

VELOROUTE

Zwei neue Fahrradstraßen



»RADFAHRER SIND DIE PEST!«
VERKEHR IN BLANKENESE

DANZIG – RIGA
DER REISE ZWEITER TEIL

EINE WELT AUF ZWEI RÄDERN



TRENGA DE
BICYCLES

Direktvertrieb unter www.Trenga.DE



Fahrrad center
HARBURG · BUCHHOLZ

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

Fahrrad Center Buchholz
Innungsstraße 2
21244 Buchholz
Telefon 041 81/3606-0

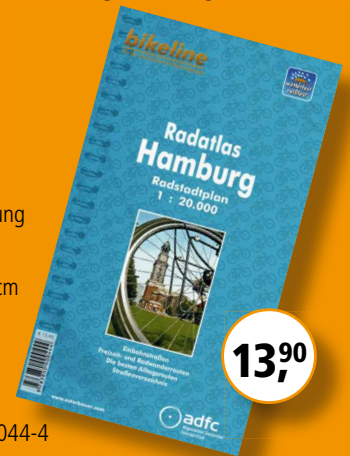
www.FahrradCenter.de

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



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Beitritt
auch auf www.adfc.de

Anschrift:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Straße	
PLZ, Ort	Telefon
E-Mail	
Beruf	

Anmerkungen

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit eine Einzugsermächtigung bis auf Widerruf:

Kontoinhaber	
Kontonummer	Bankleitzahl
Datum/ Ort	

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

Ja, ich trete dem **ADFC** bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im **ADFC-Tourenportal** erhalte ich Freikilometer.

- Einzelmitglied **46 €**
- Familien-/Haushaltsmitglied **58 €**
- Zusätzliche jährliche Spende €

Datum

Unterschrift

Was, schon wieder Wahl?

Ab dem 17. September hängen für zwei Wochen wieder Wahlplakate in ganz Hamburg. Aber statt um Parteienwerbung ging es hier um die Wahlfreiheit der Radfahrer. Auf sogenannten »Moskitos« – das sind die Plakate an den grauen Schaltkästen an der Straße – klärte der ADFC-Hamburg über eine leider immer noch erstaunlich unbekanntere Verkehrsregel auf. Obwohl schon seit 15 Jahren in der Straßenverkehrsordnung so festgelegt, wissen viele Verkehrsteilnehmer immer noch nichts vom Wahlrecht der Radfahrer: Auch dort, wo es einen Radweg gibt, ist es erlaubt, die Fahrbahn zu nutzen! Einzige Ausnahme: Wenn blaue Radwegschilder es anzeigen, müssen Radfahrer den Radweg benutzen. Aber auch nur dann, wenn er benutzbar ist: breit genug, nicht zugeparkt und geräumt.

Der ADFC-Hamburg empfiehlt: »Ab auf die Straße«, denn das Fahren auf der Fahrbahn ist sicher, zügig und komfortabel. Die Gründe: Auf der Straße werden Sie gesehen und können selbst gut sehen, die Straße ist breit, frei von unvorhersehbaren Hindernissen und wird für alle Fahrzeuge gereinigt, geräumt und repariert. Das wussten Sie längst? Um so besser. Dann können Sie den Schwarm der »Moskitos« vergrößern, der andere darüber informiert.

Johannes Ruppel, Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit des ADFC Hamburg, fährt alle Wege mit diesem Norwid-Schmuckstück



RADWEG ODER FAHRBAHN? SIE HABEN DIE WAHL.*

Ab auf die STRASSE!

SICHER RADFAHREN AUF DER FAHRBAHN

hamburg.adfc.de

adfc

adfc



5·2012

INHALT

	Schwerpunkt Verkehr in Hamburg
06	Fahrad frei – auf der Veloroute 6
08	Nur wer den Weg durch den Dschungel kennt ... Radverkehrspolitik im Bezirk
10	»Radfahrer sind die Pest!« – Verkehr in Blankenese
12	Aufbruch ins Autoreich – Hamburger RadlerInnen dokumentieren L. A. im Film
14	Länder – Menschen – Abenteuer; Radreise von Danzig nach Riga
16	Same procedure as every year – Bericht von der Landesversammlung des ADFC
18	Historische Fahrräder (2): Das Frischauf-Akrobatrad
	STÄNDIGE RUBRIKEN
04	Kurzfutter
19	Kolumne: Die Spülmaschine und das Auto
20	Adressen/Fördermitglieder
21	Impressum/Briefe
22	Themenabende
22	Rätsel

Tag der offenen Tür

am 08.09.12 ab 15 Uhr

25 Jahre ZZ HORIZONT fast mit Teile- und Schnäppchenmarkt, Würstchen und mehr...



WINORA

Restposten: F1 Pedelec mit starkem 11 AH Akku für 100 KM und mehr - 1299,00 €

HP Velotechnik

Scorpion FS

Komfortables Tourenrad - unser Vorführer - mit XT-Ausstattung, SON Lichtanlage, Gepäckträger, Schutzbleche, etc. **statt 4600,00 nun 3600,00 €**

Beachten Sie unsere Gebrauchträder auf der Website!



(Abbildung ähnlich)

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

Liegeradstudio

ADFC-Jugendgruppe organisieren

Das nächste adfc-jugend-fahrrad-festival findet vom 2. bis 4. August 2013 statt. Der ADFC Hamburg möchte dort mit ca. 10 Kindern und Jugendlichen vertreten sein.

Du hast Spaß daran,

- eine Gruppe aufzubauen, die dort hin fährt,
- die Gruppe dorthin zu begleiten,
- Kontakt mit anderen Gliederungen mit Jugendarbeit aufzunehmen,
- Von den Erfahrungen breit im ADFC Hamburg zu berichten.

Du bietest:

- Eine Juleica oder bist bereit, bis 2013 eine zu erwerben: <http://www.juleica.de/>
- Im besten Fall Erfahrung in der Kinder- und Jugendarbeit
- Lust, im ADC Hamburg diese Aktion zu betreuen

Dann melde Dich bei uns.

Wir bieten:

- Eigenständiges Arbeiten mit eigenen Ideen
- Unterstützung von alten ADFC-Hasen
- Eine tolle Erfahrung mit Radlern aus ganz Deutschland

Einen Eindruck vom Jugendforum bekommst Du unter <http://www.adfc.de/news/archiv-news-2011/adfc-jugendforum-schueler-fordern-gleichberechtigung-fuers-fahrrad>

Ansprechpartner ist Dirk Pfaue über die Geschäftsstelle: Tel: 39 39 33, info@hamburg.adfc.de

Newsletter

Vielfältig sind die Möglichkeiten, sich über die Aktivitäten des ADFC Hamburg zu informieren. Neu hinzugekommen ist nun der Newsletter. Alles, was Sie brauchen, ist eine gültige E-Mail-Adresse. Die Anmeldung zum Newsletter erreichen Sie über unsere Webseite im Menü ganz oben.

Hamburger Locals zeigen Hamburg

Wer Hamburg als Tourist besucht und die Stadt aus Sicht eines Einheimischen kennen lernen möchte, hat mit den Hamburg-Greeter die Chance dazu: 50 ehrenamtliche Greeter, darunter Rentner ebenso wie Berufstätige, zeigen Gästen die schönsten Plätze ihres Stadtteils. Geboren wurde die Idee in New York, seit dem Frühjahr gibt es sie auch in der Hansestadt. Interessierte fragen die kostenlosen Touren online unter: <http://www.hamburg-greeter.de> an. Ob zu Fuß oder mit dem Rad – das Greeter-Motto »Komm als Gast, geh als Freund« gilt für alle Besucher gleichermaßen.



Ob zu Fuß oder mit dem Rad – die Hamburg-Greeter zeigen Besuchern die schönsten Plätze der Hansestadt

ADFC-Radtouren letzter Mi. im Quartal

Für die Organisation der Radtouren hat sich ein neues Leitungsteam gebildet. Karin Gillwald, Steffen Braun, Jörg Lückemeyer und Martin Günther sind neu dabei und freuen sich, dass Stefan Kayser seine langjährige Erfahrung im Arbeitskreis weiter einbringt. Wir danken Christian Scholz und Adrian Brauer für Ihr Engagement in den letzten Jahren!



Jörg Lückemeyer und Steffen Braun, zwei der neuen Gesichter des Touren-Arbeitskreises

Das neue Team arbeitet sich gerade ein und freut sich, möglichst viele Radtourenleiter kennen zu lernen: bei den Radtouren, beim ADFC-Stammtisch oder den neuen, regelmäßigen Radtourenleitertreffen. Diese finden immer am letzten Mittwoch im Quartal (außer Dezember) um 19 Uhr in der Geschäftsstelle statt.

Kirchentag in Hamburg Treffen am 22.10.

Vom 1. bis 5. Mai 2013 findet in Hamburg der Deutsche Evangelische Kirchentag (DEKT) statt. Der ADFC will gemeinsam mit dem DEKT diese Großveranstaltung fahrradfreundlich ausrichten. Beispiele sind die Kirchentage 2009 in Bremen und 2011 in Dresden, bei denen die örtlichen ADFC-Verbände ebenfalls aktiv waren.



Wir suchen jetzt Personen, die Interesse haben, bei den Vorarbeiten der Hamburger Veranstaltung mitzuwirken. Es geht dabei von Tourenleitung, über Mitorganisation eines Fahrradgottesdienstes bis hin zu kreativen Mitmachaktion im Rahmen eines Straßenfestes. Die Möglichkeiten sind vielfältig und es gibt viel Raum sich einzubringen.

Termin: Informationen über den Deutschen Evangelischen Kirchentag und Sammlung von Ideen zum Mitmachen. 22.10. um 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Kontakt: merja.spott@hamburg.adfc.de

Der ADFC braucht mehr Mitglieder

Mitglieder erhöhen die Möglichkeit, gezielt Einfluss zu nehmen und sichern die Unabhängigkeit des ADFC als Interessenvertretung aller Radfahrerinnen und Radfahrer. Auch sichern sie eine kontinuierliche – insbesondere hauptamtliche – Arbeit.

Wie aber schafft es der ADFC, dass die vielen Radfahrerinnen und Radfahrer auf Deutschlands Straßen in den Verein eintreten?

Jedenfalls bedarf es eines abgestimmten Vorgehens auf Bundes- und Landesebene, um Mitglieder zu gewinnen und danach langfristig an den Verein zu binden.

Und so traf sich am 20. August in Berlin zum ersten Mal eine Steuerungsgruppe, bestehend aus Burkhard Stork (ADFC Bundesgeschäftsführer), Claudia Matz (ADFC NRW), David Greve (ADFC Bundesverband), Dieter Schulz (ADFC Niedersachsen), Martin Jobst (ADFC Bayern) und Kirsten Pfaue (ADFC Hamburg).

Inhaltlich knüpft man an Ideen an, die der Bundeshauptausschuss bereits entwickelt hat: Der ADFC führt ein neues Finanzierungsmodell für Einsteiger ein, also eine vergünstigte Mitgliedschaft auf Probe (Einstiegsmitgliedschaft). Kinder und Jugendliche spricht der Verein gezielt an. Dienstleistungen und Serviceangebote sollen Anreiz bieten, dem ADFC beizutreten.

