

# RadCity

das magazin des adfc hamburg



**RADSCHNELLWEGE**  
Mehr als 'ne Hamburger Veloroute

**RADTOUR VORGSTELLT**  
Rennradtour durch die Vierlande

# EINE WELT AUF ZWEI RÄDERN



**TRENGA DE**  
BICYCLES

**Fahrradmanufaktur in Hamburg**

Wir entwickeln und fertigen für Sie in Hamburg Fahrräder mit denen Sie die Welt entdecken können!



TRENGA DE GLH 9.0



Film:  
So entsteht ein  
TRENGA DE Fahrrad!

[www.trenga.de](http://www.trenga.de)

Direktvertrieb oder  
exklusiv im Fahrrad Center



**Fahrrad center**  
HARBURG · BUCHHOLZ

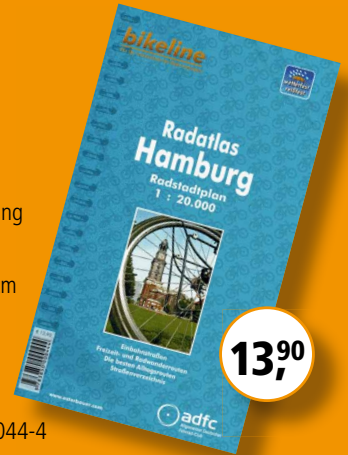
**Fahrrad Center Harburg**  
Großmoordamm 63-67  
21079 Hamburg  
Telefon 040/3231 001-0

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

[www.FahrradCenter.de](http://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

# Wir sind umgezogen!

von der Barnerstraße

➔ in die Behringstr. 89

[www.DerFahrradladenAltona.de](http://www.DerFahrradladenAltona.de)

Tel. 390 38 24

**Alto-Nabe**

Fahrräder mit Nabenschaltung  
aus Altona



# Der Fahrradladen

## Ausgebremst und abgeschreckt

Hamburg, meine Perle. Wie schön könnte es hier für Radfahrer sein: Schiffchen, Hafenflair, die Alster und die Elbe, außerdem liebliches Grün, hier und da Sehenswürdigkeiten, das hanseatische Etwas und den König der Möwen. Fürs Pedalieren müsste das weitgehend platte Land eigentlich ideal sein. Doch platt sind in Hamburg eigentlich nur die Ausreden, mit denen Politiker und Behörden dem innerstädtischen Radverkehr immer wieder Stöcke in die Speichen stecken. Auf Seite 14 hat Merja Spott das Papierdeutsch des Fortschrittsberichts der Behörden zum Radverkehr übersetzt. Hamburger Radler bewegen sich zwischen zart keimender Hoffnung und verständnislosem Kopfschütteln vor so viel Nichtstun.

Unterstützt wird die Radverhinderungs-Politik aber auch von Gerichten. Etwa durch ein Urteil, das die Helmpflicht durch die Hintertür einführt, indem es von »verständigen« Radlern das Helmtragen verlangt. Richter dürfen – auch »unverständlich« – weiterhin helmfrei urteilen. Amrey Depenau malt in der Kolumne auf Seite 19 an die Wand, was das Skandalurteil noch bedeutet. Helm auf zum Gebet?

Ach ja, und wozu »verständige« Planung von Verkehr in Hamburg führt, lesen sie auf Seite 11. Thema: Die Bus-Spur im Uni-Viertel. Ziel erreicht: Radverkehr ausgebremst, Radler abgeschreckt. So wie auch Auto-optimierte Ampelschaltungen, lebensgefährliche Radwege, unsinnige Haltelinien und irrwitzige Sperrzeiten-Regelungen für den Öffentlichen Nahverkehr oder vollgestopfte Waggons und Busse nicht wenige quasi aus Notwehr zum Auto greifen lassen.

Radschnellwege sind ein probates – nicht bloß im Verhältnis zur Elbphilharmonie – günstiges Mittel, mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Ganz besonders jene, die innerhalb der Stadt ordentlich Strecke machen müssen. Auf Seite 7 fragt die RadCity, ob auch Hamburg nun endlich die versprochenen Routen bekommt. Zum Appetitmachen beschreibt Susanne Elfferding ab Seite 6, wie das in Amsterdam, aber auch in fortschrittlicheren Bundesländern wie NRW und Niedersachsen funktioniert – zum Schnäppchenpreis. Und für Hamburger Behörden hat Ole Burmester auf Seite 9 einen löffelfertigen Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt skizziert. Mal darüber nachdenken? Aber nicht so lange, diesmal.

Michael Link, Redaktion RadCity

Bitte beachten Sie die **Einladung zur Landesversammlung** auf Seite 4.



# 4·2013

## INHALT

### Schwerpunkt Radschnellwege

- 06 Die »Autobahn« fürs Fahrrad
- 07 Interview: Radschnellwege in Hamburg
- 09 Radschnellweg Alsterdorf – Norderstedt
- 11 Busbeschleunigung im Univiertel
- 12 ADFC-Radtour: Per Rennrad durch Kulturlandschaften
- 14 Macht Hamburgs Radverkehr Fortschritte? – Zwischenbericht Radstrategie
- 15 Weniger Politik – mehr Politik – Ergebnisse der LeserInnenbefragung
- 16 Garten statt Garage –autofreie Mitte Altona
- 17 Auf Jan Ullrichs Spuren – Radlerparadies Mallorca
- 21 Was auf die Kette bekommen – Vorstandsbericht

### STÄNDIGE RUBRIKEN

- 04 Kurzfutter
- 19 Kolumne: Gefährliches Sommerloch
- 20 Adressen/Fördermitglieder/Impressum
- 22 Beitritt zum ADFC
- 22 Themenabende beim ADFC

### Neu: FLUX S 900

Höher, schneller, exklusiver...

Ein handgearbeitetes Spitzenrad mit 24" Rädern ideal für Stadt, Land und die große Reise. Eines der leichtesten Reiselieger überhaupt.



Im Liegeradstudio ab 2300 Euro

### 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 3595 Euro  
Liegeräder werden immer individuell hergestellt und konfiguriert.



Platz nehmen, abfahren & lächeln.

**Liegeradstudio**

HP VELOTECHNIK, TRAX, FLUX, ICletta, KMX Karts, NIHOLA Familien- und Transporträder, Winora eBikes  
Osdorfer Landstr. 245a - 22549 Hamburg - Telefon 040 395 285 - [www.liegeradstudio.de](http://www.liegeradstudio.de)

## Regionalpark-Shuttle

Erholungssuchende können den Regionalpark Rosengarten auch in diesem Jahr bequem mit dem Regionalpark-Shuttle erkunden. Der kostenlose Freizeitbus mit Fahrradanhänger verkehrt an Wochenenden und Feiertagen vom 14. Juli bis zum 14. Oktober 2013. Auf zwei Linien verbindet er die S-Bahn-Stationen Neuwiedenthal, Neugraben und Neu Wulmstorf im Norden mit dem Bahnhof Buchholz im Süden. Hier besteht Anschluss an den Metronom.

Zahlreiche Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele werden vom Regionalpark-Shuttle angefahren, darunter der Wildpark Schwarze Berge, das Freilichtmuseum am Kiekeberg, das Mühlenmuseum Moisburg, der Museumsbauernhof Wennerstorf und der Appelbecker See. Neu angebunden ist in diesem Jahr das Melkhus in Ardestorf, die erste Milchraststätte im Landkreis Harburg.

Die Streckenführung des Regionalpark-Shuttle ist eng mit dem Freizeitrouthenetz für Radfahrer, Mountainbiker, Wanderer und Nordic Walker im Regionalpark Rosengarten verknüpft. Über einen mitgeführten Busan-

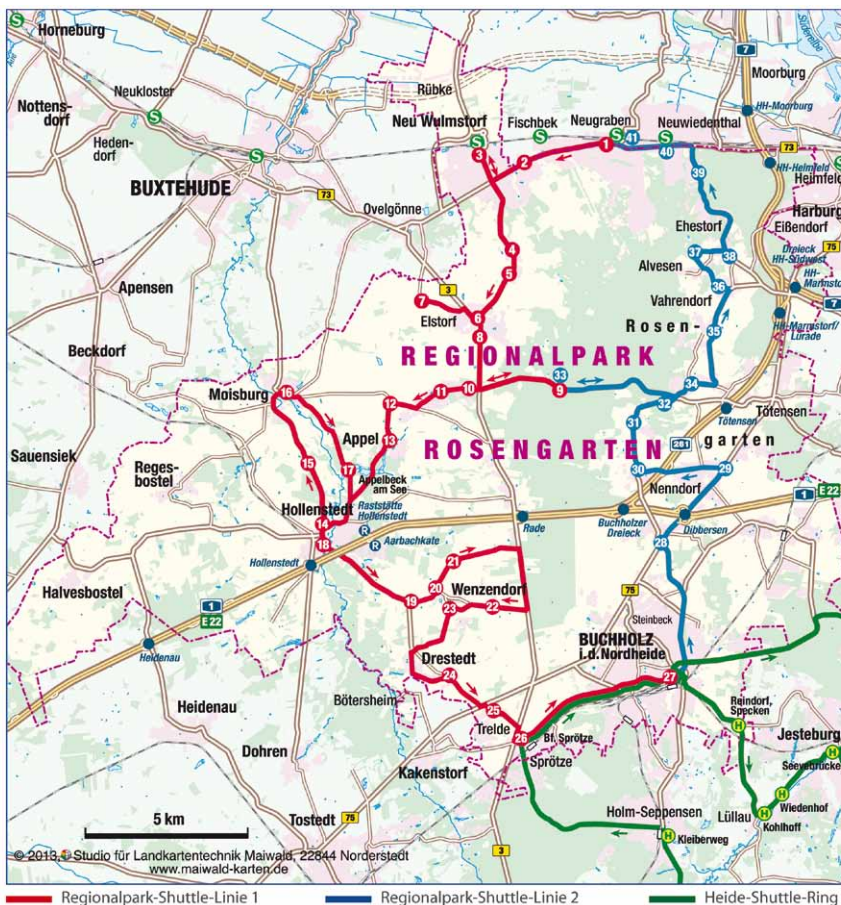


hänger können bis zu 16 Fahrräder transportiert werden.

Für Ausflüge in den Naturpark Lüneburger Heide besteht in Buchholz und Sprötze Anschluss an den ebenfalls kostenlosen Heide-Shuttle ([www.heide-shuttle.de](http://www.heide-shuttle.de)). Zusammen mit den drei Ringlinien des Heide-Shuttle bildet der Regionalpark-Shuttle eines der größten Freizeitbusssysteme Deutschlands.

Neu hinzu kommt der Elb-Shuttle, der seit Mai 2013 erstmalig die Strecke vom Hamburger S-Bahnhof Bergedorf in die Winsener Elbmarsch und zurück bedient ([www.elb-shuttle.de](http://www.elb-shuttle.de)).

Weitere Infos und Fahrplan: [www.regionalpark-rosengarten.de](http://www.regionalpark-rosengarten.de)



## Test:

### Lifeproof iPod Touch Case

Lifeproof bietet Hüllen für viele Smartphone- und iPod-Modelle an. Sie sind wasserdicht (30 min. bei 2 m Wassertiefe) und halten Stoßfolgen vom Gerät ab. Installieren lassen sich die beiden Halbschalen in wenigen Sekunden. Das Abnehmen geht mit Hilfe einer 2-Euro-Münze ebenso schnell.

Sämtliche Funktionen, wie z. B. Bedientasten, Touchfunktion, Kamera und Mikrofon sind auch mit der Hülle weiter verwendbar. Der Kopfhöreranschluss lässt sich wasserdicht verschließen. Alternativ dreht man das



mitgelieferte Klinkenverlängerungskabel ein: Selbst beim Musikhören im Regen bleibt das Gehäuse dann dicht.

