



AUS KANADISCHER SICHT **Blick auf HHs Radverkehr**

CITY-MAUT
Wir wären nicht allein

TILL STEFFEN IM INTERVIEW
Stadtbahn nicht endgültig vom Tisch

Ab auf die STRASSE!

Sicher Rad fahren auf der Fahrbahn.



UNTERSTÜTZEN SIE DIE KAMPAGNE!
Helfen Sie dem ADFC, die Kampagne »Ab auf die Straße!« für selbstbewusstes und sicheres Radfahren auf der Fahrbahn noch stärker in die Öffentlichkeit – auf die Straße – zu bringen. Spenden Sie!

Spendenkonto:
ADFC Hamburg
Kto.-Nr.: 148 809 201
Postbank Hamburg
(BLZ 200 100 20)

Bitte geben Sie im Betreff als Verwendungszweck Ihren Namen und Ihre Adresse an. Die Spenden sind steuerlich absetzbar, wir schicken Ihnen eine Spendenbescheinigung zu.

www.hamburg.adfc.de/abaufdiestrasse

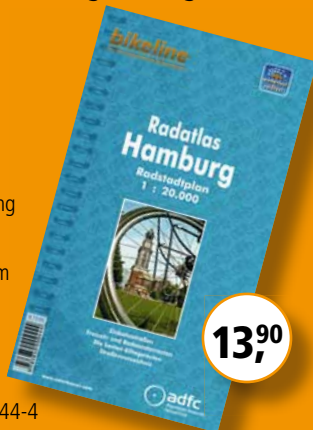
Immer gut ankommen!

Ob Sie einmalig eine bestimmte Strecke mit dem Fahrrad zurücklegen oder ob Sie eine Route für den täglichen Weg zur Arbeit suchen: Der **ADFC-Radatlas Hamburg** zeigt Ihnen einen attraktiven Weg – er bildet die gesamte Stadt und einige Randgebiete ab.

Maßstab 1:20.000
laminiert, Spiralbindung
ca. 194 Seiten
Format: 12 cm x 22 cm
Maße aufgeklappt:
23,6 cm x 22 cm
Verlag: Esterbauer

ISBN: 978-3-85000-044-4

4. überarbeitete Auflage 2010



13,90

TRENGA DE BICYCLES

Direktvertrieb unter www.Trenga.DE

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

Weltweit im Einsatz
19°S 14' 25"
46°E 14' 17"



Antananarivo,
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

Ab März feiern wir unser
30-jähriges Jubiläum.
Besuchen Sie uns am 6. März
auf der ADFC-Messe.
www.FahrradCenter.de

Weniger ist mehr

Kurz vor der Sommerpause erhielt die ADFC-Kampagne »Ab auf die Straße!« für sicheres Rad fahren auf der Fahrbahn unverhofften Rückenwind. »Weil die Gehwege der Sierichstraße im schlechten Zustand sind, müssen Radfahrer auf die Straße«, sorgte sich das Abendblatt.

Dabei hatte die Polizei nur geltendes Recht umgesetzt und die Benutzungspflicht für Radfahrer auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen in der Herbert-Weichmann-Straße und der Sierichstraße aufgehoben. Wer hier zuvor auf dem Bürgersteig Rad zu fahren versuchte, musste um Fußgänger, Bäume und Autos herumkurven. Dieses gefährliche und unkomfortable Slalomfahren ist nun vorbei, denn auch die Polizei sah jetzt ein, dass Radfahrer und Fußgänger unterschiedliche Wege brauchen: »Eine gemeinsame Nutzung ist in der Praxis nicht möglich«, so ein Behördenvertreter. Zudem: »Die Sierichstraße ist zwar stark befahren, aber es gibt wenig Unfälle«. Dass sich Hamburgs Radfahrende brav an den tageszeitabhängigen Fahrtrichtungwechsel halten werden, wird hiermit versprochen.

Im Gegenzug erwartet der ADFC nur die konsequente Anwendung der polizeilichen Einsicht auf alle »stark befahrenen« Straßen Hamburgs. Noch eine Meldung ließ Hamburgs Straßenfreunde im Sommerloch staunen: »Verkehrssenator Horch will Hamburg staufrei machen!«. Der Politiker klagte über die Probleme auf den Straßen der Stadt – die vielen Baustellen und den zunehmenden Lkw-Verkehr. Horchs Lösungsvorschlag – »weniger Verkehr in der City« – klingt für Hamburger Verhältnisse fast innovativ. Ein wenig abgewandelt, wird er richtig gut: »Kein Auto-, mehr Radverkehr in der City«

Dirk Lau
redaktion@hamburg.adfc.de



4·2011
Juni/Juli

INHALT

- | | |
|----|--|
| 06 | Gerechtes Verwalten eines knappen Guts – City-Maut |
| 08 | »Das Volk ist nicht dumm« – Interview mit Till Steffen (GAL) |
| 11 | Verkehrs-Revue: Radfaherverhalten, Benutzungspflicht Rübenkamp, Wilhelmsburg |
| 12 | Wir fahren Bahn! – Kampagne »Ab auf die Straße!« |
| 14 | Der ökologische Fußabdruck von Fahrradfernenreisen |
| 16 | Ein Ziel, mehrere Wege – Kanadierin zu Besuch in Hamburg |
| 18 | Neues aus dem Vorstand – Jahresrückblick |

STÄNDIGE RUBRIKEN

- | | |
|----|--------------------------------------|
| 04 | Kurzfutter |
| 19 | Kolumne: Gelb ist teurer als schwarz |
| 20 | Adressen/Fördermitglieder |
| 21 | Impressum |
| 21 | Briefe |
| 22 | Themenabende beim ADFC |
| 22 | Rätsel |

WINORA

Sportive S 3 cross

der ultimative Elektro-Renner. Rasant, leistungsfähiger Antrieb mit Boost-Automatik, 250 Watt, modernster Akku-Technik, Spezialrahmen, Shimano Deore Schaltung, hydraulischen Scheibenbremsen und, und, und.



NEU im Liegeradstudio
ab 2599,00 Euro

WINORA Family

Pedelecs in höchster Perfektion

Winora eBikes für die ganze Familie, bequem, schnell, praxisingerecht, mit modernen und sicheren Litium-Polimere Akkus, direktem Naben-Antrieb, speziellem Alu-Rahmen, großer Reichweite, "Waseberg geprüft", herausragende Verarbeitung.

ab 1.999,00 Euro



rekordverdächtig gut

Platz nehmen, losfahren, lächeln.

Liegeradstudio

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

Tipps zum sicheren Radfahren

Vom Abenteuer zum Alltag – Hamburgs Bürger rauf aufs Rad.

Viele Menschen schrecken noch vor dem alltäglichen Radfahren in Hamburg zurück, da ihnen der Verkehr zu laut und zu viel ist und sie sich unsicher fühlen.

Der ADFC Hamburg will motivieren und Mut machen, auch im Alltag das Rad öfter zu benutzen. Während einer Radtour im Gebiet rund um die Außenalster geben die Tourenleiter Tipps und Hilfestellung zum sicheren Radfahren. Die Teilnehmenden sammeln Erfahrungen und lernen, wie sie sich am besten verhalten. Ein wichtiger Faktor für entspanntes Radfahren in der Stadt ist die richtige Streckenwahl. Der ADFC zeigt, wie Sie ruhige und attraktive Strecken finden.

Radtourentermine: Sa., 20. August, 15 Uhr; Fr., 26. August, 18:30 Uhr; Di., 6. September, 18:30 Uhr; So., 18. September, 15 Uhr; Dauer der Touren ca. zwei Stunden; Treffpunkt: Lange Reihe Ecke Kirchenallee, Stadtradstation 2542;

Teilnahmebedingungen: Kosten: 5 Euro (Ermäßigt 2,50 Euro); Anmeldung mit Angabe von Namen und E-Mail oder Telefon bitte bis einen Tag vorher an info@hamburg.adfc.de oder unter Tel. (040) 39 39 33 (AB). <http://www.hamburg.adfc.de/freizeit/veranstaltungen/hamburgs-buerger-raufs-aufs-rad>

Die Durchführung der Radtouren wird finanziell unterstützt von der norddeutschen Stiftung Umwelt und Entwicklung (NUE) aus Erträgen der Lotterie BINGO! Die Umweltlotterie.

Radtourenleiter Peter Mohr

Seit rund zehn Jahren bietet Peter Mohr, Jahrgang 1935, in jedem ADFC-Programm Touren an. Im Laufe der Zeit wurden sie zu richtigen Institutionen. Nun hatte Peter einen Herzinfarkt und ist pflegebedürftig. Sein Name wird deshalb ab jetzt im Radtourenprogramm fehlen.

Im Namen des Vorstandes, der Geschäftsstelle, den Aktiven und Mitradlerinnen und Mitradlern wünschen wir Peter Mohr von ganzem Herzen das Beste. Wir bedanken uns bei der großen Anteilnahme im Verein und haben die zahlreichen Grüße an seine Familie weitergegeben.

Für den Landesvorstand, Kirsten Pfaue



Rechtsberatung

Bisher hatten die ADFC-Mitglieder die Möglichkeit, eine kostenlose Erstberatung bei Rechtsfragen des ADFC Bundesverbandes zu nutzen. Bei allen Rechtsfragen rund ums Fahrrad können sich die ADFC-Mitglieder in Hamburg nun auch entscheiden, eine kostenlose Erstberatung durch die Hamburger Rechtsanwältin Dr. Anja Matthies in Anspruch zu nehmen.

Kurze Wege, Ortskenntnisse und auch der direkte, persönliche Kontakt sind bei manchen Rechtsfragen sehr wertvoll. Die Möglichkeit, die kostenlose Erstberatung beim Bundesverband zu nutzen oder sich ganz frei anwaltliche Beratung zu suchen, bleibt selbstverständlich unbenommen.

Entscheiden Sie sich anschließend für die Vertretung durch Dr. Matthies, so zahlen Sie als ADFC-Mitglied – sofern die ADFC-Rechtsschutzversicherung greift – eine Eigenbeteiligung von 300 Euro für das Verfahren. Sollte der ADFC-Versicherungsschutz in Ihrem Einzelfall nicht greifen, fallen Gebühren nach dem Rechtsanwaltsvergütungsgesetz an. Frau Dr. Matthies ist spezialisiert auf die Bereiche des allgemeinen Zivilrechts, Haftungs- und Schadensrecht, Verkehrsrecht und Sportrecht. Die Kanzlei liegt zentral, nahe der Universität Hamburg im Stadtteil Rotherbaum



Unterstützt ab sofort den ADFC und seine Mitglieder: Rechtsanwältin Dr. Anja Matthies

LINK DES MONATS: NEW YORKS RADVERKEHR

Schon wieder kommt unser Link des Monats aus New York. Da tut sich einfach gerade sehr viel und dann leben da auch noch Kreative, die spannende Sachen daraus machen. Ein Radler, der vom Polizisten auf unbenutzbare Wege verwiesen wird, kreiert dazu ein lustig-satirisches Video:

http://www.youtube.com/watch?v=bzE-IMaegzQ&feature=player_embedded



Ein anderer Film zeigt das interessante Verhalten aller Verkehrsteilnehmergruppen am Beispiel einer einzigen Kreuzung.

<http://vimeo.com/24572222>

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

und ist sehr gut mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Neben dem neuen Service für Mitglieder unterstützt Frau Dr. Matthies die Geschäftsstelle und Vorstand bei rechtlichen Fragen – von der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen über die Ausgestaltung von Kooperationsverträgen bis hin zu der Erteilung von Sondernutzungsgenehmigung.

Beratungstermine nach Vereinbarung: (040) 41 53 79 20, Durchschnitt 23, 20146 Hamburg, www.mkm-hamburg.de

Metropolregion

In der Metropolregion Hamburg kooperieren die Freie und Hansestadt Hamburg, sechs Kreise in Schleswig-Holstein und acht Landkreise in Niedersachsen. Die Region erstreckt sich von Cuxhaven an der Elbmündung im Nordwesten über die Lüneburger Heide im Süden bis zum Landkreis Lüchow-Dannenberg im Südosten und Dithmarschen im Norden. Die Metropolregion Hamburg setzt sich für eine starke und lebenswerte Region ein. Dies tut sie zum Beispiel mit Projekten zur Verbesserungen des Nahverkehrs und im Umwelt- und Klimaschutz. Mit dabei sind auch Vorhaben zur Verbesserung der Wirtschaftskraft der Region. In diesen Bereich fällt auch die Stärkung des regionalen Tourismus, wobei der Radtourismus einen wichtigen Schwerpunkt der Zusammenarbeit darstellt.

