

ST. PETERSBURG

Eine Stadt mit Potenzial
für den Radverkehr



RIGA

Stadtrundfahrt

FAHRRADSTRASSEN

ein Überblick

FREIHEIT FÜR EINBAHNSTRASSEN

200 weitere Straßen geöffnet

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

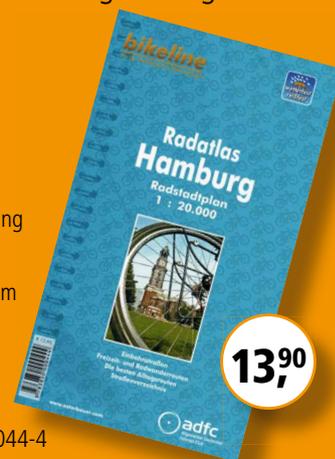
Fahrrad Center Buchholz
Innungsstraße 2
21244 Buchholz
Telefon 041 81/3606–0

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
lamiert, 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



Ihr nächster Traumurlaub beginnt in Hamburg!

 Hamburg Messe

In die schönsten Destinationen der Welt eintauchen und von Reiseexperten beraten lassen: Die REISEN HAMBURG bietet Ihnen **vom 6.–10. Februar 2013** den perfekten Start in Ihren nächsten Traumurlaub. Erleben Sie auf der **größten Messe für Urlaub, Caravanning, Outdoor & Rad im Norden** Reisetrends zum Anfassen und Mitmachen. Neben dem Tourismus- und Caravanning-Bereich erwartet Sie die **große Outdoor-Welt** mit dem Globetrotter-Abenteuer-Camp und einem Extra-Bereich nur für Räder und Radreisen. Ob Klettern, den Fahrrad-Parcours ausprobieren oder neue Ziele wie unser **Partnerland Island** entdecken: Im Februar geht's zur REISEN HAMBURG!

Highlights des Räder- und Radreisen-Bereichs:

- Großer Fahrrad-Parcours für Erwachsene und Kinder, um die neuen Räder (auch E-Bikes) gleich zu testen
- Die schönsten Touren, Tipps und Angebote rund um Radreisen
- Longdistance Biker Convention mit faszinierenden Vorträgen
- Großer E-Bike-Bereich
- Kostenloser Fahrrad-Check



Ihr Gutschein!

Gegen Vorlage dieses Gutscheins erhalten Sie einen ermäßigten Eintritt von 7,00 € (statt 9,00 €). Sie können Ihre Eintrittskarte aber auch ganz bequem im Internet kaufen. Geben Sie einfach unter reisenhamburg.de diesen Online-Gutschein-Code an: RE1301

ADFC

 Werden Sie Fan!

Die Messe für
Urlaub, Caravanning,
Outdoor & Rad

vom 6.–10. Februar 2013
reisenhamburg.de

REISEN

HAMBURG

Und Olaf Scholz fährt Rad ...

Einbahnstraßen werden für den Radgegenverkehr freigegeben, Critical Mass meldet Teilnehmerrekorde, Benutzungspflichten verschwinden (die dazugehörigen Schilder leider nur sehr zäh...) und nun teilt auch noch der Sprecher eines Fahrrad-, äh, nein, eines Automobilclubs mit: »Grundsätzlich gehören Radfahrer auch auf die Straße – das ist am sichersten«.

Doch damit nicht genug: Die FDP, eine Partei, die bislang in Hamburg nicht gerade in die Pedalen trat, hat sich nun auch die »Förderung des Radverkehrs« auf ihre Fahnen geschrieben. Natürlich nicht, um damit auf Stimmenfang in der radelnden Stadtbevölkerung zu gehen. Auch halten Liberale ja keine Sonntagsreden. Nein, sie stellen richtige Anträge, in denen sie auf einmal Fahrradhäuschen und den Ausbau der Velorouten fordern. Was ist da los? Gewählt wird doch erst 2014!

Steht die Verkehrswende ein halbes Jahr, nachdem der SPD-Senat sich mehr klamm als heimlich von der Radverkehrsstrategie für Hamburg verabschiedet hat, etwa unmittelbar bevor?

Wenn erst Hannover autofrei ist, wie es dort eine Initiative plant, wird Hamburg so oder so nachziehen müssen. Einem Zeitungsbericht der Süddeutschen zufolge sind auch einige vom Kfz-Kollaps in Peking genervte Chinesen schon wieder mit dem Rad unterwegs. Und sogar Hamburgs Erster Bürgermeister soll letzgens zum Back-Shop geradelt sein und dabei gejucht haben, wie toll fahrradfreundlich hier doch alles sei. Zu schön, um wahr zu sein.

Schauen wir also lieber nach vorn und widmen uns dem Schwerpunktthema dieses Heftes: Fahrradstraßen. In Altona kam kürzlich eine dazu, am Leinpfad vor der CDU-Zentrale ist aber Schluss mit lustig bzw. der Vorfahrt fürs Rad. Wir sind schließlich in Hamburg ...

Dirk Lau, stellvertretender Vorsitzender des ADFC Hamburg, freundet sich gerade mit einem alten Basso an.



6·2012

INHALT

	Schwerpunkt Fahrradstraßen
06	Es geht auch braunschweiger – das Planungsinstrument Fahrradstraße
09	»Ohne Fahrradstraßen nicht denkbar« – Interview mit Detlev Gündel
10	»Alle rein da!« – Neue Fahrradstraße am Falkensteiner Ufer
11	Baustellenschilderlotterie
12	Freiheit für die Einbahnstraße
14	Radkultur in Riga
16	Radfahren in St. Petersburg – eine Stadt mit Potenzial
18	Historische Fahrräder (3): Das Monark
	STÄNDIGE RUBRIKEN
04	Kurzfutter
19	Kolumne: Neuer Pferdemarkt
20	Adressen/Fördermitglieder
21	Impressum/Briefe
22	Themenabende
22	Rätsel

Neu: FLUX S 900

Höher, schneller, exklusiver...

Ein handgearbeitetes Spitzenrad mit 24" Rädern ideal für Stadt, Land und die große Reise. Mit leichten 26" Rädern wird es zum Asphaltrenner der Saison!



ab 2280 Euro - testen, bestellen und in der ersten Frühlingssonne genießen!

ICE VTX

Die ultimative Rennmaschine in weiss!

Traumhaft leichtes, schnelles, elegantes Trike der Extraklasse: Britische Rahmenbaukunst in bester Ausstattung und natürlich mit dem neuen Air Pro Sitz und vielen interessanten Features.

ab 3499 Euro
Liegeräder werden immer individuell hergestellt und konfiguriert: 2012 bestellen und im Frühjahr losfahren!



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

Liegeradstudio



Aktiv werden I 15.12.

Der ADFC Hamburg arbeitet im Wesentlichen ehrenamtlich. Um unsere vielfältigen Aktivitäten durchführen und erweitern zu können, freuen wir uns über alle, die bei uns ihre Kenntnisse und Interessen einbringen. Wenn Sie sich vorstellen können, im ADFC Hamburg mitzuarbeiten, laden wir Sie hiermit herzlich ein! Am Sonnabend, 15.12.2012, 15 – 17 Uhr, Landesgeschäftsstelle ADFC Hamburg, Koppel 34-36.

Wenn Sie an unserem Radtourenprogramm mitarbeiten wollen, im Bereich Verkehrspolitik, den Bezirksgruppen, bei den Themenabenden, der Online-Redaktion oder der RadCity-Redaktion: Hier können Sie sich informieren.

Wir werden kurz den ADFC Hamburg und Möglichkeiten zur Mitarbeit vorstellen. Danach stehen wir für Fragen zur Verfügung und besprechen gerne auch individuell, wo und wie eine Mitarbeit möglich ist.

Auch wenn Sie jetzt noch nicht aktiv werden möchten, freuen wir uns, wenn wir Ihnen den ADFC Hamburg an diesem Tag näher bringen können.

Weiter Infos zu den Aktivitäten im ADFC Hamburg finden Sie im Internet unter <http://www.hamburg.adfc.de/wir-ueber-uns/jetzt-aktiv-werden/>

Neujahrsempfang 04.01.

Wir laden alle Mitglieder und Interessierten zum Neujahrsempfang am Freitag, den 04. Januar, ab 19 Uhr in die Landesgeschäftsstelle ein. Nach einem Blick auf 2012 stellt der Vorstand die Schwerpunkte für 2013 vor. Und natürlich ist viel Zeit zum Klönen, Diskutieren und um andere RadlerInnen kennen zu lernen. Kommt zahlreich, wir freuen uns!

ADFC auf der REISEN HAMBURG 06.–10.02.

Am ADFC-Stand auf norddeutschlands größter Urlaubsmesse steht im Februar die Familie im Mittelpunkt. Unser Team gibt Tipps zum Kinderradkauf, zu Radtouren mit den Kids und informiert rund um Hänger, Kindersitz und Co.

Unsern Stand finden Sie in der Outdoor-Welt. Dort im Bereich »Räder & Radreisen« gibt es außerdem viele Angebote für Aktivurlaub, Top-Modelle vom Tourenrad bis zum E-Bike, praktisches Equipment, den großen Radparcours sowie die Bühne mit Vorträgen und Tipps. 2013 zum ersten Mal dabei ist der Wettbewerb der Long Distance Biker Convention: Fünf Extremradler konkurrieren um die Auszeichnung »Long Distance Biker Hamburg«.

REISEN HAMBURG: 06.–10.02., 10–18 Uhr, Hamburg Messe und Congress GmbH, Eintritt: 9 € (Gutschein für vergünstigten Eintritt auf S. 3 dieser Ausgabe) Mehr Informationen auf www.reisenhamburg.de und www.hamburg.adfc.de/termine.

ADFC Radreise-Messe 24.02.

Der ADFC Hamburg veranstaltet seit 1996 die große ADFC Radreise-Messe. Auf 4.500 Quadratmetern informieren Reiseveranstalter, Tourismusregionen, Fahrradhändler und -hersteller im CCH über Urlaub auf dem Rad.

Die Aussteller präsentieren die schönsten Reiseziele, die richtige Ausrüstung und Bekleidung und die neusten Räder vom Reiserad bis zum Pedelec. Sehr beliebt sind die Fahrrad-Testfläche sowie die Vorträge und Dia-Shows. Außerdem erhalten die Besucher individuelle Tipps und Beratung durch den ADFC und erfahrene Reiseradler, die sich allen Fragen zum Radurlaub stellen. Ein Zauberer bietet Unterhaltung für die ganze Familie. In der

RadCity 1/2013 stellen wir das Programm der Messe im Detail vor. 24.02., 11-18 Uhr, CCH (S-Dammtor)



Kleiner Unterschied: Jork, York, New York

Die Lösung des Rätsels in der RadCity 5/2012 war eine »Radtour von Frida und Anette auf dem Tandem von York nach Buxtehude«. Eigentlich sollten die beide nur von Jork nach Buxtehude fahren, aber durch eine kleine Unachtsamkeit unsererseits haben die beiden eine 1.300 km lange Radtour gemacht. Wir warten schon auf ihren Bericht für die RadCity ... Überrascht waren wir über zahlreiche »Lösungsmails«, die unsere beiden Tandemfahrerinnen sogar von New York nach Buxtehude fahren lassen wollten. Bei einer Entfernung von 6.100 Kilometern – ein Großteil davon auf dem Atlantik – fragen wir uns, wie das möglich sein soll. Unser aktuelles Rätsel soll uns allen die Unterschiede noch einmal verdeutlichen und trägt daher den Titel »Jork, York, New York«.