Was ergab unser Test mit dem von Lifeproof zur Verfügung gestellten Case-Muster?

Den halbständigen Tauchgang in der Wasserschlüssel übersteht die Plastikhülle perfekt. Bei Filmaufnahmen ist der Ton mit Hülle etwas schlechter als ohne – besonders in den hohen Frequenzen. Berührt man das Case z. B. um die Belichtung nachzusteuern, ergibt das ein erheblich störendes Klopfgeräusch in der Aufnahme.

Eine kleine Klappe in der Hülle gibt den Schlitz des iPod-Anschlusses frei. Allerdings passt nicht jeder Stecker auf dem Markt, so dass ggf. die Hülle zum Laden des Akkus doch entfernt werden muss.

Fazit: Verarbeitung und Details machen einen hochwertigen, durchdachten Eindruck. Wer den Kleincomputer auch bei Regen sorglos nutzen möchte (z. B. beim Einsatz als Navigationsgerät auf dem Fahrrad), der ist mit der Lifeproof gut bedient. Wer das Gerät für Filmaufnahmen nutzt, muss sich damit abfinden, die Hülle jeweils zu entfernen oder einen schlechteren Ton in Kauf nehmen.

Ulf Dietze

Preis für die iPod-Touch-Hülle ca. 70 Euro  
[lifeproof.com/de](http://lifeproof.com/de)

## Vorbereitungstreffen: Finanzen

Auf dem Vorbereitungstreffen wollen wir uns die Finanzen des ADFC Hamburg genauer ansehen, als dieses es auf einer Landesversammlung möglich ist. Wir erläutern den Kassenbericht 2012 und besprechen ihn detailliert. Wir stellen die Bilanz des ADFC Hamburg vor. Außerdem schauen wir auf den Haushaltsplan 2014 und die darin enthaltenen Schwerpunkte.

**Mittwoch, 28.08.2012, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg**



Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg,

der Vorstand lädt Sie sehr herzlich ein zur diesjährigen

## Landesversammlung Sonntag, dem 15.09.2013, ab 14 Uhr

ADFC Landesgeschäftsstelle  
Koppel 34 – 36  
20099 Hamburg

Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis mit.

Tagesordnung:

1. Eröffnung
2. Wahl der Versammlungsleitung und Protokollant/in
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
5. Kassenbericht 2012
6. Bericht der Kassenprüfer/innen
7. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes
8. Beschlussfassung über den Haushalt 2014
9. Anträge
  - 1) Satzungsänderung § 2: »Der § 2 Zweck und Aufgaben wird erweitert um den Punkt g) Förderung des Radsports.« Antragsteller: Vorstand
  - 2) Satzungsänderung § 8: »Der § 8 Landesversammlung wird im Abschnitt 4 um folgenden Satz ergänzt: Anträge, die nach dem Versand der Einladung bzw. dem Redaktionsschluss des Mitteilungsblattes eingehen, werden auf der Homepage veröffentlicht.«
10. Verschiedenes

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage. Weitere Anträge müssen daher bis zum 05.09.2013 in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme.

Siehe hierzu den Bericht des Vorstands auf Seite 21.

## Buch: Graphic Novel zur Tour

Und noch ein Buch über die Tour de France und ihre Helden.

Mit wenig Text und vielen Bildern kommt diese Graphic Novel mit Geschichten aus 100 Jahren Tour de France daher. Berühmte Sieger auf ihrem Weg zum Ziel, prägende Ereignisse bestimmter Bergetappen, dramatische Schicksale, den Verlauf ganzer Etappen zeichnet der Niederländer Jan Cleijne auf 140 Seiten.

Der Inhalt beginnt mit den ersten Überlegungen zu einer landesweiten Radrundfahrt und reicht bis zur Dopingbeichte Armstrongs bei Oprah Winfrey im Januar dieses Jahres. Überhaupt ist Doping ein wiederkehrendes Motiv im Buch. Ex-Profi Ullrich kommt in Form einer Blutkonserve mit Aufschrift "Jan" im Kühlschrank eines spanischen Arztes vor ...

Cleijne gelingt es, Schlüsselszenen zu wählen, die er packend darstellt. Wer sich mit der Tour nicht auskennt und vielleicht bislang wenig dafür interessierte, findet über dieses Buch einen neuen Zugang. Das ist auf jeden Fall spannender als manche lange Abhandlung ehemaliger Tourfahrer über ihr Abendbrot vor der x-ten Etappe der Tour im Jahr 1986 – auch darüber gibt es eine Menge Literatur. In zehn Kapiteln erfahren wir mehr über Größen wie Fausto Coppi, Wim van Est, Jacques Anquetil, Eddy Merckx, Bernard Hinault oder Miguel Induráin.

Ulf Dietze



Jan Cleijne: Unmöglich ist kein französisches Wort. Covadonga 2013, ISBN 978-3-936973-77-8, 140 Seiten, 19,80 Euro.

**BIKE TEAM**  
RadReisen

**Radreisen in Europa und weltweit**  
**Trekkingbike - MTB - Rennrad - Städtetouren**  
**www.biketeam-radreisen.de**



# Die »Autobahn« fürs Fahrrad

Radschnellwege sind in, als Fietsnelweg in den Niederlanden, als Supercykelsti in Kopenhagen und Cycle Superhighway in London. Das 2012 ausgearbeitete Radverkehrskonzept für den Modellstadtteil Wilhelmsburg schlägt Fahrradstraßen als ideale Radschnellwege im Siedlungsbestand vor. Doch was verbirgt sich hinter dieser Idee?

**R**adschnellwege sind optimal ausgebaute Velorouten für den schnellen Radverkehr, zum Beispiel für Pendler oder Pedelecs. Über Strecken von rund 15 km sind ganzjährig Geschwindigkeiten um 30 km/h und gegenseitiges Überholen möglich. Deswegen müssen sie mindestens vier Meter breit und möglichst gerade geführt sein, mit einem glatten und komfortablen Belag ausgestattet, geräumt, beleuchtet und an Knotenpunkten bevorrechtigt. Natürlich auch und gerade vor dem Autoverkehr.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im vergangenen Jahr als erstes Bundesland bauliche Mindestvorgaben für alle Formen der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, im Seitenraum und abseits von Straßen festgelegt.

Hier soll der Radschnellweg Ruhr die Städte am Ruhrschnellweg ab 2020 auf einer Länge von 35 km verbinden. Das bestehende Radverkehrsnetz soll so angebunden werden, dass der Verkehr auf dem Radschnellweg nicht behindert wird – wie auf einer Autobahn. An Knotenpunkten mit anderen Verkehrswegen soll er entweder Vorrang haben oder der Verkehr durch fahrradfreundliche Überführungen entflechtet werden. Die Baukosten werden auf 100 Millionen Euro geschätzt, wovon 80 % das Land und 20 % der Regionalverband Ruhr tragen. Betrieb und Unterhalt wer-

den voraussichtlich Aufgaben der Kommunen am Radschnellweg.

Auch in Niedersachsen tut sich was: Für die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg zeigt eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2011 die Potenziale von Radschnellwegen und Möglichkeiten für die Umsetzung. Für sechs Strecken - jede von ihnen mehr als 10 km lang - wurde exemplarisch untersucht, ob und wie die bereits bestehenden Wege zu Radschnellwegen ausgebaut werden können. Ein Problem dabei ist die Finanzierung, da es bisher keine Fördertöpfe für überregionale Radverkehrsverbindungen gibt.

**Nix als neumodischer Kram?** Mitnichten. Der erste Radschnellweg wurde im Jahr 1900 in Kalifornien als kreuzungsfrei aufgeständerte Holztrasse zwischen Pasadena und Los Angeles eröffnet. Die 10 km lange Strecke wurde jedoch nie fertiggestellt und die Idee geriet in Vergessenheit. Denn der neue Hoffnungsträger der USA war die Eisenbahn. Die dann wiederum vom Auto abgelöst wurde.

Der Radschnellweg CS8 in London von Wandsworth nach Westminster

Seit 2012 werden Radverbindungen in Kopenhagen zu Radschnellwegen ausgebaut.



Fast ein Jahrhundert später wurde den Radschnellwegen in den stau- und autogeplogten Niederlanden neues Leben eingehaucht. Das Ziel der ersten Erprobung in den 1980er-Jahren zwischen Tilburg und Den Haag war die Stauvermeidung auf Autobahnen. Und das Ergebnis hat überzeugt: Heute hat der Radverkehr im Bereich von 7,5 bis 15 km Pendelentfernung bei unseren Nachbarn bereits einen Anteil von rund 15 % an der Verkehrsmittelwahl und die Radschnellweg-Netze sind genau wie der Autobahnbau eine nationale Aufgabe: zur Stauvermeidung und besseren Erreichbarkeit, für mehr Lebensqualität und Verkehrssicherheit.



In den Niederlanden wird eine gleichmäßige Geschwindigkeit erreicht, indem Unterführungen für den Radverkehr gebaut werden.

**Ein echtes Schnäppchen!** Die Baukosten variieren natürlich. Wenn viele Brücken und Unterführungen gebaut werden müssen, wird es teuer. Trotzdem geht man in den Niederlanden von 0,5 bis 2 Millionen Euro Baukosten pro Streckenkilometer Radschnellweg aus. Zum Vergleich: für einen Autobahnkilometer sollen in Deutschland durchschnittlich 11 Millionen Euro für die reinen Baukosten und rund 26 Millionen Euro insgesamt fällig sein. Da liegt es auf der Hand, warum die Niederlande Radschnellwege als Schnäppchen im Kampf gegen den Verkehrsinfarkt ansehen und mitfinanzieren.

Für die 9,4 km Hafenuferspanne in Hamburg waren 715 Millionen Euro im Gespräch. Für dasselbe Geld könnte man ein stadtweites Radschnellwegnetz nach niederländischem Muster mit gut 400 km Länge bauen. Die seit den 1990er-Jahren geplanten (und immer noch nicht fertig umgesetzten) Velorouten in Hamburg haben übrigens eine Gesamtlänge von 280 km.

In der Metropolregion Kopenhagen werden derzeit die Cykelsuperstier gebaut, Radschnellwege mit einheitlichem Logo und Corporate Design auf Karten und Schildern, das die Radschnellwege auf die gleiche Stufe wie Autobahnen und Schnellbahnen stellt. Auch hier wird ein großflächiges Netz geplant, in das die Umlandgemeinden eingebunden sind, um die Pendler gleich an ihren Wohnorten abzuholen. Die erste Route wurde 2012 eröffnet, insgesamt sind 26

Routen mit einer Gesamtlänge von 300 km geplant. Da vor allem bestehende Verbindungen ausgebaut werden sollen, rechnet man mit Kosten von unter 120 Millionen Euro.

**Radverkehr hilft allen!** Und das darf man den Menschen gern auf die Nase binden. Sowohl in den Niederlanden als auch in Dänemark legt man Wert auf das Marketing. Neue Radschnellwege werden feierlich eröffnet, die Vorteile des Radverkehrs werden kommuniziert und die Wege werden so angelegt, dass sich das Rad leicht mit Bus und Bahn kombinieren lässt. Die Niederlande und Dänemark machen vor, dass Radschnellwege ein sinnvoller Weg aus dem chronischen Dauerstau sind und dass sie gleichzeitig in den Hauptverkehrszeiten die überfüllten Busse und Bahnen entlasten.