Für die in Hamburg ansässige Geschäftsstelle der Metropolregion stellen die beteiligten Kommunen jährlich 251.000 EUR zur Verfügung, die mit diesen Mitteln die Zusammenarbeit organisiert, Öffentlichkeitsarbeit betreibt und Tagungen zu Fachthemen durchführt.

In den Förderfonds der Metropolregion Hamburg stehen jedes Jahr 2,4 Millionen Euro zur Verfügung, mit denen in erster Linie Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden. Ein Schwerpunkt ist auch hier die touristische Infrastruktur, insbesondere die Wegweisung und der

Ausbau von touristischen Radfernwegen, wie z. B. dem Mönchsweg, dem Ilmenauradweg oder dem Elberadweg.

Die Metropolregion Hamburg und der ADFC wollen verstärkt zusammenarbeiten. Kirsten Pfaue, Vorsitzende des ADFC Hamburg: »Wir stehen zum Beispiel mit Tipps zum Thema Kind & Rad zur Seite und die Webseite der Metropolregion verlinkt auf unser Radtourenangebot. Langfristig angedacht ist die Zusammenarbeit bei Projekten wie Bike+Ride oder der Qualitätssicherung von Radwegen, wobei auch andere Landesverbände oder der Bundesverband mitbeteiligt sein könnten. Aus Sicht des Hamburger Landesvorstandes ist eine solche Zusammenarbeit, die auf dem gegenseitigen Austausch von bestehendem Wissen und der Zusammenbringung von Netzwerken aufbaut, sehr wertvoll.«

www.metropolregion.hamburg.de

Tage der Industriekultur

Als erstes großes gemeinsames Kulturprojekt der Metropolregion Hamburg finden vom 19. bis zum 21. August 2011 die »Tage der



Ein Programmpunkt der Veranstaltung: Eisbrecher des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Geesthacht

Industriekultur am Wasser« statt. BesucherInnen erleben Denkmale der Industriegeschichte, die bisher der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt geblieben sind. Den gemeinsamen Bezugsrahmen stellt die Technik her, die Wasser nutzt, Wasser beherrscht oder am Wasser liegt. 80 historische Industrieanlagen und Industriemuseen zwischen Cuxhaven und Vietze an der Elbe, zwischen Gnarrenburg

und Ratzeburg sowie zwischen Lüneburg und Wilster öffnen sich dem Publikum: Führungen und Vorführungen, Besichtigungen und »Denkmale in Aktion« erklären die historische Technik und Arbeitswelt. Viele Programmpunkte werden dem Publikum kostenlos geboten, andere können zu einem vergünstigten Tarif besucht werden. Die AG Kultur der Metropolregion Hamburg schreibt: »Ideal lassen sich die Industriedenkmale auf Radtouren entdecken, geführt wie in Visselhövede oder in Ratzeburg oder auf eigene Faust.«

Der Katalog der Industriedenkmale mit einem ausführlichen Programmteil ist in allen teilnehmenden Denkmälern und Museen, in den Tourismusinformationen der Metropolregion und in den Geschäftsstellen des ADFC erhältlich.

www.tagederindustriekultur-hamburg.de

Verbraucherzentrale Hamburg

ADFC Hamburg und Verbraucherzentrale verfolgen oft ähnliche Interessen. Die Qualität von Produkten, Dialog und Druck gegenüber Anbietern und Lobbyarbeit für VerbraucherInnen bei Behörden und Politik finden sich in beiden Verbänden.

Die Vereine kooperieren zukünftig insbesondere in den Themenreichen Mobilität und Produktinformation. Ziel ist, durch gemeinsame Aktionen in der Öffentlichkeit verbessert wahrgenommen zu werden, den Dialog mit der Politik und der Verwaltung zu stärken.

Landesversammlung

Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg,



der Vorstand lädt Sie sehr herzlich ein zur diesjährigen Landesversammlung am Sonntag, dem 04.09.2011 um 14 Uhr.
Ort: ADFC Landesgeschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg
Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis mit.

Tagesordnung:

1. Eröffnung
2. Grußworte durch ein Mitglied des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft, SPD-Fraktion (angefragt)
3. Wahl der Versammlungsleitung und Protokollant/in
4. Genehmigung der Tagesordnung
5. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
6. Kassenbericht 2010
7. Bericht der Kassenprüfer/innen
8. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes
9. Wahlen
 - Kassenprüfer/innen
 - Delegierte zur Bundeshauptversammlung
 - Delegierte zum Bundeshauptausschuss
10. Beschlussfassung über den Haushalt 2012
11. Anträge
12. Verschiedenes

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage. Weitere Anträge müssen daher bis zum 25.08.2011 in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme.

Vorbereitungstreffen: Finanzen

Bei diesem Vorbereitungstreffen kann tiefer in die Finanzen des ADFC Hamburg eingestiegen werden, als es auf der Landesversammlung möglich ist. Der Kassenbericht 2010 wird vorgestellt und detailliert besprochen. Der Schatzmeister stellt die Bilanz des ADFC Hamburg und den Haushaltsplan 2012 mit seinen Schwerpunkten vor.

Termin: Mittwoch, 24.08.2011, 19 Uhr

Ort: ADFC Landesgeschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg

ADFC-Fahrrad-Flohmarkt – Ort geändert!

Beachten Sie: Der Ort ist geändert, die Ankündigung im Radtourenprogramm stimmt nicht mehr!

Beim Fahrrad-Flohmarkt kaufen und verkaufen Sie Fahrräder, Zubehör oder Fahrradanhänger, Roller, Bobby-Cars, Einräder – eben einfach alles, was fährt und keinen Motor hat.

Eine Anmeldung ist nicht nötig. Wir verlangen keine Standgebühren.
03. September, Verkehrsübungsplatz Steilshoop, Gründgensstraße 22, 10 - 12 Uhr





Gerechtes Verwalten eines knappen Guts

Der Chefökonom der internationalen Energieagentur der OECD vermutete Anfang dieses Jahres, dass die maximale Erdöl-Förderrate bereits 2006 erreicht wurde. Phil Goodwin, Professor für Verkehrspolitik an der Universität von Westengland geht noch weiter: Er ist der Auffassung, dass nach »Peak Oil« demnächst »Peak Car« ins Haus steht. Ein Grund mehr, sparsam mit dem öffentlichen Raum umzugehen und ihn nicht für ein Verkehrsmittel mit ungewisser Zukunft zu opfern.

Mautstation in Stockholm

Immer mehr Marktforschungsergebnisse zeigen, dass nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Industrieländern wie Großbritannien oder Japan das Auto als Statussymbol bald ausgedient hat. Statt Führerschein und Auto sind es bei jungen Leuten Internet und iPad. Und trotz aller Prognosen werden auch für den Autoverkehr die Grenzen des Wachstums deutlich: In London geht der Anteil des Autoverkehrs seit 1993 zurück, während besonders der ÖPNV Zuwächse zu verzeichnen hat.

Damit hat die 2003 in London eingeführte City-Maut in eine bereits bestehende Kerbe geschlagen. Sie wird von »Transport for London« erhoben und muss per Gesetz in den ÖPNV investiert werden. Ein Tag auf den Straßen Londons kostet rund 11 Euro, was in etwa der Parkgebühr für eine Stunde entspricht. Busse, Taxen und emissionsarme Fahrzeuge sind ausgenommen. Anwohner erhalten Rabatte von 90 %, Unternehmen mit sechs oder mehr Fahrzeugen von 10 %. Die Nummernschilder werden mit Kameras erfasst, die Rechnung über die jährliche Grundgebühr von 11 Euro sowie die gefahrenen Tage wird monatlich zugestellt und kann recht komfortabel bezahlt werden.

Als Folge hat der PKW-Verkehr um rund 15 % abgenommen und es gibt 30-40 % weniger Staus. Gleichzeitig ist die Nutzungsrate der Busse um 6 % gestiegen und es gab eine ganz erstaunliche Renaissance des Radfahrens.

Eingeführt wurde das System übrigens auf Betreiben des damaligen Bürgermeisters Ken Livingstone, trotzdem wurde er bei der folgenden Wahl mit einer deutlichen Mehrheit wiedergewählt.

In Stockholm – Europäische Umwelthauptstadt 2010 – gibt es ebenfalls eine City-Maut. Bei einem ersten Versuch im Jahr 2006, bei dem die Einkünfte an den ÖPNV gingen, ist der Autoverkehr um 22 % zurückgegangen, eindeutige Gewinner waren die Innenstadtbewohner. Bei dem darauf folgenden Referendum gab es eine knappe Mehrheit für die Maut, die im folgenden Jahr eingeführt wurde. Heute findet man auch im Speckgürtel eine deutliche Mehrheit für ihre Beibehaltung.

Von Montag bis Freitag kostet ein Tag mit dem Auto in Stockholm bis zu 7 Euro, ein Durchfahren der Stadt ist in Nord-Süd-Richtung kostenlos, da es keine Brücken zum Ausweichen gibt. Die City-Maut ist eine Steuer, die elektronisch abgerechnet wird und für Unternehmen absetzbar ist, die Einnahmen werden in den Straßenbau investiert. Das ist – vermutlich durch den Wechsel der Stadtregierung vor der Einführung – natürlich ein Widerspruch in sich, aber der Autoverkehr ist um rund 20 % zurückgegangen und die Fahrzeiten in der Rush Hour sind um 20 % kürzer. In der Folge werden in der Innenstadt 10-14 % weniger CO₂ ausgestoßen.

MEHR LESEN

Das Gutachten vom Dezember 2010 zur Umweltbelastung in Hamburg durch den Autoverkehr berechnet Szenarien für die Einführung einer Umweltzone und eine Verkehrsreduzierung. Mit beiden Maßnahmen allein können die Grenzwerte nicht eingehalten werden.

<http://www.hamburg.de/start-elektrosmog-luft-laerm/2892796/gutachten-luftreinhaltung.html> (Zusammenfassung mit Link zum Gutachten selbst)

EU-Grenzwerte für NO₂ und Feinstaub: <http://www.hamburg.de/luftreinhaltung/2723990/instrumente-artikel.html>

Studie des Umweltbundesamts zur PKW-Maut: www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3929.pdf

Umfangreiche Informationen des UBA zum Thema Luftqualität: <http://www.env-it.de/umweltbundesamt/luftdaten/pollutants.fwd>





In Stockholm sind Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bis 2012 prinzipiell von der Maut ausgenommen, Taxen jedoch nicht. Das hat zu einem sichtlichen Unterschied in der Flottenzusammensetzung geführt: Nirgends gibt es so viele Taxen mit Hybrid-Antrieb.

Die erste Stadt, die eine City-Maut eingeführt hat, war Singapur, Stadtstaat

Einfahrtsbereich der Mautzone in London



und Hafenstadt mit etwas kleinerer Fläche als Hamburg, aber mit 5 Mio. Einwohnern fast dreimal so dicht bevölkert. Darum hat die Regierung die Zahl der Autos in der Stadt limitiert, und mit dem Auto muss eine zehnjährige Eignerlizenz erworben werden, deren Preis sich nach der Nachfrage richtet und derzeit bei rund 20.000 Euro liegt. Hinzu kommen hohe Steuern und Importzölle, die den eigentlichen Kaufpreis bei weitem übersteigen können. Das eigene Auto ist also nur etwas für die Reichen und hat damit einen hohen Wert als Statussymbol. Aber auch der ÖPNV, der über die 1975 eingeführte City-Maut finanziert wird, ist sehr gut ausgebaut und komfortabel.

Eine Fahrt mit dem PKW kostet rund 2,30 Euro, mit dem LKW rund 10,50 Euro. Wenn der Verkehr zäh fließt, steigen die Preise, was zu einer Verlagerung auf weniger nachgefragte Zeiten geführt hat.

Um zu funktionieren, muss eine City-Maut immer in einem maßgeschneiderten Maßnahmenbündel aus Förderung des Umweltverbands, Parkraumbewirtschaftung, Umweltzone und entsprechender Stadt- und Verkehrsplanung integriert sein, wie das Umweltbundesamt in seiner Studie von 2010 betont. Besonders wichtig ist ein attraktiver ÖPNV in der Mautzone, damit die Verkehrsströme nicht einfach nur umgeleitet werden oder eine Zersiedelung der Randlagen durch Abwanderung beschleunigt wird.