Geschichte des ADFC HH – machen Sie mit!

Der ADFC Hamburg ist noch lange nicht Geschichte, hat aber bereits eine lange Geschichte. Seit seiner Gründung 1981 ist eine Menge passiert, viele Menschen haben sich für den Verein und seine Ziele engagiert



und damit Hamburg verändert. Damit diese Dinge nicht verloren gehen oder sich weiter zerstreuen, gibt es die Idee, alles an einer zentralen Stelle zu sammeln, was mit dem ADFC Hamburg heute und gestern zu tun hat: Erinnerungen von Zeitzeugen, Fotos, Publikationen, Fahrräder... Ziel der Initiative ist es, dieses Material als Grundstock eines Vereinsarchivs zu verwenden und u.a. eine Publikation über die Geschichte, Menschen, Themen und Ziele des ADFC Hamburg vorzubereiten. Wer Interesse hat, bei dem Projekt mitzumachen, meldet sich bei dirk.lau@hamburg.adfc.de, Tel. 0171/485 51 93.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Landesverband Hamburg e.V. (ADFC Hamburg) sucht zum **1. März 2013** (befristet bis zum 31. Dezember 2013) eine/n



Geschäftsstellenleiter/in (30 Stunden/Woche)

Zu den Aufgaben gehören neben der Leitung der Landesgeschäftsstelle unter anderem:

- Unterstützung und Beratung des Vorstandes
- Betreuung der Gliederungen und Mitglieder des Vereins
- Organisation von Veranstaltungen
- Weiterentwicklung des Vereins in Zusammenarbeit mit dem Vorstand
- Mitarbeit in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des ADFC Hamburg.

Die Stelle erfordert die Bereitschaft zur Arbeit auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten und zu Dienstreisen. Die/der Bewerber/in sollte engagiert, kommunikativ und motivierend sein sowie Erfahrung in der Vereinsarbeit haben.

Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen und Angaben zu den Gehaltsvorstellungen schicken Sie bitte bis zum 31. Dezember 2012 an: ADFC Landesverband Hamburg e.V., Vorstand, Koppel 34-36, 20099 Hamburg, Mail: vorstand@hamburg.adfc.de

Neue Falblätter

In der Geschäftsstelle, Koppel 34-36, haben wir neue Flyer. Sie geben Tipps zur Fahrradbeleuchtung, zum Kinderradkauf und zur Pflege von Pedelec-Akkus.

Erhältlich sind die Falblätter auch an Infoständen und als Download auf adfc.de (Stichworte für die Suche: »Lichtblick«, »Fahrradkauf kinderleicht« und »Pedelec-Akkus«).

Share The Road! – Aufkleber des ADFC Hamburg

Immer diese Anglizismen... aber »Teile die Straße mit anderen« klingt erstens irgendwie zu kirchlich und ist zweitens zu lang. Der neue Aufkleber soll motorisierte wie nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer zum rücksichtsvollen (friedlichen...) Miteinander auf der Straße ermuntern und signalisieren, dass die Straße allen gehört. Dazu ist auf dem Aufkleber außer dem Spruch ein innovatives Verkehrsschild zu sehen, das quasi eine Fahrbahnbenutzungspflicht für Radfahrer auf Kraftfahrstraßen anzeigt. StVO-Puristen und Polizisten mögen den Kopf schütteln, wir aber Versuch an, das »Recht auf Straße« für Radfahrer

sehen es als bekannt zu machen.

Ab sofort in der Geschäftsstelle erhältlich. Wir freuen uns über eine Spende.



Neuaufgabe Radplan – Ihre Mithilfe ist gefragt!

Der ADFC Hamburg arbeitet an der Aktualisierung der Kartengrundlage für den »Radplan Hamburg« und für den »Radatlas Hamburg«. Dafür suchen wir Freiwillige, die ihr Viertel, ihren Stadtteil, ihren Bezirk »abfahren« und überprüfen, wie's mit den Straßen und Wegen für Radfahrer aussieht: Wurden Benutzungspflichten aufgehoben, Einbahnstraßen freigegeben, Velorouten ausgebaut? Wir freuen uns natürlich auch über einzelne Hinweise auf Änderungen, die Radfahrer betreffen.

Mehr Informationen gibt es über die Geschäftsstelle info@hamburg.adfc.de oder 040 39 39 33.



ADFC-Mitgliedschaft: Neue »Einstiegsbeiträge« für 8- bis 27-Jährige ab 2013!

Der ADFC erleichtert den Einstieg für jüngere Neumitglieder ab dem 1. Januar 2013: Durch den neuen Jugendbeitrag zahlen 8- bis 18-Jährige nur noch 16 Euro im Jahr, 18- bis 27-Jährige durch die neue Junior-Mitgliedschaft 29 Euro im Jahr.

Zudem werden die Landesverbände und der Bundesverband einen ermäßigten Einstiegsbeitrag (16 Euro im ersten Mitgliedsjahr) im Rahmen spezieller Aktionen zur Mitgliederwerbung einsetzen. Eine solche Einstiegsmitgliedschaft bietet sich in Hamburg bei Veranstaltungen wie zum Beispiel der ADFC Radreise-Messe als attraktives Angebot für Besucherinnen und Besucher an, die »schon immer mal« Mitglied werden wollten und denen nur der letzte »Ruck« fehlte.

Beitritt

auch auf www.adfc.de

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Bitte einsenden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen
oder per Fax 0421/346 29 50

Anschrift: _____

Name _____

Vorname _____ Geburtsjahr _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Beruf _____

Ja, ich trete dem **ADFC** bei und bekomme die Radwelt.

Einzelmitglieder **29 €**; Familien-/Haushaltsmitgliedschaft **46 €** (bis 27 Jahre)
Einzelmitglieder **46 €**; Familien-/Haushaltsmitgliedschaft **58 €** (ab 27 Jahren)

Zusätzliche jährliche Spende €

Anmerkungen _____

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____

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.

Datum _____ Unterschrift _____

Durch diese »Schnuppermitgliedschaft« kann sich das neue Mitglied ein Jahr lang von den Inhalten und Angeboten des ADFC überzeugen, bevor es ab dem zweiten Mitgliedsjahr den regulären Beitrag zahlt.

Demnächst wird zudem in Berlin ein weiteres Treffen der Bundesgeschäftsstelle und der Steuerungsgruppe »Service« des ADFC zum Thema Mitgliederwerbung in Berlin stattfinden. Gemeinsam soll im Hauptstadtbüro über den Tellerrand hinaus geschaut werden: Referenten vom Deutschen Jugendherbergswerk und vom Deutschen Alpenverein geben Einblicke in ihre Konzepte und Ideen zur Mitgliederwerbung und -bindung. Der Landesverband Hamburg ist dort durch seine Vorsitzende Kirsten Pfaue vertreten.

Senden Sie uns Ihre Ideen zum Thema Mitgliedschaft an redaktion@hamburg.adfc.de.

Es geht auch braunschweiger

Zum Einsatz von Fahrradstraßen in Hamburg, Berlin, München und Braunschweig.

In der letzten Ausgabe berichteten wir über die neuen Fahrradstraßen der Veloroute 6 am Eilbekkanal. Wie sieht es darüber hinaus in Hamburg aus? Wo gibt es weitere Fahrradstraßen? Wie steht Hamburg im Vergleich zu anderen deutschen Metropolen, wie etwa Berlin oder München da? Könnte die Hansestadt in puncto Fahrradstraßen besser aufgestellt sein? Am Schluss soll ein Blick nach Braunschweig, einer Stadt mit ausgefeiltem Fahrradstraßennetz, zeigen, was alles möglich ist

Hamburg Am Anfang gut dabei, dann in einen Tiefschlaf gefallen und jetzt wieder aufgewacht. So ließe sich vielleicht die Geschichte der Fahrradstraßen in Hamburg umreißen. Schon 1998 wurden im Univiertel die ersten drei Fahrradstraßen eingerichtet. Auch wenn die Rutschbahn, die Heinrich-Barth-Straße und die Bornstraße zusammengenommen eher kurz sind, wurde damit die Verbindung von der Uni nach Lokstedt (Veloroute 3) schon vergleichsweise früh aufgewertet. 1997 wurde die Fahrradstraße durch die StVO-Novelle offizielles Planungsinstrument.

Warum ging es nicht weiter? Die unter Rot-Grün begonnenen Planungen der Velorouten und der damit verbundenen Fahrradstraßen, wurden unter Schwarz/Schill 2001 ad acta gelegt und verschwanden in den Schubladen. Erst Schwarz-Grün holte die alten Pläne wieder hervor, auf deren Grundlage jetzt die Velorouten vorangetrieben werden.

Aktuell gibt es in Hamburg sieben Fahrradstraßen. Neben den dreien im Univiertel, dem Brookdeich in Bergedorf (Ende 2008), sind in diesem Jahr drei hinzugekommen: Die Ufer- und die Lortzingstraße als Teil der Veloroute 6 und ganz neu: das Falkensteiner Ufer in Blankenese. Alle Fahrradstraßen in Hamburg sind Teil wichtiger Radverkehrsverbindungen. Es gilt »Anlieger frei«. Weitere Fahrradstraßen sind geplant, so auf der Veloroute 8 nach Bergedorf und auf der Veloroute 11 nach Harburg. Jedoch sind vielen Verkehrsteilnehmern die Besonderheiten einer Fahrradstraße noch nicht bekannt. Die Aufklärungsarbeit hat gerade erst begonnen.



Fahrradstraße meets Street Art: Die Bornstraße gehört zu Hamburgs ersten drei Fahrradstraßen – eingerichtet noch zu Zeiten von Bausenator Eugen Wagner. Danach kam sehr lange nichts mehr.

FAHRRADSTRASSEN

Das Instrument der Fahrradstraße ermöglicht unkompliziert auf Basis geltenden Rechts die Förderung des Radverkehrs ohne großen Infrastrukturaufwand. Wir geben einen Überblick über die Einsatzbereiche.

Vorteile für den Radverkehr

- Auf Fahrradstraßen sind Radler und Radlerinnen bevorrechtigt, Kfz müssen sich unterordnen.
- Fahrradstraßen sind für den Radverkehr sicher, da hier Kfz nicht oder nur langsam fahren dürfen.
- Fahrradstraßen sind komfortabel, da der Radverkehr mehr Platz hat als auf einem Radweg.
- In Fahrradstraßen werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich so besser unterhalten können.
- Fahrradstraßen erleichtern Radfahrerinnen und Radfahrern die Orientierung indem sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen.
- Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer anerkannt und wertgeschätzt werden.

