

LASTEN- RÄDER

Für Sie getestet



HELLBROOKSTRASSE
NEUE STREIFEN

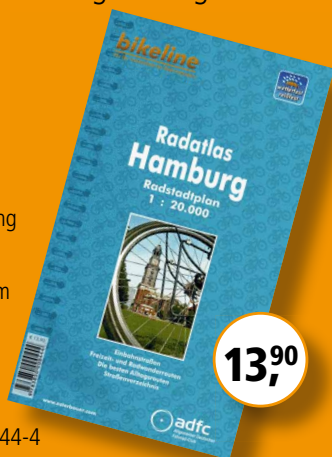
UMWELTZONE
EIN MODELL FÜR HAMBURG?

FAHRRADOLDTIMER
WO GIBT ES DIE IN HAMBURG?

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

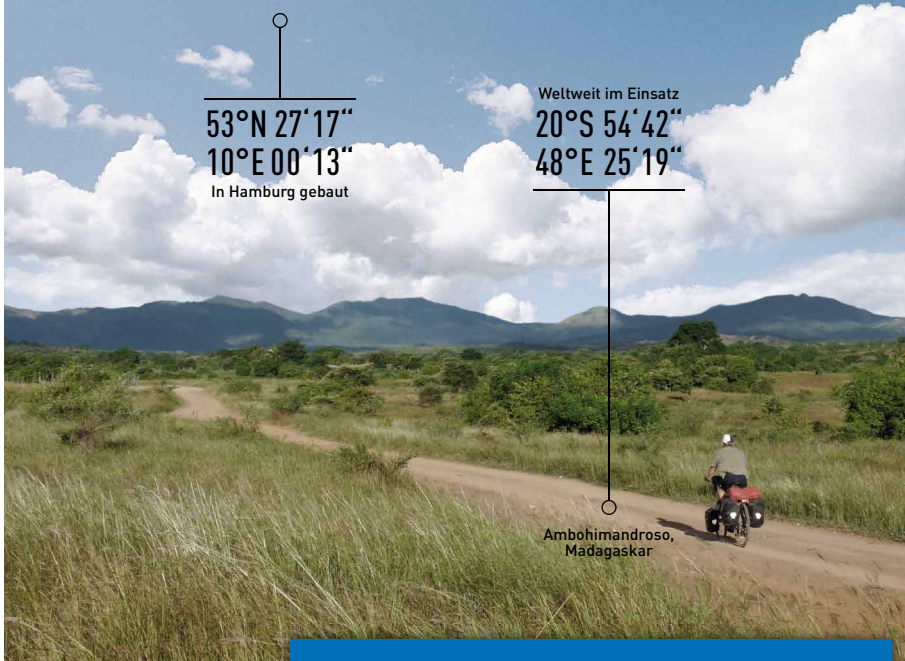


TRENGA DE
BICYCLES

Direktvertrieb unter WWW.TRENGA.DE

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

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



Fahrrad center
HARBURG BUCHHOLZ

TRENGA DE
FACTORY STORES

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

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

WWW.FAHRRADCENTER.DE

tazrad-Händler
bei uns im Norden:

22765 Hamburg, Radhaus im Werkhof,
Gaußstrasse 19 | 28205 Bremen, Räderwerk,
Am Hulsberg 16 | 30459 Hannover, Laufrad
Hannover, Göttinger Chaussee 119 |
37073 Göttingen, Velo Sport, Waageplatz 8 |
38102 Braunschweig, Steinkamp Räder
nach Maß, Kastanienallee 54
oder online bestellen, sowie
weitere Modelle unter
taz.de/rad

taz.rad
taz Rad allround
► ab 999 €



Macht die Straße frei.

Freie Strecken, unendlicher Asphalt. Treten Sie mit uns fröhlich in die Pedale für gute Stimmung, große Freiheit und frische Luft.

VELO DE VILLE

taz.die tageszeitung

»Radwegeausbau« – wie innovativ ist das denn?

Hamburg sei, freute sich Olaf Scholz am 18. Juni auf dem Konvent der Bundesstiftung Baukultur, »eine große Stadt in Europa«. Diese bräuchte, so der SPD-Bürgermeister, »mehr Raum für Fußgänger, Fahrradfahrer und Busse«. Und wenn »einige von uns künftig ganz auf ein eigenes Auto verzichten und wenn viele von uns immer öfter das eigene Auto nicht benutzen, wäre schon viel gewonnen«. Wie bitte? Sollte Scholz, der verkehrspolitisch bislang vor allem mit Ideen wie der Elbvertiefung oder dem knapp 300 Millionen Euro teuren »Busbeschleunigungsprogramm« auffiel, etwa tatsächlich einen Tag vorher die Redebeiträge auf der Fahrradsternfahrt-Abschlusskundgebung vor dem Rathaus gehört haben?

An dieser Demonstration für Mobilität ohne Dreck, Lärm und Umweltzerstörung hatten am 17. Juni mehr als 12.000 RadfahrerInnen teilgenommen. Dirk Pfaue vom ADFC-Landesvorstand hielt eine kämpferische Rede, in der er sich für die Verkehrswende in Hamburg stark machte – weg vom Auto, hin zu innovativen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. »Die Förderung von Fahrrad, Bahn und des Zu-Fuß-Gehens ermöglicht eine vielseitigere Mobilität statt nur mehr Verkehr.« Während viele Menschen bereits so denken würden, entpuppten sich »die Aussagen des Senats zur umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrspolitik als Lippenbekenntnisse«. Statt etwa den Radverkehr konsequent auf der Straße zu führen und ihn so attraktiver und sicherer zu machen, versuche der Senat, »über die so genannte Sanierung die bestehenden untauglichen Radwege« festzuschreiben, sagte Pfaue. Und forderte: »Wir brauchen Tempo 30 in ganz Hamburg«. Okay, Letzteres muss Scholz im Rathaus dann doch überhört haben, denn auf dem Baukonvent fiel ihm zur Radverkehrsförderung nur die Floskel ein: »Der Radwegeausbau geht weiter.« Verkehrswende fühlt sich irgendwie anders an.

Aber genug gejamert – jetzt im August beginnt auch bei uns der Sommer und wir werden weiter tapfer für ein fahrradfreundliches Hamburg kämpfen! Ob Scholz das nun hören will oder nicht.



Dirk Lau
stellv. Landesvorsitzender, ADFC Hamburg,
ist meistens auf diesem Rad in Hamburg unterwegs.



4·2012

INHALT

	Schwerpunkt Lastenräder	
06	Rollende Box für Kind und Kegel – Lastenradtest	
09	Lastenrad-Selbstbau und Interview Till Wolfer, XYZ Spaceframe Vehicle	
11	Lastenrad-Nachrichten	
5	Für ein fahrradfreundliches Hamburg – Bericht des Vorstands	
11	Exklusive Radtour am 8. September – für alle ADFC-Mitglieder	
12	On My Highway to Hellbrookstraße – Vom Kopfsteinpflaster zur Vorzeigestrecke	
13	Wiesendamm – Schutzstreifen rücken näher	
14	Die Umweltzone – ein Modell für Hamburg?	
15	Erst das Auto – Ausstellung im Museum der Arbeit	
16	Radverkehr in der Hafencity – Stellungnahme der HafenCity GmbH	
17	ADFC und Senatoren auf dem Rad	
18	Historische Fahrräder (1): Retrobikes und echte Oldtimer	
	STÄNDIGE RUBRIKEN	
04	Kurzfutter	21 Impressum/Briefe
19	Kolumne: Sie dummer Sack!	21 Themenabende beim ADFC/Rätsel
20	Adressen/Fördermitglieder	

WINORA comfort:exp AGT

Schnelles, wendiges und solides Automatik-Elektro- und Tour. Schaltet automatisch: Viel bequemer kann die Fahrt durch den Frühling gar nicht sein.



im Liegeradstudio ab 1995,00 €

HP Velotechnik Streetmaschine GTE

Komfortables Touren- und Trekkingrad, vollgefedert, robust, allerbeste Fahreigenschaften, hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Ein Qualitätsrad der Premiumklasse.
ab 2090,00 €



... auf die komfortable Tour

... losfahren & lächelnd ankommen.

Liegeradstudio

HP VELOTECHNIK, TRAI, FLUX, ICletta, KM, Karts, NIHOLA Familien- und Transporträder, Winora eBikes
Osdorfer Landstr. 245a - 22549 Hamburg - Telefon 040 395 285 - www.liegeradstudio.de

Vorbereitungstreffen: Finanzen 22.08.

Wir sehen uns die Finanzen des ADFC Hamburg genauer an, als es auf der Landesversammlung möglich ist: Kassenbericht 2011 im Detail; Bilanz des ADFC Hamburg; Haushaltsplan 2013 mit seinen Schwerpunkten.
Termin: 22.08.2012, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg

Bezirksgruppe Mitte 27.08.

Die Bezirksgruppe Mitte setzt sich für bessere Bedingungen für den Radverkehr im Bezirk Mitte ein. Das Gebiet reicht von Finkenwerder und Wilhelmsburg über St. Pauli bis Billstedt. Es gibt also viel zu tun.

Wir sammeln Informationen, pflegen Kontakte, bringen uns in die Lokalpolitik ein und planen Touren und Aktionen. Natürlich kommen Spaß und Klönschnack nicht zu kurz dabei. Einsteiger sind jederzeit willkommen.

27. August, 19 Uhr im Geelhaus, Koppel 76; danach voraussichtlich jeden letzten Montag des Monats in der Geschäftsstelle des ADFC.

Kontakt: Georg Sommer, ghsommer@web.de, Tel.: 20 23 90 13

Landesversammlung am 09.09.

Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg, der Vorstand lädt Sie sehr herzlich ein zur diesjährigen Landesversammlung am Sonntag, dem 09.09.2012. Sie beginnt um 14 Uhr in der ADFC Landesgeschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg. Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis mit.



Tagesordnung:

1. Eröffnung
2. Wahl der Versammlungsleitung und Protokollant/in
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
5. Kassenbericht 2011
6. Bericht der Kassenprüfer/innen
7. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes
8. Wahlen: Vorstand, Kassenprüfer/innen, Delegierte zur Bundeshauptversammlung, Delegierte zum Bundeshauptausschuss
9. Beschlussfassung über den Haushalt 2013
10. Anträge
11. Verschiedenes

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme.

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage. Anträge müssen daher bis zum 30. August in der Geschäftsstelle eingegangen sein. Zu Ihrer Information veröffentlichen wir die Anträge vorab unter <http://www.hamburg.adfc.de/?139>

ADFC-Fahrrad-Flohmarkt 15.09.

Diesmal im Rahmen des Internationalen Stadtteilstreffes in Steilshoop Sonnabend, 15. September 2012, 10 – 12 Uhr, Verkehrsübungsplatz Steilshoop, Gründgensstraße 22, keine Standgebühren, kein Eintritt

Wie sag' ich meinem Navi, ... 29.09.

... was ich von ihm will? Welche Software unterstützt mich bei Planung und Nachbearbeitung? Suchen Sie nach Lösungen? Der Arbeitskreis GPS des ADFC unterstützt Sie im Rahmen eines lockeren, kostenfreien GPS-Cafés mit Tipps und Erfahrung. Sie sind mit oder ohne eigenes Navi herzlich eingeladen. Um uns optimal vorbereiten zu können, nehmen wir Ihre Themen gerne vorab entgegen.

gps@hamburg.adfc.de, www.hamburg.adfc.de/freizeit/gps/

Sonnabend, 29. September, 14 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34 – 36.

ausprobiert: E-Werk

Der Rad fahrende Mensch fährt heute nicht mehr ohne Navi, Mobiltelefon, MP3-Player und Digitalkamera. Sorgen bereitet die fehlende Steckdose am Rad, denn irgendwann sind die Akkus der Geräte leer und dann ist es vorbei mit den schönen Errungenschaften. Also muss regenerative Energie her! Die für ihre Fahrradbeleuchtungssysteme bekannte Firma Busch und Müller stellte uns ein »E-Werk« zur Verfügung. Damit sollen diese Sorgen ein Ende haben.

Die Verkabelung geht flott, wobei löten wohl besser ist, als die mitgelieferten Kabelschuhe zu quetschen. Ohne geeignete Zange ist das Ergebnis suboptimal. Ein Kabel kommt zusätzlich zum Leuchtenkabel an den Nabendynamo und endet z. B. am Lenker in einer Anschlussbuchse. Entweder lässt sich hier nun das E-Werk ankoppeln oder zunächst ein Pufferakku zwischenschalten. Der gewährleistet eine vom Fahrttempo unabhängige und kontinuierliche Versorgung fürs Endgerät. Alle Kabel enden als praktische Steckverbindung und sind gegen Wasser geschützt.