Um die Immissionen zu senken und damit eine spürbare Umweltverbesserung für die Anwohner zu erreichen, empfiehlt das Umweltbundesamt eine Staffelung der Mautsätze nach Umweltaspekten und Rabatte für emissionsarme Fahrzeuge. Außerdem empfiehlt es die Maut ausdrücklich als Instrument, mit dem Kommunen die EU-Luftqualitätsrichtlinie einhalten können. Und genau das ist ein weiterer wichtiger Grund, warum innovative Konzepte wie die City-Maut nicht mit Denkverboten belegt werden sollten: Seit Jahren überschreitet die Hanse- und Umwelthauptstadt Hamburg die EU-Grenzwerte für NO₂ und Feinstaub und muss daher einen wirksamen Luftreinhalteplan aufstellen, um keine Strafen zahlen zu müssen. Wäre doch schade um das schöne Geld.

Susanne Elfferding



VSF
Fahrradmanufaktur
Gudereit
Chariot CTS
Raleigh

Cannondale
Flyer E-bike
Falter Kinderräder
Cycle Wolf



Am Felde 2
22765 Hamburg
Mo-Fr: 10.00 -19.00 Uhr
Sa: 10.00 -14.00 Uhr
Telefon: 040 - 39 56 67
www.radundtathh.de

»Das Volk ist nicht dumm«

Till Steffen, verkehrspolitischer Sprecher der GAL-Bürgerschaftsfraktion, über Staus, Stadtbahn und Streifen für Radfahrende

Wie fühlt es sich an, vom Justizsenator wieder zum einfachen Abgeordneten zu werden?

Till Steffen: Zum Teil ist es sehr belebend, weil man anders diskutieren und in der Auseinandersetzung auch mal provozieren kann. Der Unterschied ist noch, dass ich jetzt weniger Zuarbeit habe, um etwas richtig gut ausarbeiten zu können. Aber die Anforderungen an eine Oppositionspartei sind auch andere.

Antwortet die Regierungsfraktion nicht, Sie hätten Ihre Forderungen doch während Ihrer Amtszeit umsetzen können?

Zum Teil kommt das. Aber es ist so, dass wir viele Dinge vorbereitet haben, die jetzt in der Behörde liegen, auf die zurückgegriffen werden kann. Man kann uns vorwerfen, die Dinge nicht schnell genug umgesetzt zu haben. Aber Planung braucht Zeit. Für die öffentliche Debatte ist jetzt aber wichtig, dass wir auch immer wieder neue Ideen einbringen.

Der ADFC war nach einem Jahr Schwarz-Grüner Regierung enttäuscht, weil Fortschritte nicht sichtbar waren. Nach zwei Jahren war dann das StadtRad-System da. Aber uns ging das alles zu langsam. Was würden Sie in der Rückschau anders machen?

Ich hätte mir auch gewünscht, dass gerade im Bereich Radverkehr die Dinge schneller bewegt worden wären. Es ist da immer sehr gründlich herangegangen worden. Wir hätten vielleicht Dinge anpacken und umsetzen sollen, die zeigen, in welche Richtung unsere Politik gehen wird. Radfahrstreifen an wichtigen Stellen in der Stadt zu markieren, wäre so ein Signal gewesen.

Woran lag es, dass die GAL-Senatorin Anja Hajduk so nicht gehandelt hat?

Die Behörde hat ein sehr großes Handlungsfeld. Da gab es viele Sachen, die dringlich und intensiv bearbeitet werden mussten, so dass für ein Umsteu-



Kirsten Pfaue, Vorsitzende des ADFC Hamburg, und Dr. Till Steffen (GAL) im Gespräch in der ADFC-Geschäftsstelle.

ern im Radverkehr nicht die nötige Energie da war.

Eine alte ADFC-Forderung ist ja, die »Fahrradabteilung« in der Verkehrsbehörde mit mehr Personal auszustatten. Es hat fast zwei Jahre gedauert, bis eine Stelle zusätzlich geschaffen wurde.

Meine Erfahrung aus der Behördenleitung ist, dass es nicht ausreicht, nur einzelne besondere Abteilungen mit diesen Aufgaben zu betrauen. Man muss tief in die Strukturen eingreifen, um entscheidende Veränderungen durchzusetzen. Eher ist also die Frage, wie weit diese Möglichkeiten genutzt wurden. Im Ergebnis ist es sicher zu langsam gewesen. Auch das lag wieder an den vielen Aufgaben dieser Behörde.

Ist beim Thema Stadtbahn die Bevölkerung zu spät oder zu wenig in die Diskussion einbezogen worden?

Beides. Wir hätten viel früher in den Dialog treten müssen. Wir sind von einer breiten Zustimmung ausgegangen, weil das über die Jahre so war. Es war breiter

politischer Konsens, dass Hamburg eine Stadtbahn braucht. Nur die CDU war dagegen, aber die trug es im Rahmen der Koalition mit.

Wir hätten uns auf diesen Konsens nicht verlassen dürfen. Sobald es um die Verteilungskämpfe geht, wie z.B. der Aufteilung des Straßenraumes, braucht man große Unterstützung. Der hätten wir uns früher vergewissern müssen.

Hat die Stadtbahn jetzt noch eine Zukunft?

Ich bin mir da ziemlich sicher, wenn ich mir ansehe, welche Probleme noch auf uns zukommen. Wie erreichen wir unsere Klimaschutzziele? Wie reduzieren wir die direkte Belastung der Hamburger Bevölkerung durch Lärm und Feinstaub? Und: Reichen unsere Kapazitäten für den städtischen Verkehr aus? Wir haben im Autoverkehr, im ÖPNV und im Radverkehr erhebliche Zuwächse. Wir werden schon die Zuwächse im ÖPNV alleine nicht auffangen können. Diese Zuwächse beinhalten noch nicht ein-

mal die Verlagerung vom Auto auf den ÖPNV.

Wir brauchen die Stadtbahn als Verkehrsmittel. Das wird sich auch im Laufe der nächsten Jahre durchsetzen.

Die Hochbahn bewertet das auch so. Warum sieht die SPD es anders?

Das ist ein nicht ganz ergründbares Geheimnis ... Die ablehnende Haltung ist aber auch in der SPD umstritten. Es zeichnet sich zum Beispiel ab, dass die Wandsbeker SPD bestimmte Stadtbahnstrecken fordert. Es ist wohl bei der SPD die Sorge, Zustimmung zu verlieren bei einem Projekt, das vielleicht unpopulär sein könnte. Aber ich glaube, dass die SPD diesen Konflikt lösen könnte, wenn sie über die vor uns liegenden Probleme spricht. Denn niemand will, dass die Stadt im Stau erstickt. Und dafür brauchen wir einen leistungsfähigen Verkehrsträger im Bereich zwischen Schnellbahnen und Bussen.

Wird man solche ökologischen Verkehrsprojekte durchsetzen können gegen autoorientiertes Denken?

Das Volk ist nicht dumm. Das Volk will mitdiskutieren. Und wir haben eine interessante Veränderung: Früher gab es die beiden Diskussionen um ökologische Mobilität auf der einen Seite und freie Fahrt fürs Auto auf der anderen. Heute läuft das zusammen, da das größte Problem die sich abzeichnenden Staus sind. Die Prognosen zeigen, dass wir diese Entwicklung mit unserem Verkehrssystem gar nicht aufnehmen können.

Also haben auch die Autofahrer ein Interesse daran, dass die Leistungsfähigkeit des Straßensystems erhalten bleibt und auch sie gute Alternativen bekommen.

Aber bei den Maßnahmen gehen die Vorstellungen dann ja wieder auseinander. So leiden wir unter Bettelampeln, mit denen versucht wird, etwas gegen den Stau zu tun.

Das stimmt. Aber interessant ist, dass auch die CDU sich nun für die Stadtbahn ausspricht trotz aller Unpopularität. Eine andere Linienführung ist ja durchaus vorstellbar. Herr Hesse von der CDU betont derzeit, dass eine Stadtbahn die anderen Verkehrsteilnehmer weniger belasten würde, als die geplante Busbeschleunigung. Diese Diskussion geht weiter.

Wie stehen Sie zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der ganzen Stadt?

Wir sind für eine Umkehr: Regelgeschwindigkeit sollte 30 km/h sein und nur auf bestimmten Straßen sollte Tempo 50 gelten. Interessant finde ich auch die Frankfurter Überlegungen, wonach nachts im gesamten Stadtgebiet Tempo 30 vorgesehen ist. Das sollten wir uns auch überlegen, weil man mit Tempo 30 zügig durch die Stadt kommt und gleichzeitig die Lärmbelastung für die Anwohner um rund die Hälfte sinkt.

Sehen Sie dafür in Hamburg Mehrheiten?

Daran wird zu arbeiten sein. Die Diskussion läuft in vielen Städten. Es gibt klare rechtliche Vorgaben der Europäischen Union, wie wir die Belastung der Bevölkerung von Lärm und Feinstaub zu schützen haben. Wenn man nicht an die Tempofrage herangeht, wird man die Lärmemission des Autos kaum reduzieren können.

Nicht selten kommen aus der Baubehörde gute Planungen, die dann in den Bezirksversammlungen zusammengefasst werden, auch weil dort nicht die notwendige Kompetenz vorhanden ist. Muss Hamburg etwas an seinen Verwaltungsstrukturen ändern?

Die Bezirke haben hohe Kompetenz in der Aushandlung von Konflikten vor Ort. Deshalb ist es vernünftig, auch Zuständigkeiten dort zu lassen. Ich würde denen also nichts aus der Hand nehmen. In den Bezirken, in denen die Grünen mitregieren, gibt es Zuspruch zu guten Planungen der Baubehörde. Und auch umgekehrt ist es ja vorgekommen, dass aus den Bezirken gute Vorschläge kamen, die die Landesebene nicht mitgetragen hat. Hier kommt es darauf an, an einem Strang zu ziehen. Die Radverkehrsstrategie gibt aber einen geeigneten Rahmen für alle vor. Ich sehe die SPD, die jetzt in allen Bezirken die größte Fraktion stellt, in der Verantwortung, sicherzustellen, dass das eine ins andere greift.

Wie sehen Sie die Entwicklung des Radverkehrs in den vergangenen 15 Jahren?

Wir sehen eine deutliche Zunahme, der die Radverkehrsanlagen nicht standhalten. Jetzt steht in Planungen oft das, was wir vor zehn Jahren gebraucht

hätten. Das wird aber den heutigen Erfordernissen nicht mehr gerecht. Im Alstervorland, rund um den Fernsehturm, überall, wo es auf die Innenstadt zugeht, da reichen die Kapazitäten für die vielen Radfahrenden nicht aus. Da müssen wir überlegen, wie wir das auffangen. Radfahrstreifen, Radfahrer auf kleineren Straßen im Mischverkehr und Kreuzungen, bei denen auch große Mengen von Radfahrern zügig durchkommen. Im innersten Stadtkern müssen wir darüber reden, ob auch mal eine Autospur wekommt, um den Radverkehr in diesem Umfang zu ermöglichen. **Wir bewerten das ähnlich. Wir sehen gleichzeitig, dass viele Radfahrer nicht auf der Fahrbahn fahren, obwohl sie es dürfen. Wie gehen wir mit diesem Phänomen um?**



Dr. Till Steffen ist Abgeordneter in der Bürgerschaft für die GAL. In der letzten Legislaturperiode war er Justizsenator. Heute arbeitet er neben seiner Abgeordnetentätigkeit als Rechtsanwalt in einer Kanzlei. Seine Schwerpunkte sind Verwaltungsrecht, Baurecht und Hochschulrecht. Steffen fährt die meisten seiner Wege mit dem Fahrrad: »Als angenehme Bewegung zwischen durch ist es unschlagbar und in der Stadt häufig allen anderen Fortbewegungsarten überlegen.«

Radfahrstreifen sind nicht sicher, wenn sie schlecht markiert sind. Zum Beispiel in der Hochallee ist er nicht sauber von den parkenden Autos getrennt. Das müsste also besser werden. Zusätzlich ist Aufklärungsarbeit notwendig, um auf den Unterschied zwischen objektiver Sicherheit und der subjektiven Wahrnehmung hinzuweisen. So sind die Sicherheitsprobleme auf dem Hochbordradweg zum Beispiel bei rechts abbiegenden LKW auch mal mit drastischen Mitteln in Erinnerung zu rufen. Auch intensive Kon-

trollen gegen zugeparkte Radfahrstreifen müssen das Vorhaben untermauern.

Hinzu kommt, dass Radfahrstreifen in Hamburg noch die Ausnahme sind. Wären sie flächendeckend vorhanden, gewöhnen sich sowohl Radfahrer als auch Autofahrer daran. Es ist wichtig, dass sich das schnell in der Stadt verbreitet, damit die Verkehrssituationen überall ähnlich sind und gut nachvollzogen werden können.

