

RadCity

das magazin des adfc hamburg



LICHT AN!

**Regeln und Tipps zur
Fahrradbeleuchtung**

KRACH AUS!

Hamburg hat einen Lärmaktionsplan

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

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

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



ADFC-Radreise von Hamburg nach St. Petersburg

sechs Länder
drei Etappen
ein Traum



**Fordern Sie jetzt Ihre
Reiseinformationen an
und starten Sie 2014 mit
der ersten Etappe von
Hamburg nach Danzig.**

Infos: www.dieLandpartie.de
service@dieLandpartie.de
0441-570683-26

Jetzt aber bitte alle ab auf die Straße!

Üblicherweise sorgen sich ja Politik und Presse zu Beginn der dunklen Jahreszeit allenfalls noch um die richtige Beleuchtung der auf der Straße verbliebenen Radfahrer. Hamburgs Regierungspartei landete daher einen kleinen Überraschungscoup, als sie Anfang November in der Bürgerschaft einen Antrag mit dem Titel »Radverkehr fördern – Mehr Sicherheit für alle und mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr« stellte. »SPD schickt Radler auf die Straße!« titelte dazu die Boulevardpresse leicht schockiert, zumal die Sozis auch gleich noch den »Radwege-Rückbau« in der Hansestadt forderten.

Erwartungsgemäß winkte die Bürgerschaft den SPD-Antrag mit großer Mehrheit durch, er ist damit Handlungsauftrag für den Senat. Müssen Scholz, Horch und Co. jetzt also wirklich Ernst mit der Förderung des Radverkehrs machen? Dass viele Punkte des SPD-Antrags schon ewig und drei Tage in der Radverkehrsstrategie für Hamburg stehen und nur auf ihre Umsetzung warten (Ausbau der Velorouten, Überprüfung des Radwegenetzes etc.), ist das eine. Der Eindruck, hier werde schon gewahlkämpft und nach den Stimmen derer gefischt, die sich jeden letzten Freitag im Monat als Kritische Masse den Platz nehmen, den sie brauchen, das andere. Wenn der »Fahrrad-Beauftragte« (!) der SPD aber sagt: »Am sichersten ist das Radfahren auf der Straße« und überall dort, wo Radler »auf der Fahrbahn fahren dürfen und sich dort auch sicher fühlen können«, sollten die Radwege zurückgebaut werden, fühlt sich das subjektiv so an, als ob der ADFC spräche, ist aber objektiv eine Relativierung der »sicheren Fahrbahn«.

Und auch der Vorschlag der SPD, auf Strecken, auf denen besonders viele Radfahrer unterwegs seien, extra Fahrradstraßen zu bauen, zum Beispiel am West- und Ostufer der Außenalster, klingt gut. Genauso wie die Idee, ortsfremde Autofahrer sollten ihr Fahrzeug an der Stadtgrenze abstellen und auf Bus, Bahn und Rad umsteigen, wenn sie in die City wollten. Bitte? Stimmt, das steht nicht im Antrag der SPD, sondern ist ein kleiner Scherz der Bundeskanzlerin auf der Euro-Bike 2013 gewesen. Und einen weiteren Punkt hat die SPD vergessen: Radfahrer auf die Fahrbahn, Radwege zurückzubauen – das klappt auch in Hamburg nur, wenn die (autofahrende) Öffentlichkeit umfassend über die Vorteile dieser Politik informiert wird.

Dirk Lau, stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC Hamburg



6·2013

INHALT

Schwerpunkt Beleuchtung

06	Licht an
08	Sehen und gesehen werden
10	Busbeschleunigung: Diese Beschleunigung belastet den Radverkehr
12	Benutzungspflicht: dem Radverkehr »größtmögliche Aufmerksamkeit geschenkt«
14	Lärmaktionsplan: Etwas Leises braucht die Stadt
16	ADFC-Radtouren: Die 100 sind voll
18	Baakenhafen: Provisorium aufgewertet
21	Critical Mass
STÄNDIGE RUBRIKEN	
04	Kurzfutter
19	Kolumne: Lichtgestalten
20	Adressen/Fördermitglieder/Impressum/Cartoon
22	Themenabende beim ADFC

WINORA®

fold:exp 3G Nexus

Faltbares e:Bike: flink + bequem, beste Ausstattung, Alu-Rahmen, Shimano-Schaltung u.s.w.