Der Hersteller gibt an, dass schon ab etwa 8 km/h geladen wird, bei etwa 15 km/h ginge das Laden so schnell wie am Standardladegerät. Ausgangs-Spannung und -Strom sind einstellbar. Im Lieferumfang sind Adapter für die unterschiedlichsten USB-Anschlüsse enthalten sowie Anschlussmaterial für SON- und Shimano-Nabendynamo. Es liegt auch Kabel zum Selbstkonfigurieren bei.

E-Werk und Pufferakku lassen sich mit Gummiringen am Rahmen befestigen, fahren aber in unserem Test in der Lenkertasche mit. Dort gucken zwei Kabel heraus: Eines für den Anschluss in Richtung Nabendynamo. Das andere versorgt Navi oder MP3-Player.

Das Anschließen dauert nur Sekunden. Die Technik funktioniert bei jedem Wetter einwandfrei. Es ist angenehm, immer sicher sein zu können, dass der

Strom zum Betrieb des angeschlossenen Geräts nicht ausgehen wird. Wer Endgeräte mit auf Reisen nimmt, die unterschiedliche Stromstärken und Spannungen zum Aufladen benötigen, darf das Umstellen am E-Werk nicht vergessen und sollte sich schon vor der Reise die nötigen Werten notieren.

Unpraktisch erscheinen das Plastikschlüsselchen, mit dem Spannung und Stromstärke verstellt werden (es ruft: »Verlier mich!«) sowie die sehr klein geratenen Einstellrädchen am E-Werk. Auch die leicht zu verlierenden Gummikappen, die am Anschlusskabel als Regenschutz dienen, wenn kein Gerät dranhängt, wirken angesichts des Gerätepreises redesignfähig.



Pufferakku (links) und E-Werk

Ulf Dietze

Preis (UVP): E-Werk: 147 Euro, Pufferakku 73,90 Euro; www.bumm.de

Arbeitskreis Verkehr 3. Mo. im Monat

Im AK Verkehr treffen sich Menschen, die für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik in der Hansestadt eintreten. Hierzu pflegen wir Informationsaustausch, bewerten das aktuelle Geschehen und entwickeln Ideen für konkrete Aktionen. Die Gruppe bietet auch NeueinsteigerInnen einen guten Einstieg in die verkehrspolitischen Aktivitäten des ADFC Hamburg.

Jeder dritte Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36.

Kontakt: Jens Deye, AK-Verkehr@hamburg.adfc.de

Für ein fahrradfreundliches Hamburg!

Vor der Landesversammlung des ADFC Hamburg am 9. September 2012 berichtet der Vorstand, was die Aktiven während des letzten Jahres alles bewegt haben.

Das Fahrrad ist zum Symbol urbaner Mobilität und Individualität geworden, für viele schon zum Kultobjekt, für manche gar zum Fetisch. Rad fahren ist hip. Auch in Hamburg wächst die Zahl der Menschen, die sich in der Stadt mit dem Rad fortbewegen. Einfach so. Immer mehr Menschen ändern ihr Mobilitätsverhalten und steigen aus, auf oder um. Dabei sind die Bedingungen in der Hansestadt nach wie vor alles andere als fahrradfreundlich. Denn nach wie vor lässt der Senat – allen voran Hamburgs Erster Busbeschleuniger – jeden Willen zur Verkehrswende vermissen: weg von der autogerechten Stadt, hin zur menschen- und umweltfreundlichen Metropole. Dem Ziel, Hamburg lebenswerter und für Radfahrer attraktiver zu machen, widmeten daher die Aktiven des ADFC und der Vorstand unter Leitung der Landesvorsitzenden Kirsten Pfaue auch im vergangenen Jahr alle verfügbaren Kräfte. Hier einige Beispiele.

Helmpflicht? Nein danke! Nach Abschluss der Jahreskampagne »Ab auf die Straße!« startete im Spätsommer 2011 die rollende Bürgersprechstunde des ADFC. Politiker »erradelten« dabei unter fachkundiger Tourenleitung von Verkehrsreferentin Merja Spott die Stadt. Hamburgs Radfahrer erhielten die Gelegenheit, Missstände vor Ort zu benennen und direkt mit den politisch Verantwortlichen zu diskutieren. Öffentliche Podiumsdiskussionen, bei denen die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ausdrücklich erwünscht ist, schlossen sich daran.

Für viel Wirbel sorgte im Januar 2012 der Antrag der CDU-Bürgerschaftsfraktion – unter dem unsäglichen Titel »Gegen Unfalltod und Pflegebedürftigkeit« –, Hamburg solle im Bundesrat eine Initiative für eine Helmpflicht für Minderjährige starten. Die Argumente des ADFC, der stattdessen für Unfallvermeidung durch bessere Verkehrsinfrastruktur und Prävention eintritt, setzten sich am Ende jedoch durch. Die Bürgerschaft

lehnte den CDU-Antrag ab, der Verkehrsausschuss übernahm im Wesentlichen die ADFC-Position. Ein schöner Erfolg verkehrspolitischer Lobbyarbeit.

Hamburgs »Entscheider« für die Bedürfnisse der Radfahrenden zu sensibilisieren, war auch das Ziel der Touren und Treffen mit den für Radverkehr zuständigen Senatoren Michael Neumann (Innen, SPD) und Frank Horch (Wirtschaft, parteilos) sowie mit Hamburgs Oberbaudirektor Jörn Walter. Sie alle wissen



ADFC-Landeschefin Kirsten Pfaue outete sich auf der Fahrradsternfahrt am 17.6.2012 als »Kampfradlerin« – allerdings nicht im stupiden Ramsauerischen Sinne, sondern im Einsatz für ein fahrradfreundliches Hamburg.

jetzt zumindest um den hohen Stellenwert, den das Fahrrad für die städtische Mobilität der Zukunft hat.

Neue Freunde gewinnen Mit genauso viel Herzblut, aber vielleicht nach außen hin weniger spürbar wie bei der Verkehrspolitik, kümmerten sich die Aktiven und der Vorstand um die anderen Vereinsaufgaben – von den vielfältigen Serviceangeboten, über die Radtouren und Kooperationen, bis hin zur Internetpräsenz des ADFC. Neue Bezirksgruppen in Mitte und Bergedorf, eine »Goldene Palme« auf der Internationalen

Tourismus-Börse für die ADFC-Radreise Hamburg – Sankt Petersburg, Beratungstage mit der Verbraucherzentrale Hamburg, Touren zum Thema »Selbstbewusst Rad fahren«, eine zwar nicht unumstrittene, aber dann doch für viele notwendige Facebook-Seite (mit bereits mehr als hundert »Fans«...), sowie unzählige Termine, Auftritte und Artikel in den Medien sind hier zu verbuchen. Das Thema Rad fahren boomt inzwischen auch außerhalb des Sommerlochs und unabhängig von Ramsauers saisonalen Ausfällen gegen »Kampfradler«.

Im Radtourenbereich stand 2012 eine Beitragserhöhung an. Parallel dazu organisierte sich der Arbeitskreis Tour um, ein neues Leitungsteam mit frischen Aktiven betreut nun die rund fünfzig ehrenamtlichen Tourenleiterinnen und Tourenleiter des ADFC, die jedes Jahr mehr als 200 Radtouren durchführen – mit dem Rennrad, über Architektur-Natur-Touren bis hin zu Angeboten wie »Auf den Spuren der NS-Verbrechen vom Grindel nach Rahlstedt«.

Um mehr Menschen auf diese Touren, aber auch auf seine verkehrspolitischen Erfolge und überhaupt auf sich als Verein aufmerksam zu machen, startete der Verein im Frühjahr 2012 die Kampagne »Willkommen im Club!«. Eine Flugschrift, die einige »Erfolge des ADFC Hamburg« zeigt, erschien bereits zur Radreise-Messe Anfang März 2012 – mit mehr als 5000 Besuchern selbst einer der größten Erfolge. Und neue Aufgaben werfen bereits ihre Schatten voraus. So soll der Evangelische Kirchentag, der im Mai 2013 nach Hamburg kommt, zur »Fahrradfreundlichen Großveranstaltung« werden. Verkehrsreferentin Merja Spott übernimmt für den ADFC die Projektleitung, ihre Stelle wird dazu befristet aufgestockt. Wem Hamburg trotz alledem noch nicht schnell genug zur Fahrradstadt wird: Willkommen im Club!

Dirk Lau

www.hamburg.adfc.de/willkommen-im-club



Rollende Box für Kind und Kegel

Wer keine Kinder hat, schafft sich jetzt spätestens welche an: Eine Fahrt mit dem Lastenrad ist nicht nur für die Kleinen ein Riesenspaß, sondern lässt auch die Herzen von Mama und Papa höher schlagen. Gerade in dicht bevölkerten Stadtteilen mit wenig Parkraum sind Cargo Bikes eine Alternative zur motorisierten Familienkutsche. Doch wie fahren sich die Zweirad-Transporter und welche Ecken und Kanten können im Alltag auftreten? RadCity macht den Praxistest und fährt zwei der rollenden Schwergewichte an einem Samstagvormittag in Hamburg-Hoheluft Probe.

nihola Family

Das nihola Family ist ein beliebtes Transportvelo für junge Familien. Das Trike wird in Dänemark handgefertigt und soll Kleinkinder besonders sicher befördern. Möglich macht das der leicht abgerundete Transportkasten am Kopf des Rades. Er besteht aus einem Doppelrohr-Stahlrahmen, der bei einem Unfall zusätzlichen Aufprallschutz bieten soll. In der Box ist eine herausnehmbare Sitzbank montiert. Bei Bedarf genügen ein, zwei Handgriffe und die Bank weicht einem Kinder-



nihola Family: Auch bei Regen ein Vergnügen

autositz oder einer Babytragetasche. Alternativ finden auch ein Kasten Bier und der Wocheneinkauf in der Box Platz. Damit Kind und Ladung bei Wind und Wetter schön trocken bleiben, liefert nihola ein abnehmbares Regendach kostenlos mit.

Ist der Nachwuchs mit dem beiliegenden 3-Punkt-Gurt gesichert, kann's losgehen. Schnell noch die richtige Sitzhöhe per Schnellspanner einstellen und schon setzt sich das Lastendreirad locker in Bewegung. Während der Fahrt sind die saten 32 Kilo Eigengewicht nicht spürbar. Im Gegenteil: auch mit Zuladung ist das Cargotrike erstaunlich wendig, ohne dabei zu kippln. Dafür sorgen zum einen die beiden Vorderräder. Zusätzliche Stabilität bringt der niedrige Schwerpunkt des Kastens unterhalb der Vorderachse. Gewöhnungsbedürftig ist zunächst der im Vergleich zu normalen Rädern größere Wendekreis. Wer jedoch im Stand das Hinterrad anhebt, kann das Bike leicht um 180 Grad drehen. Zudem erleichtert der Hebe-Trick kleinen Kindern das Aussteigen – eine echte Hilfe im Alltag.

Fotos: Lars Kraft

Apropos Alltags-tauglichkeit: Die 5-Gang-SRAM-Schaltung bietet auf flachen Strecken ausreichend Schwung. Dank durchschlagsicherer Bereifung muss der Fahrer nicht permanent auf Scherben oder sonstige spitze Gegenstände auf dem Fahrweg achten. Schnelle Bremsmanöver sind dank tadellos arbeitender Rücktritt- und Handbremse kein Problem. Im Stand sorgt eine Feststellbremse zusätzlich für sicheres Ein- und Aussteigen oder Beladen. Wer kurz weg muss, sichert sein nihola mit dem eingebauten Rahmenschluss. Lediglich die schwache Beleuchtung mittels batteriebetriebener Leuchtdioden ist noch ausbaufähig. Übrigens sind alle allgemeinen Verschleißteile des nihola Family Standardprodukte. Reifen, Schläuche, Bremskabel und Ketten bekommen Eigentümer beim Fachhändler um die Ecke.

Technisch ist das nihola Family für den Großstadteinsatz also gut gerüstet. Bleibt das Thema Funktionalität. Hier fordert das hohe Gewicht des Dänentransportes seinen Tribut. Kurze Schiebestrecken bergauf oder über eine Bordsteinkante sind aufgrund des hohen Eigengewichts schnell mühsam. Ein Stellplatz im Keller? Wer hat schon Lust, den 32-Kilo-Brocken tagein, tagaus nach unten zu hieven?