Ein Blick nach London zeigt außerdem, wie wichtig eine engagierte Stadtregierung ist. Die dortigen Cycle Superhighways erfüllen zwar nicht immer die baulichen Standards für Radwege in Deutschland, aber wer einmal gesehen hat, wie Londons Bürgermeister Boris Johnson ganz offensichtlich frisch vom Rad gestiegen allgemeine politische Themen im Fernsehen kommentiert, weiß, wieso die Umsetzung der Radverkehrsstrategie für Hamburg so lange auf sich warten lässt.

Susanne Elfferding

Links zum Thema finden Sie auf:  
[hamburg.adfc.de/?725](http://hamburg.adfc.de/?725)

## Interview

# Radschnellwege in Hamburg

**W**ir sprachen mit Olaf Böhm und Detlev Gündel aus der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Im dortigen Amt für Verkehr und Straßenwesen sind sie Teil des Referats Öffentlicher und Nichtmotorisierter Verkehr.

### **RadCity: Bekommt Hamburg bald Radschnellwege nach Kopenhagener Vorbild?**

**Olaf Böhm:** Nein, solche Pläne gibt es nicht. Wenn wir aus der Definition von Radschnellwegen das Kriterium »mindestens fünf Kilometer lang, mit Vorfahrt oder kreuzungsfrei«, also mit Unter- oder Überführungen, nehmen, dann wird das fürs Hamburger Stadtgebiet auch schwierig.

Mit der Straße Hauland hatten wir neben der Wilhelmsburger Reichsstraße eine schnellwegähnliche Verbindung. Sie soll nach der Gartenschau wieder freigegeben werden. Nach der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße möchten wir außerdem auf der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße etwas Ähnliches wie einen Radschnellweg anlegen.

Aus dem Landkreis Pinneberg gibt es darüber hinaus Überlegungen, einen Schnellweg bis nach Eimsbüttel zu führen. Hier würde ich mich allerdings schon freuen, wenn erstmal die Veloroute 2 in Gang käme. Und auf der Veloroute 9 Richtung Bergedorf könnte sich neben den S-Bahn-Gleisen etwas Ähnliches ergeben.

Allerdings habe ich mir so etwas (zeigt auf das Foto einer asphaltierten Route in Kopenhagen, siehe Abbildung nächste Seite) eigentlich immer schon als Standard für Velorouten in Hamburger Grünanlagen vorgestellt. Das lässt sich leider kaum durchsetzen. Die Verantwortlichen sehen die Erholungsnutzung beeinträchtigt, wenn dort ein Radschnellweg durchführt. Für die Spitzennutzung am Nachmittag lässt sich das Argument sogar nachvollziehen. Wir haben uns daher verständigt auf eine Asphaltoberfläche mit getrenntem Geh- und Radweg, aber ohne Mittelmarkierung.

Im 2012 umgesetzten Weg im Eilbekpark (Veloroute 6) haben wir noch die Asphaltbahn mit Trennung zwischen Geh- und Radweg durch eine Markierung bekommen. Im Thörls Park (Veloroute 8) bekommt der Gehweg hingegen graue Platten und der Radweg Asphalt. Das macht die Trennung noch besser deutlich.

Bei kreuzenden Gehwegen mussten wir einen Kompromiss akzeptieren. Dort wird die ganze Fläche mit Gehwegflächen platzartig angelegt. Das ist ein Zugeständnis an die Erholungssuchenden, damit der Radfahrende weiß: »Hier darf ich nicht so durchpreschen, sondern muss auf Fußgänger achten.«



Bis zur Pinnwand in der BWVI hat es dieser Radschnellweg aus Kopenhagen schon geschafft. Doch ohne politischen Willen bleibt Derartiges in Hamburg ein unerfüllter Wunsch.

**Velorouten haben alle paar hundert Meter eine Querung, bei der angehalten und auf eine Lücke im Querverkehr gewartet werden muss. Gibt es Planungen mit Unterführungen, Überführungen, Vorfahrt gegenüber querenden Tempo-30-Straßen?**

**Detlev Gündel:** Unterführungen sehen wir nur bei Gleisanlagen vor oder dort, wo es sich günstig ergibt, weil beispielsweise eine Brücke vorhanden ist. Es gibt solche Teilstücke, in denen wir Kreuzungsfreiheit und geringes Fußverkehrsaufkommen haben, aber das sind kleinere Abschnitte, zum Beispiel parallel der Bergedorfer Straße in Billstedt.

Die Veloroute 6 kreuzt Wagnerstraße und Richardstraße. Heute hat der Autoverkehr auf beiden Straßen grüne Welle. Parallel zur Veloroute gibt es für den Autoverkehr noch die grüne Welle in der Straße Eilbektal. Da wird es schwierig, auch noch den Radverkehr anforderungsgerecht unterzubringen.

Als Planung wäre möglich: Wagnerstraße ist Hauptverkehrsstraße und be-

hält ihre grüne Welle. Über die Richardstraße könnte aber der Radverkehr Vorrang haben und am Lerchenfeld könnte man die Ampel ein Stück Richtung Veloroute versetzen. Direkt an der Veloroute, für Radfahrer erreichbar, könnten Ampeltaster installiert werden oder Induktionsschleifen, damit der Radfahrer den Autoverkehrsstrom an der nahegelegenen Ampel unterbrechen kann.

Am Lerchenfeld ist derzeit die offizielle Regelung: Der Radfahrer soll zur Ampel über den Eilbekkanal fahren, dort die Fahrbahn überqueren und gegenüber wieder zurück. Es ist klar, dass sich kaum jemand daran hält.

An manchen Stellen wäre es auch hilfreich, ein Stück vor der Ampel eine Halte- linie zu markieren mit dem Hinweis »bei Rot hier halten«. Damit bliebe die Fahrbahn für querenden Radverkehr auf der Veloroute frei. Aber in solchen vorgezogenen Haltelinien sieht in Hamburg die Straßenverkehrsbehörde ein Sicherheitsproblem, da eine Scheinsicherheit vorgegaukelt werde.

Somit haben wir selbst in der Uferstraße und Lortzingstraße noch nicht den Standard erreicht, den wir für gut möglich halten und den wir uns für den Radverkehr wünschen.

**Wenn die Veloroute eine T-30-Straßen kreuzt, muss es doch Vorfahrt für die Veloroute geben können.**

**Böhm:** Beim Knoten Gert-Schwämmle-Weg/Hermann-Westphal-Straße wurde die Veloroute 11 vorfahrtberechtigt hochgepflastert. Bei der nächsten Einmündung einer Tempo-30-Straße ging das nicht, weil die Feuerwehr sonst nicht durchkäme. Oft werden solche Vorhaben auch abgelehnt, weil ein Altenheim in der Nähe ist, ein Krankenwagen behindert würde usw.

**Gündel:** Die Lösung mit Aufpflasterungen, wie wir sie an den Einmündungen zur Uferstraße und Lortzingstraße haben, könnten wir überall machen, das ist aber teuer. Es käme häufig auch eine reine Beschilderungs- und Markierungslösung mit »Vorfahrt achten« in Frage, wie es in anderen Städten schon lange erfolgreich praktiziert wird.

**Welche Oberfläche ist in Hamburg für Velorouten durchsetzbar?**

**Böhm:** Wir haben versucht, bei der Überarbeitung der PLAST (Planungshinweise für Stadtstraßen, Teil 9, Anlagen des Radverkehrs) Asphaltbeläge bei selbstständig geführten Wegen (z. B. durch Parks) festzulegen. Sofern da keine Leitungen

**»Für mich wäre jetzt wichtiger, dass wir die Velorouten auf einen guten Ausbaustandard bekommen.« Olaf Böhm**

drunterliegen, stimmen die Bautechniker auch zu. In den Grünzügen auf Veloroute 8 und 6 und auf der Route 11 bzw. 11a, das ist der Freizeitrundkurs LOOP durch Wilhelmsburg, ist das nun entsprechend ausgebaut.

**In den Niederlanden finden wir oft eine andere Flächenverteilung: je Richtung einen Autofahrstreifen, eine Spur gleicher Breite für den Radverkehr und einen ebenso breiten Fußweg. Da kann der Radfahrer kilometerweit ohne Konflikte fahren, da die Einmündungen aus mehreren Straßen geschickt zu einer einzigen zusammengefasst sind. Es gibt konfliktfreie Ampelschaltungen usw. Vergleichbar wäre das mit der Bramfelder Chaussee, wenn wir dort je Richtung einen Fahrstreifen komplett für den Radverkehr vorsehen. Das wäre ein Angebot an die Radfahrer.**

**Gündel:** Das wäre durchaus im Sinne konsequenter Radverkehrsförderung. Da sehe ich allerdings auch andere Großstädte noch nicht auf diesem Weg. Deshalb wäre für mich jetzt mittelfristig wichtiger, dass wir die Velorouten auf einen guten Ausbaustandard bekommen.

**Böhm:** Wenn ich mit einem Radschnellweg auf der Wandsbeker Chaussee den Autos eine Spur nehme, habe ich ja nicht sofort weniger Autos. Ich muss aber auch rechtfertigen können, wenn ich dem Autoverkehr Platz nehme.

**Wie will ich die Leute zum Umsteigen vom Auto aufs Rad bewegen, wenn ich dem Radverkehr nichts Vernünftiges biete, aber dem Autoverkehr vier bis sechs Spuren und eine grüne Welle be-reithalte?**

**Böhm:** Ist schon klar. Aber auf Grund der Bedingungen, die wir in Hamburg haben, geht das alles etwas langsamer. Wenn wir mit den Velorouten zügiger vorankommen würden, wäre ich schon froh.



# Radschnellweg Alsterdorf – Norderstedt

Auf einem Weg von Alsterdorf nach Norderstedt, der in großen Teilen autofrei, ziemlich geradlinig und landschaftlich reizvoll ist, könnte ein großer Teil des Berufsverkehrs per Fahrrad stattfinden.

Seit Jahren wird über die sunzumutbaren benutzungspflichtigen Radwege an der Langenhorner Chaussee diskutiert. Eine östlich der Chaussee verlaufende Veloroute ist seit 1997 geplant, aber noch immer nicht gebaut. Ihr Streckenverlauf von Norderstedt zum Flughafen oder weiter zur Hamburger Innenstadt enthält einige Umwege, weil wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs angeschlossen werden. Für den Arbeitsweg zählt aber vor allem flottes Vorankommen und damit eine geradlinige Führung und höchster Ausbaustandard (siehe Beitrag auf Seite 6).

**Radschnellweg Alsterdorf – Norderstedt** Die hier vorgestellte Verbindung ist wie geschaffen für einen Radschnellweg: Durch ihre Lage neben dem Flughafen ist sie weitgehend frei von querenden Autoverkehrsströmen, so dass Radverkehr zügig in Nord-Süd-Richtung stattfinden kann. Entsprechend fahren bereits viele Mitarbeitende der Lufthansa oder von Philips Medical Systems diese Route auf ihrem Weg zur Arbeit.

**Handlungsbedarf** Zur Zeit kann die Strecke aber ihr wirkliches Potenzial nicht ausschöpfen. Die Oberfläche besteht in einigen Abschnitten aus Sand, teilweise auch aus Kleinpflaster. Die Wege haben Schäden und sind mehr oder weniger zugewachsen. Radfahrende und Spaziergänger – oft mit Hund – teilen sich die selbe Wegfläche.



Hier ist der Gehweg in beiden Richtungen benutzungspflichtig. RadfahrerInnen müssen ihn benutzen, obwohl das Fahrrad auf der Fahrbahn sicherer wäre.

Typisch für die Strecke: Kleinpflaster, autofrei, gemeinsame Nutzung mit Fußgängern und Hunden.