Die BSU hatte unter Senatorin Anja Hajduk untersuchen lassen, welche Straßen für Radfahrstreifen in Frage kommen. Letztlich scheitert es oft daran, dass die vorhandene Fahrbahnbreite nicht ausreicht. Fazit: In vielen Straßen passiert nun gar nichts, obwohl es anerkanntermaßen notwendig wäre. Eine Alternative wäre, in den entsprechenden Straßen Tempo 30 anzuordnen, um den Radverkehr gesicherter zu führen. Wie würden Sie mit dem Problem zu schmalen Fahrbahnen umgehen?

Ich glaube, dass die Velorouten nach wie vor das richtige Konzept sind. Wir müssen uns um durchgehende Verbindungen mit hohem Standard kümmern: Mischverkehr, gute Radfahrstreifen oder gute Hochbordradwege – alles jeweils nach den geltenden Qualitätsstandards. Wenn das dann notwendig ist, muss auch der Bordstein versetzt werden, um einen guten Radfahrstreifen markieren zu können. Für eine isolierte Maßnahme sollte man das aber nicht machen, sondern im Zusammenhang mit den Velorouten.

Interessant ist jedoch, dass sich dieses Denken langsam durchsetzt. So schlägt jetzt die Polizei im Rahmen der Sanierung der Tangstedter Landstraße vor, eine Autospur durch einen Radfahrstreifen zu ersetzen.

Was werden wir in weiteren 15 Jahren für den Radverkehr erreicht haben?

Es wird mehr Radverkehrsführung mit besserem Standard geben und nicht mehr die Hochbordradwege, die keinem aktuellen Standard mehr entsprechen. Die werden jetzt zum Teil nicht mehr in Stand gesetzt und im Laufe der langen Zeit ganz aufgegeben.

Wir werden mehr Radverkehr haben, weil die Leute dem Stau entkommen wollen.

Im Mai diskutierte die Hamburgische Bürgerschaft einen Antrag der FDP »Gefährdung durch Radfahrer«. Wie stehen Sie dazu?

Klar ist, dass Radfahrer sich ihrer Verantwortung bewusst sein müssen. Für Fußgänger kann es sonst sehr unangenehm sein. Darum finde ich Verkehrsüberwachung in diesem Bereich auch in Ordnung. Aber man darf die Verhältnisse nicht verdrehen. Radfahrer sind bei Unfällen mit dem Autoverkehr meist die



Opfer. Genauer hat ja auch der ADFC auf seiner Website die Statistik analysiert und gezeigt, warum die tatsächliche Bild zu Lasten der Radfahrer verfälscht.

Bei der Verteilung der Ressourcen für Verkehrsüberwachung muss man die Schwerpunkte dort setzen, wo die Menschen zu Schaden kommen. Die Radfahrer sind weder für die Verkehrstoten verantwortlich noch für die Mehrzahl der schwer Verletzten. Der Schwerpunkt der Verkehrsüberwachung gehört also in Richtung des Autoverkehrs gelegt.

Gleich auf der ersten Sitzung des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft stand auf TOP 1 der Radverkehr.

Es ging erstmal darum, herauszufinden, ob die SPD weiterhin nach der Radverkehrsstrategie arbeiten würde. Der Se-

nat hat wenig vorzuweisen im Hinblick auf Klimaschutzziele und Feinstaubreduzierung. Im Rahmen des ÖPNV traut er sich an entsprechende Maßnahmen nicht heran. Eine optimistische Annahme wäre jetzt, dass der Senat mit dem Radverkehr zu zeigen versucht, dass er doch etwas tut. Ernst wird es dort, wo es um die Frage geht, wie Verkehrsflächen verteilt werden, wie Ampeln geschaltet sind. Da mache ich ein Fragezeichen.

Oft habe ich den Eindruck, das Hamburg nicht so gerne guckt, was andere Städte tun und stattdessen lieber im Elfenbeinturm sitzen bleibt.

Stimmt der Eindruck? Wovon liegt das?

(ironisch:) Hamburg ist die schönste Stadt der Welt ... Deshalb muss man auch nie woanders hin. – Ich bin in Wiesbaden groß geworden. Da war es üblich, dass man tolle Ideen aus einer anderen Stadt präsentierte. Hamburg tut sich sehr schwer, Ideen von anderen zu übernehmen. Dabei sind die Probleme überall die selben und andere Städte machen zum Teil wunderbare Radverkehrspolitik. Es gibt Maßnahmen wie die City-Maut in großen europäischen Metropolen, die Tempo-30-Überlegungen aus Frankfurt, die Stadtbahn in vielen Städten ... Da sollten wir uns viel mehr öffnen. Da

ist das hanseatische Selbstbewusstsein an der Grenze zur Borniertheit.

Wo setzt die GAL weitere Schwerpunkte in der Verkehrspolitik?

Der ÖPNV ist zu stärken, langfristig durch die Stadtbahn und kurzfristig z. B. durch die Taktverdichtung bei der S-Bahn nach Wilhelmsburg. Wir halten eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung für sinnvoll, so dass jede Fahrt in die Stadt einen kleinen Beitrag erfordert, wobei Anwohner kostenlos parken. Das würde einen Anreiz setzen, den ÖPNV zu nutzen und es würde die Situation in der Stadt schon entspannen.

Wichtig ist der Dialog mit den Bürgern. Es müssen Lösungen sein, die für die alltäglichen Bedürfnisse der Menschen passen und große Unterstützung finden.

Interview Kirsten Pfaue, Ulf Dietze

Verkehrs-Revue

Was sonst noch los war

Debatte über die Gefährdung durch Radfahrer

Nach der Neukonstituierung der Hamburgischen Bürgerschaft hat auch der Verkehrsausschuss seine Tätigkeit in neuer Besetzung aufgenommen.

SPD: Ole Thorben Buschhüter (Vorsitzender), Gunnar Eisold, Gert Kekstadt, Martina Koeppen, Dorothee Martin, Karin Timmermann, Frank Wiesner. CDU: Christoph Ahlhaus, Klaus-Peter Hesse, André Trepoll. GAL: Dr. Till Steffen. FDP: Dr. Wieland Schinnenburg. DIE LINKE: Frau Heike Sudmann.

In der Sitzung am 19.05.2011 diskutierte die Hamburgische Bürgerschaft über einen Antrag der FDP-Fraktion: »Der Senat wird aufgefordert:

1. Die Verkehrsüberwachung gleichermaßen auf Radfahrer wie auf Autofahrer zu erstrecken.

2. Eine statistische Untersuchung vorzulegen beziehungsweise zu erstellen, aus der Schwerpunkte der Unfallverursachung durch Radfahrer (Ort, Situation, Alter der Radfahrer) hervorgeht.

3. Den Umbau des Radwegenetzes und der Velorouten so auszurichten, dass solche Unfallschwerpunkte entschärft werden. Ein entsprechendes Konzept ist der Bürgerschaft bis Ende 2011 vorzulegen.

4. Dafür zu sorgen, dass bei der Verkehrserziehung in den Schulen ein besonderes Augenmerk auf den Radverkehr gelegt wird.«

Schinneburg argumentierte, dass es im Jahr 2009 in Hamburg 3.208 Unfälle gegeben habe, an denen mindestens ein Radfahrer beteiligt gewesen sei. In 40,1 Prozent der Fälle seien Radfahrer die Hauptverursacher gewesen. Es sei nach Auffassung der FDP-Fraktion nicht so, dass Radfahrer üblicherweise Opfer und Autofahrer die Täter seien.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der SPD, CDU, GAL und LINKEN abgelehnt. Deren RednerInnen wiesen darauf hin, dass der Antrag in deutlichem

Widerspruch zu einer fahrradfreundlichen Politik in Hamburg stehe. Ziel sei es, ein Verkehrsklima zu schaffen, in dem sich Kinder frei und sicher bewegen können und in dem durch eine sinnvolle Radverkehrsführung gewährleistet werde, dass der Rad- und Fußgängerverkehr voneinander entzerrt werde. Eine Umverlagerung der Kontrollen vom Autoverkehr hin zum Radverkehr benachteilige gerade diejenigen Verkehrsteilnehmer, die den Schutz wirksamer Kontrollen benötigen.

Benutzungspflicht 1998 legten wir Widerspruch ein gegen die Benut-



zungspflicht im nördlichen Teilstück des Rübenkamp (Steenkoppel bis Fuhlsbüttler Straße). Jetzt hat auch die Straßenverkehrsbehörde eingesehen, dass die Pflicht, diesen Radweg zu benutzen, rechtlich unhaltbar ist. Der Radweg ist zu schmal und verläuft entlang geparkter Autos, ohne dass es einen Sicherheitsabstand gäbe (siehe Foto).

Auch im Teilstück entlang der Asklepiosklinik ist der Zwang zur Radwegnutzung nun gefallen. Hier beeinträchtigten Baumwurzeln, bis zu 4 cm hohe Kanten quer zum Radweg und eine nicht ausreichende Breite schon immer die Verkehrssicherheit.

Bei beiden Teilabschnitten ist die nach

StVO erforderliche *Notwendigkeit* einer Benutzungspflicht nicht gegeben gewesen. Schon allein deshalb war die bislang geltende Beschilderung der Behörde rechtswidrig. Im eingangs erwähnten Teilstück setzen wir für eine Lösung ein, die Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung weiterhin ermöglicht.

Buch: Wilhelmsburger Radwoche

Im Sommer 2010 zeigten das IBA Labor Rad und die Fahrradtage die Vielfalt und Potenziale des Radverkehrs in Wilhelmsburg. Der Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg, die Internationale Bauausstellung und andere stellten damals ein umfangreiches Programm zusammen. Nun ist die Dokumentation erschienen, die neben vielem anderen auch einige der Fachvorträge wiedergibt.

http://www.iba-hamburg.org/de/04_info/4_mediathek/publikationen_broschueren.php



Wilhelmsburger Freizeitrundkurs

Das Bezirksamt Mitte gab ein Radverkehrskonzept für Wilhelmsburg in Auftrag, das im Laufe dieses Jahres fertig gestellt werden soll. Konkrete Planungen liegen für den ersten Teil eines Freizeitrundkurses vor. Er soll vom S-Bahnhof Veddel entlang am Honartsdeicher Weg und parallel zur Wilhelmsburger Reichstraße bis zur neuen Mitte Wilhelmsburg und dann über den Gerhard-Schwämme-Weg zum Reiherstiegknäe führen.

Das durchgehende, mindestens 4 m breite Asphaltband soll auch die Kreuzungen noch sicherer machen. Zielgruppen sind vor allem Freizeitradler und Skater. Aber auch Alltagsradler fahren hier komfortabel im Stadtteil und profitieren von der verbesserten Anbindung an die Norder- und Süderelbbrücken.

Nach der Internationalen Gartenschau 2013 soll der Freizeitrundkurs südlich vom Reiherstiegknäe in Richtung S-Bahnhof Wilhelmsburg teilweise auf dem igs-Gelände weitergeführt werden. Wann die vollständige Ringschließung über die Bunthäuser Spitze zurück zum S-Bahnhof Veddel erfolgen wird, ist noch ungeklärt.

Kirsten Pfau, Ulf Dietze, Susanne Elfferding, Merja Spott

Wir fahren Bahn!

»Ab auf die Straße!«, der Slogan der diesjährigen ADFC-Kampagne, wirkt: Ob die rund 250 Radfahrenden der Demo am 15. Juni 2011, die vielen tausend Sternfahrtteilnehmer ein paar Tage später oder die »Critical Mass«-Radler am 24. Juni in der Hamburger Innenstadt – sie alle fuhren mit viel Spaß sicher auf der Fahrbahn. Ein Doku-Drama.

Juni 2011: Die ADFC-Kampagne für sicheres Radfahren auf der Fahrbahn steuert auf ihren Höhepunkt zu. Allerorten ermuntern Plakate zum Radeln auf der Straße, die schicken Kampagnen-T-Shirts finden reißenden Absatz und auch der Film zur Demo gefällt nicht nur unseren Facebook-Freunden. Hamburgs Radfahrende entdecken die Straße – zumindest im Sommer.

Eine Demo fürs Fahrbahnradeln

15. Juni, kurz nach 18 Uhr: Dirk Pfaue, stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC, greift vor dem S-Bahnhof Sternschanze zum Megaphon und begrüßt die Freunde des Fahrbahnradelns. Etwa 250 Radfahrende sind dem Aufruf des ADFC

gefolgt und wollen gemeinsam auf den Straßen St. Paulis und des Schanzenviertels fahren: Vom Kurierfahrer über den Familienvater mit Kinderanhänger bis hin zum gemütlichen Hollandradliebhaber und der Fahrradstaffel sind alle Velo-Fraktionen versammelt. Nach der kurzen Begrüßungsansprache und der Bekanntgabe des Demo-Streckenverlaufs setzt sich der etwa 300 Meter lange Radler-tross pünktlichst in Bewegung.