Ohne Fahrradzuschlag als Handgepäck jederzeit per Bus und Bahn!



ab 1395 Euro

ICE Adventure HD

Das sportliche, faltbare und gefederte Tourentrike für große und kräftige Piloten bis 150 KG + Gepäck. Wintertauglich, allerbeste Qualität und Ausstattung = Fahrspaß pur!

Unser Verkaufsenner:
ohne Elektroantrieb ab 2990 €
mit Elektroantrieb ab 4980 €



WINTERCHECK
Holen Sie sich Ihren kostenlosen Gutschein auf unserer Website!

VSF. für Mensch und Rad
Mitglied

Liegeradstudio

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

Termine:**Neujahrsempfang 10.01.**

Der Vorstand lädt alle Mitglieder und Interessierte zum Neujahrsempfang am Freitag, dem 10.01.2014 ab 19 Uhr in der Landesgeschäftsstelle ein. Wir blicken auf das alte Jahr zurück, schauen ins neue Jahr und nehmen uns viel Zeit zum Klönen, Diskutieren und um andere Radlerinnen und Radler kennen zu lernen. Wir freuen uns auf zahlreichen Besuch.

Neuaktiventreffen 15.02.

Für unser Tourenprogramm, die Verkehrspolitik, die Bezirksgruppen, bei den Vorträgen und allen weiteren Aktivitäten benötigt der ADFC immer wieder neue MitstreiterInnen. Der ADFC Hamburg arbeitet im Wesentlichen ehrenamtlich. Um unsere vielfältigen Aktivitäten durchführen und erweitern zu können, freuen wir uns über jeden, der seine Kenntnisse und Interessen einbringen will.

Wenn Sie sich vorstellen können, im ADFC Hamburg mitzuarbeiten, laden wir Sie hiermit herzlich ein!

Sonnabend, 15.02.2014, 15 – 17 Uhr, ADFC-Landesgeschäftsstelle Hamburg, Koppel 34-36

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, bringen wir Ihnen den ADFC Hamburg an diesem Tag gerne näher.

Weitere Infos zu den Aktivitäten im ADFC Hamburg finden Sie unter www.hamburg.adfc.de/aktiv-werden/

Buch:**Fahrradkalender 2014**

Die Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V. bietet in Kooperation mit der IBA-Hamburg GmbH einen Postkarten-Tischkalender mit Radmotiven aus Wilhelmsburg an. Die Auflage ist limitiert.

»Radfahren verbindet«, lautet das Motto. Denn der Verein sieht das Radfahren als Identitätsmerkmal einer lebenswerten Heimat für die 50.000 NachbarInnen aus fast allen Kulturen der Welt, die auf der Elbinsel leben. Daher arbeiten die Ehrenamtlichen des Vereins dafür, Lebensqualität und Verkehrssituation weiter zu verbessern.

Die Einnahmen aus dem Kalenderprojekt sollen dazu beitragen, die Arbeit zu finanzieren.

Den Kalender gibt es zum Stückpreis von 9,50 EUR bei elbinselRAD, Reinstorfweg 11, 21107 Hamburg (5 Min. vom S-Bahn Wilhelmsburg), Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10:00 bis 18:00 Uhr, Tel. 040 / 67 38 92 55, service@elbinselrad.de

**Meldung:****Fahrräder sichergestellt**

Die Kripoabteilung des Polizeikommissariates 31 hat neun Personen festgenommen, die im Verdacht stehen, hochwertige Fahrräder gewerbsmäßig gestohlen zu haben.

»Die Kriminalbeamten stellten in den Sommermonaten dieses Jahres eine Häufung von Diebstählen hochwertiger Fahrräder, insbesondere Trekking- und Mountainbikes, fest. Die Räder wurden überwiegend in der Nähe von U- und S-Bahnhöfen entwendet.



Die Beamten vermuteten eine oder mehrere Tätergruppen, die gewerbsmäßig Fahrraddiebstähle begehen und stellten ein Mountainbike am U-Bahnhof Mundsburg ab, an dem in der Vergangenheit häufiger hochwertige Fahrräder gestohlen wurden. Am 17.09.2013 wurde dieses Rad gestohlen. Zivilfahnder des PK 31 observierten zwei Tatverdächtige, die mit ihrer Beute in eine Kleingartensiedlung im Bereich Hamburg-Heimfeld in eine Parzelle gingen. Die Beamten entschlossen sich zu weiteren Observationen und entdeckten in den nächsten Tagen einen regen Zulauf von Personen, die Fahrräder in diesen Kleingartenverein brachten und in Lauben und Schuppen unterstellten.

