • **FAHRRADVERLEIH HAMBURG CITY CYCLES** Lars Michaelsen, Karolinenstr. 17, 20357 HH, Tel.: 21 97 66 12 • **GEBRAUCHTE RÄDER RAD-HAUS** Habichtstraße 104a, 22307 HH, Tel.: 63 66 99 99 • **IT-SERVICE SPRIND** it-service GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761 HH, Tel.: 38 68 69 90 • **ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL HAMBURGER VERKEHRSVERBUND** Steindamm 94, 20099 HH, Tel.: 32 57 75-0 • **RECHTSANWÄLTINNEN RA KIRSTEN JOHNSON** Krohnskamp 58, 22301 HH, Tel.: 69 20 68 60 • **REISEVERANSTALTER DIE LANDPARTIE** Radeln & Reisen GmbH Industriehof 3, 26133 Oldenburg, Tel.: 0441/570683 - 0 • **STADTFÜHRUNGEN HAMBURG-CITY-RADTOUR** Bernd Kaupert, Nienstedter Str. 13, 22609 HH, Tel.: 0172-511 76 57 • **HARI RIKSCHA HAMBURG** Melanie Rinke, Schwarzenbeker Ring 11, 22149 HH, Tel.: 20 90 55 14 • **TIWIENKIEKER 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 5/2010 »Knoten und Radfahrstreifen – Es tut sich etwas«

Mit Bewunderung und Neid sehe ich die neuen Radwegführungen an einigen Hamburger Kreuzungen. Leider hat der Bezirk Wandsbek gerade in Wandsbek Markt viel Geld versenkt. Fuss- und Radwege sind neu gepflastert. Die Streckenführung wurde aber nicht verändert: der Radweg ist nach wie vor direkt neben dem Fussweg, nur andersfarbig gepflastert. Die Fussgängerampeln kreuzen den Radweg. Wenn die Geschäfte geöffnet haben, ist ein zügiges Fahren nicht möglich.

Könnt Ihr den Bezirk Wandsbek nicht bitte auch beraten, hier ist noch sehr viel im Argen.

Maike Thordsen

Ampel fehlt

RadCity 5/2010 »Die Kunst der Knoten«

Schön, dass ihr den »überholten« Radweg entlang der Bramfelder Straße so lobt. Leider muss ich mich als Radfahrer stadtauswärts immer noch vom Radweg ganz auf die linke Spur einordnen, um in die Steilshooper Straße abzubiegen – einfach gefährlich im Berufsverkehr bei 70 km/h. Warum steht da nicht schon seit 40 Jahren eine Ampel?

Olaf Waszkewitz

Blender

Seit Jahren bin ich im ADFC, finde Eure Bemühungen um den Radverkehr großartig. Vielen Dank dafür!

Täglich fahre ich mit dem Fahrrad 4,5 km zur Arbeit, oft noch eben zum Sport

(+ 4 km) oder in die Innenstadt (+ 5 km). Ich bin der Ansicht, dass Fahrräder sehr gut beleuchtet sein müssen – für andere zu sehen und um selbst zu sehen.

Jedoch habe ich in den letzten Wintern das Problem, dass ich nur dann etwas sehe, wenn mir nicht ein anderer Radfahrer entgegenkommt. Das neue, superhelle Licht an den Rädern blendet mich als Entgegenkommende. Die Lampen stehen vielleicht zu hoch? Der Fahrer merkt es nur daran, dass ich mit meiner Hand zur Verschattung an ihm vorbeifahre. Es trägt nicht zur Verkehrssicherheit bei, wenn Radfahrer geblendet werden.

Gudrun Engelbrecht, Barmbek-Süd

Radeln – Lebensgefahr!?

Seit Jahren bemühe ich mich, meine KFZ nicht zu benutzen und aus Hamburgs Westen als Exot alle Ziele in Eppendorf bis Hafencity bei erträglichem Wetter und passendem Anlass per Rad zu erreichen. Auf jeder Tour wird mir mehrfach die Vorfahrt genommen von KFZ, aber zunehmend auch von rücksichtslosen Radfahrern.

Die Radwege sind weitgehend gefährliche Knüppeldämme, voller Löcher, Wurzelbrüche, Dreck, Laub, Büschen, Pfützen etc. Ganz schlimm wird's auf den unzähligen viel zu schmalen Kombi-Rad-Fußwegen, auf denen man Menschen an jeder Hausecke gefährdet. Muss man die Straßen »teilen«, wird man häufig mit 50 km/h oder mehr in 30 cm Abstand auf Spursicherheit und Nervenstärke getestet oder gleich an den Rand gedrängt.