Gründe für die Einrichtung einer Fahrradstraße

- Fahrradstraßen dienen der Radverkehrsförderung, da sie das Radfahren attraktiver machen.
- Die Eröffnung einer Fahrradstraße eignet sich als Werbemaßnahme für das Radfahren.
- Im Radverkehrsnetz erfüllen Fahrradstraßen eine Bündelungsfunktion auf hochwertiger ausgebaute Strecken, wichtige Verbindungen und vorhandene Routen.
- Geringer Aufwand, da prinzipiell nur eine Beschilderung mit einem Verkehrszeichen notwendig ist. Bauliche Änderungen können ergänzend sinnvoll sein.
- Zusätzlich kann man mit Fahrradstraßen den Verlauf von Velorouten verdeutlichen.

Welche Straßen sind geeignet

Wo bereits mehr RadfahrerInnen als Kfz unterwegs sind, ist die Einrichtung naheliegend. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung legt fest, dass eine Fahrradstraße dann eingerichtet werden kann, wenn »der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder das alsbald zu erwarten ist.« (VwV-StVO 2009, Zeichen 244.1, 244.2)

Im nächsten Schritt wären Straßen mit wichtiger Funktion im Radverkehrsnetz zu betrachten, auf denen die gute Strecke sichtbar gemacht werden soll, um Radverkehr zu bündeln.

Eine Fahrradstraße kann außerdem ein interessantes Alternativangebot parallel zu Hauptachsen des Kfz-Verkehrs sein.

Fahrradstraßen können einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung leisten, der durch bauliche Maßnahmen wie Einengung der Fahrbahn bzw. der Einfahrtsbereiche noch verstärkt werden kann.

Zudem lassen sich mit ihrer Hilfe Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen öffnen. Aufgrund rechtlicher Vorgaben kann es sein, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße, in der Kfz-Verkehr nur in einer Richtung zugelassen ist, unkomplizierter zu realisieren ist, als die Öffnung der »normalen« Einbahnstraße für den Radverkehr in die Gegenrichtung.

Merja Spott

Berlin Obwohl Berlin wie Hamburg eine Metropole ist, fällt der Vergleich schwer, »da Berlin polyzentrisch angelegt ist«, so Philipp Poll vom ADFC Berlin. Deutlicher und schärfer als in Hamburg existieren in Berlin verschiedene Zentren, die zum Teil sehr groß sind.

Berlin hat deshalb kein sternförmiges, sondern eher ein rasterartiges Netz für Fahrradrouten definiert. Die sogenannten Haupttrouten dienen eher der Fernerschließung, das Nebenroutennetz ergänzt die Feinerschließung.

Von den neun Berliner Fahrradstraßen liegen nur wenige, dafür längere Abschnitte im Fahrrad-Haupttroutennetz. Es gilt »Anlieger frei«, um möglichst den Kfz-Durchgangsverkehr herauszuhalten. Ein Merkmal der Berliner Fahrradstraßen ist, dass sie an jeder Kreuzung »enden« und dann wieder



die Liniestraße in Berlin

Verkehrsplanung

neu ausgeschildert werden. Grund dafür ist aus der Perspektive der Verkehrsbehörde, dass ansonsten nur Anlieger die Fahrradstraße kreuzen dürften.

Das in Fahrradstraßen erlaubte Nebeneinanderfahren wird dadurch aber unpraktikabel. »Während Alltags- und Kurzstreckenradler die Fahrradstraßen gerne annehmen«, so Philipp Poll, »werden sie von schnelleren Radfahrern eher gemieden«, da sie auf der Fahrradstraße keine Vorfahrt haben. Nichts desto trotz unterstützt der ADFC Berlin die Einrichtung von Fahrradstraßen, betreibt Aufklärung und verteilt Flyer.

München Anders die Situation in München. Hier sind Fahrradstraßen Teil von beschilderten Haupttrouten des Radverkehrs und ein fester Bestandteil der Rad-



Hohenlohestraße am Biedersteiner Kanal/Dantebad – Fahrradstraße in München, gut zu erkennen die Beschilderung als Teil einer Haupttroute

verkehrsplanung. So wundert es nicht, dass es in München bereits 20 Fahrradstraßen gibt. Alle sind für den Kfz-Verkehr freigegeben, nur in Ausnahmen gilt lediglich »Anlieger frei«. »Ein besonders gelungenes Beispiel einer mit Fahrradstraßen ausgestatteten Haupttroute«, so Bertram Klein vom ADFC München, sei »die lange Achse im Münchener Norden, ausgehend vom Englischen Garten«. Hier bilden gleich mehrere Straßen hintereinander eine somit durchgehend gut zu befahrende Verbindung in die Innenstadt. Auch die Stadtverwaltung ist aktiver Teil der Radverkehrspolitik, denn sie bat jüngst die Bezirksausschüsse, die sogenannten »Stadtteilparlamente«, um Vorschläge für weitere Fahrradstra-

ßen. Einzige Bedingung: Die eingereichten Straßen müssen Teil einer Hauptradroute oder einer wichtigen Radverkehrsverbindung sein.

Braunschweig Die Stadt Braunschweig kann als gutes Beispiel dafür dienen, was mit Fahrradstraßen alles erreicht werden kann, wenn sie konsequent, zügig und flächendeckend eingerichtet werden. Insgesamt verfügt Braunschweig über 26 Fahrradstraßen. Und das bei einer Einwohnerzahl von 250.000. Alle Fahrradstraßen sind Teil von Haupttrouten des Radverkehrs.

Die Braunschweiger Fahrradstraßen ziehen sich zum einen ringförmig um die Innenstadt und finden sich zum anderen konzentriert im Bereich der Universität. Hier wurden 2009 die ersten Straßen umgewidmet. Heute ist in diesem Viertel



Übersicht der Fahrradstraßen in Braunschweig. Man sieht den Ring von Fahrradstraßen um die Innenstadt und die vielen Fahrradstraßen im Univiertel.

praktisch jede Straße als Fahrradstraße deklariert. Die Planung der Fahrradstraßen erfolgt von innen nach außen. Der Lückenschluss zwischen Universität und den nordöstlichen Vororten ist geplant, des Weiteren eine Haupttroute Richtung Westen. 2010 unterstützte der ADFC und die Stadt Braunschweig

die Akzeptanz der Fahrradstraßen durch eine groß angelegte Plakataktion. »1993« weist mich Jörg Nuckelt vom ADFC Braunschweig hin, »hatte Braunschweig einen Radverkehrsanteil von 14,5%«. Im Jahre 2011 lag er beinahe doppelt so hoch, bezogen auf das gesamte Stadtgebiet bei 21,2%, in der Innenstadt sogar bei 26%. »Dies ist sicher auch hervorgerufen durch den konsequenten Einsatz der Fahrradstraße im Stadtgebiet.«

Marcus Steinmann

»Ohne Fahrradstraßen nicht denkbar«

Mit Detlev Gündel, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Sachgebiet nichtmotorisierter Verkehr, sprach Redaktionsmitglied Marcus Steinmann über den weiteren Einsatz dieses Planungsinstruments.

Für die Hauptverkehrsstraßen ist in Hamburg der Senat zuständig, für alle anderen Straßen sind es die jeweiligen Bezirke. Wer entscheidet eigentlich über die Einrichtung einer Fahrradstraße auf einer Veloroute und welche Rolle hat hierbei die BWVI? »Die BWVI kann eine Fahrradstraße alleine nicht durchsetzen, sie kann sie erstmal nur anregen«, so Detlev Gündel.

Im Planungsprozess gibt es drei Beteiligte: die BWVI, das beauftragte Planungsbüro und den zuständigen Bezirk. »Jeder dieser drei kann im Verlauf der Planung die Einrichtung einer Fahrradstraße vorschlagen.« Ob die Fahrradstraße dann aber wirklich auch realisiert wird, hängt letztlich vom Votum der Straßenverkehrsbehörde und des zuständigen Polizeikommissariats ab, die beide dem Innensenator unterstellt sind. Sehen diese Stellen die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet, scheidet die geplante Fahrradstraße. Der Einflussbereich der BWVI ist in diesem Prozess also begrenzt, die anderen Beteiligten müssen mitspielen, wenn es zu einer Fahrradstraße kommen soll.

Weitere Fahrradstraßen unter Federführung der BWVI sind trotz alledem auf der nördlichen Nebenfahrbahn der Adenauerallee in der Nähe des Hauptbahnhofs als Teil der Veloroute 8 und in Wilhelmsburg entlang der Wilhelmsburger Reichsstraße (Honartsdeicher Weg, Honartsdeicher Kehre und Verlängerung der Schlenzigstraße) als Teil der Veloroute 11 und des Radfernwegs Hamburg-Bremen geplant. Beide Fahrradstraßen sollen im Laufe des nächsten Jahres eingerichtet werden.

Allerdings müsse »eine Fahrradstraße nicht zwingend Teil einer Veloroute sein«. Maßgeblich sei hier vielmehr die Vorgabe durch die Verwaltungsvorschrift der StVO, wonach eine Straße nur dann als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann, wenn mehr Rad- als Autofahrer auf der Strecke unterwegs

sind. Gleiches gilt, wenn durch die Umwidmung mehr Rad- als Autoverkehr zu erwarten ist. Mit dem Brookdeich und jetzt auch mit dem Falkensteiner Ufer gibt es ja schon zwei Fahrradstraßen in Hamburg, die nicht zu einer Veloroute gehören.

An dieser Stelle erinnert Detlev Gündel nochmal daran, dass »jeder Bezirk alleine – wie immer unter dem Vorbehalt der Verkehrssicherheit – eine Fahrradstraße beschließen und umsetzen kann«. Wie schon in Bergedorf Ende 2008 und jetzt in Altona geschehen.

Da es bis zum Ausbau der Veloroute 6 keine längeren, besonders sichtbaren Fahrradstraßen gab, ist »Öffentlichkeitsarbeit nötig«, meint Detlev Gündel. Die Regeln einer Fahrradstraße seien nicht allen bekannt. Deshalb sei für die Anwohner bei zukünftigen Fahrradstraßen ein Faltblatt geplant, das vor dem Bau einer neuen Fahrradstraße verteilt werden soll.

Ob er sich denn eine wirklich fahrradfreundliche Stadt auch ohne Fahrradstraßen vorstellen könne, möchte die RadCity zum Schluss noch wissen denn schließlich gibt es ja noch andere mögliche Maßnahmen. »Nein, ohne Fahrradstraßen ist so eine Stadt für mich nicht denkbar«, sagt Detlev Gündel. Die Fahrradstraße ist ein gutes Instrument, da Radfahrer eindeutig erwünscht seien.