Dazu kommen die Abmessungen. Mit knapp 90 Zentimetern Breite und 2 Metern Länge nimmt das Gefährt sowohl auf Radwegen, als auch geparkt im Flur oder vor dem Haus reichlich Platz ein. Dafür machen rote Ampeln jetzt sogar Spaß – endlich kann der Fahrer bequem im Sitzen auf Grün warten.

Fazit: Das nihola Family ist ein echter Spaßbringer. Sicherheitstechnisch – bis auf die erwähnte Beleuchtung – bestens ausgestattet, wird das Lastenrad aus Skandinavien schnell zum Liebling der ganzen Familie.

Lars Kraft



Auch Lenkung und Bremsen machen beim nihola einen soliden Eindruck

NIHOLA FAMILY

Hersteller: nihola Bikes, Tel. +45 3322 7905, www.nihola.com
 Länge: 2 Meter
 Breite: 89 cm
 Gewicht: 32 kg
 Max. Beladung: 100 kg (zzgl. Fahrer)
 Länge/Höhe/Breite der Transportbox: 88 x 50 x 62 cm
 Preis: ab 2385 Euro
 Händlerkontakt: Two Wheels Good, Bismarckstraße 132, 20253 Hamburg, www.twowheelsgood.org

Bakfiets

Kandidat Nummer zwei ist ein fliegender Holländer. So luftig gleitet das aus den Niederlanden stammende Bakfiets (Bak = Kiste; Fiets = Fahrrad) auf seinen pannensicheren Marathonreifen über die Straße. Für unsere Testfahrt haben wir das Cargobike in der Long-Version gewählt. Im Vergleich zur Basisausführung bietet die wasserfeste Transportbox aus Multiplex-Sperrholz Platz für zwei Klappsitzbänke oder eine zusätzliche Baby-Schale. Ideal für Großfamilien – denn in dieser Radausführung sitzen bis zu vier Kleinkinder inklusive Picknick-Korb oder Einkäufen.

Gut gesichert ist der Nachwuchs durch einen Dreipunktgurt. Dieser lässt sich allerdings nicht so einfach einstellen wie beim Wettbewerber nihola. Schön trocken bleiben kleine Passagiere samt Ladung durch das leicht aufsetzbare Regendach. Wer sich diesen Komfort wünscht, muss die transparente Plane allerdings extra dazu kaufen.

Im Preis inbegriffen ist bei unserem Testmodell dagegen eine hochwertige technische Ausstattung: LED-Lichtanlage mit Naben-Dynamo, serienmäßige 7-Gang Shimano-Nabenschaltung und eine zugkräftige Trommelbremse vorne lassen keine Wünsche offen. Darüber hinaus liefert Bakfiets sein Cargobike mit einem Felgenschloss, zusätzlichem Gepäckträger hinten und einem geschlossenen Kettenschutz – typisch Hollandrad eben.

Die Testfahrt beginnt wackelig: »Bloß nicht auf das Vorderrad schauen«, rät die Verkäuferin vor dem Start. In der Tat irritiert der fröhlich hin und her schwingende Reifen vor der Transportbox zunächst ungemein. Also den Blick lieber nach vorne auf die

Straße gerichtet – da wo er sowieso hingehört. Nach kurzer Fahrt sind Fahrer und Rad wieder im Gleichgewicht.

Im Stand ist das Cargobike hingegen wesentlich stabiler. Wen wundert's? Schließlich ruht es auf einem soliden Vier-



Eimsbüttel und Altona sind Bezirke, in denen das Lastenrad nicht mehr nur als Exot zum Straßenbild gehört.

punkt-Ständer, der sich beim Hochklappen magnetisch an die Transportbox heftet. Der feste Stand und der niedrige Einstieg ermöglichen Kindern, leicht und sicher ein- und auszusteigen.

Noch reibungsloser läuft der Betrieb in der Familie durch die ergonomisch entwickelte Rahmengenometrie. Die schnell verstellbare Sattelstütze ist dabei ein wichtiges Detail: Durch die Höhenverstellung des Sattels ändert sich gleichzeitig die Distanz zum Lenker erheblich. Auf diese Weise haben sowohl kleine als auch große Fahrer ihren Spaß mit der rollenden Transportbox.

Fazit: Ist das Gleichgewicht auf dem zweieinhalb Meter langen Gefährt erst einmal gefunden, lässt sich das Bakfiets Cargobike sicher durch die Großstadt steuern. Die technische Ausstattung überzeugt auf ganzer Linie.

Lars Kraft



BAKFIETS CARGOBIKE LONG

Hersteller: bakfiets.nl, Tel: +31 528 23 45 67, www.bakfiets.nl

Länge: 255 cm, Breite: 63 cm, Gewicht: 42 kg

Max. Beladung: 85 kg (Transportkiste)

Länge der Transportbox: 100 cm

Besonderheiten: Auch als E-Bike erhältlich (Aufpreis 1129 Euro)

Preis: ab 1795 Euro

Händlerkontakt: Two Wheels Good, Bismarckstraße 132, 20253 Hamburg, www.twowheelsgood.org

Lastenrad-Selbstbau

Wie aus vielen Teilen ein Fahrrad entsteht.

Lastenräder werden nur in kleinen Stückzahlen produziert und sind daher teuer. Außerdem braucht man ein solches Fahrrad meistens für eine spezielle Situation und für diese passt ein Rad von der Stange unter Umständen nicht genau. Damit bleibt für handwerklich motivierte Menschen oft nur eine Möglichkeit: selber bauen.

Selbstbau? Jetzt denken Sie bestimmt, dass war doch Mode in den Siebziger und Achtzigern, als der grüne Gedanke sprießte und die Nachfrage jedes Angebot um ein vielfaches überflügelte. Selbst der ADFC bot damals Selbstbau-Werkstätten an, aber das ist doch lange Geschichte.

Nicht ganz. Unter neumodischen Begriffen wie Open Source Design verbringen Anhänger des Selbstbaus Wochenenden und tüfteln gemeinsam an Fahrrädern für die Allgemeinheit. Die Baupläne werden dabei immer weiter verfeinert und für jeden verfügbar ins Internet gestellt.

In Hamburg findet diesen Sommer erstmals ein Workshop zum Lastenrad-Selbstbau für gemeinnützige Initiativen statt. Dabei werden drei Hamburger Garten-Gruppen jeweils ein Lastenrad für ihre Zwecke bauen. Finanziell wird der Workshop von der Stiftung *anstiftung&ertomis* unterstützt, die solche Aktionen auch in anderen Städten anbietet.

Veranstaltet wird der Workshop von Till Wolfer, der seit Juni im Hamburger Gängeviertel/Club Meta eine offene Werkstatt und gemeinsame Forschungsplattform für XYZ SPACEFRAME VEHICLES betreibt. Die Werkstatt mit dem Namen XYZ FACTORY hat mittwochs von 16-18 Uhr ihre feste Sprechstunde für alle Interessierten.

Trotzdem empfiehlt sich der Selbstbau nur für Leute, die auch wirklich für solche Projekte zu begeistern sind. Auch wenn die Bauzeit der XYZ SPACEFRAME VEHICLES mit fünf Wochenenden noch überschaubar ist, braucht es eine gewisse Entschlossenheit, um das einmal begonnene Rad auch fertig zu stellen. Den meisten Menschen würde das angefangene Fabrikat daher eher monatelang im Hinterkopf herum geistern, als jemals wirklich auf der Straße zum Einsatz zu kommen. In Zukunft soll es aber die Möglichkeit geben, auf einen vorgefertigten Bausatz der XYZ FACTORY zurückzugreifen – oder auch gleich ein ganzes Lastenrad zu erstehen, zu fairen Bedingungen lokal produziert.

Vincenz Busch

www.club-meta.net
www.werkstatt-lastenrad.de

XYZ SPACEFRAME VEHICLES

Die Grundsätze für das Design sind neben niedrigen Kosten, wenig Gewicht und hoher Belastbarkeit besonders auch eine einfache Konstruktion mit nicht spezialisierten Handwerkzeugen. So entfällt bei dieser Art der Fertigung das Schweißen, was normalerweise jeden Fahrradrahmen zusammenhält.

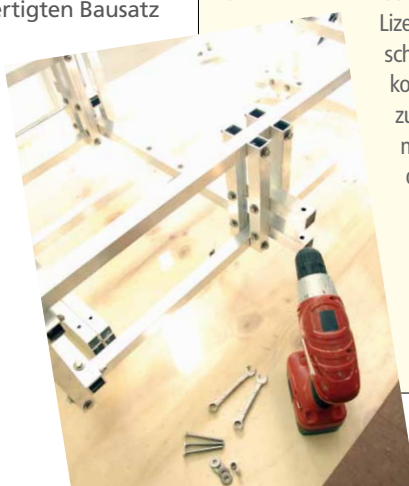
Die Idee bei XYZ Spaceframe Vehicles ist, dass die wesentlichen Rahmenrohre für mehr Stabilität rechtwinklig verschraubt werden. Ein XYZ Spaceframe Fahrrad kommt daher ein wenig kantiger als ein herkömmliches Rad daher.

Die Materialkosten werden mit 300 – 600 Euro – je nach Ausstattung – für den Bausatz angegeben. Da man für den Rahmen Standardteile aus dem Baumarkt verwenden kann, lassen sich Schäden am Rahmen günstig reparieren, indem man die betroffenen Teile auswechselt.

Die benötigten Werkzeuge findet man auch in jeder gut ausgerüsteten Amateurwerkstatt. So entfallen die Kosten für teures Spezialwerkzeug.

Die Baupläne für die bis jetzt entworfenen XYZ Spaceframe Fahrräder sind unter einer Creative Commons-Lizenz veröffentlicht, die es jedem Menschen erlaubt, diese für eigene Zwecke kostenlos zu kopieren, zu verteilen und zu verändern, solange diese Nutzungen nicht kommerziell sind und die veränderten Baupläne nur unter derselben Lizenz mit Nennung der Originalautoren erfolgt.

Mehr Infos und die Baupläne gibt es unter www.n55.dk oder direkt bei Till Wolfer (till@n55.dk).



Im Gespräch mit Till Wolfer

Der Absolvent der Hamburger Hochschule für bildende Künste Design, Architektur und Theorie ist 29 Jahre alt. Seit zwei Jahren interessiert er sich intensiv für die soziale und ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung und kam so zu der Fahrrad-Eigenbauszene. In Kopenhagen entwickelte er mit der Künstlergruppe N55 das XYZ SPACEFRAME VEHICLE Konzept. Seit Juni betreibt er im Hamburger Gängeviertel/ ClubMeta eine offene Werkstatt und gemeinsame Forschungsplattform für XYZ SPACEFRAME VEHICLES.

RadCity: Du hast ja an der Kunsthochschule studiert. Wie kam bei dir das Interesse für Fahrzeugdesign zustande?

Till Wolfer: Der Begriff Fahrzeugdesign klingt immer sehr nach überstylten Oberflächen und Sportwagen-Messen, das interessiert mich nicht wirklich. Bei mir lief der Prozess eher umgekehrt ab: eine gesellschaftliche Fragestellung stand am Anfang. Wenn unsere Städte Orte des gemeinsamen Zusammenlebens sein sollen, wie ermöglicht man einer möglichst breiten Schicht erschwingliche Transportmöglichkeiten zu nutzen ohne unsere Städte weiter durch den Autoverkehr zu zerschneiden? Da lag das Lastenrad als Alternative »mit kleinem Fußabdruck« natürlich auf der Hand.

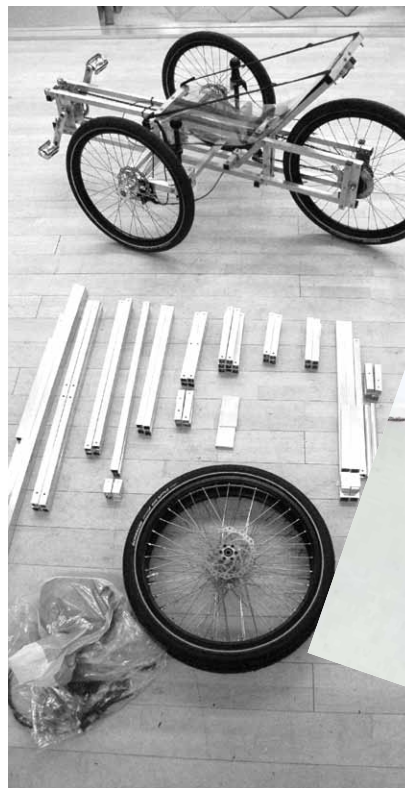
Wie hast du mit dem Fahrrad-Eigenbau begonnen und wie kam der Kontakt mit N55 zustande?