Die Steuerungsgruppe nahm sich in Berlin einen ganzen Tag, um diese Vorschläge mit Leben zu füllen. Im November soll auf der Bundeshauptversammlung in Worms als erstes ein konkreter Vorschlag zur »Einstiegsmitgliedschaft« vorliegen.

Die Steuerungsgruppe diskutierte auch über neue Serviceangebote. Von vergünstigten DB- oder Fahrradverleihangeboten bis hin zur Peledec-Versicherung gibt es hier viele Ideen. Es bleibt abzuwarten, welche Vorschläge umgesetzt werden können – das nächste Treffen der Steuerungsgruppe ist am 17. November.

Bis dahin können Sie gerne Ideen einbringen: Unter Stichwort »Mehr Mitglieder« an redaktion@hamburg.adfc.de

Kirsten Pfaue



Buch: Bicycle Diaries

Aus in Tagebuchform niedergeschriebenen Gedanken entstand das Buch von David Byrne. Kein Radelbuch im üblichen Sinne, dazu hat der Sänger und Komponist (früher Talking Heads) eine viel zu eigene Sichtweise, mit der er seine Eindrücke und Begegnungen schildert.

Als Kunstschaffender unterwegs in den Metropolen der Welt hat er stets sein Faltbike dabei und erfährt sich auf diese Weise seine Reisesstationen.

Im Rahmen von Projekten und Events trifft Byrne u. a. auf Künstler, Politiker und Stadtplaner und erläutert anhand von Beispielen, wie Städte menschenfreundlicher werden können, indem man den nichtmotorisierten Verkehr sinnvoll integriert und fördert.

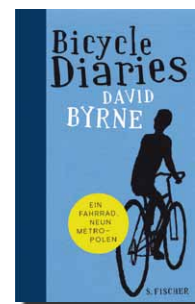
Sein Antrieb ist die Freude am Radfahren seit über 30 Jahren. Als New Yorker zieht er Vergleiche zu anderen Metropolen, und natürlich nicht nur, was den Radverkehr betrifft. Vor allem die kulturelle Szene, nationale Eigenheiten und Skurrilitäten, aber auch Gentrifizierung werden subjektiv und unterhaltsam thematisiert.

Das Lesenswerte an diesem Buch ist nicht unbedingt das Erlebte sondern vielmehr die Reflexion darüber: Gedankenketten reihen sich aneinander, werfen Fragen auf ohne immer Antworten zu liefern. Ganz so, wie es wohl jeder Mensch aus eigener Erfahrung kennt. Jetzt hat es mal jemand aufgeschrieben.

David Byrne wurde 1952 in Schottland geboren, ist Musiker, Photograph und Konzeptkünstler. Bekannt wurde er als Bandgründer der Talking Heads 1975. Byrne lebt in New York, legt seit Beginn der Achtziger Jahre alle möglichen Wege mit dem Fahrrad zurück und reist mit Faltbike um die ganze Welt.

Michael Prah

David Byrne: »Bicycle Diaries«
Hardcover, 364 Seiten, 19,95 Euro, Fischer Verlag 2012.
Blog von David Byrne: <http://journal.davidbyrne.com/>



Buch: Praxiswissen für Alltagsradler

Dieser Ratgeber wagt einen Rundumschlag über die Themenblöcke Basiswissen, Gepäcktransport, Kleidung, Technikkunde, Ergonomie, Fahrtechnik, Recht, und Komponenten. Dahinter wird so ziemlich jedes Thema abgehandelt, mit dem es auch der ADFC in seiner Beratungstätigkeit zu tun hat: Vom Diebstahlschutz über die Auswahl der richtigen Strecke, die richtige Fahrradbrille, den Kindertransport bis hin zu Sitzproblemen wird da nichts ausgelassen. Die Texte sind kurzweilig und aktuell – über manchen Allgemeinplatz sehen wir wohlwollend hinweg. Das Layout ist ... bunt mit vielen, vielen Kästchen, die sich »Praxistipp« nennen und meist gut im Fließtext aufgehoben gewesen wären. Die Bilder sind oft passend und manchmal auch überflüssige Symbolbilder.

Bei der Fülle an Informationen und Fotos lässt sich das aber gut verschmerzen. Wer sich allgemein als Alltagsradler »fortbilden« möchte und dabei nicht zu einem Spezialthema extrem tiefeschürfende Informationen erwartet, findet in dem Buch aktuelle Antworten.

Ulf Dietze

Wolfgang Zengerling: Praxiswissen für Alltagsradler
162 Seiten, Pietsch Verlag 2012. 14,95 Euro,



Ihre private Kleinanzeige veröffentlichen wir kostenlos.

Verkaufe

Rennrad, Stevens R.P.R 2
RSX Ausstattung, 26 Zoll, 49 cm
Rahmenhöhe
Preis: VB 280,00 EUR
Kontakt: 01775429846





Fahrrad frei – auf der Veloroute 6

Fahrrad fahren am Eilbekkanal macht Spaß wie sonst selten in Hamburg. Seitdem die Strecke fertig ist, berichten RadfahrerInnen übereinstimmend, dass die Zahl der RadlerInnen deutlich zugenommen hat.

Fahrradstraße Sicher die wichtigste Maßnahme: Die Uferstraße und die Lortzingstraße sind zur Fahrradstraße geworden. Das heißt, auf dieser Seite des Kanals haben die Radfahrer Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Die Autos müssen sich den Fahrrädern unterordnen. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn signalisieren zusätzlich die Bedeutung des Fahrrades dort. Entscheidend für die Komfortsteigerung war, dass die Lortzingstraße asphaltiert wurde. Wegen des Kopfsteinpflasters wichen bisher viele Radfahrer auf den schmalen und damals noch für Radfahrer freigegebenen Fußweg am Kanal aus.

Vorfahrt geregelt Die Nutzer einer Fahrradstraße haben nicht automatisch Vorfahrt. In diesem Fall hat man durch Aufpflasterungen an den Nebenstraßen dafür gesorgt, dass die Radfahrenden auf der Strecke gegenüber VerkehrsteilnehmerInnen aus den einmündenden Straßen vorfahrtberechtigt sind. An den Hauptstraßen Richard-, Wagner- und Friedrichsberger Straße ist das aber nicht der Fall. In der Friedrichsberger Straße wurde eine Mittelinsel als Querungshilfe eingerichtet, was für die anderen beiden Hauptstraßen auch eine wichtige Lösung gewesen wäre. Gerade an Richardstraße und Lerchenfeld steht man oft eine gefühlte Ewigkeit.

Am Lerchenfeld stellt sich die Behörde für Verkehr allerdings vor, dass man nach links zur Ampel radelt und den Zweirichtungsradweg in der Eilenau weiter fährt.

Aufpflasterungen Aus den einmündenden Straßen sowie zwischen Fahrradstraße und querenden Hauptstraßen gibt es Aufpflasterungen über die gesamte Fahrbahnbreite. Ihre

Rampen sind steil und Radfahrer müssen abbremsen, um nicht heftig durchgeschüttelt zu werden. Eine sinnvolle Funktion lässt sich in den Aufpflasterungen quer über die Veloroute nicht erkennen. Sie entsprechen auch nicht den bundesweiten Empfehlungen für die Anlage solcher Strecken. Hier zeigt sich, dass Hamburgs Planungshinweise für Stadtstraßen dem Stand der Technik hinterherhinken.

Im Verlauf der Fahrradstraße sind Fahrradbügel dezentral aufgestellt. Das sichere Abstellen der Räder fällt nun leichter und gleichzeitig ist damit in den Kreuzungsbereichen für freie Sichtfelder gesorgt, was die Verkehrssicherheit erhöht.

Parkanlage Im Eilbekpark zwischen dem S-Bahnhof Friedrichsberg und der Friedrichsberger Straße ist der asphaltierte Weg nun breiter als zuvor. Fußweg und Zweirichtungsradwege sind durch eine weiße Linie getrennt. Zunächst standen auf Höhe der Seumestraße noch widersprüchliche Verkehrsschilder, wer nun welche Wegseite zu benutzen habe. Für einen Zweirichtungsradweg ist der Weg auch nach der Verbreiterung zu schmal. Die ursprüngliche Planung der Baubehörde sah für den Weg durch den Eilbekpark tatsächlich gut einen Meter mehr vor. Doch im Bezirk Nord tobte 2010 ein Streit um die Frage, ob überhaupt eine Radroute durch den Park gelegt werden sollte. Man sah den Erholungswert für Fußgänger zerstört. Dabei war einigen Bezirkspolitikern nicht einmal bekannt, was eine »Veloroute« überhaupt ist bzw., dass das Veloroutenkonzept nach dem Jahr 2000 überhaupt noch weiter verfolgt worden ist. Am Ende stimmte die Versammlung mehrheitlich für die Lösung mit rund 4,5 m Breite.



Entspanntes Radfahren: Fahrradstraße (Foto links)

Ab durch den Park. Für eine überörtliche Hauptroute des Radverkehrs wäre breiter besser gewesen ... (Foto oben)

Eine Mittelinsel erleichtert das Überqueren der Friedrichsberger Straße (unten)



Um den Bahnhof Friedrichsberg Hier wurden ebenfalls Verbesserungen erreicht. Bisher teilten sich Radfahrer und Fußgänger den schmalen Abschnitt unter der S-Bahn-Brücke auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Nun wurden Kfz-Stellplätze weggenommen und dafür ein Radweg zwischen der Fahrbahn und den Brückenpfeilern gebaut. Dadurch konnten Fußgänger von den Radfahrern getrennt werden und es gibt eine eindeutige Führung.

Zudem wird zumindest im direkten Bahnhofsbereich der Radweg vom Gehweg durch eine Reihe weißer Steine abgetrennt, die Sehbehinderten als Orientierung dienen sollen, aber allgemein die Trennung zwischen Geh- und Radweg besser verdeutlichen. Die Linienführung auf der östlichen Seite der Brücke erfolgt mit geringem Radius in Form einer S-Kurve hinter das Buswartehäuschen. Dadurch ist die Sicht der entgegenkommenden Radfahrer in diesem Bereich eingeschränkt. Eine bessere Linienführung wäre möglich gewesen.

Öffentlichkeitsarbeit Was ist eine Fahrradstraße? Wie muss ich mich verhalten? Diese Frage stellen sich viele. Information

DIE FAHRRADSTRASSE



Z 244.1
Fahrradstraße



Z 244.2 Ende
der Fahrradstraße

- Straßen, die durch Verkehrszeichen 244.1 nach StVO als Fahrradstraße gekennzeichnet sind, dürfen nur von Radfahrenden befahren werden.
- Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist. Sie haben sich dann dem Radverkehr unterzuordnen.
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Dies ist im allgemeinen Straßennetz nur erlaubt, wenn sie den sonstigen Verkehr nicht behindern.
- Auf Fahrradstraßen gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften.
- Es gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 30.
- Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.

Quelle und weitere Informationen:

<http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/radverkehrsuehrung/adfc-position-fahrradstrassen>

ist gefragt. Der ADFC organisierte daher Mitte Juli eine Informationsveranstaltung. Olaf Böhm, Sachgebietsleiter für den nicht motorisierten Verkehr in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, stellte die Planung vor. Einen Flyer konnte die Behörde nicht rechtzeitig fertigstellen. Immerhin eröffnete dann noch Senator Frank Horch medienwirksam die Fahrradstraße. Auch solche symbolischen Akte sind im Rahmen von Radverkehrsförderung wichtig: Der Senat bekennt sich öffentlich zu ernsthafter Radverkehrsförderung. Weitere Schritte müssen natürlich folgen.