Detlev Gündel weiß, was das Radfahren attraktiv und sicher macht. Früher war er in einem bekannten Planungsbüro beschäftigt und ist heute Alltagsradler in Hamburg und Mitarbeiter in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

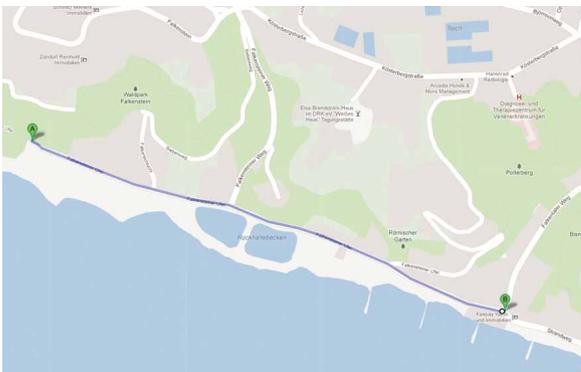
»Angenehmeres Klima«, »einfach schöner«: Viele Rückmeldungen von Radfahrern der Veloroute 6 bestätigen die Einschätzung der BWVI. Deswegen sollen auf den noch zu realisierenden Velorouten viele Fahrradstraßen hinzukommen. Denn mit der Fahrradstraße, so Detlev Gündel, lasse sich mit »relativ wenig Aufwand eine große Wirkung erzielen«.

»Alle rein da!«

Am Falkensteiner Ufer zwischen Strandweg und Elbe Camp gibt es seit Oktober 2012 die ersten 1,3 Kilometer Fahrradstraße im Bezirk Altona. An den letzten sonnigen Herbsttagen zeichnete sich bereits ab, was sich am Elbufer ändern könnte – oder auch nicht.

Das Falkensteiner Ufer begrenzt den Wald bei Blankenese an der Unterelbe, ein beliebtes Ausflugsziel und Naherholungsgebiet. Zwischen dem Club der Einzelpaddler und dem von April bis Oktober geöffneten Campingplatz Elbe Camp ist die Straße vom Bezirk Altona nun zur Fahrradstraße umgewidmet worden. Mit gutem Grund: Viele Pendler aus den Elbvororten und Wedel nutzen die Strecke zur Fahrt in die Innenstadt, zudem ist sie Teil des sehr beliebten Elberadwegs, einem europäischen Fernradwanderweg.

Ich habe ein »Anliegen«... Zum Baden war's zwar schon zu kalt, aber noch schnell mal die wärmende Sonne am Strand liegend genießen – das wollten am vorletzten Oktoberwochenende eine ganze Menge Menschen. Und wie gewohnt setzten sich viele ins Auto und fuhren zum Strand am Falkensteiner Ufer in Blankenese. Geparkt wurde natürlich so dicht am Wasser wie nur möglich. Die blauen Fahrbahnmarkierungen und das Schild mit dem Fahrradpiktogramm nahm kaum jemand wahr. Und wenn sich doch einer fragte, ob er hier wirklich auch reinfahren dürfe, zerstreute ein kleines Zusatzzeichen etwaige Zweifel: »Anlieger frei«.



Zwischen Falkensteiner Weg und Falkentaler Weg ist die Fahrradstraße auch Teil der Cycloclassics-Profistrecke.



Zu früh gefreut? Olaf R. aus Blankenese feiert Altonas erste Fahrradstraße. Doch wie viele Autofahrer das Zeichen »Anlieger frei« missverstehen (wollen), ist leider schnell zu sehen. Sonderschichten des Bezirklichen Ordnungsdienstes oder – besser – eine Ausweisregelung müssen her!



Dieses Zeichen, offenbar ein unvermeidliches Zugeständnis an die Anwohner, ist vielen Autofahrern entweder egal oder wird von ihnen (bewusst) missverstanden. Anlieger ist aber nur, wer ein an der Straße anliegendes Grundstück bewohnt oder zu einer Erledigung aufsuchen muss. Der Begriff hat also nichts mit einem »Anliegen« zu tun, sondern stammt aus der Ortsbezeichnung. Leider glauben Gerichte wie das Bayerische Oberste Landesgericht, selbst unerwünschte Besucher eines Anliegers seien zum Einfahren berechtigt (BayObLG VRS 33, 457). Damit läuft die Umwidmung des Falkensteiner Ufers zur Fahrradstraße aber ins Leere.

Wie weiter? »Es wird sich nicht viel an der Verkehrssituation ändern«, befürchtet Anwohner und Radfahrer Benjamin Harders. Eine schon lange geltende ähnliche Regelung für den Strandweg wurde auch kaum beachtet, die Missachtung des Fahrverbots an Sommerwochenenden von der Polizei so gut wie nie geahndet. Versenkbare Poller dagegen, welche die Einfahrt verhindern, würden, so das Bezirksamt, nach einem Hochwasser durch Sand festgesetzt werden. Mögliche Lösungen wären Parkverbote oder zumindest die Einführung von Bewohnerparken. Bis dahin könnte die Stadt mit der fälligen Öffentlichkeitsarbeit beginnen und Anwohner wie Verkehrsteilnehmer über die Regeln in der Fahrradstraße aufklären.

Baustellenschilderlotterie

Falsche Verkehrszeichen unterwegs

Mitarbeiter von Baufirmen stellen häufig für RadfahrerInnen falsche Verkehrsschilder auf. Mit Humor betrachtet könnte man meinen, dass die Schilder in der Montagsrunde der Baufirmen verlost werden. Und mancher zieht bei dieser Baustellenschilderlotterie dann eben eine Niete.

So lustig ist es denn aber doch nicht, wenn irgendein Verkehrsschild den Radverkehr regeln soll. Häufig finden wir »gemeinsamer Geh- und Radweg«, also ein Schild, das die Benutzungspflicht anzeigt, an einem Weg, der gar nicht Benutzungspflichtig ist.

Es ist schon skurril, eine Strecke gerade dann zwangsweise von Radfahrenden befahren zu lassen, wenn sie wegen einer Baustelle physisch gar nicht mehr vorhanden ist. Korrekt wäre es, die Radfahrenden einfach weiter auf der Fahrbahn zu belassen und sich die Schilder an der Baustelle zu sparen. Und wenn dort ohne Baustelle »Gehweg/Radfahrer frei« besteht, dann kann man dies Schild auch an der Baustelle vorsehen.

Es wäre eigentlich Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, auf die korrekte Beschilderung zu achten. Aber da heißt es, man hätte nicht genug Zeit, dies zu kontrollieren. Nochmal zum Mitschreiben: Da regeln Unbefugte mit wirren Zeichen eigenmächtig den Verkehr und die zuständige Polizei findet es nicht wichtig genug, sich darum zu kümmern – oft selbst auf konkreten Hinweis hin nicht. – Ausnahmen bestätigen hier die Regel.

Dabei spielt es keine Rolle, ob Vattenfall oder eon oder sonst irgendjemand kurzfristig Notfall-Baustellen errichten muss und bei der Polizei somit noch gar kein Aufgrabeschein vorliegt. Das Problem ist bekannt und dann muss eben an anderer Stelle dafür gesorgt werden, dass auch bei kurzfristig eingerichteten Baustellen grundsätzlich kein Unsinn ausgeschildert wird.

Mangelnde Regeltreue von Radfahrenden hat auch damit zu tun, dass sie in der Verkehrsplanung nicht ernst genommen werden. Solche Baustellen verstärken den Eindruck – oder beobachtet man falsche Beschilderung regelmäßig auch bei Buddelarbeiten im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs?

Seit mehr als einem Jahr läuft zu diesem Thema unsere Serie auf der Webseite des ADFC Hamburg. Bislang sind 24 Folgen erschienen und wir haben längst nicht alle uns bekannt gewordenen Fälle dort dokumentiert. Wir befürchten, dass auch in der nächsten Zeit das Material nicht ausgeht.

Stefan Eli, Ulf Dietze, Lutz Räsbsch



Alle Fotos dieser Seite zeigen nicht benutzungspflichtige Radwege. Durch falsche Beschilderung an der Baustelle werden sie (scheinbar) benutzungspflichtig.

Freiheit für die Einbahnstraße!

Die ADFC-Kampagne führt zur Freigabe von gut 200 weiteren Straßen für Radverkehr in Gegenrichtung.

Der gewählte Arbeitsweg ist meistens eine Strecke, die man auch gern wieder auf dem Rückweg benutzt – oder benutzen würde. Blöd nur, wenn eine Einbahnstraße den direkten Rückweg verhindert. So entfällt der kurze bzw. angenehme Weg und die Fahrt führt unfreiwillig entlang der Hauptstraße. Kurz: Einbahnstraßen nerven, sorgen für Umwege und eine mitunter weniger sichere Streckenführung.

Für Einbahnstraßen mit Tempo-30-Regelung sieht die StVO seit Ende der 1990-er Jahre eine einfach umzusetzende Möglichkeit der Freigabe für Radgegenverkehr vor. Tatsächlich wurden in Hamburg damals relativ zügig zig Einbahnstraßen geöffnet. Zuständig ist jeweils das örtliche Polizeikommissariat (PK) mit seiner straßenverkehrsbehördlichen Abteilung. Entscheidet es sich für die Freigabe, so schreibt es eine Anordnung, begründet die Entscheidung und bestimmt das Abnehmen bzw. Anbringen der korrekten Verkehrszeichen. Das führt dann der Bezirk aus.

Entwicklung 2011 Über die Jahre hat der ADFC sich immer wieder um weitere Einbahnstraßenfreigaben bemüht. Doch zuletzt waren selbst solche Straßen, bei denen der ADFC die Freigabe als »Selbstgänger« ansah von den PKs verteidigt worden. »Zu schmal«, »zu unübersichtlich«, »zu viele falsch parkende Autos« und ähnliche Begründungen fielen dabei. Selbst die Aufhebung bereits seit Jahren freigegebener Einbahnstraßen kam im Jahr 2011 vor.

Der ADFC formulierte daraufhin seine Rechtsauffassung, die insbesondere auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem November 2010 abhob, wonach Verkehrsbeschränkungen (hier also das Verbot für die RadfahrerInnen, die Straßen in der Gegenrichtung zu benutzen) nur unter sehr engen Voraussetzungen zulässig sei. Gleichzeitig gibt es zahlreiche Möglichkeiten, Radverkehr in Gegenrichtung zu ermöglichen (Aufhebung der Einbahnstraße, Freigabe nach der StVO-Regelung von 1997, unechte Einbahnstraße, Fahrradstraße usw.)

Die Verkehrsdirektion (VD) als den PKs fachlich übergeordnete Behördeninstanz teilte die Auffassung nicht, dass es



ZAHLEN

- 🚲 194 Einbahnstraßen wurden jetzt durch die Initiative des ADFC freigegeben.
 - 🚲 405 Einbahnstraßen sind damit insgesamt in Gegenrichtung freigegeben.
 - 🚲 Weitere Freigaben sollen folgen.
 - 🚲 Es bleiben derzeit 210 Straßen echte Einbahnstraßen.
- (Quelle: ADFC Hamburg online-Erhebung, Verkehrsdirektion)

Gute Zusammenarbeit: Merja Spott (ADFC) vor dem Gebäude der Verkehrsdirektion, in dem die Gespräche mit VD und BWVI stattfanden.

sich bei einer Einbahnstraße um eine unzulässige Verkehrsbeschränkung für Radfahrer handele (beide Positionen finden Sie auf unserer Webseite). Trotzdem trafen sich VD, ADFC und Vertreter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) im Dezember 2011 zum Gespräch.

Prüfen und Daten sammeln Im Anschluss schickte die VD an alle PKs einen Prüfauftrag. Darin wurden noch einmal die einschlägigen Vorgaben aus Radverkehrsstrategie und Verwaltungsvorschrift zur StVO genannt.