Kriminalbeamte des PK 31 erwirkten über die Staatsanwaltschaft Hamburg beim Amtsgericht Durchsuchungsbeschlüsse, die am 23.09. vollstreckt wurden. Mit insgesamt 48 Beamten wurden neun Objekte neben einem Kleingartenverein durchsucht. Dabei nahmen sie neun Polen im Alter von 24 bis 51 Jahren vorläufig fest, darunter auch die beiden 24 und 35 Jahre alten mutmaßlichen Diebe vom 17.09. Die Beamten stellten 24 Fahrräder sicher, deren Herkunft zum Teil noch ungeklärt ist.

Die beiden Beschuldigten des Diebstahls vom 17.09. räumten in ihrer Vernehmung diese Tat und weitere Diebstähle ein. Sie wurden nach Abschluss der polizeilichen Maßnahmen einem Haftrichter zugeführt. Der Richter erließ gegen beide einen Haftbefehl. Die anderen Tatverdächtigen wurden entlassen, da keine Haftgründe vorlagen.

Die Ermittlungen der Kripoabteilung am PK 31 dauern an. Die Beamten suchen jetzt die rechtmäßigen Eigentümer, deren Fahrräder in der Zeit vom 17.09. bis zum 23.09.2013 gestohlen wurden. Sie mögen sich an das Polizeikommissariat 31 (Tel.: 4286-53110) wenden.«

Quelle: Polizeipressestelle, 25.09.2013, 13:50 Uhr

Karte:**Neuaufgabe ADFC-Radplan Hamburg**

Im Sommer erschien die 5. Auflage des Radplans Hamburg in der Serie Bikeline. Der wurde im Verlag Esterbauer mit einer neuen Software hergestellt, woraus sich ein leicht verändertes Kartenbild ergibt. Leider sind in den durchgezogenen roten und grünen Linien (das sind die Haupttrouten der Wegeempfehlungen) die Straßennamen weiterhin nur schwer lesbar. Außerdem ist das UTM-Gitter für das Anlegen von Wegpunkten auf GPS-Geräten mit extrem kleiner Schrift versehen.

Ansonsten ist der Plan aber wie gewohnt: Jede Straße im Plan ist mit ihrem Namen versehen, das vom ADFC erarbeitete Netz aus brauchbaren Wegen macht die Karte für Hamburg konkurrenzlos.

Wer sich in einem Gebiet nicht auskennt, folgt einfach einer der farbigen Linien und erhält damit einen möglichst hochwertigen Routenvorschlag. Der Kartenausschnitt ist unverändert und reicht z. B. im Nord-Osten wieder bis nach Volksdorf. Wer das gesamte Stadtgebiet auf der Karte benötigt, der wählt statt dieser Karte den ADFC-Radatlas Hamburg aus dem selben Verlag.

ADFC-Radplan Hamburg

Maßstab 1 : 20.000

Faltplan

Format: 12 cm x 21 cm

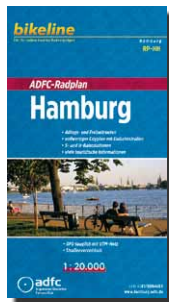
Maße ausgefaltet (Höhe x Breite) ca. 88 cm x 130 cm

Verlag: Esterbauer

ISBN: 978-3-85000-476-3

5. überarbeitete Auflage 2013

Preis 5,90 €

**Karte:****Radweg Hamburg – Rügen**

Der Radweg Hamburg – Rügen führt von der Elbe tief ins mecklenburgische Binnenland und schlägt dort auf seinem Weg an die Ostseeküste und die Insel Rügen großzügige Haken. So ist sichergestellt, dass Radreisende immer wieder auf Städte und Städtchen mit schönen und meist backsteingepägten Stadtkernen und Sakralbauten treffen. Weiterhin liegen mehrere Schlösser und mehrere Klosteranlagen an diesem insgesamt 520 km langen Weg. Die charakteristisch hügelige Landschaft garantiert immer wieder weite Panoramen. Darüber hinaus passieren die Touristen mehrere Naturparks und Biosphärenreservate sowie einen Nationalpark. Der Radweg Hamburg–Rügen lässt sich zu einer Rundtour ausbauen, indem Sie von Stralsund auf dem Ostseeküsten-Radweg küstennahe 300 Kilometer nach Lübeck radfahren und von dort die Bahn nach Hamburg nehmen.