## Schwerpunkt

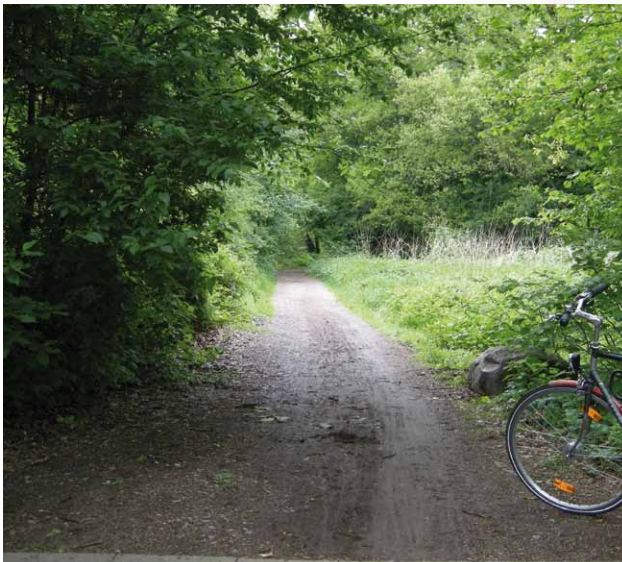
Ärgerlich ist die Situation an mehreren kleinen Straßen, die es zu queren gilt: Hier fährt fast nie ein Auto, manche sind nur für Anlieger frei. Trotzdem müssen die Radfahrer dem möglicherweise herannahenden Auto Vorfahrt gewähren. Diese Stellen sind in aller Regel wegen des Grünwuchses so schlecht einsehbar, dass sich die RadfahrerIn nur im Schnecken tempo an die Straße tasten sollte. Vorfahrt der Radstrecke gegenüber dem Autoverkehr wäre daher eine naheliegende Lösung. Allerdings stimmt die Hamburger Straßenverkehrsbehörde solch einer Regelung fast nie zu (siehe Interview auf Seite 7).

Den Krohnstieg quert die Route 20 Meter neben einer Ampel, zu der die RadfahrerInnen heute im Zweirichtungsverkehr durch den dortigen Schülerverkehr gelangen. Die Ampel könnte versetzt und ihre Schaltung fahrradfreundlich geschaltet werden.

**Chancen nutzen** Mit dem Ausbau der Strecke zu einem echten Radschnellweg mit entsprechender Wegweisung ließen sich aus AutofahrerInnen auf der Langenhorner Chaussee RadfahrerInnen auf dem Schnellweg machen. Der Boom bei den Elektrofahrrädern trägt zusätzlich dazu bei, dass viel mehr Menschen als bislang auch längere Fahrradstrecken zurücklegen werden, ohne ins Schwitzen zu kommen. Allerdings braucht es dafür entsprechend hochwertige Wege.

Ole Burmester

Bilderstrecke: [hamburg.adfc.de/?717](http://hamburg.adfc.de/?717)



Die Route kreuzt eine Nebenstraße. Vorfahrt für den Radschnellweg wäre hier angebracht.

Wiederholt überqueren die Radler kleine, schlecht einsehbare Anliegerstraßen. Moderne Radverkehrsplanung gäbe hier dem Radverkehr Vorfahrt.

Krohnstieg: Die Ampel liegt etwas versetzt zum Schnellweg und hat eine am Autoverkehr orientierte Schaltung.



Zwischen Ekkboomkoppel und Kulenstück: Eigentümer dieses Weges ist die Bundesrepublik, vertreten durch die Bundesimmobilienverwaltung. Die Fläche ist eine ökologische Ausgleichsfläche mit einem »Wanderweg«. Ob man dort auch Radfahren darf, darf der Eigentümer sich aussuchen. Das Bezirksamt weiß nicht, wie Frau Merkel dazu steht.

# Busbeschleunigung im Univiertel

Und es begab sich aber zu der Zeit... dass ein Gebot von der SPD-Regierung ausging, dass Busse beschleunigt würden.



Und überall in Hamburg sprossen Baustellen aus dem Boden, besonders auf der Strecke der Linie 5. Am Knotenpunkt Grindelallee/Edmund-Siemers-Allee/Dammtor mussten alle VerkehrsteilnehmerInnen Wochen des Staus und der gesperrten Wege hinnehmen. Und als dann im Juni die Sperren verschwanden, waren alle froh, dass Bus- und Autoverkehr wieder zügig fließen konnten.

Hier endet die biblisch inspirierte Geschichte. Es bleibt ein schaler Geschmack, denn für den Rad- und Fußverkehr haben die Umbauten an dieser hoch frequentierten Strecke keine Verbesserungen gebracht. Anfang Juni nimmt sich die Autorin Zeit, die Anlagen praktisch unter die Lupe zu nehmen und dabei vor allem das Verhalten der NutzerInnen zu beobachten – wohlge- merkt, an einem Sonntag!

**Kreuzung Grindelallee** Ich beginne meine Feldforschung in der Grindelallee, wo ich erfreut feststelle, dass die blauen Schilder entfernt worden sind und ich legal auf der Fahrbahn fahren kann. An diesem Sonntag ist das bei schönem Wetter und entspanntem

Diese Radfahrerin möchte wie viele andere keinen Umweg fahren.

Fahrverhalten um mich herum ein Vergnügen. Auf Höhe des Musik-Clubs Logo beginnt dann ein Radfahrstreifen, der mich bis an die Einmündung in die Edmund-Siemers-Allee (ESA) führt. Hier ist der Spaß leider vorbei: Nach wie vor müssen sich alle RadfahrerInnen auf der ESA über den Zweirichtungsradweg quälen, der an den Uni-Gebäuden entlang führt. Neu ist, dass nun mit allen Mitteln verhindert werden soll, dass RadlerInnen auf der rechten Straßenseite auf dem Gehweg an den Bahn-



Wenn hier sowieso nicht klar ist, wo's lang geht, kann man ja auch mal schnell in der Gegenrichtung durchhuschen...

gleisen fahren. Umlaufsperrern machen es den aus Richtung Rentzelstraße Kommen- den schwer, geradeaus zu fahren. Schwer, aber nicht unmöglich. Innerhalb von fünf Minuten umfahren ca. zehn Personen beinhaltet die Sperren. Nicht eine wechselt über die knallrote Furt auf die andere Seite. Abstimmung mit den Rädern sozusagen. Fehlplanung. Sechs, setzen!

**Kreuzung Dammtor** Mein Hals ist ziemlich dick, als ich brav über die Furt in den Zweirichtungsradweg fahre, der seit Jahren schlecht gepflegt ist und immer noch das alte Klinkerpfaster hat. Das Abbiegen aus der Grindelallee ist schwierig: Wenig Aufstellfläche für wartende RadfahrerInnen, ich muss den Fußgängerübergang und einen Rechtsabbieger queren. Mit diversen anderen RadfahrerInnen bewege ich mich Richtung Dammtor. Auch hier hat sich nichts verändert. Eine gesonderte Lichtsignalanlage deutet darauf hin, dass ich wohl links weiterfahren darf, auf dem Radweg rechts vorm Dammtorbahnhof leuchtet allerdings auch ein blauer Lolly. Was denn nun? – Ich entdecke weitere Beispiele aus dem Buch »Radverkehrsführungen des Grauens«: In der Dammtorstraße soll der Radverkehr eigentlich auf die Fahrbahn geführt werden, doch die neu aufgetragene rote Markierung kann sich nicht zwischen eingepoller- tem Altradweg und Fahrbahn entscheiden – ebenso wenig wie die Nutzer. Irgendwann halte ich alles nur noch mit der Kamera fest und schmunzle in mich hinein. Was habe ich denn erwartet? Eine Radbeschleunigung? – Nein, wo Busbeschleunigung drauf steht, ist die Beschleunigung des motorisierten Verkehrs drin. Glücklicherweise muss ich diese Verbindung ja nie benutzen. Ich fahre schön durch die Tiergartenstraße und auf der Rückseite des Dammtorbahnhofs über die Brücke in den Park...

Amrey Depenau

# Per Rennrad durch Kulturlandschaften

Jeden Freitag geht es sportlich durch die Vierlande. Ein Tourenbericht.



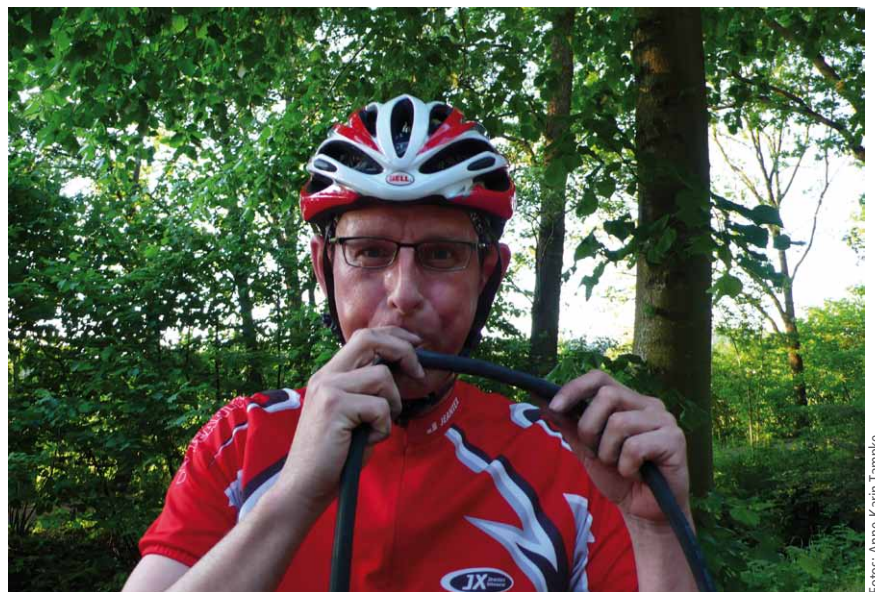
**S**uchtpotential hat diese Feierabendtour offenbar für Radfahrer, die Geschwindigkeit mögen. Auf den verkehrsarmen Asphaltwegen in den Vierlanden – dem so genannten Gemüsekorb Hamburgs – kann der trainierte Radler locker ein Tempo von 30 Kilometern in der Stunde halten. Start ist der Parkplatz an der S-Bahn Mittlerer Landweg, freitags um 18.45 Uhr. Von April bis zum ersten Oktoberwochenende.

**Schneller geworden** Der Verlauf der Strecke ist flexibel. Er hängt von der Windrichtung ab, vom Wetter oder davon, wie die Tourenleitung die Kondition und Fitness der Gruppe einschätzt. Heute starten dreizehn Rennradfahrer in Richtung Reitbrook. Wir sausen an Gemüse- und Blumenbeeten vorbei. Die Straße schlängelt sich immer wieder parallel zur Gose-Elbe hinter Deichen und Gehöften. Auf den Wiesen grasen Wildgänse. Doch wir konzentrieren uns mehr auf die Zeichen des Vordermannes. Die sind wichtig, um zu erkennen, ob ein Schlagloch droht oder ob ein parkendes Auto am Straßenrand steht, dem wir ausweichen müssen.

Die Tour führt über die Dörfer am Rande von Naturschutzgebieten durch Reitbrook und Kirchwerder – ein Landstrich, der schon seit 800 Jahren beackert wird

und damit zu den ältesten Kulturlandschaften Deutschlands zählt. Von dort geht es nach Neuengamme, dann über Curslack und Altengamme weiter nach Escheburg. Ab Fahrendorf schlagen die Rennradler häufig einen Bogen und fahren über den Fähranleger Zollenspieker und über Fünfhausen zurück zum Ausgangspunkt.

Vor etwa zehn Jahren war diese Runde noch eine 3-Sternchen-Tour (also mit geplanter Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 bis 22 km/h) mit gemischten Fahrern. Mit der Zeit wurde die Freitagsrunde aber immer schneller, es kamen immer mehr Rennräder dazu. Auch der Vater von Tourenleiter Sönke fuhr damals schon mit. Er war es auch, der Sönke auf's Rennrad brachte.