Während die PKs prüften, versuchte der ADFC in der RadCity (Ausgabe 1/2012) und auf seiner Webseite einen Überblick über freigegebene und nicht freigegebene Einbahnstraßen

zu erstellen. Die Resonanz war überwältigend! So viel aktive Beteiligung an einem verkehrspolitischen Projekt gab es vorher noch nie. In den Mails lieferten UserInnen ganze Einbahnstraßenlisten und fügten Kommentare hinzu wie »schön, dass ihr euch darum kümmert«, »ich freue mich, dass ich in Barmbek nun endlich vernünftig vorankomme«, »bitte sorgt dafür, dass die Einbahnstraße xy freigegeben wird«.

In den folgenden Monaten sickerte durch, dass schon Freigaben in nennenswerter Zahl stattfanden. Über entsprechende Anordnungen informieren die PKs die Bezirksversammlungen, so dass auch die Begründungen für der Anordnungen öffentlich wurden. Manches PK gab nahezu alle Einbahnstraßen des eigenen Zuständigkeitsbereichs frei. Die Straße sei breit genug und übersichtlich und man hebe damit die Verkehrsbeschränkung für Radfahrende auf ...

Ergebnis Als VD, BWVI und ADFC im September 2012 wieder zum Gespräch zusammenkamen, war also bereits klar, dass es einen Erfolg zu feiern gibt. Tatsächlich meldeten die PKs insgesamt etwa 200 Einbahnstraßen, die sie zusätzlich zu den vorhandenen noch freigeben wollten. Besonders tat sich dabei Wilhelmsburg hervor, das sämtliche Einbahnstraßen freigeben wird.

Es bleiben allerdings weiterhin etwa 200 Einbahnstraßen, die auch nach diesem Prüfdurchgang nicht geöffnet wurden. Darunter sind einige, bei denen die Prüfung noch nicht abgeschlossen ist. Z. T. sind dort bauliche Maßnahmen oder Veränderungen der Ampelschaltungen notwendig oder es ist schlicht die Anordnung noch nicht geschrieben. (Außerdem zählt der ADFC rund 190 nur für Anlieger freie Straßen, die für Radverkehr auch noch geöffnet werden müssten. Sie waren aber jetzt nicht Gegenstand des Prüfauftrags der VD).

Zwar ist der ADFC über den Erfolg erfreut. Doch gibt es wenig Grund, die verbleibenden Einbahnstraßen zu akzeptieren. Bei einem genaueren Blick auf die Einbahnstraßenlisten zeigt sich auch ein sehr unterschiedlicher Umgang der Kommissariate mit der Freigabe.

Nach Ansicht des ADFC besteht eine *Pflicht*, die Straßen freizugeben. Wer das nicht tut, muss für den konkreten Einzelfall eine über das normale Maß hinausgehende Gefahrenlage nachweisen, die nur durch die Nicht-Freigabe der Einbahnstraße erfolgreich verhindert wird.

Bei einigen PKs wird die VD nun nachforschen, woran die Freigabe scheitert. Der ADFC schlug vor, dass die Mitarbeiter mit vielen Freigaben sich mit denen zusammensetzen, die sich mit der Öffnung noch schwer tun. So könnten Ängste abgebaut und rechtliche Bedenken ausgeräumt werden.

Die BWVI betont, dass nach Untersuchungen der Radverkehr in den freigegebenen Einbahnstraßen sicherer unterwegs ist als in echten Einbahnstraßen. Daher strebt sie an, in 2013 in enger Zusammenarbeit mit den PKs die noch nicht geöffneten Einbahnstraßen einzeln zu überprüfen und nach Lösungen zu suchen.

Ulf Dietze

Positionen zur Rechtslage, Möglichkeiten der Freigabe, Bestandserhebung
geöffneter und nicht geöffneten Einbahnstraßen:
www.hamburg.adfc.de/verkehr/themen/einbahnstrassen/

IN 2012 FREIGELEGEBENE EINBAHNSTRASSEN

Achterkamp	Gnadenbergweg	Passierzettel/Am-Gleise
Alsterkamp	Goldbekufer	Peterskampweg
Alte Marsch	Görresring	Poelsweg
Am Brunnenhof	Goßlers Park (Ring)	Pöseldorfer Weg
Am Feenteich	Gottfried-Keller-Straße	Regerstraße
Am Gleise	Greifswalder Straße	Reichardtstraße
Am Gnadenberg	Grotestraße	Reiherhoopweg
Am Kiekeberg	Grüningweg	Rellinger Straße
Am Klingenberg	Gudrunstraße	Rendsburger Straße
Am Mühlenfeld	Haderslebener Straße	Reskamp
Am Rissener Bahnhof	Hagenau	Richterstraße
Am Soldatenfriedhof	Hallerstraße Ringumfahrt	Rispenweg
Anzengruberstraße	Hamelausweg	Rosamstwiete
Apenrader Straße	Hanfftsweg	Rothesoodstraße
Arensweg	Hanhoopsfeld	Sandbek
Aue-Insel	Harderslebener Straße	Sanitasstr.
Auguste-Bauer-Straße	He	Schachblumenweg
Badestraße	Hasselmannstraße	Schadesweg
Baurs Park	Hebbelstraße	Schaudinnstwiete
Bauvereinweg	Heidritterstraße / Pinna-	Schellerdamm
Bei der Rolandsmühle	berg	Schwengelkamp
Beim Gesundbrunnen	Hennigsweg	Seestücken
Beim Schlump Nebenfb.	Hermann-Maul-Straße	Silcherstraße
Berlepschweg	He	Slomanstr.
Berner Koppel	Hohenesch	Smidtstraße
Beselereplatz	Höltystraße	Soester Straße
Bethesdastraße	Hütten	Soltauer Ring
Beutnerring	In der Schlucht	Starstraße
Billhorner Kanalstraße	Innocentiapark	Steendiek
Billhorner Mühlenweg	Innocentiastraße	Sternbergweg
Böhmkenstraße	Jes-Juhl-Weg	Stuvkamp
Böttgerstraße	Julienstraße	Suhrsweg
Brahmsallee	Julius-Ertel-Str.	Talstraße
Bredstedter Straße	Kampstraße	Talstraße
Brekelbaumpark	Karstenstraße	Tannenberg
Bundsensweg	Kauershofweg	Trelder Weg
Burggarten	Ketteler Weg	Trencknerweg
Chapeaurougeweg	Kreetkamp	Ulmenau
Chateaufstraße	Ladigestwiete	Valparaisostraße
Cranachstraße	Lange Reihe	Vogelhüttendeich
de-Voß-Straße	Laubsängerweg	Vogesenstraße
Detlev-Bremer-Straße	Lessingstraße	Von-Graffen-Straße
Diebsteichweg	Lißmannseck	von-Heß-Weg
Diesterwegstraße	Lohhof	Wackerhagen
Dimpfelweg	Lüdemannstraße	Waitzstraße
Dobbelerweg	Ludwigstraße	Walsroder Ring
Döhnerstraße	Luisenweg	Walther-Kunze-Straße
Dorfgang	Martensweg	Washingtonring
Drögestraße	Martin-Leuschel-Ring	Wedeler Landstraße
Droopweg	Meckelburgsweg	Weimarer Straße
Eiffestraße (Nebenfahrbahn)	Mendelssohnstraße	Weizenkamp
Elsässer Straße	Meßdorfweg	Wetkesgarten
Erik-Blumfeld-Platz	Metzer Straße	Wienbargstraße
Eschelsweg	Mewesweg	Wikingstraße
Eupener Straße	Mörickestraße	Wilhelmsburger Str
Ewaldsweg	Müggenburg	Witts Allee
Eydtkuhnenweg	Neanderstraße	Woldsenweg
Feuerberg	Nerlichsweg	Wriedestraße
Fraenkelstraße	Neue Wöhr	Wülpensand
Framheinstraße	Neuer Fährweg	Würffelstraße
Friedrich-Legahn-Straße	Niendorfer Markt-	Zeisigstraße
Fuchsloch	platz 1-9	Zeißstraße
Funkstraße	Nobistor	
Gellersenweg	Norburger Stieg	
Gerstenbergstraße	Oberstraße -Ringum-	
Gerstenkamp	fahrt-	
Gilcherweg	Ohnsorgweg	
	Otterkaken	
	Parkallee	

Radkultur in Riga

Divritenis!*

Radreisen liegen im Trend – erst recht, wenn eine außergewöhnliche Route ansteht. Die ADFC Radreise von Hamburg nach St. Petersburg ist so eine. Immer entlang der Ostseeküste erleben die Teilnehmer die schönsten Landschaften und Städte des Baltikums. RadCity Redakteurin Amrey Depenau hat sich ein Etappenziel – die lettische Hauptstadt Riga – näher angesehen.

Seit gestern morgen habe ich mich auf den kleinen Kellerladen mit den Hollandrädern davor gefreut. Bevor es endlich soweit war, stand erst einmal Rigas Diplomatenviertel auf dem Besuchsplan. Im Schnelldurchlauf durchkämmten wir die Straßen, vorbei an beeindruckenden Art-Nouveau-Gebäuden des russischen Architekten Mikhail Eisenstein. Nur aus dem Augenwinkel hatte ich dabei Gelegenheit, die Radkultur Rigas zu würdigen. Wie etwa die kleine Werkstatt im Souterrain der Alberta Iela oder den Studenten, der mir voller Stolz sein achtzig Jahre altes Lastenrad präsentierte.

Im Radkeller der hübschen Kerle Endlich habe ich Zeit, mir in Ruhe den Radladen im Keller anzusehen. Die plüschigen Sofas und kitschigen Marilyn Monroe-Goldrahmen erinnern mich an Suicycle, den coolen Bikestore auf St. Pauli. Dieser Laden hier könnte seine kleine freche

Schwester sein. Rings um mich herum stehen hübsch drapierte alte Rennmaschinen und andere Stahlrösser. Dazu noch zwei hübsche Kerle, die an alten Rädern rumbasteln und sichtlich Spaß daran haben. Während der eine eher schüchtern weiterarbeitet, kommt der andere hinterm Tresen hervor und nimmt sich Zeit, mir in fließendem Englisch das Konzept zu erläutern: Der Laden ist eine Art Selbsthilfewerkstatt, in der sie auch Räder aufbauen und verkaufen. Über Geld reden die Jungs allerdings nicht so gerne. Auch fotografieren lassen möchten sich beide nicht. Ich respektiere das.