Fazit Mit diesem Bauabschnitt ist ein entscheidendes Stück der Veloroute 6 fertiggestellt worden. Wann es in Richtung Osten und Westen weitergeht, ist noch nicht klar. Zunächst einmal steht die Veloroute 6 nicht auf der Prioritätenliste der BWVI. Als nächstes sind die Routen 11 (in Richtung Harburg) und die Route 8 nach Bergedorf dran. Allerdings muss sich die Behörde beeilen. Die nächste Wahl kommt bestimmt und die Radfahrerzahlen steigen. Im alltäglichen Verkehr werden die Engpässe des Hamburger Radverkehrssystems immer deutlicher. Die Regierung täte gut daran, solche Erfolge wie am Eilbekkanal als Beispiel zu nehmen, wie attraktive Angebote für Radfahrer aussehen können und mehr davon gegen die Besitzstandswahrer durchzusetzen. Dafür müssten Bezirk, Behörde für Verkehr, Wirtschaft und Innovation und die Straßenverkehrsbehörde so gut zusammenarbeiten wie im Falle der Eilbeker Route.

Merja Spott

Nur wer den Weg durch den Dschungel kennt, kann etwas erreichen

In seinem Gastbeitrag beleuchtet Martin Bill (Die Grünen), welche Brocken ihm als Regionalpolitiker bei der Förderung des Radverkehrs oft im Wege liegen.

Keine Partei mehr, die nicht behauptet, den Radverkehr fördern zu wollen. Doch noch hapert es vielerorts an der Umsetzung. Denn kommt es zur Planung, ist Radverkehrsförderung oft nicht möglich, ohne anderen Verkehrsteilnehmern Fahrt- oder Parkraum zu nehmen. So muss manch Politiker Farbe bekennen, wie ernst er die Radverkehrsförderung wirklich nimmt. Doch auch lange und komplizierte Verwaltungsverfahren bremsen. Dies führte beispielsweise dazu, dass selbst eine grüne Verkehrssenatorin den in sie gesetzten Erwartungen nicht vollends gerecht wurde. Ein Überblick über Chancen und Hindernisse bezirklicher Radverkehrspolitik am Beispiel des Schutzstreifens im Hofweg.

Senat und Bezirk In Hamburg gibt es – wegen der Eigenschaft als Stadtstaat – keine Trennung zwischen Bundesland und Gemeinde, also zwischen staatlichen und kommunalen Aufgaben. Dennoch wird im praktischen Verwaltungshandeln zwischen dem Senat mit seinen Fachbehörden und den sieben Bezirksamtern unterschieden. Die Kontrolle der Bezirksamter übernehmen die gewähl-

Unterschiedliche »Maßnahmen« Die Stadt unterscheidet generell zwischen »Grundinstandsetzungen« und »Neu-, Um- und Ausbau« von Straßen. Diese Bezeichnungen sind sowohl im Finanzhaushalt wie auch bei den Maßnahmen selbst von Bedeutung.

Bei der *Grundinstandsetzung* wird in der Regel die schadhafte Fahrbahndecke ausgetauscht, Geh- und Radwege geebnet. Diese Instandsetzungen sind für den Radverkehr oft kritisch zu sehen: In Straßen, in denen der Radverkehr ebenfalls die Fahrbahn nutzt, also vornehmlich im Tempo-30-Netz, ist eine schlaglochfreie Oberfläche für Radfahrer genauso dienlich wie für den Autoverkehr. Im übrigen Straßennetz, wo alte und schmale Radwege vorhanden sind, wird allerdings die meist unzumutbare Aufteilung des Straßenraums beibehalten. Das ist gerade in Kreuzungsbereichen gefährlich.

Der *Neu-, Um- und Ausbau* hingegen bietet grundsätzlich die Möglichkeit einer (positiven) Veränderung der vorhandenen Verkehrsführung.

Für die Grundinstandsetzung von Bezirksstraßen stehen dem Bezirk Nord jährlich ca. 1,1 Millionen Euro zur Verfügung, für den Neu-, Um- und Ausbau lediglich 100.000(!) Euro. Ein verschwindend kleiner Betrag, wenn man überlegt, dass davon für 288.000 Bewohner nahezu jede Sprunginsel, jede Bordsteinabsenkung und alle anderen kleinen Veränderungen im Straßenraum bezahlt werden müssen. So ist der politische Wunschzettel, der sich insbesondere aus Problemmeldungen aus der Bevölkerung speist, für die nächsten Jahre gut gefüllt. Zum Beispiel mit Maßnahmen für den Radverkehr: Der Durchlass in der Sackgasse Frickestraße zur Breitenfelder Straße in Eppendorf und eine verbesserte Radverkehrsführung an der Kreuzung Steilshooper Straße / Drosselstraße in Barmbek.

Außerdem stehen dem Bezirk seit der Amtszeit der schwarz-grünen Landesregierung jährlich rund 240.000 Euro zusätzlich zur Förderung des Radverkehrs zur Verfügung. Diese werden dem Bezirk von der Fachbehörde zweckgebunden bereitgestellt.

Geld regiert den Radverkehr Entscheidend für die Ausführung einer Straßenbaumaßnahme ist die Bezeichnung des Haushaltstitels, aus dem sie bezahlt werden soll. Die Politik beschloss wiederholt, bei Grundinstandsetzungen auch die Verkehrsführung für den Radverkehr zu ändern (z.B. durch die Markierung von Schutz- oder Radverkehrsstreifen). Dies wurde mit dem Hinweis abgelehnt, dass für einen derartigen Umbau einer Straße auch Gelder benötigt würden, die für einen Neu-, Um-, und Ausbau vorgesehen seien. Doch davon gibt es eben nur verschwindend wenig.

Schwarz-Grün im Bezirk Nord beschloss daher im Haushalt 2009 / 2010 eine Änderung der Finanztitel. Aus den 1,1 Millionen Euro wurden 300.000 Euro herausgelöst und in einen



Hofweg
vorher:
Schutzstreifen
fast noch
an der Polizei
gescheitert.

ten Bezirksversammlungen. Dort wird über zahlreiche Radverkehrsprobleme diskutiert. Doch so umfangreich der Radverkehr behandelt wird, so begrenzt und kompliziert sind die Handlungsmöglichkeiten. Meist beschränkt sich ein bezirklicher Beschluss daher auf Appelle und Aufforderungen an andere Behörden.

neuen Titel eingestellt. Der Titel erhielt den Namen »Neu-, Um- und Ausbau sowie Grundinstandsetzungen von Straßen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs«. Der Beschluss war zwar ein Novum, aber rechtlich nicht zu beanstanden.

Nach der Überwindung anfänglicher Ratlosigkeit schlug das Bezirksamt vor, den Hofweg umzubauen. Ziel des Umbaus war es, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen, den alten 80 Zentimeter breiten Radweg aufzuheben und Schutzstreifen anzulegen.

Während bei einer Grundinstandsetzung nur der Umfang der Schadstellen festgestellt werden muss, ist man bei einem Straßenumbau der ganzen Macht der Verwaltung ausgesetzt:

Unendlich viele zuständige Verwaltungsstellen Grundsätzlich ist die Zuständigkeit für das hamburgische Straßennetz geteilt: Für die Hauptverkehrsstraßen ist der Senat mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zuständig. Alle anderen Straßen sind Bezirksstraßen und liegen in der Zuständigkeit des Bezirksamtes. Für den Hofweg ist daher das Bezirksamt zuständig.

Mitsprache hat auch die Polizei, die als Straßenverkehrsbehörde zuständig ist für die Anordnung von Verkehrszeichen, also Schilder und Markierungen. Sie muss somit bei jeder Veränderung im Straßenraum mitentscheiden und war auch im Hofweg mit Vetorecht beteiligt. Bei Entscheidungen von überregionalem Gewicht darf die Verkehrsdirektion der Polizei mitreden und die Verkehrsbehörde (damals BSU, heute BWVI) hat ebenfalls Mitspracherecht. Ist eine Ampel betroffen, so ist nur Vattenfall für die Umsetzung zu beauftragen. Und Straßenmarkierungen darf auch nur eine bestimmte Firma in Hamburg aufbringen.

Angehört werden daneben noch sogenannte Träger öffentlicher Belange. Dies geht von der Handwerks-, Industrie- und Handelskammer, über den Taxiverband, den HVV und die Hochbahn bis zur Feuerwehr.

Die Polizei war es am Ende, die die gesamte Maßnahme am Hofweg beinahe scheitern ließ: Sie befürchtete einen starken Parkwechselerkehr über den Schutzstreifen. Es bedurfte vieler und langer Gespräche zwischen Polizei, BSU und Bezirksamt, um diesen Konflikt zu lösen. Lediglich für den letzten Abschnitt des Hofwegs vor der Papenhuder Straße verweigerte die Polizei die Zustimmung, so dass dort heute noch kein Schutzstreifen existiert. Dies ist interessanterweise der Abschnitt, über den heute die meisten Beschwerden und Unverständnis über den plötzlich endenden Schutzstreifen gibt.

Dem Bezirksamt gelang es am Ende sogar noch, die ursprünglich ausgelassene Kreuzung Langer Zug / Hofweg / Mühlenkamp / Winterhuder Weg mit in den Umbau einzubeziehen. Die Arbeiten wurden außerdem mit notwendigen Asphaltierungsarbeiten, der Installation einer neuen Ampelanlage sowie einer Stadtradstation und dem Neubau von Bushaltestellen kombiniert. Selbst die Fußwege wurden geebnet und verbreitert. So gelang, was sonst unmöglich scheint: Eine Maßnahme, die Umbau und Grundinstandsetzung vereint und am Ende einen Nutzen für Radler, Fußgänger, Auto- und Busfahrer hat.

Fazit Eine bezirkliche Radverkehrspolitik ist möglich. Allerdings sind die finanziellen Möglichkeiten beschränkt. Es bedarf engagierter Bezirkspolitiker, eines ebenso engagierten federführenden Bezirksamtes, viel Zeit und guten Zuredens.

Martin Bill, Jg. 1982 ist seit März 2008 Bezirkspolitiker der GAL-Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord und seither u.a. verkehrspolitischer Sprecher. Er ist Initiator des haushaltspolitischen Beschlusses, der im Ergebnis zum Umbau des Hofwegs führte.



Selbst wenn sich Verkehrsbehörde und Bezirksamt einig sind, kann eine Maßnahme an der Polizei scheitern. Wenn wir mit der Radverkehrsförderung nicht so langsam wie bisher voran kommen wollen, brauchen wir neue Verwaltungsstrukturen: Die Verkehrsdirektion muss der Verkehrsbehörde zugeordnet werden und die untere Straßenverkehrsbehörde muss in das Bezirksamt verlagert werden. Wir können es uns




nicht weiter leisten, dass mehrere Behörden sich gegenseitig blockieren und vorbereitete und politisch gewollte Ziele an ewig langen Verfahren zu scheitern drohen. Es kann auch nicht sein, dass über jede noch so kleine Maßnahme am Ende Staatsräte, Senatoren oder gar der ganze Senat entscheiden müssen, wenn sich die verschiedenen Behörden nicht einig werden.