Jon Sorvin von N55 habe ich bereits zu meiner Zeit an der Hochschule kennen gelernt, er hatte dort eine Gastprofessur inne. Wir haben dann begonnen, in Kopenhagen miteinander zu arbeiten und waren beide an Fragen alternativer Transportmöglichkeiten interessiert. Ganz im Gegensatz zu Hamburg gehören gewöhnliche Lastenräder dort ja zum Alltag. Allerdings sind diese teuer und kaum auf individuelle Bedürfnisse zuschneidbar. Ein erschwingliches Lastenrad zu entwerfen, das jeder mit einfachsten Mitteln selbst bauen und modular auf die jeweiligen Bedürfnisse abstimmen kann, das musste der next step sein.

Wie verlief der Designprozess für die XYZ Spaceframe Vehicles und worauf habt ihr beim Entwerfen besonders geachtet?

Den Designprozess würde ich als gestalterisches Ping-Pong bis produktive Auseinandersetzung bezeichnen. Wir sind doch beide sehr unterschiedliche Personen, aber mit einer gemeinsamen Motivation.

Beim Entwerfen haben wir darauf geachtet, nur Bauteile zu verwenden, die überall erhältlich und mit Standard-Werkzeugen zu verarbeiten sind. Die Kugellager sind zum Beispiel durch selbstschmierende Kunststoffscheiben ersetzt.



Was sind für dich die wichtigsten Vorteile des XYZ Spaceframe Vehicles Designs?

Der wichtigste Vorteil ist, dass es Menschen ermöglicht wird, die Dinge, die sie in ihrem eigenen Lebensumfeld benötigen, wieder selbst herzustellen. Das meint hier: eine Transportmöglichkeit für mehrere Personen oder Lasten bis 150 kg. Ebenfalls von Vorteil ist die auch nachträglich noch vorhandene einfache Anpassbarkeit. Und nicht zuletzt: man

kann alle Teile ohne Mühe wieder recyceln, weil man die Werkstoffe wieder einfach trennen kann.

Seit Juni betreibst du im ClubMeta in Hamburg eine offene Werkstatt und gemeinsame Forschungsplattform für XYZ Spaceframe Vehicles. Wie kamst du zu der Idee, eine solche Werkstatt zu gründen und was erwartest du für eine Resonanz?

Die Idee der XYZ SPACEFRAME VEHICLES ist ja erst gut eineinhalb Jahre alt und noch nicht am Ende ihrer Möglichkeiten angekommen. Sie nun mit einer offenen Werkstatt von Kopenhagen nach Hamburg zu erweitern und auch hier im Dialog mit interessierten Menschen weiterzuentwickeln schien sehr sinnvoll.

Wie nehmen die Menschen die Werkstatt und das Design bis jetzt an?

Die XYZ Spaceframe Vehicles sind natürlich ein Hingucker, weil sie sich von der Optik und auch vom Konzept von anderen Rädern unterscheiden. Da findet man auf der Straße meist schnell viele Gesprächspartner. Und auch wenn das Fahren mit dem Lastenrad in Hamburg ja leider noch keine altbekannte Gewohnheit ist, sind die meisten Menschen nach einer ersten Testfahrt begeistert, was damit doch alles möglich ist.



Das betrifft auch die XYZ-Werkstatt: wir haben sie ja überspitzt XYZ FACTORY genannt, da sind die meisten Menschen schon erstaunt, dass dort eben nur eine Stanbohrmaschine und eine Bandsäge stehen und keine ganze Fahrrad-Fabrik notwendig ist. Zur mittwochs zwischen 16 und 18 Uhr stattfindenden Sprechstunde sind alle Interessierten natürlich immer gerne eingeladen vorbeizuschauen.

Interview: Vincenz Busch

Lastenrad-Nachrichten

Einsatz in der EU: Verkehrsexperten, Firmenchefs, Wissenschaftler und Politiker, darunter 53 nationale Verkehrsminister, trafen sich Anfang Mai 2012 beim International Transport Forum (ITF), um sich über die Entwicklungen im Verkehrssektor auszutauschen. In diesem Jahr lag der Schwerpunkt beim Thema »nahtloser Verkehr«. In seinem Tagungsbeitrag forderte der Europäische Radfahr-Verband ECF dazu auf, das Fahrrad als Verkehrsmittel ernst zu nehmen. Mit einem Manifest für mehr Radverkehr stellte er vor, wie Fahrrad fahren Teil der Lösung sein kann. Eine Umschichtung von 3 Prozent des Bruttoinlandsprodukts pro Jahr zugunsten des Radverkehrs in OECD-Ländern und eine Verlagerung von 10 Prozent des Autoverkehrs aufs Fahrrad könnten Autoreisezeiten um mehr als ein Fünftel reduzieren. ECF-Präsident Manfred Neun unterstrich in Leipzig die Innovationsfähigkeit der Fahrradindustrie und warb für die Verwendung von Frachtfahrrädern in Städten zur Warenlieferung auf dem letzten Kilometer.

<http://www.ecf.com/news/selling-cycling-to-transport-ministers-the-international-transport-forum/>

http://www.ecf.com/wp-content/uploads/Manifesto_Web.pdf

Verleihe dein Gefährt: Der Anschaffungspreis von Anhänger oder Lastenrad ist verhältnismäßig hoch, wenn man diese Transportmittel nur selten nutzt. Deshalb haben sich die Macher der Webseite [velogistics.net](http://www.velogistics.net) etwas einfallen lassen: Sie wollen den privaten Verleih von Lastenrädern und -anhängern fördern. Das Prinzip ist einfach: Auf einer Deutschlandkarte können kostenlos Angebote mit Informationen zu Lastenrad oder Anhänger und den Leihkonditionen eingestellt werden. Interessenten können dann in ihrer Umgebung nach Angeboten suchen und mit dem Verleiher in Verbindung treten.

Da das Verleihen von Privateigentum an fremde Personen immer eine problematische Angelegenheit ist, bietet die Seite einen Vordruck, der beide Parteien vor bösen Überraschungen schützen soll.

Bis jetzt gibt es auf der Seite nur 61 Einträge in ganz Europa und kein einziges Angebot in Hamburg.

<http://www.velogistics.net>

Potenziale und Technik: Neun Studierende der TU Berlin haben untersucht, wie der Einsatz von Lastenrädern in Berlin gefördert werden könnte. Sie vergleichen die Lage in anderen europäischen Städten und liefern einen ausführlichen Bericht mit vielen Zahlen und zahlreichen Abbildungen ab. Auf dem Portal des Nationalen Radverkehrsplans ist das knapp 160 Seiten starke Dokument als PDF erhältlich.

nrvp.de --> Literaturdatenbank --> Suche in Titel nach »Lastenräder«

Exklusive Radtour für alle ADFC-Mitglieder am 8. September 2012

Im Rahmen der Jahreskampagne »Willkommen im Club!« lädt der ADFC Hamburg seine Mitglieder ein, Rad zu fahren. Und zwar gemeinsam, am selben Tag und am selben Ort. Unsere Kennenlern-Tour (ca. 40 km) startet am 8. September 2012 um 15 Uhr auf der Elbinsel Kaltehofe und führt durch die Vierlande im Südosten Hamburgs. Im Anschluss – also ab etwa 18 Uhr – wollen wir auf dem Gelände des Museums Wasserkunst auf der Elbinsel Kaltehofe grillen und feiern. Wer mitradeln und mitfeiern möchte, meldet sich bitte bei der Geschäftsstelle des ADFC Hamburg an: Tel.: (040) 39 39 33, info@hamburg.adfc.de, Stichwort »Mitglieder-Radtour«.



Kaltehofe ist eine künstliche Elbinsel, die von der Nordereibe im Süden, von der Billwerder Bucht im Norden und vom Holzhafen im Osten eingerahmt wird. Das ehemalige Wasserwerk ist seit 2011 ein Museum.



AUF EINEN BLICK

Zeit: Sonnabend, den 8. September 2012, 15 Uhr

Ort: Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe, Kaltehofe Hauptdeich 6-7, 20539 Hamburg, www.wasserkunst-hamburg.de

Treffpunkt/Start: Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe, 15 Uhr
GPS-Koordinaten: 53° 31' 28" N, 10° 3' 19" O

Anfahrt zur Elbinsel Kaltehofe:
S2, S21, Bahnhof Rothenburgsort, von dort 2 km

Hinweise: Die Teilnahme an der Tour ist für Mitglieder des ADFC Hamburg kostenlos. Der ADFC lädt zu nichtalkoholischen Getränken ein, für Essen (im Museumscafé) kommt jede/r Teilnehmer/in selbst auf.

hamburg.adfc.de
Willkommen im Club!

On My Highway to Hellbrookstraße

Vom Kopfsteinpflaster zur Vorzeigeradstrecke



Die Hellbrookstraße in Barmbek zwischen Rübenkamp und Saarlandstraße war bisher für Radfahrende keine Freude. Die Wahl bestand zwischen schlechten Radwegen und fiesem Kopfsteinpflaster.

Die zu schmalen Radwege führten ohne Sicherheitsabstand direkt an geparkten Autos vorbei. Die zeitweilig zahlreichen FußgängerInnen auf dem Weg zum Stadtpark nutzten den Radweg mangels klarer Erkennbarkeit oft auch noch. Benutzungspflichtig waren diese Radwege zwar schon lange nicht mehr, aber das an dieser Stelle reichlich holprige Kopfsteinpflaster hielt auch ansonsten Unempfindliche vom Radeln auf der Fahrbahn ab.



Vor dem Umbau: Radweg und Fahrbahn sind unkomfortabel.

Jetzt ist nach recht langer Bauzeit von ca. einem Dreivierteljahr alles anders. Auf dem alten Güterbahnhof stehen inzwischen Wohnhäuser, das Verkehrsaufkommen dürfte noch steigen. So präsentiert sich die Hellbrookstraße nun mit Asphaltdecke, neuen Nebenflächen – und schließlich Schutzstreifen für Radfahrer.

Schutzstreifen sind mit unterbrochener Linie von der restlichen Fahrbahn abgetrennt. Diese Linie darf bei Bedarf und wenn keine RadfahrerIn gefährdet oder behindert wird, z.B. von LKW überfahren werden.

Sichtbarkeit dient der Sicherheit

Da bei dem Umbau praktisch alles richtig gemacht wurde, ist es ein Vergnügen diesen Abschnitt der Hellbrookstraße zu benutzen.

Zum Rübenkamp gibt es eine erweiterte Aufstellfläche, so dass sich die radfahrenden Linksabbieger vor dem Autoverkehr aufstellen und die Kreuzung dadurch schneller und sicherer passieren.

An der Saarlandstraße hat die RadlerIn mehrere Möglichkeiten: Entweder ordnet sie sich auf der Links- oder Rechtsabbiegerspur ein und quert die Kreuzung im Sichtbereich des Autoverkehrs. Oder sie benutzt das kurze Stück des alten Radwegs und fährt beim Linksabbiegen über die Radwegfurt.

Letzteres ist zwar gefährlicher, weil

man von rechtsabbiegenden Autofahrern übersehen werden kann, aber manche Radfahrer fühlen sich ohne Radfahr- bzw. Schutzstreifen im Kreuzungsbereich unsicher, so dass sie ohne diese



Jetzt gibt es am Rübenkamp diesen aufgeweiteten Radfahrstreifen.

Möglichkeit wahrscheinlich verkehrswidrig den Fußweg benutzen würden.

Diesen Preis hat die Stadt zu zahlen, weil sie zu lange mit der Utopie gelebt hat, dass es möglich und sinnvoll ist, den gesamten Radverkehr auf Radwege zu verbannen und diese auch noch instand halten zu können.

In zehn bis zwanzig Jahren, wenn sich der Radverkehrsanteil weiter gesteigert hat und der Autoverkehr auf ein erträgliches Maß reduziert ist, können die zu klein gewordenen Schutzstreifen für wenig Geld einfach von der Fahrbahn »radiert« werden. Dann werden die wenigen Autos den rollenden Radverkehr auf der allgemeinen Fahrbahn nicht mehr stören.

Ole Burmester

Wiesendamm

Auf dem Radweg auf der Südseite des Wiesendamm zwischen Goldbekufer und Saarlandstraße quälen sich Radfahrende seit Jahrzehnten. Nicht jeder traut sich auf die Fahrbahn. Schutzstreifen rücken näher.

Zu Anfang des Jahrtausends stritten sich Radfahrende mit den Behörden noch um die Frage der Benutzungspflicht – letztlich wurde sie aufgehoben.

Der katastrophale Zustand der Geh- und Radwege, teilweise jeweils nur 75 cm breit, hat sich derweil nicht verbessert: Der Radweg windet sich um jeden Baum, besteht teilweise aus Flickwerk und verläuft streckenweise lediglich als Sandpiste. Tiefe Längsrillen und angehobene Steine gefährden den Radverkehr.