Für viele nur Makulatur: Radstreifen in Riga Inspiriert von so viel Subkultur streife ich weiter durch das Diplomatenviertel und den Park, der es von der historischen Altstadt trennt. Überall versucht die Stadt, den Radverkehr durch weiße Linien und die üblichen Symbole in gewisse Bahnen

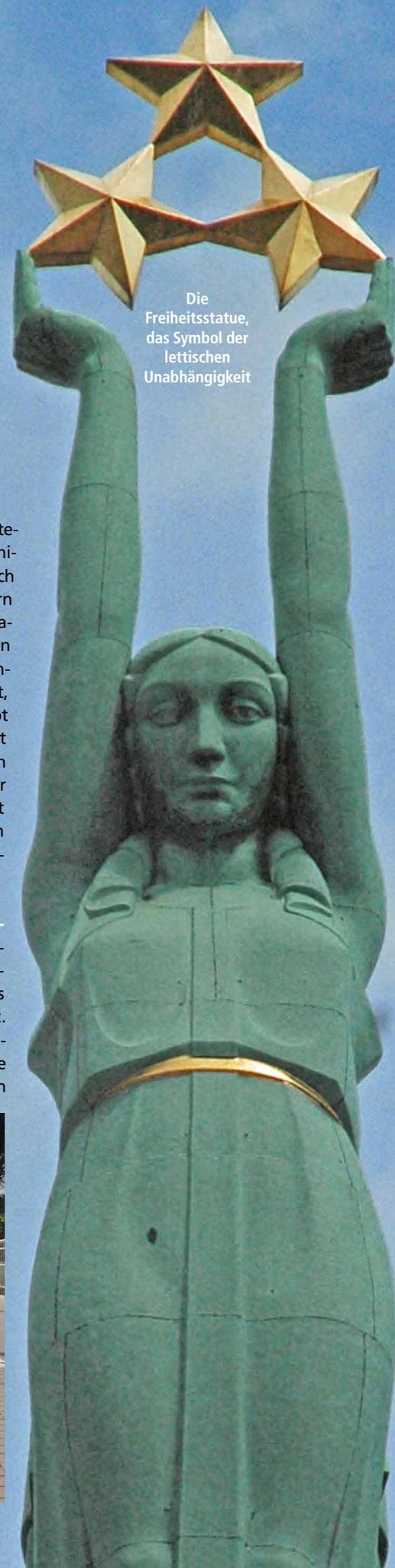
* Fahrrad!



Stolzer Student mit coolem T-Shirt und sehr altem Rad



Die Reisegruppe steht auf einer Radspur – und merkt es gar nicht!



Die Freiheitsstatue, das Symbol der lettischen Unabhängigkeit



Ein Rikschafahrer liest sich neue Anekdoten an



Selbsthilfewerkstatt? – Auch zünftige Partys sind hier an der Tagesordnung!

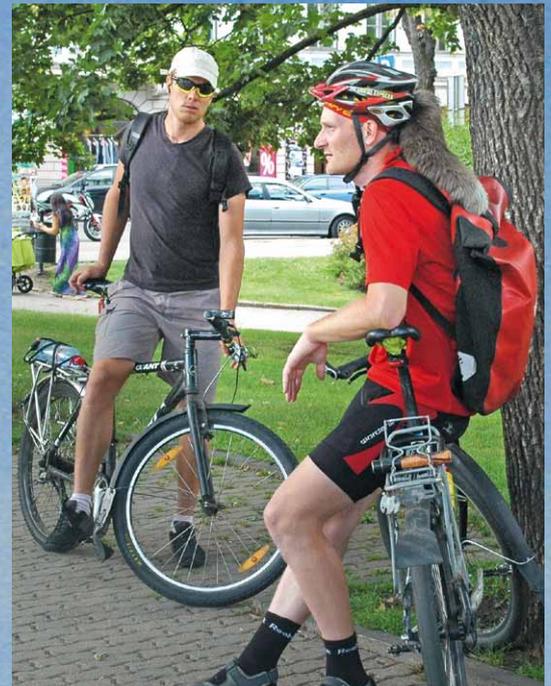
zu lenken. Doch viele von Rigas Radfahrenden ignorieren das geflissentlich und fahren dort, wo es ihnen gerade passt. Durchaus nachvollziehbar, da die weißen Schablonen-Räder nicht selten enge, holprige Wege zieren, auf denen viele Touristen unterwegs sind..

Riksha statt Leihrad Gerne würde ich dazu zwei Fahrradkuriere befragen, die in der Nähe der Freiheitsstatue gerade Pause machen und einen Snack nehmen. Leider beschränkt sich ihr Englisch auf „Okay“, als ich sie darum bitte, ein Foto machen zu dürfen. Also inspiziere ich lieber noch das örtliche Leihradsystem BalticBike – eine Kooperation von AirBaltic und Nextbike, die wir auch aus Hamburg kennen. An den Stationen, die ich sichte, sind fast keine Räder ausgeliehen – ein Zeichen, dass die Touristen Riga wohl noch nicht so gerne per Rad entdecken. Sie nehmen lieber die Dienste der zahlreich vorhandenen Rikshas in Anspruch. Diese sind teils sehr luxuriös ausgestattet und werden über Agen-

turen gebucht (z.B. Limoserviss). Fahrer oder – seltener – Fahrerin sind inklusive. Ihre Anekdoten und Tipps zum Nightlife natürlich auch.

Auf bald, du Perle am baltischen Meer! Meine Zeit in Riga neigt sich dem Ende zu und ich muss die Heimreise antreten. Da ich zurück fliege, bläht dies meinen bisher recht kleinen ökologischen Fußabdruck auf dieser Reise leider zur gefühlten Schuhgröße 48 auf. Trotzdem nehme ich mir fest vor, diese interessante Stadt am baltischen Meer demnächst einmal genauer unter die Lupe zu nehmen. Vielleicht hat der lettische Radfahrerverband ja dann auch schon eine englische Fassung seines Webauftritts divritenis.lv zu bieten. Das Übersetzen mit Hilfe von Google ist doch etwas mühsam ■

Amrey Depenau



Kuriere mit Puschelschwanz, aber ohne Englisch



Gut gefüllte Fahrradleihstation



Warten am Kalpaka Boulevard

FINALE 2013

2013 steht das Finale der ADFC Radreise Hamburg – St. Petersburg an. In der dritten und letzten Etappe geht es vom lettischen Riga quer durch Estland über Tallin in Russlands zweitgrößte Stadt St. Petersburg. Aktuelle Infos zu dieser aufregenden Radreise finden Sie auf der Webseite des Hamburger ADFC: <http://www.hamburg.adfc.de/?153>

Radfahren in St. Petersburg – eine Stadt mit Potenzial



Mindestens einmal im Jahr steht St. Petersburg ganz im Zeichen Europas. Zahlreiche Konsulate und Kulturinstitute aus den EU-Staaten führen gemeinsam Veranstaltungen vor Ort durch. In diesem Jahr drehte sich beim Europatag alles ums Radfahren. In der Ankündigung hieß es, ein Erfahrungsaustausch zwischen Fahrradaktivisten in St. Petersburg und anderen Städten Europas solle stattfinden.

Das Deutsche Generalkonsulat in St. Petersburg lud die Hamburger Landesvorsitzende Kirsten Pfaue ein, am 22.9.2012 an einer Fahrradparade durch die Stadt teilzunehmen und im Rahmen einer Podiumsdiskussion für das RadCity hat sie ihre Eindrücke aufgeschrieben

Hartes Pflaster So recht war mir nicht klar, wie es eigentlich um die (Rad-) Verkehrslage in St. Petersburg steht, als ich mich entschied, an der Veranstaltung teilzunehmen. Noch am Abend meiner Ankunft gehe ich also los Richtung Stadtzentrum, um Eindrücke zu sammeln. Anfangs fällt es mir schwer, meinen Blick von der beeindruckenden Stadtarchitektur mit ihren schillernden Fassaden abzuwenden und mich auf den grauen Verkehrsfluss zu konzentrieren. Fahrradfahrer sind so gut wie gar nicht zu sehen – geschweige denn eine irgendwie geartete Infrastruktur für diese. Dafür sehe ich zahlreiche, große Autos. Der Fahrstil erscheint mir ruppig. Zwischen den Autos flitzen Marschruktas, wendige Minibusse. Nicht immer ist mir klar, wie ich eine Straßenkreuzung sicher quere. Das Straßennetz scheint der Menge an Fahrzeugen nicht gewachsen zu sein. Zwar ist die Regelgeschwindigkeit 60 km/h, aber im Feierabendverkehr geht es für die Autos im Stau kaum voran. Ich werde ehrgeizig: Irgendwo müssen sie doch sein, die Fahrradfahrer. Plötzlich! Genau vor mir erspähe ich jemanden auf einem Fahrrad, der sich zwischen die Autos wagt. Und da! Ich erblicke tatsächlich noch eine andere Person. Diese wählt lieber den Bürgersteig. Dort wird sie wohl erst einmal bleiben müssen, denn die Bordsteinkanten sind sehr hoch, ich tippe auf bis zu 40 cm. Respekt, denke ich mir, wie sie sich im Zickzack an den vielen Fußgängerinnen und Fußgängern vorbei bewegt und gleichzeitig stets die Augen auf den Boden ge-

V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ
ДНИ ЕВРОПЫ
 В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ
 21–22 сентября

Открой свою Европу!
www.eur.ru

Европейская ярмарка в Аничковом дворце
 Игра-квест в Эрмитаже
 Дни открытых дверей в генконсульствах стран ЕС
 Велопарад

Партнеры:
 Эрмитаж, 250, Радио БукВОА, Cyprus, ST. PETER LINE, EGO TRANSLATINS

Информационные партнеры:
 TimeOut Петербург, Village Петербург, Radio Monte Carlo 105.9FM, BaltInfo, MP

Plakat zum Europatag 2012 in St. Petersburg

richtet halten muss: immer mal wieder fehlt hier und da ein Kanaldeckel oder auch eine Gehwegplatte.

Schöne Boulevards Trotz allem komme ich zu dem Schluss: St. Petersburg hat großes Potenzial zu einer wunderbaren Fahrradstadt – für Alltagsradfahrer und für Touristen. Bietet sie doch grundsätzlich ideale Radfahrbedingungen: Gebaut ist die Stadt auf flachem Sumpfgelände an der Mündung der Newa. Die Prospekte, wie die russischen Boulevards heißen, sind breit und gerade. Entlang von Seitenstraßen, Kanal- und Flussufern sowie durch verschiedene Parkanlagen könnten Velorouten entstehen. Die Lebensqualität der 5 Millionen Einwohner würde sich beim Ausbau des Radverkehrsanteils entscheidend



Kirsten Pfaue bei ihrem Vortrag
im Anitschkow-Palast

verbessern. Besonders interessiert an einer solchen Entwicklung dürften die auf mehr als 120 Universitäten, Hochschulen und Fachhochschulen verteilten 340.000 Studentinnen und Studenten sein. Auch der Tourismus ist ein zunehmend wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Stadt, die zu den zehn attraktivsten Reisezielen weltweit gehört. Viele Sehenswürdigkeiten wären ideal zu erradeln.