Daneben bedarf es nach wie vor der politischen Prioritätensetzung auf höchster Ebene. Zur Zeit sind beispielsweise Rad- und Schutzstreifen im Borgweg und in der Martinstraße gestoppt worden, weil die Busbeschleunigung dort Vorrang hat. Dabei ist immer noch unklar, ob und wann dort Busbeschleunigungsmaßnahmen überhaupt kommen.

Martin Bill

Hofweg
nacher: Ein
Erfolg auch
der bezirk-
lichen Politik



Die Blankeneser Bahnhofstraße ist die Hauptgeschäftsstraße des reichen Elbvororts – und leider von der Oesterleystraße bis zur Elbchaussee eine Einbahnstraße, in der Radfahrer ihr Fahrzeug schieben sollen. Ob die Straße für sie in Gegenrichtung frei gegeben werden soll, lässt sich bei der Neuplanung des Ortskerns diskutieren.

»Radfahrer sind die Pest!«

Verkehrsunfälle, wenig Platz, von Autos verstopfte Straßen und Gehwege – in Blankenese herrscht dicke Luft. Doch es tut sich was: Immer mehr Bürger beklagen sich über die Blechkistenflut. Der westliche Elbvorort soll nun die erste Fahrradstraße Altonas erhalten.

Elbstrand, Polonäse, Eldorado der Immobilienmakler, Dorfidyll, Kolonnenprotziger Geländewagen, FDP-Direktmandat bei der letzten Bürgerschaftswahl – zu Blankenese fällt einem vieles ein. Ans Radfahren denkt man vermutlich erstmal nicht. Dabei lässt sich gerade das in diesem westlichen Elbvorort eigentlich ganz gut machen. Denn in Blankenese sind die meisten Straßen so schmal und die meisten Autos so breit, dass deren Fahrer gar nicht erst auf die Idee kommen dürften, Radfahrer zu überholen. Zudem gibt es dort so gut wie keine Radwege auf dem Bürgersteig, vergleichsweise wenig Lkw-Verkehr und die Uferpromenade ist an Wochenenden für Autos gesperrt.

Blankenese also ein Radfahrerparadies? Leider nein. Denn Autos haben auch hier immer noch Vorfahrt und von moderner, gar fahrradfreundlicher Verkehrsplanung merkt man wenig. Zudem können einige Blankeneser Autofahrerinnen und Autofahrer ihre Aggressionen nicht kontrollieren. Sie betreiben nicht nur exzessiv das aus Hamburg be-

kannte flächendeckende Kampfparken, sondern nötigen, gefährden und verletzen auch immer wieder andere Verkehrsteilnehmer. Und dann gibt es solche, die sich selbst dann noch im Recht wähnen, wenn ihnen ein Gericht ihr Fehlverhalten im Straßenverkehr nachgewiesen hat. Einen besonders krassen Fall hat Benjamin Harders aus Blankenese protokolliert.

Unbelehrbare Autofahrer Der 71-jährige Unternehmensberater Prof. Dr. Ing. Peter C. ist sich seiner Sache sehr sicher. Als Angeklagter in einer Strafsache vor dem Amtsgericht Blankenese verteidigt er sich selbst. Die Anklage: Mit einem Mietwagen soll er im Sülldorfer Kirchenweg in der Nähe des Bahnhofs Blankenese eine 42-jährige Radfahrerinnen angefahren haben. Sie kam zu Fall und zog sich Verletzungen an der Wirbelsäule zu. Peter C. soll weiter gefahren sein, ohne sich um die Geschädigte zu kümmern. An der nächsten Ampel haben Zeugen ihn auf den Unfall hingewiesen – er ignoriert auch sie.

Ruhig und überlegt erklärt der Angeklagte in der Verhandlung, er sei die Straße hinab gefahren, nachdem er seine Frau abgeholt habe. Dann habe plötzlich eine Radfahrerinnen vor ihm die Straße überquert, um am Straßenrand den Lenker loszulassen und ohne Fremdeinwirkung auf den Bürgersteig zu fallen. Zur Fahrerflucht muss Peter C. sich nicht äußern; der Staatsanwalt stellt aus »prozessökonomischen Gründen« den Antrag, das verhältnismäßig weniger schwere Delikt Fahrerflucht nicht zu verfolgen.

Die geschädigte Radfahrerinnen schildert dem Gericht, wie sie aus einer Seitenstraße auf die freie Fahrbahn fuhr. Nach etwa hundert Metern Fahrt bergab sei von hinten ein hupendes Auto herangebraust, dass sie an der Schulter streifte. Ihr Fahrrad sei zu diesem Zeitpunkt bereits sehr nah am Bordstein gewesen. Mit einem Sprung auf den Bürgersteig habe sie sich gerettet. Die Radfahrerinnen hatte zunächst nicht die Absicht, den Unfall anzuzeigen. Sie stand unter Schock. Erst die Zeugen, die den Vorfall beobachtet

und geistesgegenwärtig das Kennzeichen des Pkw notiert hatten, machten ihr Mut zur Strafanzeige. Als ein Zeuge die Version der Radfahlerin bestätigt, wird der Unternehmensberater unruhig und unterbricht die Verhandlung immer wieder, sobald eine andere als seine Version diskutiert wird. Seine Ratschläge zur Prozessführung finden wenig Anklang bei Richterin und Staatsanwalt. Trotz droht der Angeklagte mehrmals, den Verhandlungssaal zu verlassen. Mit seinen Äußerungen zeigt er, keine Lehren gezogen zu haben. Plötzlich bricht es aus ihm heraus: »Radfahrer und auf der Straße fahrende Schulkinder sind die Pest!«.

Dem Staatsanwalt reicht es: Er beantragt den dauerhaften Entzug der Fahrerlaubnis. Die Richterin fällt ein milderes Urteil: Nach einem Jahr soll der Angeklagte den Führerschein zurückerhalten können, 2000 Euro Strafe sind an die Staatskasse zu zahlen, 100 Euro Schmerzensgeld an die Radfahlerin. Noch während der Urteilsverkündung kündigt der



Tatort Süllberger Kirchenweg, Höhe S-Bahnhof Blankenese: Autofahrer müssten hier zum Überholen die Spur wechseln – was sie leider nur selten tun.

Angeklagte an, in Berufung zu gehen, schnappt sich seinen Mantel und verlässt das Gericht. Auch die Staatsanwaltschaft kündigt Berufung an.

Nach Abschluss der Verhandlung stellen verdutzte Schüler aus dem Zuschauerraum die Frage, ob Peter C. jetzt einfach in sein Auto steigen und fortfahren dürfe. Die Richterin bejaht dies, versichert aber, dass die Fahrerlaubnis vorläufig eingezogen werden soll.

Ein Armutszeugnis So weit der Bericht von Benjamin Harders. Die Unbelehrbarkeit von Peter C. ließe sich vielleicht noch als Extremverhalten eines Ewigge-

strigen verbuchen, doch zugleich häufen sich die Stimmen der Bürgerinnen und Bürger, die ihrem Ärger und ihrer Sorge über »die unerfreulichen Verkehrsverhältnisse« in Blankenese Luft machen. So erlebte zum Beispiel Hans-Arthur Marsiske vor kurzem, wie ein vielleicht zehnjähriger Junge mit dem Fahrrad aus der Einfahrt zur Schule Frhmstraße herauschoss und sofort auf den Gehweg einschwenkte. »Dort wäre er fast mit mir als Fußgänger zusammengestoßen. Wir hatten sogar leichten Körperkontakt, dennoch ging es diesmal noch ohne blaue Flecken oder Schlimmeres ab.« Für den Blankeneser sei dieser Beinahe-Unfall »wie ein Paukenschlag« gewesen, der ihm gezeigt habe, dass die Verkehrsverhältnisse »nicht nur sehr unkomfortabel, sondern ausgesprochen gefährlich sind«. Vor allem für Fußgänger und Radfahrer.

Marsiskes Lösungsvorschlag: »Schafft mehr Platz auf den Straßen!«. An Platz mangle es allerdings gerade in Blankenese, besonders in vielen Seitenstraßen. Die ohnehin schon schmalen Wege würden durch parkende Autos, abgestellte Mülltonnen und wuchernde Hecken noch enger gemacht. Auf den Gehwegen sei oft nur Platz für eine Person. Wenn dann auch noch Radfahrer dorthin flüchteten, weil sie sich auf der Fahrbahn unsicher fühlten, sei »Ärger vorprogrammiert und Unfälle nur eine Frage der Zeit.« Marsiske sagt ganz deutlich: »Der Straßenverkehr ist ein Armutszeugnis für den wohlhabenden Stadtteil Blankenese«. Der vielleicht markanteste Unterschied zu Rahlstedt, wo er vorher wohnte, sei »die größere Ungeduld und Rücksichtslosigkeit der Autofahrer«. Seine Freude am Radfahren habe in den eineinhalb Jahren, die er jetzt in Blankenese wohne, deutlich gelitten. Der vielversprechendste Ansatz sei die Reduzierung der Parkplätze auf den öffentlichen Wegen. »Denn die stehenden Fahrzeuge nehmen den meisten Platz weg und nötigen zu oft riskanten Ausweichmanövern«. Blankenese könne sehr viel attraktiver werden, »wenn es sich für moderne Mobilitätskonzepte öffnet und die Zahl der Autos reduziert«.

Zukunft des Ortskerns Nun könnte man Herrn Marsiske entgegen, wie

Am Falkensteiner Ufer wird die erste Fahrradstraße Altonas gebaut.



Typisch für Blankenese: Autos parken – wie hier in der Avenariusstraße – beidseitig auf den Gehwegen, um in der Mitte eine Schneise für den fließenden Verkehr offen zu lassen. Zu Gefahrensituationen kommt es, wenn Radfahrer hier von ungeduldrigen Autofahrern verfolgt werden.

es unlängst eine Vertreterin der GAL-Altona an anderer Stelle tat: »Wo sollen sie denn hin mit ihren Blechkisten, wenn nicht eine ausreichende Anzahl Parkmöglichkeiten vorhanden ist?« Tatsächlich wurde schon viel und kontrovers über den Blankeneser Ortskern diskutiert, über den Marktplatz, die Verkehrssituation, das Parken, die Gestaltung der Freiflächen und anderes. Im Sommer 2012 startete das Bezirksamt Altona daher ein offenes Bürgerbeteiligungsverfahren. In einer »Konzeptwerkstatt« sollen die Blankeneser »Ideen diskutieren und konkret an Plänen arbeiten«.

Man darf gespannt sein, wessen Interessen sich am Ende als mehrheitsfähig erweisen. Schon jetzt macht das Bezirksamt Altona einen zukunftsweisenden Schritt und widmet die Uferstraße in Blankenese zur Fahrradstraße um. Mehr davon!

Dirk Lau

www.hamburg.de/altona/3526702





Aufbruch ins Autoreich

Acht Hamburger Radfreaks dringen auf zwei Rädern in die »Capital of Cars« ein – Los Angeles. 12 Tage lang halten sie ihre Trips mit der Kamera fest. Die Erkenntnis: Auf zwei Rädern lassen sich nicht nur die enormen Entfernungen in der Megacity bezwingen, sondern auch zwischenmenschliche Distanzen abbauen.