Sönke: Fahrradschlauch mundgeblasen

Eine Art sportlichen Ehrgeiz pflegen wohl die meisten Teilnehmer: Sönke und ein Großteil der Gruppe trainieren für die Teilnahme an dem Jedermann-Radrennen in Hamburg, den Vattenfall-Cyclastics. Sie haben sich für die 100 km oder 155 km lange Strecke angemeldet. Sönke möchte die Ziellinie nach 100 km Fahrt in weniger als drei Stunden überqueren.

Viele von ihnen trainieren auch für andere sportliche Ereignisse wie den Hamburger Triathlon. Ein Teilnehmer gewann in seiner Altersklasse gerade einen Schwimmwettkampf. Ein anderer, Marko, treibt zehn Mal die Woche Sport. Auf die Frage, wie er das zeitlich mit der Arbeit verbindet, antwortet Marko ganz gelassen: »Man kann doch morgens und abends trainieren oder am Wochenende zwei Mal pro Tag.«

**Im Windschatten zum Fährhaus** So sollte im ADFC-Radtourenprogramm der Hinweis zur Zielgruppe nicht fehlen. Diese Freitagstouren richten sich an Durch-



An der Elbe am Zollenspieker Fährhaus

trainierte, sie fahren an einem Abend zwischen 50 und 75 Kilometer weit mit einem durchschnittlichen Tempo von etwa 30 Kilometer pro Stunde. Die Teilnehmer genießen die gemeinsame Fahrt. Für sie ist es Ansporn und Trainingsspaß zugleich.

In Fahrenholz wartet eine kleine Bergetappe auf uns. Die 12-%ige Steigung be-

## DIE VIERLANDE ...

... sind ein Gebiet im Hamburger Bezirk Bergedorf, das aus den vier Stadtteilen Curslack, Kirchwerder, Neuengamme und Altengamme besteht. Die Vierlande sind auch als Gemüsegarten Hamburgs bekannt: Das Obst und Gemüse sowie die Blumen und Kräuter, die auf den Hamburger Wochenmärkten angeboten werden, stammen häufig aus diesem Gebiet. Rennradler schätzen die Vierlande, weil die Straßen relativ verkehrsarm sind und die Höchstgeschwindigkeit für Autos im Stadtgebiet bei 50 km/h liegt. Diese Geschwindigkeit erreichen zum Teil auch einige Rennradfahrer.

zwingen wir relativ schnell. An anderen Freitagen nutzen manche diese Steigung als zusätzliches Training und fahren den Anstieg ein zweites Mal – aber heute hat keiner Lust dazu.



Eine Viertel Stunde reicht zum »Auftanken« – kurzen Pause nach dem Anstieg bei Fahrenholz

müssen wir eine kurze Zwangspause einlegen. Ein Reifen ist platt.

Der Schlauch ist schnell getauscht und aufgepumpt, der Reifen wieder eingesetzt und weiter geht es an der Elbe entlang. Hier pustet uns der Wind ganz ordentlich entgegen. Gern nutzen wir den Windschatten des Vordermannes oder der Vorderfrau. Am Zollenspieker Fährhaus machen wir zum letzten Mal Rast. Heute Abend sind hier nur wenig Motorradfahrer, die meisten werden sich hier am Sonntagnachmittag auf einen Kaffee treffen. Wir schauen noch einmal auf die Elbe, bis es weiter geht. Einige haben noch ausreichend Reserven und liefern sich einen Endspurt bis zum Ausgangspunkt Mittlerer Landweg.

Ein schönes Gefühl, das Wochenende mit einem guten Rennradtraining begonnen zu haben. Wir sagen: »Tschüss! Bis nächsten Freitag.«

Übrigens: Die Feierabendtour durch die Vierlande bieten in der Saison sieben Tourenleiter im Wechsel an, darunter auch eine Frau. Schon im Winter treffen sie sich und einigen sich darauf, wer in der nächsten Saison an welchem Freitag die Tour leitet. Mit dabei: Peter Bresemann, Joachim Keller, Rainer Marien, Sönke Meyer, Frank Neumann, Katrin Steinbach und Matthias Schumacher. Und wenn einer kurzfristig verhindert ist, dann springt jemand aus dem Tourenleiterteam ein.

Anne-Karin Tampke

Ein kurzes Video zur Tour finden Sie auf dem YouTube-Kanal des ADFC Hamburg. Link dorthin: [hamburg.adfc.de/?720](http://hamburg.adfc.de/?720)

# Macht Hamburgs Radverkehr Fortschritte?

Im Frühjahr präsentierte die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ihren Fortschrittsbericht 2012 zur Radverkehrsstrategie für Hamburg. Viele Worte, wenig Taten?

**H**amburgs Radfahrer, die sich tagtäglich über Bettelampeln, widerrechtliche Benutzungspflichten, nicht geöffnete Einbahnstraßen oder Wurzelaufrüche auf ihren Wegen ärgern müssen, fragen sich, wann sich endlich was ändert. In ihrem Fortschrittsbericht zeigt die BWVI nun, was sie seit 2011 in Sachen Radverkehr gemacht hat. Mit 132 Seiten ist die Broschüre beeindruckend umfangreich geworden. Allein die »Bildokumentation« hat 100 Seiten: Der Bericht dokumentiert aber nicht nur, sondern erklärt auch, warum manches nicht so schnell geht wie erhofft. Doch die vielen Fotos lassen den Eindruck entstehen: Wow, es passiert etwas! Auch wenn das einem als Radfahrer so noch nicht aufgefallen war.

**Ist was passiert?** In der Tat gibt es einige Beispiele, wo der Radverkehr gefördert wurde, etwa die Markierungen am Baum-



Am Alten Wall zeigen Fahrbahnmarkierungen an, dass Radfahrende auch direkt nach links abbiegen dürfen.

Auch sind zwar 70% der Einbahnstraßen jetzt freigegeben; um die restlichen 30% will sich aber keiner mehr kümmern, die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist zufrieden. Stillstand statt Fortschritt. Im Bericht steht auch, dass sich zwei Mitarbeiter im neuen Referat »Öffentlicher und Nichtmotorisierter Verkehr« um den Radverkehr kümmern. Das trifft zwar zu. Der Bericht verschweigt aber, dass die eine Stelle (aus grün-schwarzen Zeiten) bis Ende 2013 befristet ist, und ab 2014 gibt es dann nur noch einen einzigen Menschen, der sich um die Belange des Rad- und Fußverkehrs in Hamburg kümmert. Rückschritt statt Fortschritt.

Zufriedengeben kann man sich damit also nicht. Wieder wird deutlich, dass der Radverkehr noch immer nur als ein Anhängsel einer autogerechten Verkehrsplanung gesehen wird. Ob das im 21. Jahrhundert, in Zeiten von Klimawandel, wachsender Urbanität und sich verschärfenden Verteilungskämpfen in den Städten noch als »fortschrittlich« gelten kann? Sicher nicht. Bleibt zu hoffen, dass die BWVI in ihrem nächsten Bericht echte Fortschritte zu vermelden hat.

Merja Spott



Im Eilbekpark gibt es seit 2012 einen asphaltierten Zweirichtungsrادweg neben einem Fußweg.

wall, die Fahrradrouten am Eilbekkanal oder zusätzliche Fahrradbügel. Auch methodisch ist man schon etwas weiter: Am Eilbekkanal wurden die Radfahrer vor und nach der Baumaßnahme gezählt. Zum ersten Mal hat damit in Hamburg eine Evaluation einer Radverkehrsmaßnahme stattgefunden.

Stolz präsentiert die Behörde die 22,2 km Radverkehrsanlagen, die im Jahr 2012 instand gesetzt bzw. ausgebaut wurden, nachdem es im Jahre 2008 zum Beispiel nur 8,7 km waren. Auch der Stil des Berichts erfreut: Die Behörde setzt gute Wege für Radfahrer nicht mehr automatisch mit Radwegen auf Bürgersteigen gleich und erläutert, warum einzelne Prozesse Zeit brauchen. Man sieht also: Es passiert etwas. Nach vielen Jahren des Nichtstuns ist man seit 2011 offenbar dabei, Maßnahmen der Radfahrstrategie umzusetzen. Und die Resultate, die man »erfahren« kann, sind überwiegend positiv.

Aber kann man als RadfahrerIn damit zufrieden sein? Mit 22,2 km verbesserten Radverkehrsanlagen in einem Jahr? Wenn Hamburg in diesem Tempo weiter macht, dauert es noch mehr als 30 Jahre, um die Situation an den 550 km Hauptverkehrsstraßen zu verbessern. Schnecken-tempo statt Fortschritt.



Ein schöner neuer Schutzstreifen schmückt seit 2012 die Bebelallee.

# Weniger Politik – mehr Politik

In der Ausgabe 1/2013 der RadCity hatten wir Sie nach Ihren Lesegeohnheiten und Wünschen zur RadCity befragt. 159 Antwortbogen erhielten wir über das Online-Formular und den gedruckten Fragebogen. Hier sind einige der Ergebnisse.

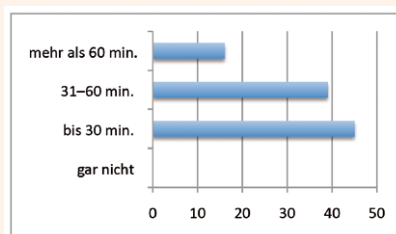
Der typische Leser der RadCity ist männlich, zwischen 40 und 49 Jahren alt, ADFC-Mitglied und liest an einer RadCity-Ausgabe zwischen 31 und 60 Minuten. Er wünscht von allen Themenbereichen und Rubriken der RadCity »mehr« oder findet den Umfang »o. k.«.

Suchen wir danach, welche Themen vielleicht nicht so wichtig sind, finden wir bei »Fernreisen mit dem Rad« und »Lifestyle & Fahrrad« je 35 Prozent »weniger«-Wünsche. Doch auch bei diesen Themen ist die Mehrheit der Antwortenden zufrieden oder wünscht mehr vom Thema.

Wer an der Umfrage teilnahm, nutzte häufig die Möglichkeit, Themenvorschläge oder sonstige Anregungen mitzuteilen. Wir haben alles gelesen, wo notwendig an die zuständigen Gruppen des Vereins weitergeleitet und vieles so »gespeichert«, dass wir es nicht vergessen werden und bei Gelegenheit mit im Heft verarbeiten.

**Widerspruch** Wir freuen uns als ehrenamtlich arbeitendes Redaktionsteam natürlich über Zuschriften wie »alles su-

per«, »ich finde sie wirklich gut so wie ist ist !!!«, »insgesamt eine gute Mischung«, »Die Rad City ist super!«», » Gute Arbeit! Weiter so!«, »Ich finde die RadCity großartig!« Doch uns interessierte insbesondere, was uns an konkreten Vorschlägen und Anregungen über das »weiter so« hinaus erreichte.



Die Lesedauer an einer RadCity-Ausgabe. Nennungen in Prozent.