Selbst ein Planer, der unbedingt am Radweg festhalten wollte, hätte keine Chance: Neben den Bäumen ist nur 1,5 m Platz. Für einen Gehweg und einen Radweg nach heutigen Bauvorgaben reicht das bei weitem nicht aus. Zu berücksichtigen ist außerdem der zu Spitzenzeiten erhebliche SchülerInnenverkehr.

Radfahrende dürfen natürlich die Fahrbahn nutzen. Die Ampel an der Saarlandstraße ist fahradgerecht geschaltet, es gibt für Linksabbiegende in die Saarlandstraße Aufleitungen.

Allerdings ist der jeweils rechte Fahrstreifen der Saarlandstraße über die gesamte Länge zugeparkt. RadlerInnen, die mit korrektem Seitenabstand an den abgestellten Wagen entlang fahren, werden von Autofahrern angehupt oder bedrängt. Für die Schülerinnen und Schüler der anliegenden Stadtteilschule Winterhude stellt also die Fahrbahn wegen der dort parkenden Autos derzeit keine Alternative dar.

legal – illegal – Entscheidungsgrundlage Die eigentlichen Parkplätze auf der Südseite des Wiesendamm befinden sich zwischen Bordstein und Radweg und sind wegen der Zweireihe-Parker nicht zu erreichen. Und wer es bis dort geschafft hat, steht ohne seitlichen Sicherheitsabstand direkt am

Radweg. Im Februar nun gab es Mittel für den Radverkehr in Hamburg Nord. Aus drei Vorschlägen konnte die Bezirksversammlung entscheiden. Für die Variante »Schutzstreifen im Wiesendamm« wies das Bezirksamt Nord auf die Anzahl der Parkplätze hin, die für die Markierungen wegfielen. Entsprechend entschied sich die Versammlung für eine andere Straße. Dass der Erhalt *illegaler* Parkplätze wichtiger ist als die Sicherheit des Radverkehrs, gefiel dabei nicht jedem.

Nennen wir es einfach »Schulwegsicherung« In einem in Zusammenarbeit mit dem ADFC entstandenen Antrag bringt die CDU im Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude dann das Problem unter dem Stichwort »Schulwegsicherung« ein: Die Gehwege und die Fahrbahn seien vor Falschparkern zu sichern. Für den Radverkehr kämen nur Schutzstreifen in Frage (»... Verbesserung des Schulweges, namentlich Verbringung des Radweges auf die Fahrbahn zwischen Goldbekufer und Saarlandstraße...«). Einstimmig beschließt der Ausschuss am 18.

Juni, dass dieser Vorschlag zu prüfen sei.

Ein angemessen breiter Gehweg kann erst entstehen, wenn der Radweg entfernt ist. Die Führung auf Fahrbahnniveau wäre für Radfahrende eine sichere Lösung. Gegen Falschparker vorzugehen sieht sich dann sicher auch das örtliche Kommissariat in der Lage. Im Falle eines Falschparkers verlässt die Radlerin den Schutzstreifen und fährt am Auto vorbei. Das versteht erfahrungsgemäß auch der nachfolgende Autoverkehr und akzeptiert es daher. Um Geisterradler von vornherein zu vermeiden, sollten die Schutzstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn markiert werden.

Andrea Kupke



Wiesendamm Südseite: Parkplätze wegen Falschparkern nicht erreichbar, Radweg unbenutzbar



Wiesendamm Nordseite: Außerhalb der Parkplätze abgestellte Autos (im Bild rechts vorne und hinten) rauben Platz auf der Fahrbahn. Radfahrer müssen nach links ausweichen. Nachfolgende Autofahrer sind genervt und hupen.



An den Rand gedrängt: Sicherer Radverkehr geht anders.



Die Umweltzone

Vergangenes Jahr brachte das Urteil des Wiesbader Verwaltungsgerichts neuen Wind in die Debatte um die Umweltzone. Das Land Hessen musste eine Umweltzone in Wiesbaden genehmigen: Die Gesundheit der Anwohner ist ein höheres Gut als der motorisierte Individualverkehr.

Geklagt hatten eine Anwohnerin und die Deutsche Umwelthilfe. Aber wie sinnvoll ist eine Umweltzone eigentlich? Der Hamburger Senat findet sie aufgrund des Lohmeyer-Gutachtens vom Dezember 2010 nicht sinnvoll, obwohl der Luftreinhalteplan von 2004 den motorisierten Straßenverkehrs als Hauptursache für die NO_2 -Belastung in der Stadt identifiziert hat. Um den EU-Grenzwert zu erreichen, sieht der Luftreinhalteplan neben einer Optimierung des Straßenverkehrsnetzes, City-Maut und einen besseren ÖPNV mit dem Rad als Zubringer vor. Die Bewertung der Hamburger Bewerbung um den Titel der Europäischen Umwelthauptstadt hob die geplante Prüfung von City-Maut und Umweltzone lobend hervor.

Wert um 5 % und die Belastung durch Rußpartikel um 50 % gesenkt werden. Für solche Werte wäre in Hamburg eine Umweltzone im Hafen notwendig, da die Schiffsdiesel erheblich zur Feinstaubbelastung in der Stadt beitragen.

Die Autoren betonen allerdings auch, dass eine Umweltzone nur ein Baustein von vielen in einem übergreifenden Luftreinhalteplan sein kann und keinesfalls als Allheilmittel missverstanden werden sollte. München setzt ergänzend auf ein Transitverbot für LKW, Verkehrssteuerung, Parkraummanagement sowie den zügigen Ausbau von ÖPNV und Radverkehrssystem.

Häufig wird kritisiert, dass die heute produzierten Autos sowieso eine grüne Plakette bekommen würden und die Umweltzone damit ein natürliches Verfallsdatum hat. Aber es spricht nichts dagegen, in Zukunft die Anforderung der Stufen zu erhöhen oder weitere Stufen einzuführen, zum Beispiel eine Zone, die nur Elektromobilen mit Ökostrom vorbehalten ist.



MEHR LESEN

Die Stadt Hamburg zur Umweltzone mit Lohmeyer-Gutachten und Luftreinhalteplan:

www.hamburg.de/luftreinhaltung/2879298/keine-uwz.html

Hamburger Luftmessnetz (mit Radtouren zu Messstationen!)

<http://www.hamburger-luft.de/index.jsp>

Materialien des Umweltbundesamts:

www.umweltbundesamt.de/umweltzonen/

Umwelt und Mensch – Informationsdienst, Schwerpunktthema Umweltzonen

www.umweltbundesamt.de/umid/archiv/umid0411.pdf

Auch das Umweltbundesamt sieht die Umweltzone als wirksame Maßnahme im Kampf gegen die Luftbelastung. Ende 2011 war es Mitherausgeber einer Publikation, die eine Übersicht zu Umweltzonen in Europa und Deutschland enthält und Erfahrungen aus Berlin, München und Nordrhein-Westfalen darstellt. Alle Autoren sind sich einig, dass sich die Umweltzone positiv auf die Luftqualität und damit auf die Gesundheit der Anwohner auswirkt. Zum Beispiel konnte in Berlin der SO_2 -



Umweltzone in Berlin und Hannover (Schild oben)

Wenn in Hamburg die hohe Belastung durch NO_2 und Feinstaub nicht effektiv gesenkt oder zumindest ein wirkungsvoller Luftreinhalteplan aufgestellt wird, drohen Geldstrafen in Millionenhöhe. Es wäre sinnvoller, das Geld jetzt in einer Weise zu investieren, die zum Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bewegt.

Susanne Elfferding

Vom 1. Juni bis zum 23. September 2012 zeigt die Ausstellung »Die Stadt und das Auto« im Museum der Arbeit, wie Hamburg zur autogerechten Stadt wurde.

Bereiche wie »wohnen«, »arbeiten«, »einkaufen« und »Freizeit« in der autogerechten Stadt bilden die Wegweiser durch diese Sonderausstellung im Rahmen des 7. Hamburger Architektursummers. Kleinere Themeninseln zu den Bereichen »Straßenbau«, »Verkehrserziehung«, »Tankstelle«, »Brücken«, »Konflikte« und »Alternativen zum Auto« runden das Konzept ab und laden zur Vertiefung ein.

Zersiedlung und Wiederaufbau Im ersten Teil der Schau werden Kontinuitäten und Brüche zur NS-Zeit aufgezeigt: Nach den Bombenangriffen von 1943 wurden im Generalbebauungsplan von 1944 große Teile der Marschgebiete für Hafenanlagen und Gewerbe mit dem Ziel erschlossen, Wohn- und Arbeitsgebiete zu entmischen. Damit war ein Schritt in Richtung autogerechte Stadt getan, da Wohnen und Arbeiten getrennt wurden und somit nur motorisiert schnell erreicht werden konnten.

Nach 1945 behielt man diese Struktur bei. Zusätzlich wurden im Bauboom der 1960er- und 1970er-Jahre auch Randgebiete Hamburgs, wie beispielsweise Osdorf, Rahlstedt, Lohbrügge und Billstedt erschlossen. Der Eigenheimbau florierte, und eine negative Folge war der Anstieg des Individualverkehrs, der aber nur durch die parallele Massenmotorisierung möglich wurde.

Mit dem Ausbau und der Zersiedlung der Stadt konnten andere Verkehrsmittel als das Auto nicht mithalten. Nach der Trennung von Wohnen, Arbeiten und Konsumieren folgte daher bald die »Entmischung« der Verkehrswege: Ampeln, Radwege, Brücken und Tunnel sollten fortan Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel aus dem Straßenraum für das Auto fernhalten.

Bilder aus den 1960er-Jahren dokumentieren ein beispielloses Verkehrsaufkommen in der Innenstadt. An-



Jungfernstieg, 1962: Autos, wohin man sieht



Meißberghof, 1958: Zu erkennen sind die Schienen der Straßenbahn, die 1978 dem Auto geopfert wurde.

Das Auto zuerst

ders als im Nationalsozialismus wurde jedoch keine Stadtautobahn rund um Hamburg geplant. Während die Frage nach einer Hauptdurchfahrt von Ost nach West schon mit der Schaffung von Groß-Hamburg 1937 in den Planungen der NS-Führung aufgetaucht war, galt es nun vielmehr, die Gebiete südlich der Elbe mit Altona zu verbinden. Außer den östlich gelegenen Elbbrücken gab es aber keine Verkehrsverbindung. Die neu erschlossenen Siedlungsgebiete in den Randzonen der Stadt und der sprunghafte Anstieg der Autonutzer, deren Zahl sich zwischen 1950 und 1960 mehr als verdreifachte (von 71.097 auf 227.599 Kfz), verschärfte das Problem.

Fehlinterpretation mit Folgen Der Hafen aber, der in der Nachkriegszeit noch Arbeitsort tausender Menschen war, gehörte nicht zum Wohn- und Konsumbereich der City. Durch den Bau der Speicherstadt war ein Teil des innerstädtischen Wohngebietes zugunsten des Hafenbetriebes aufgegeben worden. Der Bau der Ost-West-Straße (heute Willy-Brandt-Straße) von 1953 bis 1962 stellte also ursprünglich keine Nord und Süd trennende Barriere dar. Anders die Situation heute: Der südliche Teil der Neustadt ist von den Einkaufsmöglichkeiten der Innenstadt abgeschnitten. Die Willy-Brandt-Straße kann nur mit Mühe überquert werden. Selbst Brücken ändern nichts daran, dass sie ein Hindernis ist. Die neu gebaute Hafenci-

ty ist durch diese Barriere ebenfalls von der Innenstadt abgeschnitten.

Das Problem der Nord-Süd-Anbindung war zudem durch den Bau der Ost-West-Straße keineswegs gelöst. Erst die Elbtunnelröhren entlasteten den innerstädtischen Verkehr ab den 1970er-Jahren.

Verkehrstote und Ölkrise Eine Rekordzahl an Verkehrstoten im Jahr 1970 und die Ölkrise von 1973 bewirkten allmählich ein Umdenken in der Bevölkerung, aber keinen grundsätzlichen Wandel. Erste Spielstraßen und – ab 1980 – Tempo 30-Zonen wurden eingerichtet. Dass die Abhängigkeit der Verkehrsmittel von fossilen Brennstoffen in eine Sackgasse führen würde, hatte die Ölkrise gezeigt. Der 1979 in Bremen gegründete ADFC propagierte erstmals das Fahrrad als umweltgerechtes Fahrzeug und Alternative zum Auto. Postkarten, die dieser Idee Vorschub leisten sollten, sind auch in der Ausstellung zu sehen.