Die Wegequalität auf dem Fernradweg ist zum Großteil sehr gut, meist fahren Sie auf befestigten oder gut befahrbaren unbefestigten Radwegen, häufig auch auf ruhigen kleinen Landstraßen. Vereinzelt kürzere Passagen verlaufen auf schmalen Pfaden, und die absolute Ausnahme stellt das Fahren auf verkehrsreichen Straßen oder geborstenen Betonplatten dar.

1:75000

bikeline: Radweg Hamburg – Rügen

Stadtpläne, Übernachtungsverzeichnis, Höhenprofil, Spiralbindung

140 Seiten, 2013

978-3-85000-377-3

Preis: 13,90 Euro

**Reisepartner gesucht:****Hamburg –Moskau**

Margwald Pohl ist 81 Jahre alt und entdeckte vor einigen Jahren seine Liebe zum Fern-Radreisen. Vom Nordkapp nach Hamburg fuhr er die 2835 km in 26 Tagen – durchschnittlich 110 km am Tag. In diesem Jahr fuhr er die 2300 km quer durch Deutschland und die Niederlande. Dem Wochenblatt sagte er: »Ich fühle mich gut und habe trotz einiger brenzlicher Situationen alles unbeschadet überstanden.«

Pohl wandte sich jetzt an die RadCity auf der Suche nach einem Reisepartner für seine nächste Tour: »Ich suche einen Rentner, der mit mir von Hamburg aus mit dem Rad nach Moskau fährt.« Er wünscht sich jemandem mit Erfahrung im Fernradfahren und Kondition: »Gedacht ist an eine Leistung von vielleicht 100 Kilometern am Tag.«

Wer Kontakt mit Margwald Pohl aufnehmen möchte, erreicht ihn unter 040-588389.

BIKE TEAM
RadReisen

Radreisen in Europa und weltweit
Trekkingbike - MTB - Rennrad - Städtetouren

www.biketeam-radreisen.de

Licht an

Ein Fahrrad, an dem alle Leuchten funktionieren? Die RadCity erklärt, wieso der Weg zu einer vernünftigen und funktionierenden Beleuchtung so schwierig zu sein scheint.

Klare Sache: Gutes Licht am Rad ist wichtig: Damit sind Unebenheiten und Fremdkörper auf dem Weg gut zu erkennen. Außerdem hilft's, von anderen frühzeitig gesehen zu werden. Man mag sich als Freund der Finsternis ja noch so sicher fühlen – für die anderen taucht im Lichtergewirr der Großstadt ziemlich unvermittelt auf, wer auf Beleuchtung verzichtet. Doch so einfach und nachvollziehbar sich das anhört: Trotzdem fährt weiterhin ein nennenswerter Anteil der RadfahrerInnen unbeleuchtet durch die Nacht. Wieso? Das mag viele Ursachen haben: Durchgebrannte Leuchten (und schwieriger Leuchtenwechsel) sowie kaputte Kabel stehen auch weiterhin noch ganz oben auf der Liste der Erklärungen. Wie kommt es, dass sich ausgerechnet das Hochtechnologieland Deutschland so schwer tut mit etwas, das eigentlich so einfach ist? Dazu muss man ein wenig in die Gesetzeslage eintauchen.

Der Dynamo quietscht und eiert Die Straßenverkehrszulassungsordnung regelt im Paragraphen 67 haarklein, wie eine Beleuchtungsanlage auszusehen hat. Danach muss ein Fahrrad mit einer stattlichen Armada von Reflektoren ausgerüstet sein: Vier gelbe an den Pedalen, ein wei-

ber vorn, noch mal vier gelbe Reflektoren (zwei pro Laufrad, gleichmäßig verteilt, alternativ je Reifenseite ein weißer durchgehender Ring) und schließlich zwei rote Reflektoren (ein großer mit Z) nach hinten. Die Beleuchtung: eine weiße Front-Leuchte (6V/2,4W) sowie ein rotes Rücklicht (6V/0,6 Watt). Als Stromquelle für die Beleuchtung kommt bis auf Sonderfälle ein 6V/3W-Dynamo zum Einsatz. Nicht wenige Experten kritisierten, dass die vorgegebenen Spannungen nach wie vor auf die veralteten und störanfälligen Glühlampen ausgelegt sind. Allerdings sorgt das auch dafür, dass der Dynamo eben alles befeuern kann, von der altertümlichen Glühlampe bis hin zur LED-Leuchte. Was zulässig ist und was nicht, bescheinigt dabei das Lichttechnische Institut in Karlsruhe mit einem Prüfzeichen: einem Welle-Symbol und einer K-Nummer.