Es gab dort Anregungen, die sich widersprachen. Das kann die Redaktion dann auch nicht lösen. So will der eine immer wieder von alltäglichen Fahrrad-ärgernissen lesen und ein anderer bevorzugt »Positives über das Radfahren in Hamburg (Fahrspaß, Lebensqualität,

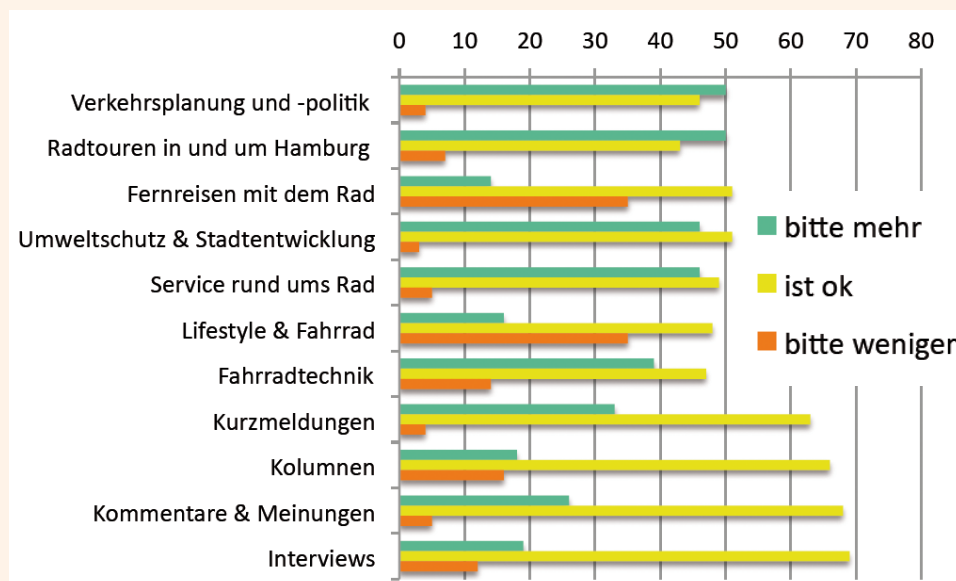
Genussradeln)«. Insgesamt spiegeln die Antworten die Vielfalt, die auch Redaktion und Verein insgesamt ausmachen: Manche hätten gerne konkrete Tourenempfehlungen, gemeinsame Veranstaltungen, Service-Tipps, etwas zur Ergonomie des Radfahrens. Anderen ist die konkrete Beschreibung von Radfahrerunbill in ihrem Stadtteil wichtig, die Bettelampeln, die Velorouten, Critical Mass.

**Infos auch online** Letztlich behandelt die Redaktion beinahe alle genannten Themen wiederkehrend in den Heften. Einem Tippgeber geht es wie uns: Wir hätten gerne mehr AutorInnen, damit das Spektrum unserer Artikel größer wird oder mehr Zeit ist, für einen Beitrag zu recherchieren. Doch bei den AutorInnen ist die Redaktion überwiegend darauf angewiesen, dass Interessierte auf sie zukommen. Manche wünschten sich auch von allem »mehr« – da setzt natürlich die Seitenzahl physikalische Grenzen.

Es gibt eine Reihe Themen oder Informationen, über die Menschen gerne etwas in der RadCity lesen würden, die wir bereits online pflegen (siehe z. B. »Infos A-Z« oder den »Beschwerde- wegweiser«). Solche Informationen benötigt jemand nur zu einem bestimmten Anlass und sie ändern sich in kurzer Frist, so dass wir sie online besser aufgehoben finden.

Die Redaktion bedankt sich bei allen, die ihren Bogen an den ADFC gesandt haben. Diese Rückmeldungen begleiten uns bei zukünftigen Heftplanungen und haben Einfluss auf die geplante Überarbeitung der RadCity.

Ulf Dietze



Wovon wünschen unsere LeserInnen mehr oder weniger? Angaben je Thema in Prozent.

# Garten statt Garage

Städte brauchen Fortentwicklung. Nur dann können sie veränderten Bedarfen Rechnung tragen und Fehlentwicklungen entgegensteuern. Eine Chance bietet sich auf dem Bahn-Areal in Altona.

In der Hafencity ist es neben einigen positiven Neuerungen nicht wirklich gelungen, Verkehrsinfrastruktur durchgängig schonend und innovativ zu integrieren. Nun bietet sich mit dem Projekt der »Neuen Mitte Altona« erneut die Chance, Stadt neu zu denken.

Die »Neue Mitte Altona« soll an der Harkortstraße entstehen, auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs und weiteren Flächen der Bahn und der Holsten-Brauerei. Der Masterplan sieht eine Bebauung in zwei Abschnitten vor. Abschnitt 2 kann nur umgesetzt werden, wenn der Fernbahnhof Altona zum Diebstech verlegt wird. Mit Abschnitt 1, der in jedem Fall realisiert wird, sollen auf dem 13 Hektar großen Gelände 1600 Wohnungen entstehen - im typischen Hamburger 1/3-Mix von frei finanzierten Mietwohnungen, geförderten Wohnungen und Eigentumswohnungen. 20 Prozent davon sind für Baugemeinschaften vorgesehen. Die

Flächen gehören allerdings nicht der Stadt, sondern zurzeit vier Eigentümern.

**Netzwerk Autofreie Mitte** Im »Netzwerk Autofreie Mitte Altona« sind 13 Baugemeinschaften vertreten. Alle eint der Wunsch nach einem Lebensmittelpunkt in Altona, verbunden mit der Vorstellung, dies ohne exzessive Nutzung motorisierter Individualverkehre (MIV) zu verwirklichen. Das Netzwerk setzt sich daher für einen effektiven verbindlichen Stellplatzschlüssel von 0,1 Stpl/Wohneinheit für die autofreien Baugemeinschaften ein, d. h. für 10 Haushalte bräuchte nur ein Stellplatz errichtet zu werden.

Auch nach den Vorstellungen der Behörde für Stadtentwicklung und Um-



Mit mehreren Postkartenmotiven zeigt das Netzwerk augenzwinkernd, was man statt Autoparken auf der Fläche noch tun könnte.

welt (BSU) soll die »Neue Mitte Altona« autoreduziert werden. Dabei geht man allerdings nur von einem verminderten Stellplatzschlüssel von 0,6 Stpl/WE für das gesamte Gebiet aus. Das heißt, für 10 Haushalte sollen 6 Stellplätze errichtet werden. Nicht besonders innovativ, wenn man bedenkt, dass die umgebenden Altonaer Haushalte zu 60 Prozent autofrei sind.

Das Netzwerk autofreier Baugemeinschaften betreibt intensive Öffentlichkeitsarbeit, um seinem Anliegen Nachdruck zu verleihen. Parteien und Verbänden wurde ein Standortkonzept vorgestellt, in einer Postkartenaktion wirbt man für »Mach's ohne«. Anfang Juni fand sogar eine Pressekonferenz statt, bei der eine Kaffeetafel an einem schön gedeckten Tisch auf der Fläche eines Parkplatzes zeigte, welcher Mehrwert in Parkräumen steckt.

## Bündelung autofreier Baugruppen

Der Charme einer autofreien Siedlung entfaltet sich besonders, wenn sie aus mehreren Blocks besteht und die Nachbarschaft einbindet. Es wird möglich, neben den Innenhöfen (möglichst unversiegelt dank fehlender Tiefgarage) auch die Straßenräume einzubinden und zurückzuerobern. Dies entlastet



Auf dieser Grafik zeigen die Architekten von Auraplan und SML-Architekten, wo derzeit die größten Lärmquellen liegen. Das autofreie Projekt möchte gerne ein zusammenhängendes Areal bebauen: auf der Grafik die drei grünen Gebäude.



zugleich die an anderer Stelle zu schaffenden Kinderspiel- und Freizeitflächen: Gefahrloses Spielen auf der Straße wird wieder möglich. Nebenher ist es denkbar, Hoffreiräume über Straßenräume hinweg miteinander zu verbinden. Es bietet sich sogar an, die zentral gelegene Tucholsky Stadtteilschule einzubinden, so dass die Schüler durch ein verkehrssarmes Umfeld zur Schule gelangen. Drop-off-Verkehr könnte so vermieden werden.

Die BSU möchte jedoch die autofreien Baugemeinschaften über das Quartier verteilen. Die oben beschriebenen Synergien können dann nicht genutzt werden: Blocks würden trotzdem mit dem PKW angefahren, groß ist die Verlockung, nicht benötigte Tiefgaragenplätze anderweitig zu vergeben.

Wenn die »konventionellen« Wohneinheiten den Stellplatzschlüssel von 0,6 anwenden, ggf. sogar noch »aufrüsten« dürfen um den durch die autofreien Projekte verminderten Stallplatzbau, dann führt das weder zu weniger Fahrzeugen, noch können die Vorteile der Entseigerung und der beispielbaren Freiräume zum Tragen kommen.

**Shared Space?** Bei autofreiem Neubau wären 2/5 der neuen Gebäude an der Harkortstraße autofrei. Da erscheint es nur fair, wenn sich der Straßenver-

kehr anpasste: Die Harkortstraße wird zur Sonderzone im Sinne von Shared Space (max. 20 km/h) oder doch zumindest durchgängige Tempo-30-Zone mit niedrigschwelliger Einbindung alternativer Mobilität.

Die Querung über die beruhigte Trasse hin zum neuen Quartierspark wird sprichwörtlich zum Spaziergang. Nebenher entfallen dann auch die Aufwendungen für Radwege bzw. Schutz- oder Angebotsstreifen. Diese sinnvolle Regulierung hilft auch den Anwohnern der Harkortstraße, die in Zukunft zusätzlichen Verkehr durch IKEA und konventionelle Neubauquartiere verkraften müssen.

Insgesamt kann es gelingen, verstärkt durch Ansiedlung von Kleingewerbe wie Fahrradkurier-Zentrale, Fahrradladen oder Sharing-Zentrale wirksam und plakativ Werbung für die neue Mobilitätskultur in Hamburg zu machen. Zusammen mit kulturellen Ereignissen, die auf den neu gewonnenen Freiflächen stattfinden können, wird klar: Neue Mobilität ist kein Verzicht, sondern sie macht Spaß. Hier findet Zukunft statt!

Benedikt Schmitz, SML Architekten  
Benedikt Schmitz + Maike Lück GmbH  
Claudia Lessel, Baugemeinschaft  
»Blaue Blume«

Das Netzwerk: [altonasneuemitte.de](http://altonasneuemitte.de)  
Die Stadt: [hamburg.de/masterplan](http://hamburg.de/masterplan)



Parkplätze zu Kaffeetafeln: Am Rande der Pressekonferenz (unten) demonstrierte das Netzwerk, warum ihm jeder eingesparte Parkplatz wichtig ist.



# Auf Jan Ullrichs Spuren

## Radlerparadies Mallorca

**A**n meinem ersten Tag auf Mallorca trete ich aus dem Hotel und erblicke überall Radfahrer in Polyesteranzügen und mit sportlicher Sonnenbrille auf der Nase, soweit das Auge reicht. In dem Punkt hat mein Reiseführer Recht behalten: Mallorca ist die Insel der Radfahrer, vor allem im Frühjahr, wenn das Klima mild ist und die Sonne noch nicht vom Himmel brennt.

**Fahrradfreundlich** Auf allen Ausflügen sieht man Radfahrer in Scharen mit olympischer Höchstgeschwindigkeit über die Radwege von Mallorca radeln. »Die Gegenden hier sind wirklich gut für Radfahrer ausgerichtet«, erzählt mir einer von ihnen. »Es gibt fast überall Fahrradwege und wenn jemand auf der Straße fährt, ist das hier völlig normal. Darüber beschwerten sich die Autofahrer hier nicht.« In Deutschland sei das eher der Fall.

**Leihen oder mitbringen** Auf der Insel gibtes zudem reichlich Möglichkeiten, ein Fahrrad zu leihen, wenn ein Tourist nicht sein eigenes als Extragepäck am Flughafen aufgegeben hat. Ich selbst hätte das beinahe auch ausprobiert, wenn nur die Preise für ein Leihrad nicht so hoch gewesen wären, zumal ich gar nicht vorhatte, einen ganzen Tag darauf zu verbringen. Für andere, die beinahe schon Radsportfanatiker sind, lohnt es sich dagegen eher. Sie reisen nach Mallorca mit dem Ziel, Radsportferien dort zu verbringen, weshalb hauptsächlich Profi-Radfahrer auf den Straßen zu finden sind, die teilweise für den Iron Man oder die Tour de France trainieren wollen.