Auf der Schanzenstraße fahren freilich auch zu normalen Zeiten immer weniger Pedalisten auf dem unbenutzbaren Bürgersteigradweg zwischen Parkbuchten und Außengastronomie. Ein neuartiges Gefühl des Cityradelns stellt sich bei vielen Demo-Teilnehmern

erst auf der Budapester Straße ein. Statt sich über schlechte Wege ärgern zu müssen, geht's auf der breiten Fahrbahn munter Richtung Millerntor.

Kleine Pause An der Ecke Detlef-Bremer-Straße/Simon-von-Utrecht-Straße macht unser bunter und inzwischen auch von Musik begleiteter Konvoi Halt. Auf der Zwischenkundgebung liefert Versammlungsleiter Dirk Pfaue viele gute Argumente, warum es sich auf der Straße sicher, zügig und komfortabel radeln lässt. »Nutzt die Fahrbahn, wo immer es möglich ist!«, lautet sein Appell an Hamburgs Radfahrende. Kräftigen Applaus erhält auch Pfaues Forderung, eine Tempo-30-Zone für ganz Hamburg

Die Holstenstraße gehört uns! Jedenfalls in Richtung Bahrenfeld... Einige Demo-Radler hatten sich am 15. Juni 2011 weiße Overalls mit dem Kampagnenslogan übergezogen, andere fuhren lieber oben ohne.



Ab auf die
STRASSE!
Sicher Rad fahren auf der Fahrbahn.



Links: ADFC-Geschäftsstellenleiterin Johanna Drescher ahmt das Fotomotiv der Plakatkampagne (rechts) auf dem selbstgebastelten Radstreifen nach.

Unten: Die Critical Mass am 24.06.2011 hatte mehr als 300 Teilnehmer – allerdings keine ganz so liebevolle Betreuung durch die Polizei wie die Demo.



einzurichten. Entschleunigung, Rückgang des CO₂-Ausstoßes, mehr Sicherheit wären die Folgen. »Ein gleichberechtigtes Miteinander auf der Straße bedeutet weniger Unfallgefahr für alle – für Autofahrer, Radler und Fußgänger«, meint Harald Singler, der aus Hamburg-Hamm zur Demo geradelt ist. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn hält das ADFC-Mitglied für ein geeignetes Instrument städtischer Radverkehrspolitik. Sie seien deutlich günstiger als andere Lösungen wie etwa Sonderwege für Radfahrer auf dem Bürgersteig anzulegen und diese aufwendig zu pflegen. »Hier liegt doch ein ganz erhebliches Einsparpotenzial für die Stadt«, so Singler.

Nach zwanzigminütiger Verschnaufpause radeln wir weiter die Simon-von-Utrecht-Straße runter, einer Hauptverbindung von der City nach Altona. Wer hier als Radfahrer sein Glück auf der Fahrbahn sucht, weiß es: Die Simon-von-Utrecht könnte einen Radfahrstreifen gut vertragen. Die zweispurige Einbahnstraße bietet genug Platz dafür, auch Tempo 30 täte dem motorisierten Verkehr kaum Abbruch, sondern erhöhte die Sicherheit der vielen, in Richtung Reeperbahn querenden Fuß-Tou-

risten, die sich auf dem engen bis nicht vorhandenen Gehweg drängeln.

Am Ende der Simon-von-Utrecht-Straße geht's für uns rechts ab auf die Holstenstraße, deren vier Spuren üblicherweise vom donnernden Schwerlastverkehr dominiert werden. Radfahrer auf der Fahrbahn, allgemeine Verkehrsberuhigung, weniger Lärm, kein Dreck – die Holstenstraße gewinnt am heutigen Tag ein fast menschenfreundliches Antlitz. Leider nur für sehr kurze Zeit. Denn nach nur kaum fünf Minuten biegt unser Zug bereits wieder rechts ab, diesmal in die Max-Brauer-Allee, Richtung Schanzenviertel.

Malen nach Schablonen Diese Quer-Verbindung von Altona nach Eimsbüttel wird auch im Alltag schon von vielen Radfahrern genutzt. Bis auf wenige



Meter vor und nach den großen Kreuzungen kennt die »Max Brauer« keine Bürgersteigradwege. Ihre hohe Schlaglochdichte lässt Autofahrer aus Angst um das liebe Blech öfters den Fuß vom Gaspedal nehmen; Radfahrer dagegen sollten hier den Asphalt zu jeder Jahreszeit skeptisch beäugen. Dank der fürsorglichen Polizeiaufsicht gelangen wir unfallfrei über alle Kreuzungen bis zur Schanzstraße.

Viel zu schnell sind wir damit wieder beim Ausgangspunkt der Demo angekommen. Nun ist auch endlich die Kreidefarbe aufgetaucht und wir dürfen mit Schablonen Streifen und große Fahrradpiktogramme auf die Schanzstraße spraysen. »Wenn's die Stadt nicht macht, malen wir uns eben selbst Radfahrstreifen«, so das Motto der Aktion. Vielleicht aber würden solche »Schutz-zonen« auch bald ganz überflüssig werden, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer friedlich die Straße teilen, hofft Alltagsradler Harald Singler. Die etwa einstündige Demo hat ihm jedenfalls Spaß gemacht. Wann bitte veranstaltet der ADFC so etwas auch einmal in Hamm?

Dirk Lau

www.hamburg.adfc.de/abaufdiestrasse



»So, meine Herren, wenn Sie dann bitte so langsam zum Schluss kommen könnten, ich muss die Straße wieder für den Verkehr freigeben!«. Aber wir sind doch »der Verkehr!«...

UNTERSTÜTZEN SIE DIE KAMPAGNE UND DEN ADFC!

Eine Kampagne besteht aus Plakaten und Anzeigen, Infotischen und Demonstrationen, aus Flyern und Podiumsdiskussionen, persönlichen Gesprächen auf der Straße und am Telefon sowie vielen anderen Sachen. All diese Dinge setzen eine Menge ehrenamtliches Engagement voraus – sie kosten aber auch viel Geld.

Mit einer Spende unterstützen Sie die Aktiven des ADFC Hamburg dabei, die Kampagne »Ab auf die Straße« für selbstbewusstes und sicheres Radfahren auf der Fahrbahn noch stärker in die

Öffentlichkeit zu bringen – sozusagen auf die Straße.

Spendenkonto:

ADFC Hamburg
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ: 430 609 67
Kontonr.: 2029445600

Bitte geben Sie im Betreff als Verwendungszweck Ihren Namen und Ihre Adresse an. Die Spenden sind steuerlich absetzbar, wir schicken Ihnen eine Spendenbescheinigung zu.

Der ökologische Fußabdruck von Fahrradfernrreisen

Bei Kühlschränken und Glühbirnen hat sich längst gesellschaftlich durchgesetzt, dass auch ein Mehrpreis in Kauf zu nehmen ist, wenn dadurch CO₂ eingespart werden kann. Gütesiegel helfen dem Verbraucher sich umweltgerecht zu verhalten. Ökostrom erlebt einen Boom wie noch nie.

Doch wie kommt es, dass man den Erwerb eines Kühlschranks der Effizienzklasse B kaum noch öffentlich zugeben möchte, jedoch der Urlaub in 10.000 km Entfernung meist kein Stirnrunzeln im Bekanntenkreis erzeugt? Vermutlich ist schlicht unbekannt, wie groß die konkrete Umweltbelastung ist.

Das Hauptargument »Wie soll ich sonst dahin kommen?« bleibt natürlich von Zahlen unangetastet. Ob es aber als Rechtfertigung für eine Fernreise weiterhin genügt, muss jeder mit sich selbst ausmachen. Die Umweltkosten sind, wie unten gezeigt, enorm!

Um ein Gefühl für den CO₂-Ausstoß einer Fernreise zu bekommen, werden im Folgenden die Belastungen zu alltäglichen Anstrengungen zum Klimaschutz in Beziehung gesetzt.

Viele der Zahlen sind dem Sonder-

gutachten des wissenschaftlichen Beirats des Bundestags zum Weltklima von 2009 entnommen.

<http://www.wbgu.de/veroeffentlichungen/sondergutachten/sondergutachten-2009-kassensturz-fuer-den-weltklima-vertrag/>

Methodik Zum Vergleich der Umweltbelastungen von verschiedenen Energieverbräuchen bietet sich das sogenannte CO₂-Äquivalent an. Praktisch jeder Energieverbrauch lässt sich so in die Menge dadurch erzeugten Kohlendioxids umrechnen.

Ausgangspunkt Als erster Bezugspunkt soll der durchschnittliche CO₂-Ausstoß eines Deutschen dienen. Ein Jahr ca. 40 km pro Tag mit dem Auto fahren erzeugt 2,2 t CO₂. Die Stromerzeugung für einen Einpersonenhaushalt produziert in etwa 0,75 t CO₂ pro Jahr, die Bereitstellung der Lebensmittel ca. 1,65 t, Heizung und Warmwasser nochmal ca. 2,0 t CO₂. Mittelt man einfach über den Gesamtenergieverbrauch und alle Einwohner, so erhält man für Deutschland einen CO₂-Ausstoß von ca. 10 t pro Jahr und Kopf.

Zum Vergleich: Dieser Wert liegt bei ca. 20 t in den USA und ca. 1 t in China.

Natürlich sind diese Zahlen nur grobe Mittelwerte, die Größenordnung pro Kopf kann aber als gesichert angesehen werden.

Übrigens wird ein Wert zwischen 2 t und 3 t maximal pro Jahr und Kopf der Weltbevölkerung von Klimaforschern als nachhaltig eingeschätzt.

Nun zum Reisen. Der ökologisch op-

timale Radurlaub beginnt unbestritten mit dem Aufschließen des Schlosses vor der eigenen Haustür. Jedoch, man merkt es am abendlichen Hunger, benötigt auch dieser Urlaub zusätzliche Energie. Es finden sich Zahlen, die ein Energieäquivalent von ca. 0,7 l Diesel pro 100 km Radfahren schätzen. Dies entspräche ceteris paribus 2 kg CO₂ Mehrverbrauch gegenüber still auf dem Sofa sitzen.

Die folgende Tabelle gibt einen Eindruck vom CO₂-Ausstoß beim Verbrauch üblicher Energieträger:

1 l Diesel bzw. Heizöl	2630 g
1 l Benzin	2320 g
1 m ³ Erdgas	1970 g
1 kWh Strom (Schnitt)	646 g
1 kWh Strom ok-power (Öko-Gütesiegel)	345 g
1 kWh Strom reine Windkraft	23 g

Energieverbrauch beim Reisen

Strebt man aber ein Ziel in etwas größerer Entfernung an, so muss man in der Regel ein anderes Verkehrsmittel als das Rad nutzen, um zunächst mal in die Zielregion zu gelangen.

Die folgende Tabelle gibt die erzeugte Menge CO₂ in g/km pro Person an: in der ersten Spalte bei durchschnittlicher Auslastung laut Annahme des Umweltbundesamtes, in der zweiten Spalte für vollbesetzte Verkehrsmittel.

Verkehrsmittel	Auslastung UBA (g CO ₂ /km pro Person)	100 % Auslastung (g CO ₂ /km pro Person)
PKW	138	41
Reisebus	31	19
Zug	46	21
Flugzeug	356	260

Natürlich bietet die Tabelle nur einen Anhaltspunkt, jedoch sind die Größenordnungen so eindeutig, dass die Informationen für Modellrechnungen reichen. Interessant ist, dass ein vollbesetzter Reisebus oder Zug sogar etwas weniger CO₂ pro Kilometer und Person erzeugt als ein Radfahrer auf seinem Rad! Der Einfachheit halber wird im Folgenden 100% Auslastung angenommen, um die Annahmen über die Belegung der Verkehrsmittel aus der Diskussion herauszuhalten.

DEBATTE

In der RadCity 1/2011 veröffentlichten wir unter dem Titel »Bangalore oder Buxtehude« einen Artikel pro Fernreisen von Lars Reisberg (gern in der Welt unterwegs) und einen kontra-Standpunkt von Michael Franck (VSF-Fahrradladen Radwerk). Sie finden die Beiträge auch

auf unserer Webseite.