Durchquert L.A. in alle Himmelsrichtungen:
Eine Gruppe Bicycle Aficionados aus Hamburg St. Pauli



Wenn die Liebe der Amerikaner zum Auto einen Ursprung hat, dann in Los Angeles. Schließlich sind die Entfernungen in der 20-Millionen-Einwohner-Metropole im Süden Kaliforniens gigantisch. Kein Wunder also, dass die Angelenos im Durchschnitt genau so viel Zeit am Steuer ihres Wagens verbringen wie bei der Arbeit oder im Bett. Auch die 24 Millionen Touristen im Jahr nehmen für ihre L.A.-Sightseeing-Tour am liebsten den Mietwagen. Liegen doch die Sehenswürdigkeiten bis zu 100 Kilometer weit auseinander.

Eine Gruppe Hamburger Fahrradbesessener hatte keine Lust auf Promi-Handabdrücke auf dem Hollywood Boulevard. Stattdessen stieg sie gleich am Airport auf ihre Räder, um auch die dunklen Seiten der Megacity kennenzulernen. Denn Armut, Obdachlosigkeit und Kriminalität prägen Los Angeles genau so wie die Glamourbilder Hollywoods, die wir für gewöhnlich in unseren Köpfen haben.

Über ihre 12-tägige Radtour zwischen Traumfabrik und Perspektivlosigkeit hat die Hamburger Reisegruppe den Dokumentarfilm »Breakin L.A.« gedreht, der im Herbst Premiere hat. RadCity traf die Filmproduzenten Boris Castro und Karla Lemus zum Interview auf St. Pauli.

RadCity: Wie kamt ihr auf die Idee, Los Angeles per Rad zu bereisen?

Boris: Wir kannten Los Angeles bisher nur vom Auto aus und wollten auf dieser Reise eine andere Art der Fortbewegung ausprobieren. Das Ding ist ja,

Radgruppen aus Übersee sind neu für L.A.'s Autofahrer

dass du ein Reiseziel ganz anders wahrnimmst, wenn du dort mit dem Rad unterwegs bist. Man spürt die Stimmung in den Vierteln, kommt mit Leuten ins Gespräch. Das ist ein viel intensiveres Erlebnis, als wenn du in einer Metallblase auf vier Rändern durch die Gegend fährst.

Über eure Reise habt ihr den Dokumentarfilm »Breakin L.A.« gedreht. Was ist das Konzept?

Karla: In unserem Film erkunden acht Radfahrer aus Hamburg zwölf Tage lang die Facetten einer amerikanischen Großstadt von der Fahrradperspektive aus. Klassische Touristenziele mit viel Bling-Bling, wie etwa den Hollywood Boulevard, haben wir bewusst ausgelassen. Stattdessen zieht es uns an unbekanntere Orte wie den

»In Los Angeles werden die Autos nicht mehr wahr als b...«



1a Flughafen: Trickbiker Gianni Suicycle im Bronson Canyon

Bronson Canyon, Lafayette Park oder zu einem fast vergessenen Velodrom in Encino.

Klingt nach einem romantischen Ausflug.

Boris: Breakin L.A zeigt auch die dunklen Seiten der Stadt. In Vierteln wie Skid Row in Downtown L.A. leben bis zu fünfzehntausend Obdachlose. Das ist nicht



Boris Castro, Karla Lemus

zuletzt eine Auswirkung des amerikanischen Gesundheitssystems, das zum Beispiel die Hilfen für psychisch Kranke heruntergefahren hat. Die psychiatrischen Kliniken haben diese Menschen dann einfach auf die Straße gesetzt. Um die schwierigen Verhältnisse in manchen Stadtteilen zu zeigen, besuchen wir auf unseren Tagestrips auch soziale Einrichtungen wie das Resozialisierungszentrum Homeboy Industries oder

das Obdachlosenasyll Midnight Mission, in dem wir auch Freiwilligenarbeit geleistet haben.

Autofahren in L.A. gilt nicht gerade als angenehm – die Distanzen sind weit, der Verkehr bricht regelmäßig zusammen. Wie ist die Situation für Radfahrer?

Ehrlich gesagt viel entspannter als bei uns in Hamburg. Mangels klassischer Radwege fährst du zwangsläufig immer auf der Straße. Manchmal gibt es die so genannten Bike Lanes, also per Linie abgetrennte Abschnitte für Radfahrer auf der Fahrbahn. Hier können auch zwei, drei Leute ganz locker nebeneinander fahren. Überrascht hat uns die allgemein defensive Fahrweise und Rücksicht der Autofahrer. Man wird als Fahrradfahrer absolut wahrgenommen. Das zeigt sich nicht nur beim Abstandhalten, manchmal verzichten die Autofahrer auch zu Gunsten der Radler auf ihr Vorfahrtsrecht. Hupen oder Abdrängen, wie man es zur Genüge aus Hamburg kennt, haben wir äußerst selten erlebt.

Ist Los Angeles also ein verkanntes Eldorado für Fahrradfrende?

Los Angeles ist weit entfernt von entwickelten Fahrradmetropolen wie wir sie aus Europa kennen. Aber immerhin tut sich was. Da wird schon mal eine fünfzehn Kilometer lange Bike Lane über Nacht gezogen. Dazu entstehen immer



Life's a Beach – besonders in Venice an der Pazifikküste

mehr Fahrradständer und Bike Depots. Etwas, das man lange Zeit wie die Nadel im Heuhaufen suchen musste. Und natürlich passieren Fahrradunfälle, wie überall auf der Welt, auch in L.A.

L.A. ist nicht nur Flachland, sondern bietet auch anspruchsvolle Anstiege



Ist Fahrerflucht in Amerika ein Problem?

Radfahrer in L.A. haben uns vor der Hit-and-run Mentalität in den USA gewarnt. Viele Amerikaner können sich die hohen Prämien für Kfz-Versicherungen nicht leisten und nehmen Reißaus, wenn es wirklich mal kracht. Glücklicherweise ist während unseres Drehs alles gut gegangen.

Wie kann man sich eure Drehs vorstellen?

Bis auf wenige Ausnahmen haben wir alle Szenen mit handlichen Kameras von unseren Bikes aus gedreht. Das fing gleich am Flughafen an, als wir unsere Räder zusammen gebaut haben und durch die Vororte zu unserer Unterkunft gefahren sind. Die Trickszenen im Film sind bei spontanen Sessions auf der Strasse und in Parks entstanden.

Wie haben die Leute auf der Straße auf euch reagiert?

Boris: Fast immer positiv. Auch in Bezirken wie South Central, die als gefährlich gelten, war den Leuten schnell klar, dass wie keine weißen Ghetto-Touristen sind.

Karla: In Los Angeles ist eine Gruppe aus acht Radfahrern schon etwas Ungewöhnliches. Viele haben uns zugewunken, an der Ampel sind wir regelmäßig mit Einwohnern ins Gespräch gekommen. Einige rufen dir aber auch negative Sprüche zu. Auf welche Art auch immer: die Menschen können einfach direkter mit dir interagieren, wenn du auf dem Rad unterwegs bist. Es gibt ja im Gegensatz zum Auto keinen Schutzwall, der dich von anderen Leuten isoliert. Insofern ist das Fahrrad für uns auch ein Kommunikationstool gewesen, das zwischenmenschliche Grenzen überwinden kann.

Interview: Lars Kraft Fotos: Lemus & Castro

Die aktuellen Vorführtermine von »Breakin L.A.« erfahren Sie online unter: www.breakin-la.com/screenings.html

Die Markierungen
sind nicht immer
eindeutig.



Länder – Menschen – Abenteuer

Mit der Landpartie von Danzig nach Riga

Vorspann: Die ADFC Radreise Hamburg - St. Petersburg geht in diesem Jahr in die zweite Runde. Immer an der Ostseeküste entlang radeln die Reisenden durch vier Länder in 13 Tagen. RadCity Redakteurin Amrey Depenau ist auch diesmal mit dabei gewesen – und hatte ein gänzlich anderes Gruppenerlebnis als im Jahr zuvor.

ZOB Hamburg, 19.7.2012, 10 Uhr morgens: Erst jetzt wird mir klar, dass ich gleich Inger, Maren, Wolfgang und Co. wiedertreffen werde. Sie sind alle schon da, obwohl noch reichlich Zeit ist, bis der Zug nach Rostock abfährt. Ein großes Hallo gibt es, denn obwohl die meisten sich ein Jahr nicht gesehen haben, liegt gleich eine lockere Vertrautheit in der Luft.

Die Gruppe Auch mir scheint es, als habe ich mich erst vor ein paar Tagen von den meisten verabschiedet. Im vergangenen Jahr habe ich sehr lange gebraucht, um innerlich einen Platz in der Gruppe zu finden. Groß waren die Widerstände, mich auf das Team einzulassen. Das ist jetzt anders: Ich freue mich auf die Gruppe; vielleicht, weil ich recht genau weiß, was mich erwartet. Schon bald plaudern wir im Zug, knüpfen an Vergangenes an und freuen uns gemeinsam auf die Fährüberfahrt. Die Handvoll neuer Mitfahrender ist schon mittendrin.

Die Crew Eher verhalten begegnet die Gruppe diesmal den Guides. Zu verwöhnt waren wir durch Kornell und Fabian, später Gosia, auf der Fahrt von Hamburg nach Danzig. Fast jeder Wunsch wurde uns von den Lippen abgelesen, die Touren stets perfekt geplant, das Gepäck auf den Zimmern, wenn wir erschöpft nach langer Fahrt dort ankamen. Da hängt die Latte hoch, wie man so schön sagt. Unser Tourguide Norbert wirkt auf den ersten Blick wie eine Kreuzung aus Rüdiger Nehberg und dem Weihnachtsmann. Sein Ton ist manchmal etwas rau und sein Humor gewöhnungsbedürftig. Er teilt ihn mit Armin, dem Fahrer des Begleitfahrzeuges, der für Picknick und Gepäck zuständig ist. Bei beidem müssen wir öfters selbst mit Hand anlegen, so dass manches Mal Unmut laut wird.

Die Strecke Was von Hamburg bis Danzig fast reibungslos lief, ist auf dieser Tour eine Herausforderung: Lückenhaftes Kartenmaterial und widersprüchliche Aufzeichnungen lassen Norbert manches Mal in die Irre fahren. Nachdem die Alpha-Männchen (und -Weibchen) im Rudel fast einen Aufstand geprobt haben, hält der Tourleiter später immer Rücksprache mit den vorne Fahrenden. Nun klappt die Streckenfindung

besser, bleibt aber von Zweifel geprägt. Diese Unsicherheit scheint sich manches Mal auf Norbert zu übertragen. Letztendlich finden wir aber dann doch immer den Weg, auch wenn wir öfters erst spät am Ziel ankommen.

Die Busse Die späten Ankünfte liegen auch an den zahlreichen Bustransfers, die Zeit kosten und der Gruppe gar nicht schmecken. Man ist ja schließlich zum Radeln gekommen und will nicht ständig in muffigen Reisebussen sitzen. Eines Tages kommt es zum Eklat: Statt der im Prospekt versprochenen 62 Kilometer sollen es plötzlich deutlich weniger sein, dafür viele Buskilometer. Die Revolte am Abendbrottisch hat Erfolg: Wir können im Zematija-Nationalpark doch etwas mehr Rad fahren und freuen uns über eine der schönsten Abfahrten der Reise. Da ist es zu verschmerzen, dass auch der nächste Tag von Busfahrten geprägt ist, zumal die Temperaturen mittlerweile Höchststände erreichen.