In einem kurzen Ausblick am Ende der Schau werden Verkehrsplanungen der Zukunft vorgestellt. Ein Konzept der Hochbahn plant für das Jahr 2030 »Mobilitätspunkte«, an denen man problemlos von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umsteigen kann. Privat genutzte Autos sind nicht mehr dabei ...

Katja Nicklaus



Eine Schneise für das Auto: die ehemalige Ost-West-Straße. Der Siegeszug des Autos als individuelles Massenverkehrsmittel und die zerstörerischen Folgen einer autogerechten Verkehrsplanung für Stadt, Umwelt und Menschen sind zentrale Themen der Ausstellung »Die Stadt und das Auto« (Museum der Arbeit, 01.06.-23.09.2012).

Radverkehr in der Hafencity

In der RadCity 3/2012 stellte Anne Fischer einen Abschnitt aus ihrer Bachelor-Arbeit vor. Den Widerspruch der Hafencity GmbH veröffentlichen wir hier zusammen mit der offiziellen ADFC-Position.

Die Hafencity GmbH zum Radverkehrskonzept

Das Verkehrskonzept der Hafencity setzt mit dem Bau einer neuen U-Bahn und der Herstellung eines durchgängigen, auf die jeweilige Verkehrssituation abgestimmten Radverkehrsnetzes ganz klar den Schwerpunkt auf umweltfreundliche, nachhaltige Mobilität. Auf »alte Standards« wurde dabei keineswegs zurückgegriffen. Das Radverkehrskonzept ist ein zentraler Bestandteil von Hamburgs neuem, feinkörnig gemischtem Stadtteil am Wasser, der besonders für Fußgänger und Radfahrer durch seine kurzen Wege attraktiv wird.

Entlang der Hauptverkehrsadern der Hafencity mit höherem Verkehrsaufkommen werden sukzessive Radwege oder Radfahrstreifen gebaut, die ein zügiges und sicheres Fahren erlauben. Mischverkehr findet in den geringer belasteten Nebenstraßen statt. Durch häufige Fußgängerquerungen, eine

entsprechende Gestaltung der Straßenräume und Tempo 30-Zonen werden die Autos eher zum langsamen Fahren animiert. Die Verkehrssicherheit und der Komfort sind in diesen Bereichen hoch.

Die Promenaden dienen primär als Fußwege und ergänzend zum Radfahren. Ihrem Charakter

entsprechend, laden sie zu einem ruhigeren, kontemplativen Fahren ein. Eine Ausnahme bietet künftig das Quartier Baakenhafen: Auf der rund 30 m breiten Promenade soll der Elberadweg als separater Radweg angelegt und entlang des Lohseparks weiter geführt werden.

Insgesamt ist das Fuß- und Radverkehrsnetz in der Hafencity außergewöhnlich engmaschig. Mit Fertigstellung der Hafencity werden rund 15 km Radwege oder -streifen zur Verfügung stehen. Hinzu kommen 10,5 km Promenaden. 70 Prozent der Wege werden abseits vom Autoverkehr geführt, viele direkt am Wasser. Fußgänger und Fahrradfahrer können dank der hohen Netzdichte immer wieder neue Wege und Abkürzungen finden und sogar die Privatflächen zwischen den Häusern nutzen. Die Radwege werden gezielt auf- und abgeleitet, so dass je nach Situation das Fahren auf der Fahrbahn

oder den Nebenflächen möglich ist. Am Sandtorkai verläuft ausnahmsweise ein Zweirichtungsradweg auf der Südseite, da ein Radweg auf der Nordseite an der Speicherstadt aus Sicherheitsgründen angesichts der Rangiervorgänge vor den Speichern nicht geeignet ist.

Aus diesen und weiteren Gründen ist die Hafencity innerhalb Hamburgs eine Modellregion der nachhaltigen Mobilität,

die sich auch durch das Engagement der Bewohner – z.B. durch Projekte zum autoreduzierten Wohnen – kontinuierlich weiter entwickelt. Dass gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in der Hafencity groß dabei geschrieben wird, sollte im Zeitalter des »Shared Space« selbstverständlich sein und schon gar nicht als Rückschritt empfunden werden. Letztlich kommt es darauf an, in was für einer Stadt wir künftig leben wollen. Sollen Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Nahverkehr und Kraftfahrer rücksichtsvoll miteinander interagieren? Sollen qualitätsvolle Freiräume möglichst vielen Gruppen mit verschiedenen Freizeitbedürfnissen (Spazieren, Am Wasser sitzen, Fahrrad fahren) zur Verfügung stehen? Oder sollen wir weiterhin das Vorfahrtsprinzip für die eine oder andere Gruppe hochhalten und subjektive Bedürfnisse zum einzigen Maßstab nehmen?

Dipl.-Ing Ines Rybnikow

Senior Projektmanagerin Hafencity Hamburg GmbH



Auch auf den Promenaden darf die RadlerIn fahren.

Die ADFC-Position zur Radverkehrsplanung in der Hafencity

Falsches, veraltetes Grundkonzept Bei der Verkehrsplanung zur Hafencity wurde es grundsätzlich versäumt, die Chance zu ergreifen und ein autoarmes, wenn nicht gar autofreies Stadtviertel zu entwerfen, das Modellcharakter für eine innovative, umweltfreundliche Mobilität der Zukunft gehabt hätte. Stattdessen hat hier das Auto immer noch Vorfahrt: Die breiten Straßen der Hafencity laden – nach altem Muster – zum schnellen Autofahren ein. Moderne Verkehrskonzepte wie Shared Space wurden nicht berücksichtigt, obwohl dies bei der Planung eines komplett neuen Stadtviertels nahe gelegen hätte. Stattdessen hat man mit der Verbindung Am Sandtorkai/Am Brooktorkai eine weitere große Verkehrsachse parallel zur Willy-Brandt-Straße hergestellt. Das wäre nicht notwendig gewesen, sondern hat nur eine alternative Rennstrecke geschaffen, die nun noch mehr Autos auf den Baumwall und zu den Landungsbrücken führt und damit die Innenstadt weiter verstopft.

Gute Ansätze in der Detailplanung Einige Details sind hingegen gut gelöst worden. So wurden zum Beispiel viele Fahrradbügel dezentral verteilt und bieten Radfahrern die Möglichkeit, ihr Fahrzeug sicher abzustellen. Auch wurden „tote“ Räume genutzt, etwa unter einer Brücke, um auf clevere Weise überdachtes Fahrradparken zu schaffen. Außerdem gibt es immerhin einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der Osakaallee, für die Überseeallee ist einer geplant. Auch die Auffahrten

vom Baumwall zur Kehrwiederspitz sind vorbildlich gelöst. Die Lösung, die man für die Kaipromenaden gefunden hat, ist vertretbar. Hier sind die Gehwege für Radfahrer frei gegeben, die Betonplatten ermöglichen komfortables Rad fahren – wenn keine Fußgänger unterwegs sind.

Gefährlicher Zweirichtungsradweg Bedauerlich ist, dass man in den Straßen Am Sandtorkai/Am Brooktorkai einen Zweirichtungsradweg angelegt hat. Dieser gewährt besonders wegen der vielen Ausfahrten wenig Sicherheit für Radfahrer. Zudem hat er keine Abgrenzung vom Gehweg, was besonders bei ortsunkundigen Touristen dazu führt, dass sie auf dem Radweg laufen.

Das Argument, auf der anderen Straßenseite hätte aus Gründen des Denkmalschutzes kein Radweg einrichten werden können, erscheint wie eine Ausrede. Zum einen wäre ein Radfahrstreifen im Interesse der Verkehrssicherheit sinnvoller



Zweirichtungsradweg mit den üblichen Hindernissen und Gefahren.

gewesen als ein Radweg, zum anderen scheint der Denkmalschutz auch keine Bedenken gegen die Schneise gehabt zu haben, die man durch den vierspurigen Ausbau der Straße geschaffen hat. Auch die parkenden Autos stören hier scheinbar nicht.

Mit einer anderen Planung hätte man den Übergang von den alten Gebäuden der Speicherstadt zur neuen Hafencity fließender gestalten können. Nicht nur die Interessen der Radfahrer, sondern auch die der Fußgänger hätten dann besser berücksichtigt werden können. Schlecht gelöst ist das Ende des Zweirichtungsradwegs am westlichen Ende des Sandtorkais: Er hört abrupt auf und überlässt die Radfahrer ihrem Schicksal. Eine konsequente Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wäre für alle Verkehrsteilnehmer besser.

Ein weiteres Problem der Radwege in der Hafencity ist, dass sie untypisch für Hamburg in grau und nicht in rot angelegt wurden. Damit wird ihr Wiedererkennungseffekt verschenkt, was wiederum dazu führt, dass noch mehr Fußgänger auf diesen Radwegen laufen.

Das geht besser! Insgesamt ist es wünschenswert, wenn in der Hafencity Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgewiesen wäre. Radverkehrsanlagen (in diesem Fall Radfahrstreifen) wären dann aus Sicht des ADFC nur in der Achse Am Sandtorkai/Am Brooktorkai und auf einer weiteren, als Hauptverbindung auszuweisenden Verbindungsstraße (Am Sandtpark/Osakallee/Shanghaiallee) Richtung Versmannstraße sinnvoll.

Merja Spott, Dirk Lau

ADFC und Senatoren auf dem Rad

Im Juni fuhr der ADFC mit beiden für den Radverkehr relevanten Senatoren Rad. Michael Neumann, Senator für Inneres und Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zeigten sich interessiert für die Belange und Bedürfnisse der Radfahrer. Radverkehr braucht gute Lösungen. Beispiele, wie der Schutzstreifen im Hofweg und die neuen Fahrradstraßen am Eilbekanal, belegen, dass so etwas auch in Hamburg sehr gut angenommen wird.

Wir brauchen mehr solcher Maßnahmen, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Natürlich wiesen wir auf die alltäglichen Probleme, wie schlechte Radwege und die großen, für Radfahrende nur unter großen Zeitverlusten überwindbaren, Kreuzungen hin. Traurige Beispiele sind (hier) am Dammtor, An der Alster und an der Christuskirche zu finden. Bekannt ist, dass unzureichende Infrastruktur sich ungünstig auf die Regeltreue von Radfahrenden auswirkt. Niemand hält gerne mehrmals hintereinander an den Ampeln einer einzigen Kreuzung, weil diese autogerecht und damit fahrradfeindlich geschaltet sind.

Gestützt wurde die Argumentation des ADFC auf den Touren von den vielen, vielen Radfahrern, die uns auf der Strecke begegneten: Offensichtlich ist der Wunsch und die Bereitschaft zum Radfahren weit verbreitet. Was könnten wir noch alles erreichen, wenn dem Radverkehr angemessener Platz zur Verfügung stände!

Das Verständnis der Senatoren für die Interessen der Radfahrer ist auf den Touren sicher gewachsen und auf die Angebote für weitere gute Zusammenarbeit beider Senatoren werden wir nach der Sommerpause zurück kommen.



Senator Michael Neumann im Gespräch mit Susanne Efferding (stellv. Landesvorsitzende) und Merja Spott, Referentin für Verkehr beim ADFC.



Hamburger Straße/Adolf-Schönfelder-Straße: Ein nicht endender Strom. Radfahrer aller Altersgruppen überqueren auf dem Radfahrstreifen zügig den Knotenpunkt.



Kreuzung am Dammtorbahnhof: Unterdimensionierte und ungünstig geführte Radwege sowie schlechte Ampelschaltungen. Hier sind riesige Flächen dem Autoverkehr geopfert worden.



Senator Horch im Gespräch mit Merja Spott und Olaf Böhm, Sachgebiet Nichtmotorisierter Verkehr in der BWVI.

Retrobikes und echte Oldtimer

Ein Kurztrip durch Hamburgs Radwelten

Radfahren mit Stil ist seit einigen Jahren in Mode. Nicht nur Funktionalität und technische Perfektion sind gefragt, sondern auch trendbewusstes Design. Retro – Altes neu aufgelegt – ist in aller Munde. Viele Fahrradmanufakturen lassen ihre Stars von gestern heute wieder aufleben. In einer neuen Serie stellen wir Ihnen die interessantesten Modelle und Hersteller der beliebten Klassiker vor.

Das »Guv'nor« von Pashley – ein Retro-Renner mit nahezu aufrechter Sitzposition Die englische Marke Pashley produziert heute noch Fahrräder mit Stahlrahmen – und das von Hand! Seit 1926 fertigt die Firma Einzelstücke in einer kleinen Manufaktur. Zum Beispiel

das »Guv'nor«, ein Nachbau eines Path Racers (altertümliches Wort für Bahnrad) aus den dreißiger 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts. Es hat nicht nur eine Stahlrahmen, sondern auch Ledersattel und Ledergriffe. Das Fahrrad im eng-

lischen Rennstil gibt es auch mit doppeltem Oberrohr.