Dr. Detlef Steuer ist Statistiker. Er nahm diese Beiträge zum Anlass, für uns die Klimaseite der Diskussion mit einigen Zahlen zu untermauern. Unsere LeserInnen können sich einen Eindruck über ihre persönliche »Klimawirkung« machen.



Modellrechnungen Was bedeutet das für konkrete Reisen? Eine erste Modellrechnung soll einen Frühjahstrip in die Toskana nachbilden. Die Entfernung HH-Florenz und zurück beträgt 2800 km. Der zusätzliche CO₂-Ausstoß pro Person für diese Strecke wäre demnach je nach Verkehrsmittel:

PKW	114,8 kg (2800 km * 0,041 kg/km)
Reisebus	53,2 kg
Zug	58,8 kg
Flug	728 kg

Es erzeugt also z.B. in etwa die zwölffache Menge CO₂, mit dem Flugzeug in die Toskana zu reisen, verglichen mit der Nutzung eines Fahrradreisebusses!

Verglichen mit typischen Maßnahmen zum Energiesparen im Haushalt, könnte man die Urlaubsreise mit dem Bus durch das Auswechseln zweier 100-W-Glühbirnen durch 20-W-Energiesparleuchten pro Person leicht kompensieren (80 W * 4 h * 365 Tage * 345 g = ca. 40 kg/Jahr (ok-power Strom)). Die PKW-Tour verbraucht in etwa dieselbe Menge Energie wie ein guter Kühlschrank *im Jahr*, allerdings auch pro Person im *vollbesetzten* PKW! Der Flug hingegen entspricht ziemlich genau dem Jahresverbrauch an Strom in einem durchschnittlichen deutschen Einpersonenhaushalt!

Offensichtlich sind die Unterschiede immens, je nachdem, wie man reist!

Bezieht man sich auf einen nachhaltigen Maximalwert von 2 t CO₂ pro Jahr, so hat ein Toskanafieger für den Rest des Jahres nur noch 1272 kg übrig. Das reicht nicht einmal mehr für die Bereitstellung seiner Lebensmittel.

Dramatisch werden die Zahlen, wenn man »echte« Fernreisen betrachtet. Exemplarisch sei hier die Radtour durch Neusee-

land betrachtet, die ja einige Zeit erstaunlich populär war, wenn man den Aufwand und die Kosten betrachtet.

Eine Flugreise Hamburg-Auckland und zurück erzeugt pro Person 13,54 t CO₂ (Quelle: atmosfair.de). Dies entspräche ca. 340 ersetzten Glühbirnen pro Person oder dem Energiebudget, das jedem für fast 7 Jahre zustände, wollten wir die Welt erhalten. Alternativ könnte man die Lebensmittel erzeugen, die in ca. 8 Jahren von einer Person verbraucht werden.

Aber der augenöffnendste Vergleich ist dies: Man könnte über 100 Jahre lang jedes Jahr mit dem PKW in die Toskana fahren (100 * 114,8 kg = 11,48 t), und hätte noch immer nicht so viel CO₂ erzeugt wie ein einziger Flug nach down under! Autofahren wird dadurch nicht zur ökologischen Großtat, aber verglichen mit einem solchen Flug ist die kürzere Reise für die Umwelt Gold wert!

Ein Flug nach Südamerika ist bei ungefähr der Hälfte dieser maximalen Strecke, Nordamerika je nach Küste bei einem Drittel. Unter atmosfair.de kann man sich für jede Flugstrecke individuell seinen CO₂-Ausstoß ausrechnen lassen.

Ablasshandel Mittlerweile gibt es über atmosfair.de die Möglichkeit, freiwillig mit einer Spende Investitionen zu unterstützen, die von uns mehr verbrauchte Energie in armen Gegenden der Welt einspart. Sicherlich ist es besser als nichts, eine solche Spende zu leisten. Jedoch erscheint es dem Autor nur wie ein moderner Ablasshandel. Die verbrauchte Energie ist verbraucht und kommt auch nicht dadurch zurück, dass irgendwoanders, nämlich dort, wo es für den eigenen Lebensstandard keine Opfer erfordert, weniger Energie verbraucht wird. Es wird dadurch keine Energie eingespart!

Hat man nun aber eine Flugreise gebucht und möchte den CO₂-Mehrausstoß durch bewusstes Handeln irgendwie kompensieren, wo kann man anfangen?

Das Hauptproblem ist, dass es für den Einzelnen nicht viele Stellschrauben gibt, seine CO₂-Bilanz erheblich zu verbessern. Irgendwann sind alle Glühleuchten ersetzt, was dann?

Vielleicht den größten Sprung in der eigenen Ökobilanz schafft ein Umstieg auf Öko-Strom und die Abschaffung des Autos bzw. der Umstieg auf ein benzinsparendes Modell. Im Haushalt lohnt es, den Energieverbrauch von Geräten anzuschauen, die viele Betriebsstunden haben: PCs, Heizungspumpen, Beleuchtung. An diesen Punkten ist am ehesten mit erheblichen Einsparungen zu rechnen.

Für uns Radfahrer gibt es auch die Chance, den Arbeitsweg nicht allein im PKW, sondern auf dem Rad zurückzulegen. Die Einsparung bei 10 km Weg zur Arbeit und zurück beträgt immerhin 1,8 kg CO₂ pro Tag! (PKW mit einer Person besetzt ca. 200 g/km, Rad ca. 23 g/km).

Fazit Sieht man die enormen Unterschiede im ökologischen Fußabdruck von Urlaubsreisen, so wünscht man sich eine Einteilung in Energieeffizienzklassen, wie sie viele Dinge des täglichen Bedarfs bereits haben. Jeder, der sich mit seinem Rad in die Ferne fliegen lässt, sollte sich zumindest klar sein, dass ein solcher Radurlaub nichts mit nachhaltigem Verhalten zu tun haben kann. Schnell ist der persönliche Energieverbrauch vervielfacht und alle Anstrengungen, daheim umweltbewusst zu handeln, ad absurdum geführt! Auch für die Urlaubsreise verbrauchen wir die Ressourcen derselben Welt. Und es gibt nur eine.

Dr. Detlef Steuer





Mit dem Mittelfinger zu mehr Rücksichtnahme? Share the road – solche Verkehrszeichen finden sich an besonders engen oder schnell befahrenen Straßen Kanadas. Sie erinnern Autofahrer daran, dass auch Radfahrer unterwegs sind.

Ein Ziel, mehrere Wege

Die Kanadierin Tara Smedbøl über ihre Erfahrungen als Praktikantin beim ADFC Hamburg



In Nordamerika fahren wir längst auf der Fahrbahn und kämpfen, wie in vielen anderen Ländern auch, dass wir weniger Gefahren beim Fahrradfahren ausgesetzt sind. Fahrradaktivisten sind hier in Hamburg und bei mir zuhause der Meinung, dass durch bequemeres und sichereres Radfahren mehr Leute die Vorzüge des Radfahrens erkennen werden. Aber diese Ziele sind nicht leicht zu erreichen. Es gibt zahlreiche Hindernisse: Wetter, Verkehr, Entfernungen und anderes. In Deutschland fährt man mehr Rad als in Nordamerika, und ich finde, dass Deutschland auch viel bessere Möglichkeiten bietet.

Wegen des geringen Fahrradverkehrsanteils in den kanadischen Städten, in denen ich gewohnt habe (Nelson, Victoria, Vancouver, Waterloo und St. Thomas), bin ich daran gewöhnt viel

Bicycle lane – auf einer Fahrradspur im Gewerbegebiet in der Nähe von Downtown Vancouver.

Viel Platz für Räder: Auf den Haupt-Fahrradstraßen Vancouvers sind nur Anlieger mit dem Auto zugelassen, Kreisverkehrsplätze beruhigen den Verkehr und Fahrradampeln helfen, Haupt-Autoverkehrsstraßen zu queren.



Abstand zu halten. So kann ich rechtzeitig sehen, was andere Radfahrer machen, zum Beispiel stehen bleiben, plötzlich abbiegen und so weiter.

Hier in Hamburg fällt mir das schwer, weil in Spitzenzeiten viele Radfahrer unterwegs sind. Bitte bekommt das nicht in den falschen Hals, ihr Hamburger Radfahrer. Natürlich bin ich der Meinung, dass wir mehr Radfahrer in jeder Stadt brauchen, um noch sichtbarer zu werden. Vielleicht wären Pflicht-Fahrrad-Kurse die Antwort, um für mehr Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit zu sorgen. Aber vielleicht hält das wieder mehr Leute vom Radfahren ab. Was wir aber bestimmt brauchen, sind sichere, gut ausgebauten Fahrradrouten.

Erst dachte ich, in Deutschland haben ja alle unbezahlbare Fahrradtechnik und Fahrräder sind offenbar total in. Aber schon nach wenigen Tagen beim ADFC und auf Hamburger Radwegen habe ich die Notwendigkeit besserer Radverkehrsanlagen und der Kampagne »Ab auf die Straße« erkannt.



Eine Pause, um Tim Horton's Kaffee und Doughnuts zu genießen.
»Das ist eine Lieblingsbeschäftigung in Kanadas Osten!«, versichert Tara.

Vor meiner Zeit beim ADFC Hamburg dachte ich, die deutschen Fahrradwege wären die besten. In Nordamerika sagen die Fachleute, Radwege können viele Probleme lösen. Aber jetzt weiß ich, dass es eine Frage der Qualität ist und nicht der Anzahl der Kilometer. Es ist wichtig, dass die Leute eine Auswahl von Routen haben. Diese müssen befahrbar, sicher und gut erhalten sein, um attraktiv zu sein.

Vor zwei Jahren bin ich mit einer Freundin zu einem Amish-Bauernmarkt 10 km von Waterloo nach St. Jacobs geradelt. Der Weg dorthin war anstrengend, weil wir oft auf der Straße fahren mussten und der Weg mit dem Rad nicht einfach zu finden war. Wir beide hatten Angst bei dem starken Verkehr. Ich hatte meiner Freundin viele Tipps gegeben, wie sie sich verhalten sollte, um si-

Als Kind radelte **Tara Smedbøl** oft mit der Familie durchs heimliche Tal. Auf den Highways blieb neben den LKW nur der unbefestigte, schmale Seitenstreifen. »Damals mochte ich nicht Radfahren, weil ich Angst hatte.« Erst nach einer mehrjährigen Pause fand sie bei der Kampagne »Bike to Work« in Victoria, British Columbia, wieder zum Fahrrad. »Danach war ich so begeistert von den Vorteilen des Fahrradfahrens, dass ich mich bei der »University of Victoria Bicycle Users Committee« engagiert habe.« Beim Habitat for Humanity Bicycle Challenge fuhr sie neun Wochen lang über 6.000 km mit 90 StudentInnen quer durch Amerika.

Tara war im Juni und Juli Praktikantin beim ADFC Hamburg. Neben diesem Praktikum schrieb sie an ihrer Masterarbeit in »Local Economic Development« an der Universität Waterloo in Ontario, Kanada. Im Mittelpunkt ihres Studiums steht die Frage, wie sowohl Fahrradfahrende als auch Verkehrspolitiker die lokale Wirtschaft unterstützen können.



cher unterwegs zu sein, dennoch war sie auf dem Weg zur Uni ängstlich und ist selten Rad gefahren. Aber der Grundstein war gelegt.

Vor einem Jahr hat sie sich ein neues Rad gekauft, auf dem sie bequem sitzt und sich wohlfühlt. Jetzt kann sie auch in schwierigen Situationen den Überblick behalten. Damit ist eine Aktivistin für das Radfahren geboren: sie schreibt Leserbriefe und engagiert sich an ihrer Arbeitsstelle beim Timmins Chamber of Commerce in Ontario für alternative Verkehrsmittel.

Egal ob es darum geht, mehr Leute aufs Fahrrad zu bringen, den Arbeitsweg sicherer zu machen oder ein passendes Fahrrad für sich selber zu finden:

Wir alle lieben das Fahrrad, aber jeder hat seine eigene Entwicklung und jeder zeigt die Verbundenheit auf seine Art. Unsere Wege sind unterschiedlich aber keiner ist schwerer, wichtiger oder sinnvoller als der des Anderen.

Meine Zeit beim ADFC Hamburg war erfüllt mit Aufregung, Lernen und immer neuen Erkenntnissen über die Verschiedenheit der Fahrradbelange in den einzelnen Bezirken. Als Economic Developer habe ich gelernt, dass jede Stadt oder jedes Dorf eigene Wege hat um wirtschaftliche Entwicklung zu realisieren. Genauso geht es jedem Fahrradfahrer, und um das zu unterstützen brauchen wir ein gutes Netz von verkehrssicheren Fahrradrouten.