Leider schießen einem auch noch Radfahrer entgegen, schneiden dabei Kurven in hohem Tempo ohne Klingel und Licht.

Da die Straßenbeleuchtung i.d.R. nur die Straße ausleuchtet, wird der Radweg hinter Büschen und parkenden Fahrzeugen zum Abenteuerparcours. Weicht man notgedrungen auf die Straße aus, darf man erwarten, dass Auto-Oberlehrer böse hupend hinter einem schon die oben beschriebenen Strafmaßnahmen einleiten.

Es fehlt auf allen Seiten – leider oft auch bei Radfahrern – an Rücksichtnahme und Einschätzung der Gefahren. So kann man das Fahrrad nicht als vollwertiges Verkehrsmittel in HH einsetzen, was es verdient hätte.

Radfahren könnte so gesund sein, sparsam und praktisch für viele Wege, wenn es nur sicherer wäre und weit weniger gefährlich und unkomfortabel!

Bernhard

IKEA baut in Ottensen. Soll das den ADFC mehr beschäftigen als die Frage, wie die Verkehrsentwicklung in der Umgebung aussieht? Darüber diskutierten wir in RadCity 3/2010. Tieferen Einblick in das blau-gelbe Unternehmen bietet nun Johan Stenebos »Die Wahrheit über IKEA«. Stenebo war 20 Jahre in den Führungsetagen des Konzerns beschäftigt und stieg 2008 aus.

Viele Insiderinformationen über Geschäftsvorgänge, Mitarbeiterauswahl oder z. B. den Ablauf strategischer Entscheidungen kann man als IKEA-Kunde ganz interessant finden.

Spannend wird's bei der verschachtelten Konstruktion der vielen IKEA-Firmen. Das reicht bis zu den Stiftungen in der Karibik, wo die Gesetze passenderweise so sind, dass die Personen hinter den Stiftungen anonym bleiben können. Letztlich läuft diese Konstruktion auch darauf hinaus, dass dieses Firmennetz 2004 gerade mal 3,4 % Steuern auf seinen Gewinn zahlte. Auch die sprichwörtliche Knauserigkeit von Firmengründer Ingvar Kamrad oder dessen angebliche Legasthenie entlarvt Stenebo als Unfug und geschickte (ablenkende) Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit.

Er arbeitet heraus, warum IKEA sich einige Umweltprojekte oder Initiativen gegen Kinderarbeit leistet, die es erstaunlicherweise geheim hält. Der Trick dahinter: Wenn irgendwo ein Problem in der öffentlichen Wahrnehmung entsteht, sei es Kinderarbeit bei IKEA-Zulieferern, Tierquälerei bei den Dauneproduzenten oder ökologische Untaten beim Holzbezug, dann zückt IKEA eines der Vorzeigeprojekte, um zu demonstrieren: Seht mal, Leute, Fehler passieren jedem, aber eigentlich sind wir doch ganz o. k. und überaus bemüht.

Das Problem ist laut Stenebo: Erkannte große Probleme geht IKEA gar nicht erst an. Konkret nennt er die Herstellung von Produkten aus Plastik, Metall, Glas oder anderen energieschluckenden Materialien. Materialwechsel oder neue Herstellungsverfahren könnten nach seiner Überzeugung den CO₂-Ausstoß entscheidend senken. Stattdessen überlegt IKEA auf Einrichtungshäuser Windkraftanlagen zu stellen – was marginale Auswirkung hätte im Vergleich zu den bestehenden Problemen.

IKEA ist als eigentümergeführtes Unternehmen nicht verpflichtet, die Öffentlichkeit über sein Vorgehen zu informieren. Das Buch schließt deshalb eine Lücke. Auch in Altona geht es also nicht nur um die Frage, ob zu viele Autos zu diesem Geschäft fahren werden. IKEA ist mehr als nur Verkehrserzeugung.

Ulf Dietze

Johan Stenebo »Die Wahrheit über IKEA: Ein Manager packt aus«
286 Seiten, € 24,90
ISBN 978-3593392462
Campus Verlag, August 2010



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: Lutz Räbsch

Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 13)

Anzeigen: Es gilt Preisliste Nr. 19 vom 03.11.2010.