Durch die entspannte Sitzposition ist der Retro-Racer auch für Langstrecken tauglich. Das »Guv'nor« hat einen North Road Lenker, wie er traditionell bei den meisten englischen 3-Gang-Rädern verbaut wurde. Seinen Namen verdankt er dem North Road Cycle Club in der Nähe von London. Es handelt sich um einen flachen Lenker mit einem Rise, was ihn in der Mitte niedriger als an den Enden macht. So fährt es sich nahezu aufrecht. Die gerade Sitzposition wird von den

Sammlerstück an der Wand von Drive und Postkarte mit einem Urahn des Ladeninhabers



parallel zum Rahmen ausgerichteten Griffen noch verstärkt.

Weniger spektakulär fällt das Retro-rad von Pashley für Frauen aus. Zwar gibt es ein klassisches Damenrad mit Stahlrahmen; dieses unterscheidet sich aber kaum von einem Hollandrad, wie etwa der Marke »Gazelle«.

Echte Oldtimer mit Drive Wer einen echten Oldtimer kaufen möchte, wird bei Oliver Zschirnt (Drive) in der Bernstorffstraße in St. Pauli fündig. Wie bei

den Retrobikes gibt es auch bei den historischen Liebhaberstücken klassische Stahlrahmenvarianten aus den 50er-Jahren bis in die 80er-Jahre des 20. Jahrhunderts – vom Rennrad bis zum Klapprad. Da das Angebot ständig wechselt, lohnt sich ein regelmäßiger Besuch im Laden. Interessierte finden bei Oliver Zschirnt echte Stahlrahmen genauso wie exotische Schaltungen (zum Beispiel Campagnolo).

Für Frauen, die häufige Probleme wegen der großen Rahmengrößen haben, hat Drive auch 19-Zoll-Fahrräder im Angebot. Wer auf Antrieb keinen Oldtimer findet, für den lohnt sich ein Blick auf die Plaketten von Traditions-Fahrradmarken wie Koga, Adler, Rixe oder Göricke allemal.

Katja Nicklaus



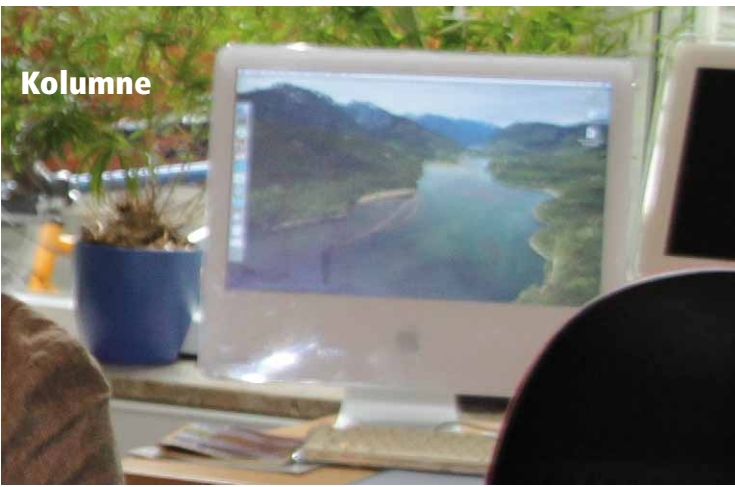
Postkarte von Puschi Schmidtkes Radsalon mit dem Guv'nor von Pashley



Händlerkontakt:

Pashley: Puschi Schmidtkes Radsalon, Hansastraße 25-27, 20149 Hamburg, Tel. 040-44506471, www.puschi-schmidtkes-radsalon.de
Historische Fahrräder: Oliver Zschirnt, Bernstorffstr. 148, 22767 Hamburg, www.klassische-fahrraeder-hamburg.de

Im nächsten Heft: Frischauf – Räder für die Arbeiterklasse



Sie dummer Sack!

Die Redaktion der RadCity arbeitet ja bekanntlich ehrenamtlich. Überwiegend entstehen die Texte also an heimischen Rechnern. Nun gibt es aber in der Geschäftsstelle den historisch gewachsenen »Redaktionsarbeitsplatz«. An dem stand bis vor kurzem ein Apple iMac G5, der nützlich war, um schnell im Netz etwas nachzuschauen, Layoutentwürfe anzusehen, Protokolle zu schreiben ...

Auch mit der Online-Redaktion, die hamburg.adfc.de betreut, nutzten wir diesen Rechner gerne am Beamer, um uns auf Webseiten oder im typo3 zu verlieren. Und die Verkehrsgruppe guckte sich damit die eine oder andere Planungsunterlage an. Und die Praktikantin konnte hier ungestört ein Projekt ausarbeiten u. s. w.

Mit anderen Worten: Wir liebten diesen Computer, den Sie Sack uns jetzt gestohlen haben!

Dieser spezielle iMac muss etwas ganz besonderes sein, denn er wurde bereits einmal Opfer eines Diebstahls, bevor er zu uns kam. Allerdings musste der Dieb ihn damals doch kurzfristig stehen lassen, weil er sich mehr zusammengeklaut hatte, als er tragen konnte, weil er die Polizei herannahen hörte oder weil ihm plötzlich einfiel, dass er gerade einen anderen wichtigen Termin hatte. Man weiß das nicht.

Jedenfalls blieb der Compi damals stehen und die Spurensicherung kippte einen 5-Kilo-Eimer Graphitpulver über dem Display aus, um Fingerabdrücke zu sichern. Ziemlicher Schweinkram. Das war unser Glück, denn diese nun schwarzpulvrige Kiste bekamen wir daraufhin geschenkt.

Aber nun ist's auch bei uns mit dem iMac vorbei: Ein Sack kam in einer warmen Mai-Nacht und nahm den Rechner mit. Er fuhrwerkte auch am Beamer herum, aber den konnte der Sack nicht aus der Halterung lösen.

Nun hatte der Autor dieser Kolumne extra wenige Tage vorher noch eine Flasche Jever in die Tastatur des Macs geschüttet. Aber das hat den Sack nicht gestört. Hat er doch die Tastatur einfach liegengelassen.

Davon abgesehen, geht ein Exemplar des geklauten Macs üblicherweise bei ebay für unter 200 Euro über'n Tisch. Warum klaut der Sack also unseren Rechner?! Mal im Ernst: Mit 'ner Kiste fritz kola aus der Küche wäre er bestimmt glücklicher geworden und uns hätte er nicht so genervt.

Na ja. Nun wissen Sie's, Sie Sack. Das war ein Rechner mit Geschichte. Und wir mochten ihn. Werd mal glücklich damit. Übrigens, das Passwort für den Admin-Zugang lautet ●●●●●●

Ulf Dietze



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 Randonneur**, 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



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

ADFC-Mitradelzentrale Gemeinsam auf Tour gehen, macht viel mehr Spaß als alleine

Die ADFC-Mitradelzentrale bringt Urlaubs- und Freizeitradfahrer über das Internet zusammen. Einfach und kostenlos kann jeder seine Anzeige aufgeben. **Ganz ohne Registrierung!**



www.adfc.de/mitradelzentrale

IHR MEISTERBETRIEB IN HAMM

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



STEVENS • GUDEREIT • MÜSING • A2B • FALTER

Was die radfahrende Familie nicht braucht (Folge 2).

Die Autoschuhe

Foto: U. Dietze

Wir nehmen auch gerne
Ihr Foto zur Serie:
redaktion@hamburg.adfc.de



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 (Gurflittstraße)
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

[www.facebook.com/
adfchamburg](http://www.facebook.com/adfchamburg)

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.

Arbeitskreis (AK) GPS: 2. Mi. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, gps@hamburg.adfc.de **Ak Öffentlichkeitsarbeit:** 2. Di im Monat, 19 Uhr; ADFC-Geschäftsstelle, D. Lau **Ak Radtouristik/Radtourenprogramm:** S. Kayser **Ak Computer:** J. Wellendorf **Ak Fahrrad-Reparatur-Seminare:** J. Wellendorf **Ak Verkehr:** J. Deye **Bezirksgruppe (BG) Bergedorf:** R. Schulz **BG Eimsbüttel:** vierter Di. im Monat, 19 Uhr, Ort offen, bitte nachfragen; J. Deye **BG Harburg:** 3. Do. im Monat, 19:30 Uhr, bei Schulz/Hagemeister, Hoppenstedtstraße 37 **BG Mitte:** letzter Mo. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle. Am 27.8.: Geelhaus Koppel 76; G. Sommer **BG Nord:** Termine und Treffpunkte bitte telefonisch erfragen; U. Mesterjahn **BG Wandsbek:** 1. Di im Monat, 20 Uhr, wechselnde Gaststätten; C. Scholz **Fahrgastbeirat (HVV):** H. Sterzenbach **Liege- und Spezialradstammisch:** 1. Mi im Monat, 19 Uhr im Café SternChance, Schröderstiftstr. 7; M. Himmel **ADFC-Radfahrer-Treffen:** letzter Do. im Monat, ab 19 Uhr, Restaurant »Memorandum«, Lattenkamp 8; W. Heckelmann **Radreise-Messe-Team:** U. Jancke **Online-Redaktion:** 2. Do im Monat, ADFC-Geschäftsstelle, U. Dietze **Redaktion RadCity:** U. Dietze **Themenabende in der Geschäftsstelle:** P. 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@hamburg.adfc.de **Uwe Mesterjahn:** Tel.: 25 30 72 36 **Scholz, Christian:** Tel.: 64 55 44 63, hfunggi@gmx.de **Schulz, Rainer:** Tel.: 735 18 10, bergedorf@hamburg.adfc.de **Sommer, Georg:** Tel.: 20 23 90 13, ghsommer@web.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.

Fördermitglieder 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** Elbe Werkstätten, Klotzenmoorstieg 2, 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 • **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** einfal GmbH Schlüterstraße 11, 20146 HH, Tel.: 41 46 82 77 • **FAHRRADZENTRUM-EPPENDORF** 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 **FAHRRADHERSTELLER NORWID** Fahrradbau GmbH, Bauernweg 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 Michaelen, 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 35 H, 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 • **FAHRRADTAXI PEDALTOURS GMBH**, Riedeck 51, 22111 Hamburg • **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 **VERKEHRSPANUNG VTT PLANUNGSBÜRO** Eppendorfer Landstraße 84, 20249 HH, Tel.: 4 80 96 98 00

KORPORATIVES MITGLIED: VERBRAUCHERZENTRALE HAMBURG

Wir haben Post

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

Radwegentfernung in Heimfeld

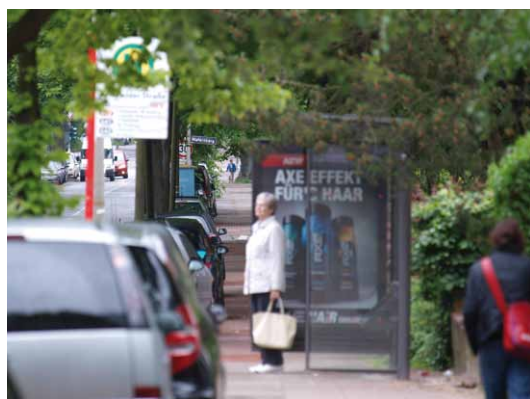
RadCity 2/2012, Seite 29, Leserbriefe

Auf der Sternfahrt am 17. Juni habe ich Euer Magazin RadCity erhalten. Vielen Dank, auch für die tolle Sternfahrt über die Köhlbrandbrücke und durch den Hafen und über die Autobahn.

In Eurem Magazin habe ich den anonymen Leserbrief gelesen über die Radwegentfernung in der Heimfelder Straße. Dieser Brief spricht mir aus der Seele! Wie kann man einen intakten Radweg entfernen, der unter anderem auch meinem Sohn (12 Jahre) als Schulweg dient.

Gudrun Lehmann

Sehr geehrte Frau Lehmann, subjektiv mag der Radweg sicherer sein. Alle seri-



Suboptimal: Heimfelder Straße vor dem Radwegrückbau

ösen Studien belegen aber, dass das objektiv nicht stimmt. Auf der Fahrbahn fährt die Radlerin im Sichtfeld des Autoverkehrs. Und nur Sichtbarkeit schafft Sicherheit.