Vielen Dank an alle beim ADFC Hamburg. Besonders großen Dank für die Unterstützung im Büro an die hauptamtlichen MitarbeiterInnen und die gemeinsame Erfahrung der Liebe zum Fahrrad.



Fahrradampeln in Vancouver – so angebracht, dass man sie bequem vom Fahrrad aus erreicht.

Neues aus dem Vorstand

Was ist seit September 2010 passiert? Einiges, versichert ADFC-Landesvorsitzende Kirsten Pfaue. Neben dem Relaunch des Internetauftritts, der Kampagne »Ab auf die Straße!« sind viele neue Kooperationen erfolgreich angelaufen. Seit die städtische Radverkehrspolitik nach dem SPD-Wahlsieg im Frühjahr 2011 still steht, ist das Engagement des ADFC wichtiger denn je, um Hamburg zur fahrradfreundlichen Stadt zu machen.

Nach zwei Jahren des Umbruchs und der Neuorganisation kommt der im September 2008 gewählte und im September 2010 um Susanne Elfferding verstärkte Landesvorstand immer mehr in Schwung. »2011 ernten wir, was wir die letzten Jahre gesät haben«, freut sich Ingo Seidt, stellvertretender Landesvorsitzende.

Relaunch der Website So ging – nach »über einem Jahr Vorbereitung und viel harter Arbeit« (Seidt) – der komplett überarbeitete Internetauftritt online. Seit Januar 2011 erstrahlt die Website www.hamburg.adfc.de nunmehr in einem neuen, modernen und übersichtlichen Look. Die Umgestaltung wurde übrigens gesponsert von Globetrotter, sagt Landesvorsitzende Kirsten Pfaue. Unter ihrer Regie tüftelte die »Internetgruppe« an vielen Abenden in der Geschäftsstelle an so spannenden Detailfragen wie der Menüführung oder der Suchfunktion. Aber: Es hat sich gelohnt.

Pfaue kümmerte sich vor allem um das Thema Kooperationen. Und auch das mit großem Erfolg: Der ADFC Hamburg informierte im April 2011 erstmals auf der REISEN HAMBURG zum Thema Radurlaub. Damit noch mehr Kinder den Spaß am Radfahren entdecken, rührten auf der Messe Aktive des ADFC mit einem Kinder-Fahrrad-Parcours die Werbetrommel für den Radclub.

Von Hamburg nach St.Petersburg

Eine besonders erfolgreiche Kooperation knüpfte der ADFC mit dem Radreiseveranstalter Landpartie. Das Ergebnis: Eine gemeinsam geplante Mehrtagestour von Hamburg nach St. Petersburg. Die Reisen entlang der Ostseeküste starteten im Sommer 2011 – mit »überwältigender Resonanz«, so Pfaue. Um den vielen Nachfragen nachzukommen, wurde das Angebot bereits aus-

geweitet. »Nachdem wir ursprünglich dachten, mit nur einer Tour für den Zeitraum 2011 bis 2013 zu beginnen, starten nun bereits fünf ausgebuchte Touren mit je 24 Teilnehmern«. Und auch 2012 wird wieder ab Hamburg in Richtung St. Petersburg losgeradelt. Doch damit nicht genug: Der ADFC Hamburg vernetzt sich weiter und kooperiert bereits 2011 mit der Verbraucherzentrale Hamburg und der Metropolregion Hamburg.

»Ab auf die Straße!« Die ADFC-Kampagne, die im Juni 2011 ihren Höhepunkt hatte, wertet der Vorstand eben-



Landesvorsitzende Kirsten Pfaue kann zufrieden sein: Auch im Jahr 2010 hat der ADFC viel auf die Beine gestellt, um Hamburg fahrradfreundlicher zu machen.

falls als Erfolg. Plakate, Flyer sowie eine Fahrrad-Demo am 15. Juni 2011 ermunterten Radfahrende dazu, »Ab auf die Straße!« zu fahren. Das Thema »Sicher Radfahren auf der Fahrbahn« bewegt inzwischen nicht nur ADFC-Mitglieder, sondern auch die (verkehrspolitische) Öffentlichkeit. Immer weniger Radfahrende lassen sich immer seltener auf abseitige Sonderwege am Straßenrand abdrängen. Das klima- und stadtfreundliche Verkehrsmittel Rad nimmt sich immer öfter den Platz, den es braucht.

Das verkehrspolitische Tagesgeschäft war nach dem Regierungswechsel in Hamburg geprägt von vielen Antrittsbesuchen und Gesprächen, unter anderem mit dem neuen SPD-Innensenator Michael Neumann. In Eimsbüttel liefen derweilen die Vorbereitungen für das bezirkliche Fahrradforum auf Hochtouren, ein erstes Vorbereitungstreffen fand Ende Juni statt – leider zeitgleich mit dem Hamburger Fahrradforum. Die zusammen mit Polizei und Stadt veranstaltete Aktion »Schon gecheckt« wird diesmal ihren Fokus auf sicheres Radfahren auf der Fahrbahn legen.

Und im Rahmen der UHU-Initiative der Hamburger Umweltverbände profilierten sich der ADFC und seine Vertreterin Susanne Elfferding als Experten für umwelt- und klimafreundliche Mobilität. Im SPD-Land Hamburg wartet da noch viel Arbeit auf den ADFC.

Mitglieder und Finanzen Natürlich aber war nicht alles eitel Sonnenschein im letzten Jahr. So entschloss sich der Vorstand schweren Herzens, den Infoladen Ohlsdorf zu schließen. Einige Probleme gab es auch mit dem Radtourenprogramm. Die Neuaktiven-Treffs finden regelmäßig statt und erfreuen sich reger Beteiligung. Alle Neumitglieder erhalten mit der Einladung auch einen Fragebogen. So konnte der ADFC einige Neuaktive gewinnen. Bedenklich ist allerdings, dass der Mitgliederzuwachs nur noch 1,6 Prozent betrage, sagt Dirk Pfaue, im Vorstand für Mitglieder und Finanzen zuständig. »Es gibt noch viel zu tun, damit wir unsere Mitglieder besser erreichen und ansprechen.« Finanziell sei 2010 aber gut gelaufen. Dank diversen Einsparungen und Mehreinnahmen durch eine Rekord-Radreise-Messe wurde das Jahr mit einem fast ausgeglichenen Ergebnis abgeschlossen.

Dirk Lau

Foto: Ulf Dietze

Gelb ist teurer als schwarz

Wie war das vor einem halben Jahr? Da hatte ich mein Rad wegen Diebstahlangst gelb gespritzt. Immherin war das schon das vierte Rad in Hamburg. Tatsächlich konnte ich viel ruhiger in Konfis sitzen und/oder schlafen und musste das Rad nicht mit ins Schlafzimmer nehmen und am Bein festbinden.

Gelbe Räder klaut niemand. So war der Plan.

Nun ist im persönlichen Leben etwas Einschneidendes passiert und seitdem verfolgt mich eine Stalkerin mit ihrem angeschliffenen Schraubenzieher.

Wie die aufmerksame KolumnenleserIn merkt, wandelt sich das Thema dieses Textes nun vom Diebstahl zum Reifenzerstechen. Und gegen angespitztes Werkzeug helfen weder die gelbe Rahmenfarbe noch »unplattbare« Reifen.

Schon weil es eine Zerstö-

nachbarliche Zeugin der rlung an meinem Fahrrad gibt, schalte ich Bünabe und Staatsanwalt ein. Allerdings schaltet der sich auch selber wieder aus.

Von staatlicher Seite ist keine Hilfe zu erwarten – auch weil die Nachbarin in Zeugenschaft auf polizeiliche Nachfrage ablegte – wer kennt das nicht aus dem sonntäglichen Tatort? Persönliches Engagement ist angesagt! Das gelbe Fahrrad ist einfach zu prägnant im Stadtteil. Das findet der Schraubenzieher immer.

Und so lenken mich meine Schritte nochmal ins ehemalige Straßenbahndepot am Krohnskamp. Diesmal ist RALLEYSCHWARZ die Farbdose meiner Wahl. Ich lerne: Schwarz ist teurer als Gelb. Nach zehn Minuten ist das Rad schick mattschwarz – wie vor seiner gelben Phase. Und nach einer Woche ist es wieder gestohlen. Denn: Schwarze Räder klauen viele.

Jetzt hat jemand anderes das Rad mit dem schlechten Karma. Er ahnt es sicher noch nicht.

Rainer Schleevoigt



Der Autor berichtete in RadCity 4/2010 stolz über seinen «Diebstahlschutz mittels gelber Farbe»



NORWID
Räder für Velosophen

In unserer feinen Fahrradmanufaktur fertigen wir seit 1992 Traumrahmen und -räder aus Stahl nach Ihren individuellen Wünschen, z. B. das **Skagerrak**, handgefertigt und auf Maß.

Edler Fahrrad- und Rahmenbau

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

Norwid Fahrradbau GmbH · Tel.: (041 21) 246 58 · www.norwid.de · info@norwid.de

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.

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



Foto: Michael Prahl



Welche Hobbys gibt es sonst noch in Südengland?



ADFC-Geschäftsstelle

ADFC Hamburg
Koppel 34 – 36
20099 Hamburg
Tel.: 040-39 39 33
Fax: 390 39 55,
info@hamburg.adfc.de.

HVV: U/S-Hauptbhf. od. Bus 6 (Gurllittstraße)
Öffnungszeiten: z. Z. keine; Verabredungen zum
Kartenkauf oder Broschürenabholen sind
aber möglich. telef. erreichbar: di+do 10 – 12
Uhr + mi 15 – 17 Uhr

Bankverbindung

ADFC Hamburg
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ: 430 609 67
Kontonr.: 2029445600

www.hamburg.adfc.de

Ihre Vorteile als Mitglied

- Umfassender Versicherungsschutz
- Informatives Mitgliedermagazin
- Preisgünstige Seminarteilnahme
- Freikilometer im Tourenportal
- Interessante Radtouren
- Hilfe für Reisen im Ausland
- Beratung und Service
- Ein Beitrag für die Umwelt

Mit Ihrer Mitgliedschaft unterstützen Sie das Engagement der ADFC-Aktiven für einen menschengerechten Verkehr. Einzelmitgliedschaft 46,- Euro, Familienmitgliedschaft 58,- Euro pro Jahr

Aktiv werden

Wir freuen uns über neue Aktive in unseren Arbeitskreisen (AK) und Bezirksgruppen (BG). Wenn Sie Interesse an aktiver Mitarbeit haben, rufen Sie die u. g. AnsprechpartnerIn an. Verwenden Sie diese Telefonnummern bitte nur, wenn Sie Interesse an der Mitarbeit haben. Alle anderen Anfragen richten Sie an die Geschäftsstelle. Allgemeine Infos über aktive Mitarbeit erhalten Sie dort ebenfalls.