**Berg und Tal** Für Radfahrer hat die Insel nämlich deshalb einen so großen Reiz, weil für jeden und jedes Niveau etwas dabei ist: Flache Wege im Landesinneren, von Natur umgeben, steinige Pfade durchs Tramuntana-Gebirge und weitläufige Radwege am Meer entlang. In den letzten acht Jahren ist Mallorca zu

stet die Umwelt natürlich erheblich. Das gilt nicht nur für Radler, sondern auch für mich, die einen Frühlingsurlaub auf Mallorca verbringen will.

Eigentlich bin ich eine große Umweltschützerin, die sich seit ihrem dreizehnten Lebensjahr vegetarisch ernährt und schon länger bei der Greenpeace-Ju-



Das ist ja alles ganz schön hier, wird aber durch Vielfliegerei sicher nicht schöner.

einem Zentrum für den Radsport geworden und lockt immer mehr begeisterte Radsportler an.

**Ökologisches Gewissen?!** An sich ist die Fortbewegung auf dem Fahrrad eine gute Sache. Allerdings muss ich schon schlucken, wenn ich daran denke, wie viele Leute ins Flugzeug steigen, um sich und ihr Mountainbike auf die spanische Insel zu transportieren. Das bela-

gend aktiv ist. Wenn ich mich zwischen Auto und Fahrrad entscheiden muss, nehme ich lieber das Fahrrad, dem Planeten zuliebe. Und doch bin ich nicht so durch und durch perfekt, nicht einmal, was Umweltschutz betrifft, sodass auch ich eine Flugreise unternehme. Für den Sommer habe ich aber schon einen festen Vorsatz: Nicht in den Sommerurlaub fliegen und erheblich mehr Fahrrad fahren als sonst!

Fabienne Kollien

## Kolumne

# Gefährliches Sommerloch

**E**ndlich Sommerferien. Die Politiker - lokal wie auf Bundesebene – bereiten sich langsam auf ein paar ruhige Tage in der Toskana oder am Bodensee vor. Die Presse sucht schon verzweifelt Themen, nachdem die Überschwemmungen langsam abklingen und Obama auch wieder weg ist. »Meine Tochter ist Prostituierte!«, schreit es von der Mopo.

Höchste Zeit für eine neue Runde in ... der Helmpflichtdiskussion!

Am 5. Juni ergeht ein Urteil des Oberlandesgerichts Schleswig-Holstein. Eine Radfahrerin erhält eine 20-prozentige Teilschuld an einem Unfall zugesprochen, weil sie keinen Helm trug. Die Dame fuhr auf der Fahrbahn und wurde durch eine sich öffnende Autotür zu Fall gebracht. Sie fuhr nicht übermäßig schnell, denn laut Urteil nutzte sie das Rad als »gewöhnliches Fortbewegungsmittel«.

In logischer Konsequenz muss ich also beim Radfahren neben Helm auch noch Knieschutz und Ellenbogenschutz tragen, damit ich ohne Teilschuld davon komme, wenn ein Autofahrer oder eine Autofahrerin mich beim Abbiegen übersieht und umfährt? Wichtig ist offensichtlich nicht mehr, wie der Unfall verursacht wird, sondern ob die Folgen möglicherweise vielleicht irgendwie hätten milder ausfallen können, wenn, ja wenn ...

Das Opfer wird zur Täterin,



Leonie trägt ihren Helm natürlich auch auf dem Klo. Man kann ja nie wissen. (Das Foto ist natürlich manipuliert, aber nicht der Arm, der war schon so!)

da sie »Schutzmaßnahmen zu ihrer eigenen Sicherheit unterlassen hat«. Nicht nur müssen Radfahrer\_innen dann bald im Schutzpanzer herumfahren, auch Fußgänger\_innen tragen demnächst besser einen Helm. Sie könnten ja von einem Auto angefahren werden und dabei eine Kopfverletzung erleiden, die mit Helm nicht so schwer gewesen wäre. Zack! – 20 Prozent Teilschuld.

Die Helmpflicht ist und bleibt ein Politikum, das sicher auch zum Wahlkampf wieder aus der Schublade gezogen wird. Aber auch durch die Hintertür darf sie auf keinen Fall eingeführt werden. Deshalb wird die Radfahrerin nun nach den uns vorliegenden Informationen in die nächste Instanz gehen!

Amrey Depenau

Das Urteil (Aktenzeichen 7 U 11/12) zum Nachlesen: <http://www.gesetzerechtsprechung.sh.juris.de/jportal/portal/page/bsshoprod.psm1>

Foto: fotolia [M]



**NORWID**  
Räder für Velosophen

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

**Edler Fahrrad- und Rahmenbau**

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

Norwid Fahrradbau GmbH · Tel.: (041 21) 246 58 · [www.norwid.de](http://www.norwid.de) · [info@norwid.de](mailto:info@norwid.de)

# VEHICULO

Alles rund ums Zweirad

Beratung · Verkauf · Service · Reparatur



Gemeinsam  
statt Einsam

  
[www.hasebikes.com](http://www.hasebikes.com)

Montag-Freitag 10-12 Uhr und 13-18 Uhr, Samstag 10-14 Uhr

Bahnhofstraße 85  
21255 Tostedt  
Fon (04182) 286 18 46  
[www.service-tostedt.de](http://www.service-tostedt.de)

Mehr als man denkt!  
 **Lebenshilfe**  
Lüneburg-Harburg

## IHR MEISTERBETRIEB IN HAMM

Sievekingsallee 96  
20535 Hamburg-Hamm  
Tel. 040 - 219 46 34  
[info@koech2rad.de](mailto:info@koech2rad.de)  
[www.koech2rad.de](http://www.koech2rad.de)



STEVENS · GUDEREIT · MÜSING · A2B · FALTER



Cartoon: Denis Mohr



### 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 (Gurliittstraße),  
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  
IBAN DE80430609672029445600  
BIC GENODEM1GLS

[www.hamburg.adfc.de](http://www.hamburg.adfc.de)

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

## Impressum

**Herausgeber** Allgemeiner  
Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband  
HH e.V., Koppel 34–36, 20099 Hamburg  
**Redaktion RadCity**  
redaktion@hamburg.adfc.de  
Vincenz Busch, Amrey Depenau,  
Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Stefan Eli,  
Mechthild Klein, Dirk Lau, Michael Link,  
Katja Nicklaus, Michael Prah, Marcus  
Steinmann  
**Titelfoto:** Copenhagen Cycle Super  
Highways  
**Layout:** Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 21)  
**Anzeigen:** Es gilt Preisliste Nr. 21 vom  
21.11.2012.  
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:** [hamburg.adfc.de/radcity](http://hamburg.adfc.de/radcity)

### Aktiv werden

Wir freuen uns über neue Aktive in unseren Ar-  
beitskreisen (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 ak-  
tive Mitarbeit erhalten Sie dort ebenfalls.

**Arbeitskreis (AK) GPS:** 2. Mi. im Monat, 19 Uhr,  
ADFC-Geschäftsstelle, [gps@hamburg.adfc.de](mailto: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 **Be-  
zirksgruppe (BG) Bergedorf:** R. Reumann **BG  
Eimsbüttel:** vierter Di. im Monat, 19 Uhr, Ort of-  
fen, bitte nachfragen; J. Deye **BG Harburg:** Treffen  
bitte in der Geschäftsstelle erfragen **BG Mitte:** er-  
ster Mo. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle;  
G. Sommer **BG Wandsbek:** 1. Di im Monat, 20  
Uhr, wechselnde Gaststätten; C. Scholz **Fahr-  
gastbeirat (HVV):** H. Sterzenbach **Liege- und  
Spezialradstammisch:** 1. Mi im Monat, 19  
Uhr im Café SternChance, Schröderstiftstr. 7; M.  
Himmel **ADFC-Radfahrer-Treffen:** letzter Do. im  
Monat, ab 19 Uhr, Restaurant »Memorandum«,  
Lattenkamp 8; W. Heckelmann **Radreise-Messe-  
Team:** U. Jancke **Online-Redaktion:** 3. Di. im  
Monat, ADFC-Geschäftsstelle, U. Dietze **Redak-  
tion 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](mailto:hamburg-eimsbuettel@hamburg.adfc.de),  
[ak-verkehr@hamburg.adfc.de](mailto:ak-verkehr@hamburg.adfc.de) **Dietze,  
Ulf:** Tel.: 63 27 07 94, [ulf.dietze@hamburg.adfc.de](mailto:ulf.dietze@hamburg.adfc.de) **Hardtstock, Petra:** Tel.: 602 62 11,  
[phardtstock@alice-dsl.net](mailto:phardtstock@alice-dsl.net) **Heckelmann, Wolf-  
gang:** Tel.: 61 19 29 70, [wolfganghde@gmx.de](mailto:wolfganghde@gmx.de)  
**Himmel, Morten:** Tel.: 27 14 56 45, [morten.himmel@gmx.net](mailto:morten.himmel@gmx.net) **Jancke, Uwe:** Tel.: 60 09 65  
76, [uwe.jancke@adfc.de](mailto:uwe.jancke@adfc.de) **Kayser, Stefan:** Tel.: 89  
01 93 23, [stefan.kayser@hamburg.de](mailto:stefan.kayser@hamburg.de) **Lau, Dirk:**  
[dirk.lau@hamburg.adfc.de](mailto:dirk.lau@hamburg.adfc.de) **Reumann, Rein-  
hold:** Tel.: 735 57 70, [bergedorf@hamburg.adfc.de](mailto:bergedorf@hamburg.adfc.de)  
**Scholz, Christian:** Tel.: 64 55 44 63, [hfungi@gmx.de](mailto:hfungi@gmx.de) **Sommer, Georg:** Tel.: 20 23 90 13, BG-  
Mitte@hamburg.adfc.de **Sterzenbach, Holger:**  
Tel.: 647 27 99, [holgersterzenbach@yahoo.de](mailto:holgersterzenbach@yahoo.de)  
**Wellendorf, Jörg:** [info@hamburg.adfc.de](mailto:info@hamburg.adfc.de)

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

## Fördermitglieder des ADFC Hamburg

**AUSRÜSTUNG GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG DENART & LECHHART GMBH CARSHA-  
RING CAMBIO CARSHARING** c/o Agentur EYE CATCHER, Stresemannstraße 9 (im Hof), 22769 HH, Tel.: 41 46 67 00  
**FAHRRADHANDEL BIEDLER BIKES** Jarrestraße 29, 22303 HH, Tel.: 27 80 08 00 • **DIE 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 • **FAHR-  
RADLADEN 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** Paul-Sorge-Straße 140, 22455 HH, Tel.: 41 45  
37 83 • **RAD & TAT** Am Felde 2, 22765 HH, Tel.: 39 56 67 • **RADSPORT VON NACHT** Breitenfelderstr. 9, 20251 HH,  
Tel.: 48 06 04 17 • **RADSPORT WULF** Frohmestr. 64, 22459 HH, Tel.: 550 84 72 • **RADWERK "FAHRRADHAN-  
DEL" 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 **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** Neumünstersche Straße 17, 20251 HH, Tel.: 4 80 96 98 00  
**KORPORATIVES MITGLIED: VERBRAUCHERZENTRALE HAMBURG**

# Was auf die Kette bekommen

**Das ADFC-HVV-Faltrad ist ein Verkaufsschlager, der AK Tour kommt auf Touren, die ersten Radreisenden erreichen St. Petersburg und der AK Verkehr startet neu durch – ein bewegtes und auch bewegendes Jahr liegt hinter uns.**

**H**amburgs Radfahrende empfinden das Verkehrsklima und die Bedingungen in ihrer Stadt immer noch als mies, wie der letzte Fahrradklimatest des ADFC zeigt. Die mannigfaltigen Aktivitäten des Vereins haben daran bislang wenig ändern können. Eine rekordverdächtige Radreisemesse, frei gegebene Einbahnstraßen, Omnipräsenz des Themas Fahrrad in den Medien, zahllose Gespräche und Termine mit Politikern und Behördenvertretern, aufgehobene Benutzungspflichten – all das auch nicht. Hamburg wird dank »Scholz & Friends« immer noch als Autostadt erfahren, in welcher der Radverkehr nur eine untergeordnete Rolle auf den Straßen und in den Köpfen der Planer und Entscheider spielt. Wenn sich etwas tut in Sachen Radverkehr und moderne Mobilität, dann im Schnecken tempo – ohne Schwung, Plan und politischen Willen.