Auf Radwegen passieren deutlich mehr Unfälle als auf Radfahrstreifen oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Der Grund ist, dass AutofahrerInnen die Radler nicht »auf der Reihe« haben, wenn sie aus der Grundstückszufahrt oder aus der einmündenden Straße kommen. Besonders auch nach rechts abbiegende Autos stellen eine Gefahr dar. Und wer einen Radweg in falscher Richtung befährt hat ein etwa 12 Mal so hohes Unfallrisiko wie ein korrekt auf der Fahrbahn fahrender Radfahrer.

Auf den ersten Blick mag man denken, ein Radfahrer auf der Fahrbahn sei näher

an den Autos und damit gefährdeter. Im Längsverkehr passieren aber sehr wenige Unfälle, weil man sich eben frühzeitig sieht.

Und es ist ein Irrtum, dass man auf dem Radweg wirklich getrennt vom Autoverkehr wäre (siehe oben die beschriebenen Konfliktpunkte). Autofahrer fahren Radfahrer nicht mit Absicht um, sondern weil sie sie nicht gesehen oder weil sie sie »vergessen« haben.

Trotzdem können wir Ihre Befürchtung verstehen. Wir sind über Jahrzehnte auf Radwege »geeicht« worden. Uns wird überall erzählt, wie gefährlich Radfahren sei ...

Es ist wichtig, sich als Radfahrer (wo das erlaubt ist) selbstbewusst auf der Fahrbahn zu bewegen, unbedingt einen ausreichenden (mind. 1 m) Seitenabstand zum Fahrbahnrand einzuhalten; insbesondere wenn dort Autos parken. Man muss vorausschauend fahren. Man muss rechtzeitig Fahrtrichtungswechsel anzeigen und lieber einen kurzen Schulterblick

mehr als zu wenig machen. Noch mehr Tipps stehen hier: <http://www.hamburg.adfc.de/verkehr/themen/schon-gecheckt/tipps-zu-ihrer-sicherheit-im-verkehr/>

Der für die Heimfelder Straße zuständige Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörde beim Harburger Polizeirevier 46, Sachbearbeiter Armin Lehnhoff, sagte dem Abendblatt (30.06.12) völlig korrekt: »Alle seriösen Studien belegen, dass Radfahrer auf der Fahrbahn am besten aufgehoben sind. Weil sie dort tatsächlich am sichersten unterwegs sind.«

für die Redaktion: Ulf Dietze

Impressum

Herausgeber Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg e.V., Koppel 34-36, 20099 Hamburg
Redaktion RadCity redaktion@hamburg.adfc.de
Vincenz Busch, Amrey Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Sebastian Jekutsch, Lars Kraft, Barbara Müller, Katja Nicklaus, Frank Post, Michael Prahl, Marcus Steinmann
Titel: Lars Kraft
Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 5, 11 (teilw.), 15)
Anzeigen: Es gilt Preisliste Nr. 20 vom 15.11.2011.
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

Kampfradler

RadCity 3/2012, Seite 4

In Ihrem Bericht werden die bösen Buben und Mädchen aufgezählt, die ohne Licht fahren, keine Ampeln beachten usw. Wenn ich die Fuhlsbüttlerstraße vom Bahnhof Barmbek in Richtung Ohlsdorf fahre, begegnen mir massenhaft Falschfahrer. Was kann ich dagegen tun? Soll ich mich immer, wenn so ein Radler oder Radlerin mir entgegen kommt, mit meinem Rad quer stellen, damit derjenige nicht weiterfahren kann? Meiner Meinung nach fallen diese Typen auch unter die »Rad-Rambos«. Ich glaube unser Verkehrsminister hat mit seiner Bezeichnung in vielen Fällen Recht. Vielleicht sollte unser Bürgermeister noch zwei zusätzliche Polizisten einstellen, die nur solche Falschfahrer aufschreiben. Das Gehalt wäre durch die entsprechenden Strafen bestimmt gesichert. Aber solche Ideen kann man nur als 81-jähriger Radfahrer haben.

Herrmann Frost

Die AOK-Touren aus dem ADFC-Radtourenprogramm



(die Tour am 26.08. war mit falschem Text veröffentlicht worden):

Da rum nach Barum

☆☆ Sa., 25. August, 65 km, Start: 10:30 Uhr, S-Bergedorf/Ausgang Lohbrügge, Ltg.: Wolfgang Heckelmann Auf dieser Tour bringen Sie Ihr Herz- und Kreislaufsystem in Fahrt: Von Bergedorf geht es über den Marschenbahndamm zur Zollenspieker Fähre. Unterwegs lernen Sie Ihre Belastungsgrenzen kennen und finden Ihren individuellen, effektiven und gesunden Trainingstakt. Die AOK Hamburg unterstützt Sie dabei und stellt EKG-genaue Messgeräte zur Verfügung. Bei einer kurzen Zwischenrast erwartet Sie das AOK-Team und sorgt für ausreichende Flüssigkeitszufuhr und einen kleinen fruchtigen Imbiss. Über Fahrenholz geht es zum Barumer See. Hier evtl. Badepause. Zurück nach Bergedorf über die Geesthacher Elbbrücke. Ende der Tour dort gegen ca. 17:30 Uhr. Fahrkosten, Badezeug bei Bedarf mitnehmen. Für AOK-Versicherte und ADFC-Mitglieder ist die Tour kostenfrei.

In Hamburgs Norden

☆ So., 26. August, 40 km, Start: 10:30 Uhr, S-Poppenbüttel (Stor-
marnplatz), Ltg.: Peter Meyer Die Tour führt uns an Volksdorf vorbei zum Forst Hagen und Bredenbeker Teich. Über den Schü-
berg geht es durch den Duvenstedter Brook an der Oberalster zurück zur S-Poppenbüttel. Bei einer Rast erwartet uns das AOK-Team mit Getränken und Tipps, wie ein gezieltes Aufwärm- und Abkühlprogramm Verletzungen oder Verspannungen vorbeugen kann. Es gibt Tipps zur körpergerechten Einstellung von Lenker- und Sattelhöhe. Eine weitere kurze Rast nutzt das AOK-Team, um für ausreichende Flüssigkeitszufuhr und einen kleinen fruchtigen Imbiss zu sorgen. Rückkehr ca. 16 Uhr. Für AOK-Versicherte und ADFC-Mitglieder ist die Tour kostenfrei.

Themenabend anbieten?
Darüber freuen wir uns:
info@hamburg.adfc.de

ADFC-Themenabende September/Oktober 2012

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 Gurlittstraße).



Mittwoch, 19. September 2012, 19.30 Uhr

Warmgeduscht um die Ostsee

In vier Monaten um die Ostsee radeln und täglich eine warme Dusche genießen – wie das geht, sowie schöne Fotos aus diesem faszinierenden Natur- und Kulturraum zeigt Karen Mielke. Informationen zu Verlauf und Beschaffenheit der Strecke kommen natürlich auch nicht zu kurz.



Mittwoch, 17. Oktober 2012, 19.30 Uhr (Teil 1)

Mittwoch, 24. Oktober 2012, 19.30 Uhr (Teil 2)

Von Feuerland zur Karibik

In der südlichsten Stadt der Welt – Ushuaia auf Feuerland – beginnt Hans Windisch am 23.11.2002 seine Südamerika-Reise. Er ist damals knapp 63 Jahre alt und gerade pensioniert. Durch Steppen, Wüsten, Vulkangebiete, Regenwälder und über hohe Pässe führt die Route. Eindrucksvolle Dias entstehen auch bei der Überquerung des 4.776 m hohen Agua Negra Passes oder des größten Salzsees der Erde (Salar de Uyuni). Die Reise endet nach 15 Monaten und gut 15.000 km am 25.02.2004 in Caracas.

Hans Windisch erzählt von seinem jahrzehntelangen Traum, den er mit dieser Reise verwirklichte, von seinem Schutzengel und seinen Erlebnissen.

Fotos: Die Vortragenden

Liebe Rätselfreunde,

unser Rätsel ist diesmal ganz einfach zu beantworten!
An welchem Ort startet und endet die ADFC Mitglieder-
Radtour am 8. September 2012?

GEWINN

Wir verlosen fünf Mal den Italien-Krimi »Die Schnelligkeit der Schnecke« von Marco Malvaldi. Zur Verfügung gestellt hat uns diese Urlaubslektüre der Piper-Verlag. Es handelt von einem japanischen Wissenschaftler, der bei einem Kongress in Italien ums Leben kommt, von einem radelnden Wissenschaftler aus den Niederlanden, von einem Café mit eingeschränktem WLAN und viel gutem Espresso.

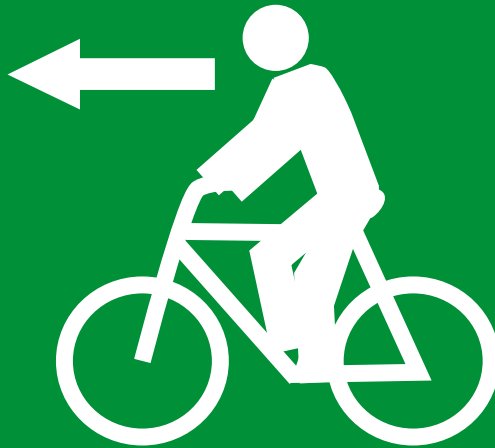
Liebe Rätselfreunde,
die richtige Lösung senden Sie mit Angabe der Adresse und dem Stichwort »Rätsel« an redaktion@hamburg.adfc.de (oder per Post an die Geschäftsstelle). Einsendungen über Gewinnspielvermittler oder gesammelte Teilnahmen, die gleichzeitig oder nacheinander unter der gleichen IP-Adresse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

Einsendeschluss ist der 10. September 2012

Rätsel
grübel ...



Lösung aus RadCity 3/2012:
»John Boyd Dunlop«



Auch 2012
KEIN
Zusatzbeitrag!

SIE HABEN IHR ZIEL ERREICHT:

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**



Kompetenz für -Bikes – vollgefedert und faltbar

**Fahrrad
Cohrt**
* SEIT 1990 *



20
ÜBER
JAHRE
LEIDENSCHAFT

Aus Überzeugung Manufaktur-Räder:

utopia velo



riese und müller
Gefedert radfahren.

FLYER

Innovation in Mobility

PATRIA

NÖRWID



Verkauf & Beratung
Mo. bis Fr. 10–20 Uhr
Samstag 10–16 Uhr

Werkstatt & Service:
Mo. bis Fr. 10–13 Uhr und 15–20 Uhr
Samstag 10–16 Uhr

Saseler Chaussee 52 • 22391 Hamburg (Wellingbüttel / Sasel)
Telefon: 040 - 640 60 64 • www.fahrrad-cohrt.de

Träume ...



Spannende Ausrüstungs- und Reisetipps von Globetrotter Experten zum Thema Fahrrad unter www.4-Seasons.TV/radreise

... leben.



DIE GRÖSSTE AUSTRÜSTUNGS-AUSWAHL FÜR ALLE KANU- UND RADREISEFANS IN HAMBURG.



Globetrotter Experte
Volker Detlefsen

Bei Globetrotter Ausrüstung im Wiesendamm finden Sie nicht nur die größte Auswahl für Outdoor und Reise, sondern auch die Expertise und Erfahrung von 140 Globetrotter Experten, die selbst jede freie Minute am liebsten in der Natur verbringen. Neben der qualifizierten Beratung können Sie Ihre Ausrüstung zudem auch gleich unter Realbedingungen testen – z.B. in der Kältekammer oder an der gläsernen Kletterwand. Lassen Sie sich bei uns auf neue Ideen bringen – ein Besuch im größten Outdoor-Testcenter Hamburgs lohnt sich immer!

VERANSTALTUNGSTIPP:

Paddel & Pedale

Eine kombinierte Fahrrad- und Kanutour durch das Lauenburger Seengebiet mit Start und Ziel in der Inselstadt Ratzeburg. Per Kanu und Fahrrad entdecken Sie abseits großer Straßen die Wege im Herzen des Naturparks Lauenburgische Seen zwischen Ratzeburg und dem Schaalsee-Camp. Die leicht hügelige Landschaft mit den kleinen, lieblichen Seen, Verbindungskanälen und Uferwegen bietet eine Vielzahl unterschiedlicher Eindrücke. Für weitere Informationen und Terminvereinbarungen wenden Sie sich bitte an das Kanu-Center Lothar Krebs, Tel.: 04501/412.

GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG
Wiesendamm 1, 22305 Hamburg
Montag bis Freitag: 10:00–20:00 Uhr
Samstag: 9:00–20:00 Uhr
Telefon: 040/291223, E-Mail: shop-hamburg@globetrotter.de

Globetrotter.de
Ausrüstung

HAMBURG | BERLIN | DRESDEN | FRANKFURT | BONN | KÖLN | MÜNCHEN