Die Grenzen In solcher Hitze überfahren wir die Grenze zwischen Litauen und Lettland. Außer einem Grenzpfahl und dem blauen EU-Schild, auf dem "Latvia" prangt, ist hier nicht viel zu sehen. Der Grenzübergang von Polen nach Kaliningrad ist einige Tage zuvor von ande-



Armin präsentiert dem ungedulden Wolfsrudel die Speisenauswahl des Tages.



rem Kaliber. Da eine Fahrt über die grüne Grenze eher nicht empfehlenswert scheint, müssen wir auf dem Seitenstreifen einer Autostraße an den Grenzposten heranfahren. Die polnische Polizei ist not amused: Norbert kann nur mit knapper Not verhindern, dass an einigen Radfahrenden irgendein Exempel statuiert wird. Doch damit nicht genug, hat das Grenzpersonal der russischen Seite den Charme von Eiszapfen. Im Gänsemarsch müssen wir an getönten Scheiben vorbei und unsere Pässe durch die Schlitzlöcher schieben. Lächeln ist nicht erwünscht. Ein Seufzer der Erleichterung erklingt, als alle unversehrt die Station passiert haben.

Länder und Leute Die Menschen in Kaliningrad sind dafür umso freundlicher. Für die gesamte Zeit in der Enklave haben wir eine russische Reisebegleiterin. Sie heißt Larissa und gibt uns gerne Auskunft über das Leben in diesem Zipfel Russlands, so weit entfernt von Moskau. Wir erfahren von Einwanderern aus armen Provinzen, die hier ein Schattendasein fristen, von Eigentumswohnungen, die mehr kosten als Vergleichbare in Berlin. Wir hören, dass die Landwirtschaft, die früher hier blühte, komplett zum Erliegen gekommen ist. Armut und Reichtum liegen hier sehr dicht nebeneinander. Das ist in Litauen und Lettland zwar auch so, jedoch merkt man dort, dass die Wirtschaftskraft mehr als nur die Oberfläche verändert hat.

Gerade in den kleinen Orten, in denen manchmal noch die Zeit stehen geblieben zu sein scheint, erleben wir die Freundlichkeit der Menschen, die uns den Weg zeigen oder bei großer Hitze plötzlich für uns eine riesige Melone aufschneiden.

Le Kultür Wie schon in 2011 sind die Kirchen unsere ständigen Begleiter. Von der Kathedrale in Frombork über die protestantische Kirche in Nida bis zur hölzernen Hochzeitskirche in der Bischofsburg Turaida – die Gotteshäuser sind Dreh- und Angelpunkt der Tour. In Braniewo zwingt uns ein Wespenstich, der einem Mitreisenden arg zusetzt, auf dem Parkplatz vor der Kirche zu picknicken. Es ist Sonntag, so dass sich im Zweistundentakt Menschen aus der Kirche ergießen und sich uns neugierig nähern. Die örtlichen Nonnen lassen uns sogar in ihre Kita, um einem dringenden Bedürfnis nachzukommen. Wir stellen fest: Winnie-the-Pooh ist überall.

Abseits der Kirchen begeistern uns die Kurischen Wimpel in Nida, Holzskulpturen auf dem Hexenberg von Juodkrantė, die unzähligen Kreuze auf dem Berg der Kreuze und natürlich die überall präsente Bernsteinkunst. Mein persönliches Highlight erlebe ich allerdings in Riga, wo wir am ersten Abend ein Konzert der St. Petersburger (!) Kapelle Otaba Yo sehen. Zu deren Folkpunk tanzt der ganze Platz und nicht wenige CDs gehen danach in den Besitz der Reisegruppe über.

Der Abschied Zu diesem Zeitpunkt sind wir alle schon ein bisschen melancholisch, denn die Reise neigt sich ihrem Ende zu. Nach einem weiteren Tag in Riga, an dem uns Starkregen beim Besuch der großartigen Markthallen überrascht, geht es am Morgen darauf zur Fähre in Klaipėda. Da ich am Mittwoch in Hamburg einen wichtigen Termin habe, muss ich leider meine Ökobilanz zerstören und zurück fliegen. Nach herzlichem Abschied von der Gruppe habe ich noch einen schönen Tag vor mir – allein in der Stadt! Doch davon mehr an anderer Stelle.

Selbst die Telefon-
techniker unterbrechen
ihre Arbeit und
winken uns zu.



Auf der Suche nach dem
richtigen Weg aus Danzig
heraus wird es ganz
schön matschig.



Im Wald der Kreuze
verliert man schnell
den Überblick.



507 Dobrze Miasto
Grzechotki PL RUS
S22
S22 Elbląg



Hier ist die Welt noch in Ordnung:
Eine kurze Pause, bevor es auf die Autostraße geht

Same procedure as every year

Wie jedes Jahr komme ich zur Landesversammlung in die Geschäftsstelle und hoffe, dass sie aus allen Nähten platzt. Doch nein, alles wie immer: von 6700 Mitgliedern des Landesverbands Hamburg haben sich rund 40 in unseren Räumlichkeiten an der Koppel eingefunden, um die Arbeit des Vorstands und der Geschäftsstelle unter die Lupe zu nehmen.

In diesem Jahr wird der Vorstand neu gewählt – ein Umstand, der in meinem anderen Lieblingsverein meist gut tausend Mitglieder zur Jahreshauptversammlung treibt.

Verkehr und Öffentlichkeitsarbeit

Nun, nehmen wir die geringe Zahl der Anwesenden einfach als breite, wenn auch schweigende Zustimmung zu den Aktivitäten des ADFC Hamburg im vergangenen Jahr. Diese waren zahlreich und wohlhabend, wie der kurzweilige Vortrag des stellvertretenden Vorsitzenden Dirk Lau uns vermittelt. In vielfältigen Kontakten zu politischen Entscheidungsträgern und Presse konnte sich der ADFC als kompetenter Ansprechpartner etablieren. In der Helmpflichtdiskussion gelang es sogar, die SPD von ihrer Hardliner-Position auf eine moderate Linie zu bringen.

Ein Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit war neben Veranstaltungen zu

Ein Dauerbrenner in diesem Zusammenhang ist natürlich ebenso die ADFC Radreise-Messe, die auch in 2012 wieder ein Erfolg war.

Mitglieder In den Verantwortungsbereich von Dirk Pfaue, ebenfalls stellvertretender Vorsitzender, fallen die Mitgliederbetreuung, die Arbeit mit den TourenleiterInnen und natürlich die Finanzen.

Bei aktuell rund 6700 Mitgliedern hat der ADFC Hamburg momentan ein Mitgliederwachstum von unter 2%. Eine erste Reaktion auf diese unbefriedigende Situation ist die

Kampagne »Willkommen im Club«, die vor allem bei den Mitgliedern Interesse für die vielfältigen Angebote und Aktivitäten wecken soll. Die Mitgliederradtour zur Elbinsel Kaltehofe war nur ein Element, zusammen mit Flyern, diversen Veranstaltungen und dem neu eingeführten E-Mail-Newsletter.

AK Tour Ein gewichtiges Standbein des ADFC Hamburg ist und bleibt das Radtouren-Angebot. Es gilt, die sehr unterschiedlichen TourenleiterInnen zu vernetzen und ihre Anregungen aufzunehmen. Sie sind schließlich sozusagen an der »Front« tätig. Gerade wurde das Organisationsteam – der AK Tour – neu aufgestellt. Steffen Braun ist eines der frischen Gesichter und steht auf der Landesversammlung Rede und Antwort.

Die anwesenden TourenleiterInnen nutzen die Gelegenheit zum Austausch, insbesondere da es Redebedarf zu den vor einiger Zeit deutlich erhöhten Tourenpreisen gibt. Ein Antrag, diese Preise stark nach unten zu korrigieren, wird später von der Versammlung abgelehnt.

Auch das Radtourenprogramm wird einmal mehr angesprochen. Es ist dreimal im Jahr in die RadCity integriert. Jedes alternative Modell, das man diskutieren kann, hat Vor- und Nachteile.



In der Pause: Fachsimpeln zum Falten des tern-Rades

Geschäftsstelle Ingo Seidt ist im Vorstand der Ansprechpartner für die MitarbeiterInnen der Geschäftsstelle. Er meldet ein gutes Jahr der Zusammenarbeit und freut sich, dass Merja Spott, die verkehrspolitische Sprecherin im kommenden Jahr eine 30-Stunden-Stelle haben wird. Ein Großteil der zusätzlichen Zeit wird in die Organisation des fahrradfreundlichen Kirchentags 2013 fließen. Wir wollen es den Bremern nachmachen und auch in Hamburg zeigen, dass ein Event dieser Größenordnung keineswegs zum Verkehrskollaps führen muss.

Ausblick Zuletzt ergreift Kirsten Pfaue, die Vorsitzende, das Wort. Sie gibt einen Ausblick auf das kommende Jahr im ADFC Hamburg. Neben dem schon erwähnten Kirchentag stehen die Wahlen zur Bezirksversammlung (2014) und die Bürgerchaftswahlen (2015) im Zentrum der Aktivitäten. Das Aktivenwochenende wird vom Jahresbeginn in den November verlegt, wo die Zeitressourcen der Geschäftsstelle weniger angespannt sind. Im November 2013 werden wir dann in Ratze-



Ingo Seidt, Dirk Lau, Kirsten Pfaue, Dirk Pfaue und Susanne Elfferding (nicht im Bild) wurden im Amt bestätigt

»Ab auf die Straße« der Ausbau der Online-Präsenz: Die neue Kommentarfunktion auf der Homepage sorgte für deutlich mehr Leben auf der Seite. Dazu entwickelt sich der Facebook-Auftritt langsam, aber stetig. Beide Funktionen erhöhen den Bekanntheitsgrad des Hamburger ADFC über die Mitglieder hinaus.



burg zum Thema Wahlen kreativ werden.

Kooperationen sind und bleiben wichtig: Hamburg – St. Petersburg, das gemeinsam mit der Landpartie in Oldenburg entwickelte Reiseangebot, erhielt in 2012 die Goldene Palme und erreicht in 2013 seinen Höhepunkt. Danach gehen die Einnahmen daraus zurück. Die erfolgreichen Diskussionsveranstaltungen zu Themen des Radverkehrs sollen fortgesetzt und ausgebaut werden. Seit einiger Zeit gibt es auch Planungen, sich im Bereich der RTFs (Radtourenfahrten) zu engagieren und damit eine neue Zielgruppe zu erreichen. Wichtig ist auch die Zusammenarbeit mit dem HVV, der sich zwar in Sachen Mitnahmesperrfrist unbeweglich gezeigt hat, nun aber gemeinsam mit dem ADFC ein Faltrad präsentiert.

Haushalt Dirk Pfaue legt den Jahresabschluss 2011 vor, der mit fast 12.600 Euro Überschuss ein erfreuliches Plus

aufweist. Der Vorstand wird nach einigen Detailfragen von der Versammlung entlastet.