Dass der ADFC Hamburg sich von diesem Stillstand in der Verkehrspolitik aber nicht entmutigen lässt, zeigt der Blick zurück auf das vergangene Jahr und dessen – aus Sicht des Vorstands – bemerkenswerteste Ereignisse.

**Geschäftsstelle und Mitglieder** Die Arbeit eines Vereins und seiner Aktiven schafft es in den seltensten Fällen auf die Titelseite. Aber auch die geräuschlosen Dinge kosten viel Mühe und Zeit. So galt es im Frühjahr 2013 in der Geschäftsstelle den Übergang zu regeln von Johanna Drescher, die in Mutterschutz ging, auf Arne Meier, der sie solange vertritt. Das klappte prima und wir begrüßen ein

neues Vereinsmitglied, das definitiv den Altersdurchschnitt senkt: die am 18. Mai 2013 geborene Rosa. Überhaupt gibt die Mitgliederentwicklung Anlass zur Freude: Die Mitgliederzahlen stiegen im letzten Jahr um mehr als zwei Prozent, berichtet der zuständige Vorstand Dirk Pfaue.

Und auch das neue Leitungsteam des Arbeitskreises Tour kommt immer mehr auf Touren. So wurde der regelmäßige Austausch mit den TourenleiterInnen wieder aufgenommen und auch die Tourenbeiträge noch einmal geändert. »Schön, dass sich dieser für den ADFC so wichtige Bereich dank der vielen neuen Aktiven konsolidiert«, freut sich Pfaue.

**Kooperationen** Viel passiert ist auch im Bereich Kooperationen. Auf Einladung des deutschen Generalkonsulats flog ADFC-Landesvorsitzende Kirsten Pfaue in Hamburgs Partnerstadt St. Petersburg, um dort anlässlich des Europatags an einer Fahrradparade durch die Stadt teilzunehmen. Auf der anschließenden Podiumsdiskussion warb Pfaue für das Radfahren als zeitgemäße Mobilitätsform in den Städten.

Die alte russische Hauptstadt ist auch das Ziel der Radreise Hamburg – St. Petersburg, die der ADFC Hamburg seit 2011 zusammen mit der Landpartie anbietet. 2013 verwirklichten die ersten TeilnehmerInnen, die 2011 auf die Reise gingen, bei der Ankunft in St. Petersburg ihren Lebenstraum. Erstmals fahren 2013 mehr als 250 TeilnehmerInnen auf allen drei Etappen mit. Von Riga nach St.

Petersburg begleitet sie diesmal Merja Spott. Die Referentin für Verkehr hatte seit Ende 2012 den Evangelischen Kirchentag in Hamburg für den Verein bearbeitet. Aus Fördergeldern konnte Merjas Stelle dafür befristet um zehn Stunden pro Woche aufgestockt werden. Die ADFC-Aktion »Autofreie Willy-Brandt-Straße« am 4. Mai 2013 kam sehr gut an. Einmal mehr zeigte sie, wie viel Platz für Autos in Hamburg verschwendet wird.

Einen Überraschungserfolg landete der ADFC mit dem Faltrad, das er zusammen mit dem HVV an den Start brachte. Die Nachfrage war so groß, dass es zu Lieferengpässen kam. Wenn jetzt noch die Sperrzeiten für die Fahrradmitnahme wegfallen, wird der Umweltverbund in Hamburg richtig stark.

Im Bereich Radreise-Messe steht ein Wechsel an: Das Team um Uwe, Heidrun und Jürgen war 2013 letztmalig für die Durchführung verantwortlich – und verabschiedete sich mit einer sehr erfolgreichen Messe. Bis Nachfolger gefunden sind, übernimmt die Geschäftsstelle mit Arne hauptamtlich die Leitung des ehrenamtlichen Messteams.

**Verkehrspolitik** Aus dem Bereich Verkehr ist die Gründung einer kleinen, feinen Lenkungsgruppe zu melden. Der neue AK Strategie kümmert sich nun um die grundsätzliche verkehrspolitische Ausrichtung des ADFC. Damit hat der AK Verkehr den Rücken frei, um Positionen und Stellungnahmen zu Themen auf Landesebene effizient auszuarbeiten. Als großer Erfolg verbucht werden darf auch die ADFC-Kampagne zur Freigabe von Einbahnstraßen: 200 weitere Hamburger Straßen sind nun in Gegenrichtung für Radler freigegeben. »Wir bleiben am Ball!«, verspricht Vorstandsmitglied Susanne Elfferding für den Rest.

Im Rahmen der »Schon gecheckt«-Aktion im Frühjahr 2013 warb der ADFC für gegenseitige Rücksichtnahme und Fahrradradeln. Erstmals thematisierte man auch den Seitenabstand von Autos beim Überholen. Ein »Selbstversuch« der Polizei in Niendorf lässt hoffen, dass das Bewusstsein für sicheres Überholen auch bei Kfz-Verkehrsteilnehmern langsam steigt.

Dirk Lau

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

# ADFC-Themenabende

## September/Oktober 2013

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



Donnerstag, 12. September 2013, 19:30 Uhr  
Susanne Timm und Nicolai Berger

### Sizilien mit Bahn und Faltrad entdecken

Mit dem Zug durch halb Europa geht es dem Frühling entgegen auf die größte Mittelmeerinsel. Hier locken Küste und Berge, blühende Felder und Olivenhaine – und fast jeden Tag ein UNESCO-Weltkulturerbe. Die Birdy-Falträder zeigen sich als wahre Tausendsassa: wahlweise als Ausflugsräder zu verwunschenen Ecken abseits der Touristenströme oder als vollwertige Reiseräder von Quartier zu Quartier. Im ICE oder Regionalzug, auf der Fähre oder im Bus sind die Räder schnell und bequem verstaut.

Lassen Sie sich von der Vielfalt an Landschaften und Kultur verzaubern und nehmen Sie Anregungen für Ihre eigene Reiseplanung mit!

Mittwoch 23. Oktober 2013, 19:30 Uhr  
Uwe Jancke

### Radreiseplanung

Welche Voraussetzungen sollten erfüllt sein und was sollte beachtet und berücksichtigt werden? Die Themen: Fahrrad, Gepäck, Kleidung, Kartenmaterial, GPS, Ggf An- und Rückreise, Übernachtung



Mittwoch, 30. Oktober 2013, 19:30 Uhr  
Lars Reisberg

### Beim härtesten Jedermann-Etappenrennen der Welt: Haute Route Alps

Lars Reisberg fährt zusammen mit seinem Teamkollegen Heiko Kromm das härteste und höchste Jedermann-Etappenrennen der Welt: Über 860 Kilometer in 6 Etappen geht es von Genf durch die französischen und schweizer Alpen über die legendären Tour-de-France-Anstiege und die mit über 2.800 Metern höchste Passstraße Europas, den Col de la Bonette, bis nach Nizza an die Cote d'Azur. Dabei muss das Peloton 21.000 Höhenmeter überwinden, ein Einzel-Bergzeitfahren absolvieren und hat immer die Karenzzeit (die Zeit, die ein Fahrer nicht überschreiten darf, um nicht aus dem Rennen genommen zu werden) im Nacken. 160 Fahrer starten im Feld, Profi-Radrennsport-Feeling, Höchstleistungen und Gänsehaut pur!



**Beitritt**  
auch auf [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

Anschritt:		<input type="radio"/> <b>Ja</b> , ich trete dem ADFC bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im <b>ADFC-Tourenportal</b> erhalte ich Freikilometer.	
Name, Vorname	Geburtsjahr		<b>Einzelmitglied</b> <input type="radio"/> ab 27 J. (46 €) <input type="radio"/> 18 – 26 J. (29 €)
Straße		<b>Familien-/Haushaltsmitgliedschaft</b> <input type="radio"/> ab 27 J. (58 €) <input type="radio"/> 18 – 26 J. (29 €)	
PLZ, Ort	Telefon		<b>Jugendmitglied</b> <input type="radio"/> unter 18 J. (16 €)
E-Mail		<input type="radio"/> <b>Zusätzliche jährliche Spende</b> €	
Beruf			
Anmerkungen			
<b>Familien-/Haushaltsmitglieder:</b>			
Name, Vorname		Geburtsjahr	
Name, Vorname		Geburtsjahr	
<input type="radio"/> Ich erteile dem ADFC hiermit eine <b>Einzugsermächtigung</b> bis auf Widerruf:			
Kontoinhaber			
Kontonummer		Bankleitzahl	
Datum/ Ort			
<input type="radio"/> <b>Schicken Sie mir eine Rechnung.</b>			
<small>Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus. Personen unter 27 Jahren können freiwillig gerne den Normalbeitrag bezahlen. Dazu bitte einfach die Kategorie „ab 27 Jahre“ wählen.</small>			
Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50			
<b>Datum</b>		<b>Unterschrift</b>	

# Ich will den Termin-Turbo.



Weniger warten: Wenn es mal eilt, besorgt die AOK Ihnen einfach schneller einen Facharzttermin.  
**Noch mehr Vorteile unter [www.aok-vigo.de](http://www.aok-vigo.de)**



**+** *vigo* Vorteil  
**MEDIKAMENTEN-  
INFORMATION**  
AM CLARIMEDIS  
SERVICE-TELEFON

Kompetenz für -Bikes – vollgefedert und faltbar

**Fahrrad  
Cohrt**  
\* SEIT 1990 \*



**20** ÜBER  
**JAHRE**  
**LEIDENSCHAFT**

Aus Überzeugung Manufaktur-Räder:

**utopia velo**



**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](http://www.fahrrad-cohrt.de)

# Träume ...



Spannende Ausrüstungs- und Reise-Tipps von Globetrotter Experten zum Thema Fahrrad unter [www.4-Seasons.TV/radreise](http://www.4-Seasons.TV/radreise)

# ... leben.



## DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR ALLE RADREISEFANS IN HAMBURG.



Globetrotter Experte **Jörn Rixen**

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!

### VERANSTALTUNGSTIPP:

**GPS-Basisseminar** Workshop mit Martin Ritz  
 Von den theoretischen Grundlagen der satellitengestützten Ortsbestimmung bis zur praktischen Nutzenanwendung im Gelände reicht das Spektrum dieses Grundlagenseminars. Ziel des Workshops ist der selbstständige Umgang mit einem Outdoor-GPS-Empfänger im Hinblick auf seine Grundfunktionen. Weitere Informationen unter [www.globetrotter.de/veranstaltungen](http://www.globetrotter.de/veranstaltungen).  
 Termin: 06./07.09.2013

**GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG**  
 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](mailto:shop-hamburg@globetrotter.de)

**Globetrotter.de**  
**Ausrüstung**

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