Fotos: Kirsten Pfaue



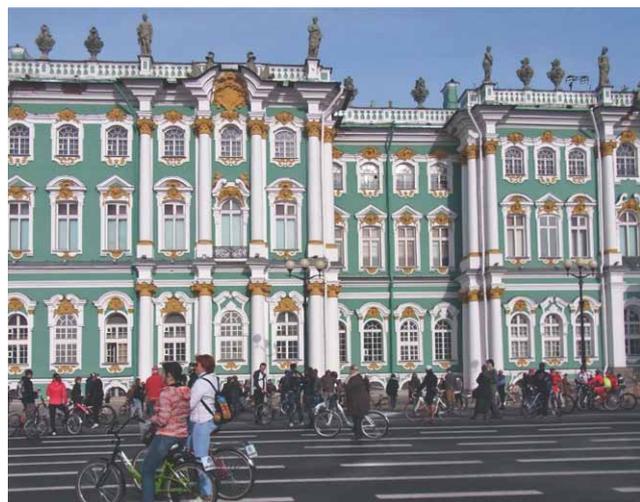
Kurz vor dem Start auf
dem Schlossplatz

200 auf dem Newski-Prospekt

Meine Neugier wächst, was mich wohl bei der offiziellen Veranstaltung erwartet und ob meine Eindrücke im Gespräch mit den Fahrradaktivisten bestätigt werden. Auf dem Schlossplatz vor der Eremitage startet am Samstagmittag die Fahrradparade mit ca. 150 – 200 Radfahrerinnen und Radfahrer. Das klingt wenig, ist aber in einer Stadt mit einem so geringen Radfahreranteil doch bemerkenswert. Kaum radeln wir los, lebt die Stimmung einer Sternfahrt oder Critical Mass auf. Rad zu fahren bringt einfach Spaß. Gerade haben wir uns so richtig eingefahren und rollen über den Newski-Prospekt, da ist die Tour leider schon zu Ende und wir erreichen den Konferenzort, den Anitschkow-Palast. Bei der Podiumsdiskussion finden sich ca. 50 überwiegend jüngere Menschen ein. Auf dem Podium sitze ich mit Sören Liborius, Leiter der Presse- und Informationsabteilung der EU-Vertretung in Russland, Katharina Rahikainen von der Finnischen Organisation der Gewährleistung der Sicherheit im Verkehr, Shura Collinson, Redakteurin der St. Petersburg Times und dem Fahrradaktivisten Alexander Minakov, der das Programm Urbanistik leitet.

Engagierte Diskussionen

Mit der Präsentation des ADFC Hamburg »Cycling in the city« mache ich den Auftakt und zeige, welche Rahmenbedingungen – von Abstellanlagen bis hin zu Leihradsystemen – das Radfahren zu einem attraktiven, sicheren und kostengünstigen Verkehrsmittel machen. Dem schließt sich eine engagiert geführte Debatte über Raumaufteilung an und über die »Unsichtbarkeit« des Radverkehrs in St. Petersburg. Ein junger Mann wünscht sich, dass es eigene Vorschriften für Radfahrerinnen und Radfahrer geben sollte. Derzeit würden Radfahrer rechtlich – wenn überhaupt als irgendetwas – als Fußgänger gelten. Radfahrer seien aber weder Fußgänger noch »ein Nichts«. Eine Frau bemerkt, dass es kei-



Warmfahren vor
der Eremitage

nen Platz für sie gebe, obwohl das Rad für sie das beste Fortbewegungsmittel sei. Ein anderer meint, wer Rad fahre, solle Steuerermäßigungen bekommen – schließlich tue er Gutes für sich und die Stadt. Das alles kommt mir nicht unbekannt vor. Viele nutzen während der Diskussion die Gelegenheit und werfen einen Blick in den Nationalen Radverkehrsplan, der in der russischen Sprachfassung durch die Reihen geht.

Zarte Pflanze

In den zweiten Teil der Diskussion führt die finnische Referentin ein und erläutert, wie ihre Regierung versucht, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs bis 2020 um 20 % zu erhöhen. Hintergrund ist die finnische »National Strategy for Walking and Cycling 2020«. Katharina Rahikainen hebt besonders hervor, dass es einer starken Verwaltung bedürfe, die dieses Ziel uneingeschränkt unterstützt und fördert. In den Wortbeiträgen aus dem Publikum ist Frustration zu spüren: von der Stadtverwaltung könne derzeit nicht viel Unterstützung erwarten werden. Radfahren sei dort kein Top-Thema. Auch wenn dieses Ende nicht eben hoffnungsfroh klingt, steht für mich fest: St. Petersburg ist eine Stadt in Aufbruchstimmung. Der Wunsch nach neuen Mobilitätskonzepten beginnt hier bei einem kleinen, aber feinen Kreis von jungen Menschen zu wachsen. Auch wenn es ein langer Weg sein wird, St. Petersburg kann eine Radfahrstadt werden. Der ADFC Hamburg trägt seinen Teil dazu bei, wenn im Sommer 2013 die ersten Gruppen der ADFC-Radreise Hamburg-St. Petersburg dort ankommen!

Kirsten Pfaue

Alter Schwede – ein Monark aus den 50ern

Ein schwedisches Luxusfahrrad in Hamburg

Monark, Fahrradproduzent aus dem schwedischen Varberg, ist heute bekannt für Lastenräder wie Long John oder Transportscooter. Auf dem Programm stehen aber ebenso Heimtrainer und Spezialräder für Menschen mit Behinderung. Erst in den letzten Jahren verkauft sich die seit 1908 bestehende Marke in Deutschland, in den 50er Jahren gab es sie hier jedoch nicht. Das Monark-Damenrad aus den frühen Jahren der Bundesrepublik ist also ein echter Zufall.

Eine Plakette am Sitzrohr weist es als Geschenk der schwedischen Kirche, vermutlich an eine Einrichtung der evangelischen Kirche Deutschlands, aus.

Wie es ins Museum der Arbeit kam, ist nicht dokumentiert. Es dürfte sich jedoch um eine Spende handeln.

Die schwedische Firma wurde bereits 1908 in Varberg von Birger Svensson gegründet und entwickelte sich in der Folgezeit zum größten Fahrradproduzenten des Landes.

Dabei war die Karriere des Unternehmers nicht voraussehbar. Svensson war ein einfacher Bauernsohn, dem es gelang, für die Firmengründung Kredite einzuwerben. In Spitzenzeiten lag die Produktion bei bis zu 1000 Zweirä-



Dieses Monark-Damenrad aus den 50-er Jahren würde das Museum der Arbeit gerne in einer Ausstellung präsentieren.

dern aller Art pro Tag, da Monark auch Motorräder produzierte. In den 60er-Jahren kam es jedoch zu Entlassungen, Werksstilllegungen und einer Bereinigung der Produktpalette.

Monark wurde 1973 an Volvo verkauft und gehört heute, ebenso wie Bianchi, zu Grimaldi Industri AB. Das hier gezeigte Fahrrad stammt also aus einer Zeit, in der Monark noch eine große Produktpalette anbot.

Das Fahrrad als aussagekräftiger Zeuge der Vergangenheit Am interessantesten sind jedoch die Details am Museumsobjekt, die etwas über Fahrradgeschichte erzählen.

So hatte beispielsweise das Rocknetz (jetzt nur noch teilweise vorhanden) am Fahrrad eine wichtige Funktion: Bis in die 50er-Jahre war das Hosentragen bei Frauen häufig verpönt. Eine Ausnahme stellten Sport und Freizeit dar. Fuhr nun eine Frau zur Arbeit, so war sie in jedem Fall auf das Rocknetz angewiesen, damit ihr Petticoat nicht zwischen die Speichen geriet.

Besonders hervorzuheben ist auch der Schwanenhals in einer atypischen Form (unten verlaufen die Rohre breiter auseinander). Er unterstreicht die Funktion als Damenrad. Anders als beim Diamantrahmen war ein niedriger Einstieg und somit das Tragen von Röcken möglich.

Fast in Vergessenheit geraten ist auch die kleine Feder zwischen Rahmen und Gabel, die verhindert, dass das Vorder-

rad umschlägt, wenn man es auf dem Ständer abgestellt hat. Weitere auffällige Komponenten weisen das Rad als komfortabel aus. So ist beispielsweise eine Weimann-Bremse mit Mittelzug montiert, die, ähnlich einem Schraubstock, eine sehr gute Bremswirkung vorne erzeugte. Ein zusätzlicher Rückstrahler und ein Metallkasten am Gepäckträger für Schloss oder Reparaturwerkzeug sind weitere Besonderheiten dieses Fahrrades.



»Geschenk der Schwedischen Kirche«

Der Tourenbügel ist zudem so angebracht, dass eine aufrechte Sitzposition möglich ist. Dies unterstreicht die Bequemlichkeit des Fahrrades.

Zusammengefasst weist sich das Museumsobjekt als seltenes Fundstück für Räder aus den 50er-Jahren aus. Es wäre übrigens nach nur kleinen Instandsetzungsarbeiten fahrbereit.

Katja Nicklaus

Im nächsten Heft:
Eimsbütteler Velocipedten-Club von 1869



Ein Metallkasten zum Aufbewahren von Schloss oder Flickzeug



Neuer Pferdemarkt

Im September (Online-Baustellen-Lotterie 21) amüsierten wir uns noch über eine Baustellenumzäunung am Neuen Pferdemarkt, in der ein blaues Schild Benutzung für etwas Radwegähnliches anordnete – in beiden Richtungen! Heute verging mir gehörig das Lachen, als ich feststellen musste, dass die Umzäunung weg ist, das Schild aber noch da.



Radler aus Richtung Kiez

Völlig ohne Not wurde hier ein Zweirichtungsweg angeordnet. Damit es auch der/ die Letzte kapiert, sind Fahrradsymbole auf dem Boden markiert – einige davon offensichtlich für dauerhaften Verbleib. Das Chaos ist vorprogrammiert: Von der Kreuzung Stresemannstraße kommend fahren nun massenhaft Radler autorisiert in die enge Gasse, wo ihnen ebenfalls zahlreiche Radler entgegen kommen. Schlimmer noch: Die neue Verkehrsführung animiert die aus St. Pauli kommenden RadfahrerInnen geradezu, auf der linken Seite der Schanzenstraße regelwidrig den Radweg zu benutzen. Dieser Aufforderung folgen viele gern!

Wie gesagt: Alles völlig ohne Not. Denn für einen einseitigen Radweg Richtung St. Pauli wäre der Raum geeignet, auch wenn ich dort natürlich während der Baustellenzeit gerne die Fahrbahn benutzt habe.

In Gegenrichtung fährt man an der Ampel über die Kreuzung und dann problemlos auf der Fahrbahn in die Schanzenstraße hinein. So handhabe ich das seit langem.

Das betreffende Stück hat einen zentralen Stellenwert in der Verbindung zwischen Schanze und Kiez. Ich hätte mir eine Regelung mit Vorbildcharakter gewünscht. Note 6, setzen!

Amrey Depenau



Fotos: Birgit Schlieffer, Amrey Depenau Karte [M]: osm.org



NORWID
Räder für Velosophen

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

Edler Fahrrad- und Rahmenbau

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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



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 4).

Das Autobett

Foto Möbelprospekt: U. Dietze

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



Kunststoff weiß glänzend, inkl. LED's an den Reifen und Unterbodenbeleuchtung, Motorengeräusch, Hupe, Sound Musik, LED Scheinwerfer, inkl. Rost und Kunststoffspoiler mit Chromhalterung, Liegefläche 90x190 cm, B127-H74-T249 cm. Ohne Matratze

799.-
ABHOLPREIS



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-Hauptbhf. od. Bus 6 (Gurlißstraße),
Öffnungszeiten: z. Z. keine; Verabredungen zum
Kartenkauf oder Broschürenabholen sind aber
möglich. telef. erreichbar: Di+Do 10 – 12 Uhr +
Mi 15 – 17 Uhr

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 menschenrechtlichen 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 Mitarbeiter 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: Treffen bitte in der Geschäftsstelle erfragen
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
Fahrgastbeitrag (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
Hardtstock, Petra: Tel.: 602 62 11, phardtstock@alice-dsl.net
Heckelmann, Wolfgang: Tel.: 61 19 29 70, wolfganghde@gmx.de
Himmel, Morten: Te.: 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, hfungj@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.