Die Planung für 2013 ist wie üblich vorsichtig: Stagnierende Einnahmen bei den Mitgliedsbeiträgen, weniger öffentliche Förderung und so gut wie keine Spenden stehen gleich bleibenden Ausgaben gegenüber. Natürlich wird sich der Vorstand darum bemühen, über vermehrte Spenden- und Anzeigenakquise einen Teil davon zu kompensieren. Das leichte Defizit im Plan könnte sich also noch in einen positiven Betrag verändern. Die Versammlung genehmigt den Haushalt.

Wahlen Die Vorstandswahlen verlaufen eher unspektakulär. Das alte Team ist das neue Team. Mit großer Mehrheit wurden Kirsten und Dirk Pfaue, Susanne Elfferding (die leider nicht anwesend sein konnte), Dirk Lau und Ingo Seidt in ihrem Amt bestätigt. Zur Bundeshaupt-

versammlung fahren in diesem Jahr Kirsten und Dirk Pfaue, Georg Sommer (der vor einigen Wochen die Bezirksgruppe Mitte neu ins Leben gerufen hat), Sören Reiche (Verkehr), Gesche Blanken (Neumitglied), Jens Deye (Verkehr und Öffentlichkeitsarbeit) und Olaf Schultz (Bezirksgruppe Harburg).

In den Bundeshauptausschuss entsendet die Versammlung Dirk Pfaue und Jörg Wellendorf – ein Team mit Tradition. Stellvertreter sind Jens Deye und Sören Reiche.

Die Verfasserin dieses Artikels ist nunmehr ähnlich erschöpft wie nach dem Auszählen der Stimmen und hofft, die LeserInnen so umfassend informiert zu haben, dass sie im nächsten Jahr gerne selbst an der Landesversammlung teilnehmen möchten. Und wenn es nur ist, weil wir danach immer noch gemütlich bei »Frau Möller« in der Langen Reihe einkehren!

Amrey Depenau

»Das müssen wir wiederholen!«

Exklusive Mitgliederradtour des ADFC Hamburg

72 Mitglieder von zwei bis siebzig Jahren waren am 8. September 2012 der Einladung des ADFC Hamburg gefolgt, im Rahmen der Jahreskampagne »Willkommen im Club!« Rad zu fahren – gemeinsam, zur selben Zeit und am selben Ort. Nicht nur alle Altersgruppen waren vertreten, auch die verschiedenen Radfahrertypen fuhren mit – vom Rennrad-sportler, über den Reise- und Tourenrad-

ler bis hin zum Liegeradfahrer. Den Vogel schoss Frank ab, der aussah, als ob er gerade vom Tweed-Run kam. Er saß im feinen, stilechten Zwirn mit passender Kopfbekleidung auf einem originalgetreu nachgebauten Nostalgierad.

Als endlich alle da waren, ging's vom Museum Wasserkunst auf Kaltehofe aus los auf die 45 km lange Tour durch die Vierlanden im Südosten Hamburgs. Auf autoarmen Wegen und bei heiter bis wolkigem Himmel rollte der bunte Tross, angeführt und abgesichert von den kundigen TourenleiterInnen Stephan Schütt und Birte Segger, in gemächlichem Tempo und lockerer Doppelreihe über den Deich nach Fünfhausen zum Abenteuer-Spielplatz in Kirchwerder, wo nach 20 km ausgiebig Rast gemacht wurde. Im schillernden Licht der spätsommerlichen



Abendsonne fuhr der Verband dann etwas zügiger und mit hungrigen Bäuchen zurück zum Museum Wasserkunst, wo ab 19 Uhr bereits kalte Getränke und das Buffet warteten. »Es war eine schöne und mal so ganz andere, verbindende ADFC-Veranstaltung, die einfach Spaß gemacht hat. Mehrmals habe ich an dem Tag gehört: Das müssen wir wiederholen!«, berichtete Landesvorsitzende Kirsten Pfaue.

Dirk Lau



Frank Förster mit einem Pashley-Nachbau

Das Frischauf-Akrobatenrad

Ein besonderer Fund im Museum der Arbeit

Mit der Massenproduktion von Rädern wird das Fahrrad zum Verkehrsmittel für alle. Ende des 19. Jahrhunderts hat es seinen festen Platz in der Arbeiterkultur.

Der Weg dahin erfolgt auf Umwegen. Der Anfang liegt in der Erfindung der Laufmaschine durch Karl Drais. Weitere Entwicklungen mit dem Exkurs über das Hochrad führen schließlich zum Niederoder Sicherheitsrad, das dann ein Massentransportmittel wird.

Dank seiner Beleuchtung mit Karbid- oder Acetylenlampe mausert sich das Fahrrad zum wichtigen Verkehrsmittel für Arbeiter, die wegen des Schichtbetriebs auch in der Dunkelheit fahren.

Die wachsende Zahl radfahrender Arbeiter entwertet das Fahrrad als Statussymbol für die bürgerlichen Schichten: Eine Abgrenzung durch den Preis, wie

bei den Hochrädern, ist damit nun nicht mehr möglich. Die Massenproduktion des einfach handhabbaren Sicherheitsrades sorgt zusätzlich für günstige Preise.

Frühe Gründungen von Radfahrvereinen in der Arbeiterbewegung wie der Arbeiter-Radfahrerbund »Solidarität« mit Sitz in Chemnitz und später in Offenbach dienen dazu, Radfahrer in den Dienst der sozialdemokratischen Aktionen zu stellen. Noch vor dem Ersten Weltkrieg nehmen die Mitglieder der Solidarität mit



Werbemarke von Frisch Auf

den dazu, Radfahrer in den Dienst der sozialdemokratischen Aktionen zu stellen. Noch vor dem Ersten Weltkrieg nehmen die Mitglieder der Solidarität mit



Frisch-Auf-Fahrrad: Dieses seltene Exponat würde das Museum gerne einmal in einer umfassenderen Fahrrad-Ausstellung der Öffentlichkeit präsentieren.

geschmückten Fahrrädern an den Kundengebungen des 1. Mai teil.

Saalfahrt als Arbeitersport In der Weimarer Republik wird das Saalfahren zu einem zentralen Betätigungsfeld der Solidarität. Saalfahrt gilt als harte Arbeit, die nicht mehr körperliche Kraft alleine, sondern auch Geistesgegenwart und Schnelligkeit verlangt.

Nicht das Individuum, sondern das Kollektiv sind ein Grundprinzip der Arbeiterbewegung. Doch die Organisation des Sports ist zunächst schwierig, da es am Sportgerät mangelt. 1912 beginnt daher die Solidarität mit dem Verkauf von Fahrrädern in den genossenschaftlich organisierten Frischauf-Läden.

Frischauf-Fahrräder und ihr jähes Ende 1922 beginnt man dann in Offenbach in der Frischauf-Fahrradfabrik mit einer eigenen Produktion. Daneben werden Nähmaschinen und Krafträder hergestellt.

Eines dieser Frischauf-Reigenräder, das neben Tourenrädern und Saalmaschinen in der Fahrradfabrik von Frischauf gefertigt wurde, befindet sich heute im Besitz des Museums der Arbeit. Mit diesem Fahrrad wurden Figuren wie Pyramiden mit mehreren Personen gefahren.

Wie stark der Radfahrverein Solidarität war, zeigt die Anzahl seiner Anhänger: In den zwanziger Jahren sind 230.000 Männer und 50.000 Frauen Mitglied. 1933 verbieten die Nationalsozialisten jede Vereinstätigkeit des »Arbeiter Rad- und Kraftfahrer Bundes Solidarität«. Die Bundeszentrale des Ver-

bands wird durch den Vandalismus von SA-Männern beschädigt. Der Vorsitzende Heinrich Niemann in Schutzhaft genommen und anschließend aus seinem Arbeitsverhältnis entlassen.

Fahrräder werden beschlagnahmt und zu Schleuderpreisen verkauft. Die Räume der Bundeszentrale stehen unter ständiger Bewachung von Nationalsozialisten. Firmenangehörige der Frischauf-Fahrrad-Fabrik, die sich nicht der nationalsozialistischen Ideologie unterordnen, werden während der NS-Herrschaft in Konzentrationslager deportiert. Die Firmeneignung durch



die Nationalsozialisten und Kriegszerstörungen bedeuten das Ende der Reigenradproduktion.

Nach dem Krieg erhält die wieder neu gegründete Solidarität Gelände und Gebäude der ehemaligen Fahrradfabrik und der Bundeszentrale nach einem lang andauernden Streit um Entschädigung zurück. Das Land Hessen zahlt an die Solidarität einen Betrag von 400.000 DM. Der Verlust von Fahrradproduktion und genossenschaftlichem Verkauf bleibt jedoch bestehen.

Katja Nicklaus

Im nächsten Heft: Monark

Kolumne

Die Spülmaschine und das Auto

»Ich mach schon mal die Spülmaschine an«. »Räumst du bitte die Spülmaschine aus?«

Niemand unter uns spricht bei der Bedienung der Spülmaschine ernsthaft davon, er habe selber gespült, geschweige denn, er sei ein guter oder gar sportlicher Spüler.

Beim Auto allerdings ist das so. Ich frage mich, warum eigentlich? Wieso in aller Welt sprechen viele beim Bedienen eines Kraftfahrzeugs davon, selber zu fahren. Voller Inbrunst ein Autofahrer zu sein? Ein guter oder gar sportlicher?

Nochmal: Bin ich Spüler, wenn ich die Spülmaschine bediene? Nein. O.k., ich gebe zu, ich muss aktiver sein, um in einem Auto von A nach B bewegt zu werden. Die Eigenleistung ist hierbei sicherlich höher als bei der Spülmaschine.

Es ist aber sicher auch keine Frage, dass die Eigenleistung der Radfahrer ungleich höher ist, als die der Insassen eines Kraftfahrzeugs. Wenn ich mit dem Rad fahre, fahre ich wirklich; im eigentlichen Sinne. Ein Auto, das sich ohne Insassen, alleine fortbewegen kann, wurde schon entwickelt.

Die sprachliche Gleichstellung von Autofahrern und Radfahrern ärgert mich. Wenn ich mit einem Auto aufgrund einer Baustelle umgeleitet werde, kostet mich das Zeit und Geld. Wenn ich als Radfahrer z.B. eine Einbahnstraße in Gegenrichtung nicht befahren kann, kostet mich das Zeit, Geld und vor allem Kraft. Ich muss nämlich wirklich häufiger in die Pedale treten, um mein Ziel zu erreichen.

Wäre es in dem Sinne nicht konsequent, denen *Vorfahrt* zu gewähren, die wirklich *fahren*? Genauso verhält es sich meiner Meinung nach mit der *Fahrbahn*. Also, liebe Autofahrer, hupt diejenigen doch bitte nicht von der *Fahrbahn*, die da wirklich *fahren*.

Marcus Steinmann



Foto: 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 **Spitzbergen**, handgefertigt und auf Maß.

Elder 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!**



ReisenPLUS
adfc

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 3).

Der Autoschnuller

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: 040-390 39 55,
info@hamburg.adfc.de.