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



MONTAG, 10. JANUAR 2011, 19.30 UHR Meine ersten Cyclastics – Europas größte Rennradveranstaltung für Newcomer Mit über 20.000 TeilnehmerInnen gelten die Hamburger Cycloclassics als die größte Rennrad-Veranstaltung für Jedermann in Europa. Wer in 2011 seine erste Teilnahme plant, erhält beim Vortrag von Lars Reisberg Tipps zur Streckenwahl, der individuellen Vorbereitung und dem richtigen Verhalten während des Rennens.

DIENSTAG, 25. JANUAR 2011, 19.30 UHR Armenien/Aserbeidschan 2010 erfüllten Andreas Thinius (www.cycleguide.de) und Stefan Meier sich ihren Radreisetraum »Kaukasus von Küste zu Küste«. Sie berichten, was sie auf ihrem Weg durch die ehemaligen Sowjetrepubliken Aserbaidschan, Georgien und Armenien im höchsten Gebirge Europas außer merkwürdiger Genzübergänge, abgelaufener Schokoriegel und Monsterstraßenkötern entlang von Öl-, Wein- und Teefeldern noch erlebten ...

DIENSTAG, 8. FEBRUAR 2011, 19.30 UHR Um die halbe Welt – von Athen nach Peking Durch zehn Länder reisen, die alte Seidenstraße per Fahrrad zu befahren, Menschen begegnen und grandiose Landschaft zu erleben: Sechs Reiseveranstalter boten gemeinsam diese Tour an. Im Februar 2008 startete Helga Struwe mit 15 weiteren Radlern in Athen, dem Ort der Olympischen Spiele 2004. Nach 175 Tagen und 14.000 km im Fahrradsattel erreichten wir Peking – Zwei Tage vor Eröffnung der Olympischen Spiele 2008.

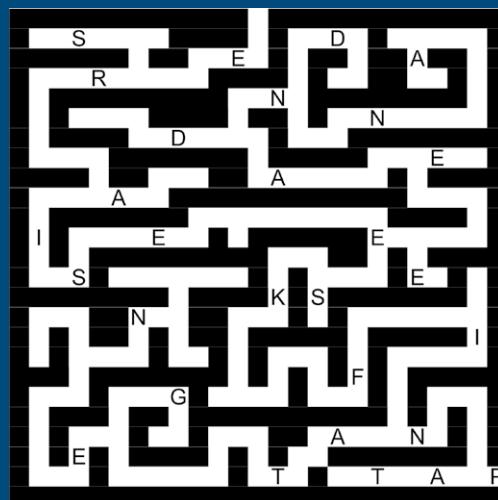
MONTAG, 14. FEBRUAR 2011, 19.30 UHR Hamburg – Harwich – Kilkenny Es macht Spaß, die Schleichpfade des National Cycle Network zu entdecken. Genutzt werden allerdings Wege abseits der großen Straßen, die manchmal gerade noch zu befahren sind. Herbert Rönneburg hat sich der nationalen Route Nr 4 angeschlossen, die ihn bis zur Westküste von Wales leitete.

Fotos: Die Vortragenden

Liebe Rätselfreunde,

es wird düster in Hamburg und Umgebung. Theo muss durch den Sachsenwald nach Hause fahren. Helfen Sie ihm durch das Labyrinth von unten rechts zum Ausgang oben in der Mitte. Sammeln Sie unterwegs die Buchstaben und sortieren sie zu einem Wort.

Diese Lösung senden Sie mit Angabe der Adresse und dem Stichwort »Rätsel« an redaktion@hamburg.adfc.de (oder per Post an die Geschäftsstelle). Einsendungen über Gewinnspielvermittler oder gesammelte Teilnahmen, die gleichzeitig oder nacheinander unter der gleichen IP-Adresse eingehen, sind ausgeschlossen. Einsendeschluss: 15.01.2011. Viel Erfolg!



Rätsel
grübel ...

Idee: Vincenz Busch



Wir verlosen unter den richtigen Einsendungen zwei Exemplare des Scheinwerfers LUMOTEC Lyt N plus. Das ist die »Mittelklasse« der LED-Leuchten von Busch & Müller (www.bumm.de). Mit 25 Lux und Kondensator-Standlicht bringt er schon ganz gut Licht ins Dunkel.

Lösung aus RadCity 5/2010:
»Verkehrslowdy«



„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