Fördermitglied der 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 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** Tiburg 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** Stevekingallee 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 "FAHRRADHANDL" GMBH** Langenfelder Damm 5+6, 20257 HH, Tel.: 49 93 37 • **RBK – FAHRRÄDER** Denickestraße 25, 21073 HH, Tel.: 765 84 89 • **FAHRRADHERSTELLER NORWID** Fahrradbau GmbH, Bauerweg 40, 25335 Neuendorf b. E., Tel.: 04121-246 58 • **FAHRRADVERLEIH HAMBURG CITY CYCLES** Lars Michaelsen, Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 HH, Tel.: 21 97 66 12 • **GEBRAUCHTE RÄDER RAD-HAUS** Habichtstraße 104a, 22307 HH, Tel.: 63 66 99 99 • **IT-SERVICE SPRIND** it-service GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761 HH, Tel.: 38 68 69 90 • **ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL HAMBURGER VERKEHRSVERBUND** Steindamm 94, 20099 HH, Tel.: 32 57 75-0 • **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 • **TIWETENKIEKER IN HAMBURG REISEN** Dipl.-Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 HH, Tel.: 85 38 27 94 • **VERKEHRSPLANUNG VTT PLANUNGSBÜRO** Eppendorfer Landstraße 84, 20249 HH, Tel.: 4 80 96 98 00

KORPORATIVES MITGLIED: VERBRAUCHERZENTRALE HAMBURG

Wir haben Post

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

Der notwendige Biss

RadCity 5/2012, Seite 8+9 - Gastbeitrag Martin Bill
Martin Bill hat es sehr sehr schön dargestellt, wie in Hamburg ein Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörde (Polizei) fortschrittliche Entwicklungen des Fahrradverkehrs behindern kann.

Das ist mir zu Genüge als ehemaliges Mitglied der Bezirksversammlung Eimsbüttel vorgekommen. Man bedenke, da kann ein kleiner Beamter, der natürlich im Gegensatz zur Bezirksversammlung nicht politisch legitimiert ist, über die Verkehrspolitik in dieser Stadt (mit-)bestimmen. Erschwerend kommt hinzu, dass diese, meist Herren, nicht gerade als besonders fortschrittlich verschrien sind und meistens nur das Wohl der aufzufahrenden MitbürgerInnen im Auge haben. Gut, dass es Leute wie Martin Bill gibt, der offensichtlich die richtige Einstellung und den entsprechenden Biss hat. Das kann man nun wirklich von den meisten Mitgliedern der Bezirksversammlungen, auch seiner Partei, in Bezug auf den Fahrradverkehr nicht behaupten.

Matthias Christen

Fahrradstraßen ein Genuss

RadCity 5/2012, Seite 6, Fahrrad frei – auf der Veloroute 6

Ich fahre täglich mit dem Rad von Tonndorf bis Bahrenfeld, somit auch die neue Fahrradstraße in Eilbek. Es ist ein Genuss dort zu fahren!

Auch halte ich, im Gegensatz zu Euch, die Aufpflasterungen an der Richard-

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
Titelfoto: Rhoda Rentsch
Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 10), Michael Prah (S. 14-17)
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



Die Aufnahme dieses netten Zusatzschilds schickte uns Achim Gehrke nach einer Fahrt in Henstedt-Ulzburg.



Wagner-, und Friedrichsbergerstr. für sinnvoll.

Das Abbremsen reduziert die Gefahr, zu schnell an die bevorrechtigten Straßen heran zufahren. Denn dies führt in der Stadt häufig zu Verkehrsunfällen.

Sicher wäre es schön auf der gesamten Strecke Vorrang zu haben, ob das realistisch ist bezweifle ich jedoch sehr.

Aber in diesen Angelegenheiten seid Ihr ja ständig am Ball, vielen Dank dafür.

Eine Aussage in Eurem Bericht möchte ich noch korrigieren: Der Radweg an der Eilenau und Armgartstr., Richtung Alster, ist seit mehreren Monaten nicht mehr benutzungspflichtig. Deshalb ist die Gegenläufigkeit aufgehoben worden.

Wichtiger ist jedoch, dass dort die freie Wahl besteht Fahrbahn oder Radweg zu nutzen.

Ich denke dies ist auch eine positive Entwicklung.

Ron Börner

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg e. V.), sucht ehrenamtliche



AutorInnen

Sie wissen die Feder zu führen und finden Worte, die LeserInnen in ihren Bann ziehen? Fahrräder, Radfahren und die Welt drumherum sind Ihre Themen? Dann brauchen wir Sie!

Auch Reiseberichte, Kolumnen etc. auf nicht regelmäßiger Basis sind willkommen.

Wir suchen Sie für die RadCity und/oder unsere Webseite hamburg.adfc.de. Wir helfen dort gerne bei der Einarbeitung in unser CMS. Texte und Fotos sind uns aber auch per E-Mail willkommen.

Freie Zeiteinteilung und der Spaß bei der Arbeit sind gegeben und ein nettes und hilfsbereites Team erwartet Sie. Senden Sie einfach eine E-Mail an online-redaktion@hamburg.adfc.de oder rufen Sie in der Geschäftsstelle an unter (040) 39 39 33.

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

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

Donnerstag, 24. Januar 2013, 19.30 Uhr

Dokumentarfilm: »Punchline – 24 Stunden Grüne Hölle«

2011 nehmen Heiko Kromm und Lars Reisberg für Ihr Rennrad-Team am 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring teil. Jeweils 25 Kilometer ist eine Runde durch die »Grüne Hölle« der Eifel auf der legendären Nordschleife lang: 24 Stunden geht es hier Non-Stop mit bis zu 100 km/h in der Fuchsröhre und 18 % Steigung an der Hohen Acht richtig zur Sache. Filmemacher Timo Albrecht hat das Team begleitet und eine spannende Doku über Speed, Rennfieber, Strapazen, Scheitern und Sieger gedreht.

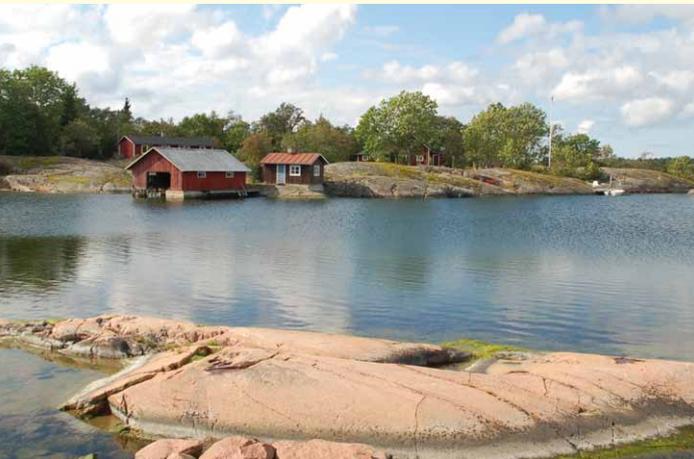


Dienstag, 5. Februar 2013, 19.30 Uhr

Elbe – Neiße – Oder.

Auf Umwegen von Hamburg nach Stettin.

Gestartet in Hamburg ging es in Zollenspieker an die Elbe. Dann radelte Eduard Claussen elbaufwärts: Magdeburg, Dresden, Bad Schandau – rechte oder linke Flussseite. Zurück die Neiße ab Zittau über Görlitz bis Ratzdorf und die Oder über Eisenhüttenstadt, Frankfurt, Schwedt nach Stettin und an die Ostsee. – Es gab Flüsse, Landschaften, Städte und ein U-Boot zu sehen. Und auch Wölfe?



Donnerstag, 14. Februar 2013, 19.30 Uhr

Per Rad um den Bottnischen Meerbusen

Giesela Uhlenhaut (60) und Jörg Martens (54) erzählen von mehreren Fahrradurlaube, die sie um den Bottnischen Meerbusen geführt haben. Zu sehen sind die meistens flachen Küstenlandschaften, aber auch bergigere Abschnitte an der »Höga Kusten« in Schweden sowie die Schärenlandschaften der Åland-Inseln und vor Turku. Beeindruckend ist auch der Kontrast zwischen den kleinen, bunten Fischerhäfen und der schwedischen Hauptstadt Stockholm. Ein weiterer Höhepunkt war ein Abstecher nach Rovaniemi zum Polarkreis mit einem Besuch am Sommerwohnsitz des Weihnachtsmanns.

Liebe Rätselfreunde,

heute vergleichen wir die drei Orte Jork, York und New York (siehe Kurzmeldung Seite 4). Die folgenden fünf Fragen haben jeweils einen der drei Orte als Antwort. Setzen Sie die fünf Anfangsbuchstaben (J, Y oder N) direkt hintereinander. Das ist dann die Lösung.

- Frage 1: Die erste Nennung des Ortes war im Jahre 1221.
- Frage 2: Dieser Ort war früher unter dem Namen Eboracum bekannt.
- Frage 3: Dieser Ort hat eine Städtepartnerschaft mit Dijon, Frankreich.
- Frage 4: Im Jahre 1776 heiratete hier Gotthold Ephraim Lessing.
- Frage 5: Auf dem Wappen dieses Ortes ist eine Windmühle abgebildet.

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. Januar 2013.

Rätsel

grübel ...



GEWINN

Wir verlosen drei Mal eine Lenkertasche Ultimate 5 Classic in der Größe M und der Farbe schwarz. Diese wasserdichte Tasche fasst 7 Liter, wiegt 650 g und wird mit abschließbarer Lenkerhalterung geliefert. Zur Verfügung gestellt hat uns die Taschen die Herstellerfirma Ortlieb.



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.



DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR MEHR RADREISE-SPASS.



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. Lassen Sie sich bei uns auf neue Ideen bringen – ein Besuch im größten Outdoor-Testcenter Hamburgs lohnt sich immer!

Globetrotter Experte **Jörn Rixen**

VERANSTALTUNGSTIPP:

Weltenbummler – Mit Paddel und Pedale um die Welt.
Martin Lunz und Nadine Puschkasch

Eine Weltreise mit Fahrrad und Faltkanadier. Auf ihrer Reise haben Nadine und Martin 48 Länder auf 6 Kontinenten besucht und dabei fast 100.000 km mit dem Fahrrad, 4.300 km im Kanu und über 1.500 km zu Fuß zurückgelegt. Impressionen einer siebenjährigen Weltreise, packend und persönlich.
Termin: 11.01.2013 | Beginn: 20:30 Uhr | VVK € 12 | AK € 14
Ort: Globetrotter Filiale Hamburg, 3. OG

GLOBETROTTER AUSTRÜTUNG

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