HVV: U/S-Hauptbfh. od. Bus 6 (Gurlittstraße),
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](https://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). Bei Interesse rufen Sie die u. g. AnsprechpartnerIn an. Verwenden Sie diese Telefonnummern bitte nur zu diesem Zweck. 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: dritter Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; 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 Schultz/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 Spezialradstammtisch: 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: 3. Di. 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, ak-verkehr@hamburg.adfc.de
Dietze, Ulf: Tel.: 63 27 07 94, ulf.dietze@hamburg.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, hfunigi@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** einfall 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 EIMSBÜTTEL** Langenfelder Damm 5+6, 20257 HH, Tel.: 49 93 37 • **RBK – FAHRRÄDER** Denickestraße 25, 21073 HH, Tel.: 765 84 89
FAHRRADHERSTELLER NORWID Fahrradbau GmbH, Bauenweg 40, 25335 Neuendorf b. E., Tel.: 04121-246 58
FAHRRADUNTERRICHT MICHA LÖWE Gadebuscher Weg 3, 23909 Ratzeburg, Tel.: 04541-856 61 07
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 VERKEHRSSVERBUND Steindamm 94, 20099 HH, Tel.: 32 57 75-0
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**, Riedek 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.

Anfahrt per PKW über den Gehweg

RadCity 4/2012, Seite 13, Wiesendamm

Es hat mich ehrlich gefreut, gleich einen ganzseitigen Artikel über den Wiesendamm in der letzten RadCity zu lesen.

Als betroffener Anwohner erlaube ich mir aber eine kleine Korrektur: Die (legalen) Parkplätze auf dem Bürgersteig werden zwar regelmäßig (illegal) von der Straßenseite zugeparkt; dennoch sind sie weiterhin von Parkplatzsuchenden erreichbar: Dafür ist ein kleinerer oder auch mal größerer Abstecher über den Bürgersteig nötig.

Das Polizeikommissariat ist zwar in Sichtweite, kann sich aber nicht um jeden Einzelfall kümmern und verweist auf das Bezirksamt. Das Bezirksamt könnte zwar bauliche Maßnahmen anordnen, um das Befahren des Bürgersteigs zu unterbinden (vulgo: Abpollern), macht es aber nicht, da durch Abpollern ja der Radverkehr gefährdet würde.

Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen: Poller sind eine größere Gefährdung für Radfahrer als über den Radweg rangierende Autos!

Es bleibt zu hoffen, dass durch die Einrichtung eines Schutzstreifens das Problem bald gelöst wird.

R. Sartory

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, Katja Nicklaus, Michael Prah, Marcus Steinmann
Titel: Ulf Dietze
Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 10-11), Michael Prah (S. 14-15)
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



»gewisse Heiterkeit«

RadCity 4/2012, Seite 16, Radverkehr in der Hafencity

Mit Interesse habe ich die Diskussion zum Radverkehr in der Hafencity verfolgt – und mit einem verwundertem Kopfschütteln ob der Differenzen zwischen dem Angenommenen (oder Behaupteten) und der Realität auf der Straße, wie ich sie dort täglich erlebe.

Entlang des Sandtorkais gibt es keinen Zweirichtungsweg. Zwar ist auf der Südseite eine extrabreite Trasse angelegt, aber kein einziges Schild gibt diesen Weg für das linksseitige Befahren frei. In westliche Richtung fahrend bleibt somit nur die Benutzung der Fahrbahn (womit ich auch grundsätzlich kein Problem habe). Allerdings muss man vom Deichtor kommend erst einmal die Oberbaumbrücke am östlichen Ende des Brooktorkais überlebt haben. Dort endet nämlich der rechtsseitige Radweg abrupt und das Einfädeln in den zweispurig dahin schießenden Autoverkehr erfolgt ohne besondere Schutzeinrichtungen.

Das in der RadCity diskutierte westliche Ende des Sandtorkais ist im Vergleich dazu harmlos wie ein Verkehrsübungsplatz. Erstes Fazit: In Sachen

Radverkehr ist die neue Hafencity nicht besser als die übrige Stadt.

Dass Frau Rybnikow dann allerdings den Geist des »Shared Space« bemüht, sorgt bei mir dann doch noch für eine gewisse Heiterkeit – weder in der Hafencity noch in Hamburg drum herum ist mir so ein Bereich bislang begegnet.

Auf Nebenstrecken die Hauptstraßen zu umfahren scheitert in der Hafencity gerne mal an der reinen Fußgängerzone »Überseeboulevard«. Die Uferpromenaden sind (anders als behauptet) nicht für den Radverkehr freigegeben. Ebenso wenig die Kibbelsteig-Brücke, die eine praktische Querverbindung Richtung Innenstadt darstellen würde. Trotzdem werden diese Wege täglich von vielen Radfahrern (meist problemlos) benutzt; anderswo in der Stadt wird man schließlich auf weit schmalere Wegen mit Fußgängern zusammen gezwungen. Mit korrektem Verhalten im Sinne der StVO hat das zwar nicht viel zu tun, aber um solche Details braucht man sich beim Großprojekt Hafencity anscheinend nicht zu kümmern. Hoffentlich sehen die Polizisten auf der Straße das genauso ...

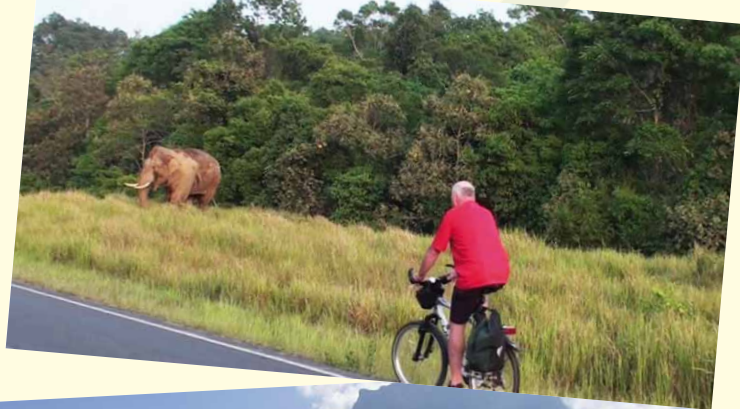
Jan Henning Günther

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

ADFC-Themenabende

November/Dezember 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).



Montag, 12. November 2012, 19.30 Uhr

Ans Mittelmeer und weiter bis Sizilien.

Dieter Wichmann berichtet über seine Touren ans Mittelmeer. Die erste Route führt über Weser, Fulda, Main und Neckar zum Rhein bei Schaffhausen, dann entlang der Alpenseen über die Poebene und Genua bis nach Palermo. Die zweite Route fährt entlang der Weser, Lippe, Rhein entlang der Mosel zum Canal de l'Est und die Saone zur Rhone durch die Provence zur Cote d'Azur und weiter nach Catania. Die dritte Route führt entlang der Weser zur Ruhr am Rhein entlang nach Basel und über Genf an die Rhone.

Freitag, 16. November 2012, 19.30 Uhr

Zentralthailand – zwischen Kultur und Natur

Ulrich Roeder unternimmt seit vielen Jahren Radtouren in Südostasien. Über einige hat er auf den ADFC-Reisemessen in Filmvorträgen berichtet. Hier zeigt er seinen 2010 erstellten Film über Zentralthailand.

Thailand ist groß. Für zwei Wochen mit Fahrrad muss man sich auf einen relativ kleinen Bereich beschränken. Die Tour soll von Sukhothai aus an Flüssen entlang und über Bergkämme nach Bangkok führen. Wegen des Erkundungscharakters ist die Route nicht festgelegt. Es geht darum, Land und Leute kennenzulernen und nach Möglichkeit Nebenstraßen zu benutzen. Vieles muss an Ort und Stelle kurzfristig improvisiert und den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Zumal auch noch im ganzen Land politische Unruhen auftreten.

Dienstag, 4. Dezember 2012, 19.30 Uhr

Via Claudia Augusta: Augsburg – Bozen

Der Radweg »Via Claudia Augusta« folgt der im Jahre 46/47 n. Chr. Geb. angelegten alten Römerstraße und führt über zwei Alpenpässe von der Donau nach Norditalien. Er nimmt zunächst den Weg durchs Lechtal, wechselt über den Fernpass ins Inntal und verläuft von dort aus über den Reschenpass zur Etsch. Dieser Radfernweg ist überraschend leicht zu befahren und führt auf historischen Spuren durch eine großartige Landschaft.

In seinem Vortrag schildert Klaus Holst eine Tour von Augsburg nach Bozen. Sie erfahren darin alles über Steigungen, Wegequalität, Verkehrsbelastung, Unterkunft, An- und Abreise, mögliche Busshuttles zur Überwindung der Passhöhen und zu einer geeigneten Ausstattung des Fahrrades.

Liebe Rätselfreunde,

Herbstzeit ist Radfahrzeit. In unserem aktuellen Rätsel geht es um sechs Personen, die in Zweiergrüppchen auf fünf Rädern zusammen drei verschiedene Radtouren fahren. Anette fährt Tandem, Britta fährt Rennrad und Christian fährt StadtRAD und gibt sein Rad am Ende der Tour direkt wieder ab. Detlef fährt an der Elbe von Rothenburgsort nach Geesthacht, Emil von der Reeperbahn zum Stadtpark und Frida von York nach Buxtehude. Frida fährt nicht zusammen mit Britta. Wer fährt welche Tour mit dem Tandem?

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. November 2012.

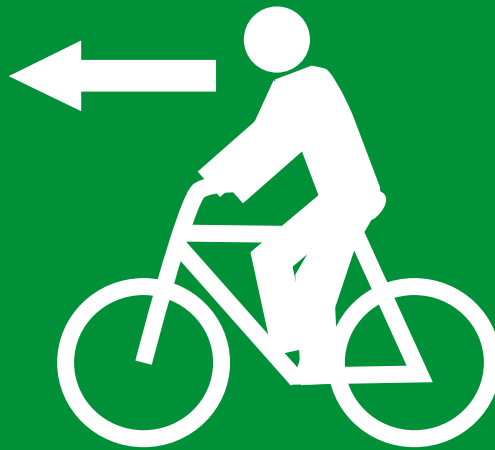
GEWINN

Wir verlosen zehn Mal das Buch »Ich lenke also bin ich. Bekenntnisse eines überzeugten Radfahrers« von Kai Schächtele. Diese wurden uns freundlicherweise vom Heyne-Verlag zur Verfügung gestellt.

Rätsel grübel ...



Lösung aus RadCity 4/2012:
»Elbinsel Kaltehofe«



Auch 2013
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.



GUT GEPACKT IST DIE BESTE RADREISE-VORBEREITUNG



Jörn Rixen aus der Filiale Hamburg ist nicht nur Radexperte bei Globetrotter, sondern auch selbst begeisterter Tourenradler. Gerade bei ausgedehnten Touren ist die richtige Beladung und Ausbalancierung der Lasten am Rad eine der entscheidenden Vorbereitungen. Hierfür sollte man sich viel Zeit nehmen und mit dem voll gepackten Rad eine kleine Testtour unter-

Globetrotter Experte **Jörn Rixen**

nehmen. Zweites wichtiges Kriterium für ein optimales Packen ist die Frage, auf welche Teile man regelmäßig zugreifen muss und was bei einem Regenguss oder auch einem Platten sofort griffbereit sein sollte.

Weitere interessante Ausrüstungstipps zum Thema Tourenrad finden Sie auch in der Globetrotter Kaufberatung „Radreisen“ auf www.4-Seasons.TV/de/film/kaufberatung-radreisen

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