AK GPS: jeden 2. Mi. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Stefan Kayser
AK Öffentlichkeitsarbeit: 2. Di im Monat, 19 Uhr; ADFC-Geschäftsstelle, Dirk Lau
AK Radtouristik/Radtourenprogramm: Stefan Kayser
AK Computer: Jörg Wellendorf
AK Fahrrad-Reparatur-Seminare: Jörg Wellendorf
AK Verkehr: Ulf Dietze
BG Eimsbüttel: vierter Di. im Monat, 19 Uhr, Ort offen, bitte nachfragen; Jens Deye
BG Harburg: 3. Do. im Monat, 19:30 Uhr, bei Schultz/Hagemeister, Heimfelder Str. 77
BG Nord: Termine und Treffpunkte bitte telefonisch erfragen; Uwe Mesterjahn
BG Wandsbek: 1. Di im Monat, 20:00 Uhr, z. Z. wechselnde Gaststätten; Christian Scholz
Fahrgastbeirat (HVV): Holger Sterzenbach
Liegenderstammtisch: 1. Mi im Monat, 19 Uhr im Café SternChance, Schröderstiftstr. 7; Morten Himmel
ADFC-Radfahrer-Treffen: jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19 Uhr, Restaurant »Maharani«, Hallerstraße 1; Wolfgang Heckelmann
Radreise-Messe-Team: Uwe Jancke
Online-Redaktion Ulf Dietze
Redaktion RadCity: Ulf Dietze
Themenabende in der Geschäftsstelle: Petra Hardtstock
Vorstand: Kontakt über die Geschäftsstelle

Kontakt zu den Gruppen

Deye, Jens: hamburg-eimsbuettel@hamburg.adfc.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
Himmel, Morten: Tel.: 27 14 56 45, morten.himmel@gmx.net
Jancke, Uwe: Tel.: 60 09 65 76, uwe.jancke@adfc.de
Kayser, Stefan: Tel.: 89 01 93 23, stefan.kayser@hamburg.de
Lau, Dirk: dirk.lau@adfc-hamburg.de
Uwe Mesterjahn: Tel.: 25 30 72 36
Scholz, Christian: Tel.: 64 55 44 63, hfungi@gmx.de
Sterzenbach, Holger: Tel.: 647 27 99, holgersterzenbach@yahoo.de
Wellendorf, Jörg: info@hamburg.adfc.de

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

Fördermitglied

des ADFC Hamburg

AUSRÜSTUNG GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG DENART & LECHHART GMBH CARSHARING CAMBIO CARSHARING c/o Agentur EYE CATCHER, Stresemannstraße 9 (im Hof), 22769 HH, Tel.: 41 46 67 00
FAHRRADHANDL 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 • **eBIKE COMPANY GMBH** Lindenplatz 1, 20099 HH, Tel.: 2 09 33 22 10 • **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** Curslackner Neuer Deich 38, 21029 HH, Tel.: 72 41 57 0 • **FAHRRAD NIELANDT** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 HH, Tel.: 693 00 20 • **FAHRRAD NIELANDT** Straßburger Str. 9-11, 22049 HH, Tel.: 61 22 80 • **FAHRRAD PAGELS** Horner Landstraße 191, 22111 HH, Tel.: 651 83 86 • **FAHRRAD CENTER HARBURG** Großmoordamm 63, 21079 HH, Tel.: 32 31 00 10 • **FAHRRADLADEN ST. GEORG** Schmilinskystraße 66, 20099 Hamburg, Tel.: 24 39 08 • **FAHRRADSTATION DAMMTOR/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 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 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, Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 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 Industriefhof 3, 21633 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 • **VERKEHRSPLANUNG VTT PLANUNGSBÜRO** Eppendorfer Landstraße 84, 20249 HH, Tel.: 4 80 96 98 00 • **WASCHSERVICE WASCHE AUF RÄDERN** Beschäftigungsträger Samt und Seife, Edwin-Scharff-Ring 41, 22309 HH, Tel.: 63 29 99-0

KORPORATIVES MITGLIED: VERBRAUCHERZENTRALE HAMBURG

Wir haben Post

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

Mittelstandspolitik

Radcity 3/2011, Seite 27, Kolumne »Stau im Kopf«

Ja, den Stau im Kopf müssen wir lösen! Den Stau von Gut und Böse, schwarz und grün, Gestank, Gesundheit, Statussymbole, Umwelt ...

Ich als Handwerker, der Werkzeug und Material transportieren muss, verbringe viel Zeit im Stau – unproduktiv für mich und die Volkswirtschaft.

Eine City-Maut belastet mich und meine Wettbewerber im gleichen Maße, tragen muss sie der Verbraucher, mein Kunde, aber ich bin bei weniger Verkehr durch die City-Maut schneller bei ihm und kann weniger Stunden berechnen, wird also günstiger.

Mal neu gedacht: die Forderung der City-Maut ist Wirtschaftspolitik und Mittelstandspolitik. Also sollte sie ein Kernanliegen der konservativ-liberalen Parteien sein.

Schönen Gruß an die Kammern und Wirtschaftspolitiker

Henry Welsch

Grünen Müll hinterlassen

Radcity 3/2011, Seite 27, Kolumne »Stau im Kopf«

Dass so ein Wahlergebnis das Verhalten der (unteren) Beamten, die oft über unser Leben entscheiden, so wie hier mit der Sperrung einer Kreuzungsmöglichkeit für Fußgänger, nicht kurzfristig beeinflusst, dürfte bekannt sein.

Die Beamten, die jetzt dort entscheiden sind unter der Regierung auch der Grünen auf ihre Stellen gekommen und

entscheiden so, wie es ihnen der grün-schwarze Senat beigebracht hat.

Die Grünen haben an der Organisation des Umweltjahres mitgewirkt. Jetzt den sich gerade seit März im Amt befindenden Senat, der all den Müll, den die (auch grünen) Vorgänger hinterlassen haben, erstmal aufräumen muss, deswegen anzuschwärzen, ist nur schäbig. Die Grünen hatten dafür doch Jahre Zeit gehabt.

Wo also ist das Ergebnis?

Dass die Stadtbahn (zum Glück) von der Agenda verschwand war der Fahnenflucht der Grünen aus dem Senat geschuldet. Die haben schließlich die Brocken hingeschmissen, weil sie sich von Neuwahlen noch mehr Macht erhofften und ließen ihr Projekt allein. Die CDU hat's dann gekippt, nicht erst dieser Senat.

Erwin H. Schwank

Radverkehr in Hamburg fördern

Hamburger drehten am Rad und nun kommt hoffentlich: Hamburger drehen am Rad! Soweit zur Motivation für den Fortschritt statt ständiger Bewahrung der Radwege in und um Hamburg.

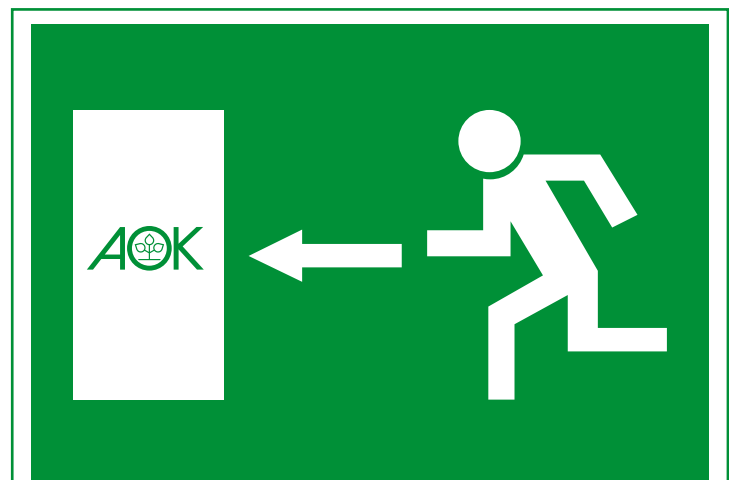
Im März diesen Jahres bin ich den Elberadweg von Wittenberge über Lauenburg, Geesthacht nach Hamburg und darüber hinaus bis zur Schulauer Fähre in Wedel gefahren. Ein Übersetzen mittels Fähre war nicht möglich. Eine Info im Internet über den ausgefallenen Fährbetrieb zwischen Lühe und Schulau war im Vorfeld nicht erkennbar. Ein Weiterfahren bis Stade bleibt vorerst vertagt.

Ich war überrascht, dass in einer sogenannten Großstadt wie Hamburg radwe-

gemäßig (u.a. Beschilderung, Belagsituation, Wegführung) ein deutlicher Rückstand gegenüber anderen Städten in Deutschland und Europa besteht. Teilweise hatte ich den Eindruck, ich befände mich wieder auf der Piste Richtung Sopron/Ungarn bei meiner Umfahrung des Neusiedler Sees in Österreich/Ungarn.

Dem gebürtigen Osnabrücker Olaf Scholz als neuem Chef in Hamburg muss klar gemacht werden, dass wir in einer Diktatur der Wirtschaft leben. Bei ganzheitlicher Betrachtung der Aufrechterhaltung der Mobilität darf der Radfahrer gegenüber dem Autofahrer nicht benachteiligt werden, wie es zur Zeit in Hamburg der Fall ist. Ich sage das als studierter Bauingenieur für Verkehrswesen, der ebenso wie Herr Scholz aus Osnabrück kommt, dafür aber im Rheinland in Bonn lebt. Bonn hat z.B. sehr gute Bedingungen.

Lothar Gößmann



JETZT SCHNELL WECHSELN.

Kein Zusatzbeitrag – dafür jede Menge Zusatzleistung.

AOK Rheinland/Hamburg
Anruf genügt unter 2023-2023

AOK
Die Gesundheitskasse.

Impressum

Herausgeber Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg e.V., Koppel 34–36, 20099 Hamburg
Redaktion RadCity redaktion@hamburg.adfc.de

Birgit Bossbach, Vincenz Busch, Amrey Deppenau, Ulf Dietze (v. i. S. d. P.), Sebastian Jekutsch, Barbara Müller, Michael Prah, Rainer Schleevoigt, Marcus Steinmann

Redaktion Radtourenprogramm Arbeitskreis Touren des ADFC Hamburg: Adrian Brauer, Stefan Kayser, Christian Scholz
Titelfoto: Emanuel Smedbal

Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 12–13, 18)

Anzeigen: Es gilt Preisliste Nr. 19 vom 03.11.2010.

ISSN: 1617-092X

Auflage dieser Ausgabe: 12.000

Die Beiträge geben nicht unbedingt die Positionen des ADFC HH wieder. Nachdruck oder Weiterverwendung von Beiträgen und Abbildungen nur mit Genehmigung des ADFC HH.

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

Sie möchten Ihre Erfahrungen weitergeben und einen Themenabend anbieten? Darüber freuen wir uns: info@hamburg.adfc.de

Eintritt: 2,50 € (für ADFC-Mitglieder kostenlos). Eine Anmeldung ist nicht nötig.
Ort: ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36 (U/S-Hamburg Hauptbahnhof oder Bus 6 Gurlißstraße).



DIENSTAG, 6. SEPTEMBER, 19.30 UHR
Radtour um die Ostsee

Hinter Kolkasrags beginnt ein hartes Stück Arbeit. Ein sehr hartes. Die 80 Kilometer auf der 124 nach Ventspils ist zu großen Teilen eine Wellblech-Schotterpiste. Aus Rücksicht auf meine Speichen muss ich oft Schritttempo fahren. Dazu schwüle, gefühlte 30 Grad und brennende Sonne. Die Bäume direkt neben der Straße sind abgeholzt und spenden keinen Schatten. Schwere Geländewagen trümmern an mir vorbei, zwingen mich an die noch holprigere Straßenseite. Ich bekomme richtig schlechte Laune, fange an, die Straße zu beschimpfen und die Autos auch. Und das mal wieder weit und breit kein Supermarkt zu finden ist, der mir eine kalte Cola verkaufen will.

Thomas Külper ist mit dem Rad um die Ostsee gefahren. Naja, fast. Beim Bottnischen Meerbusen hat er ein bisschen geschummelt, und er war auch nicht in Dänemark. Trotzdem haben sieben Wochen unterwegs sein gereicht, um zu erkennen: Singen hilft und am Ende der Straße wartet immer eine kalte Cola.

MONTAG, 10. OKTOBER 2011, 19.30 UHR
Vom Schnee in Utah in die Sonne Kaliforniens

1.800 Kilometer war Thorsten Schröder mit dem Fahrrad in den USA unterwegs und flüchtete dabei vor heftigen Schneestürmen, radelte durch Wüste und traumhaft schöne Nationalparks und hat jetzt viele neue Brüder und Schwestern



Fotos: Die Vortragenden

Rätsel
grübel ...

Liebe Rätselfreunde,

hier sehen Sie vier kleine Kacheln. Sie zeigen Ausschnitte von Fotos, die auf anderen Seiten dieser RadCity gedruckt sind. Addieren Sie für die richtige Lösung die entsprechenden Seitenzahlen.

Die Lösungssumme 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: 10.09.2011. Viel Erfolg!

Idee: Vincenz Busch

GEWINN



Wir verlosen unter den richtigen Einsendungen drei Mal das Buch »Neben der Spur. Das Fahrradhasserbuch« zur Verfügung gestellt vom Sanssouci Verlag. Die Süddeutsche Zeitung über das »kleingeistige Pamphlet« (SZ): »Autorin Zoch kategorisiert

mit matten Scherzen "die nervigsten Radlertypen" (...) bringt die Kritikpunkte aus der Windschutzscheibenperspektive, die durch ihre Üblichkeit nicht berechtigter werden«, »erbärmliche Attacke auf den durchschnittlichen Radfahrer«, »Das Fahrradhasserbuch kann man vergessen«. Yeah!

Lösung aus RadCity 3/2011:
»1B, 2E, 3A, 4D, 5C«

Fahrrad Cohrt

Moin moin,
hier habe ich ein echtes
„Genussmittel“ für Sie!



Der Chef weiß,
wovon er spricht...

Premiumhändler für:



riese und müller
Gefedert radfahren.

utopia velo

FLYER

Innovation in Mobility

Tel. 040 - 640 60 64

Saseler Chaussee 52 • 22391 Hamburg-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



„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: Onlieb, Lays Schneider - IMA W

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 | MÜNCHEN