Trotz der peniblen Vorschriften war es den Radherstellern aber jahrzehntelang kaum möglich, zuverlässige Fahrradbeleuchtungen zu bauen: Seitenläufer-Dynamos frästen eher Löcher in die Reifen, als Energie zu erzeugen. Bei den besseren Nordlicht-Seitenläufern verbrauchte sich der Gummiring, andere Zipperlein traten bei Kollege Axa auf, von den alten Uni-on-Rollendynamos gar nicht zu sprechen.

Auch Speichendynamos brachten keinen Durchbruch – oder eben doch, aber leider zu wörtlich genommen. Hinzu kam der mächtig spürbare Widerstand beim Treten, wenn denn mal alles ging. Auch brannte gern ein Birnchen durch oder ein Kabel hatte einen Wackelkontakt. Dann kam der Nabendynamo. Er ist etwas teurer, zuverlässig und hat einen geringen Widerstand beim Pedalieren. Die subjektive Beobachtung des Radverkehrs zeigt durchaus: Die »Dunkelziffer« wurde damit verringert. Bleiben unzuverlässige Lampen und Kabel.

Akkuleuchten sind umstritten Nun wurde im August der besagte Paragraph 67 geändert. Wer mit Dynamobeleuchtung fährt, für den ändert sich nichts. Jedoch erlaubt der neue Paragraph 67 statt des Dynamos eine anscheinend einfache Lösung: Anklemmbare Batterie- beziehungsweise Akkuleuchten. Diese sind nun auch bei normalen Fahrrädern (über 11 Kilogramm) zulässig und nicht mehr nur bei Rennrädern.

Doch diese Idee ist umstritten. Klingt zwar praktisch: Lampe an den Halter klemmen, losfahren und zum Schutz gegen Diebstahl einfach immer mitnehmen. Doch es gibt nicht nur Vorteile:

Das Deutsche Institut für Normung



(DIN) bildete vor zwei Jahren einen Arbeitsausschuss zum Thema »Freigabe von Batteriebeleuchtungen für Straßenfahräder«. Das Gremium erkannte bereits damals, dass die Technik mit Nabendynamos, LED-Scheinwerfern und -Rückleuchten mit Standlichtfunktion und Anschaltautomatik schon für sehr viel mehr Zuverlässigkeit gesorgt hatte. Und Strom für die Beleuchtung lässt sich in beliebiger Menge produzieren, wie lange auch immer die Fahrt dauern mag. Das ist bei Akkuleuchten nicht so, führte der DIN-Ausschuss an: Mit Akkuleuchten sei sogar die Verkehrssicherheit gefährdet, denn welcher Schüler würde schon absteigen und sein Rad schieben, weil die Akkus seines Scheinwerfers entladen sind? Und welcher Radfahrer sähe jeden Morgen nach dem Ladezustand seiner Akkus? Bemerkenswert auch die Frage des DIN-Ausschusses, ob der Gebrauch von Millionen Akkus und Batterien im Sinne des Umweltschutzes sei. Der Ausschuss NA 112-06-02 AA stellte also den Antrag, dass auch zukünftig die Ausrüstung von Straßenfahrrädern mit einer Dynamo-

Batterieleuchten sind nun auch ohne Dynamoanlage zulässig

Beleuchtung verpflichtend bleiben sollte. Damit setzte er sich allerdings nicht vollständig durch – Batterieleuchten sind nun auch ohne Dynamoanlage zulässig. Das legalisiert ganz nebenbei auch die Lichtenanlagen vieler Pedelecs, die sich den Strom für die Beleuchtung häufig direkt aus dem Fahr-Akku holen.

Schade: Der Gesetzgeber stiftete leider Verwirrung mit seiner missverständlichen Forderung, dass die Lampe fest am Rad angebracht sein müsse. Gemeint war dann doch nur, dass die Lampe so sicher am Rad befestigt sein muss, dass die Ausleuchtung andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet und sich auch während der Fahrt nicht verstellt. Ob die Neuregelung – wie befürchtet – dazu führt, dass sich Radhersteller den zuverlässigen und für lange Strecken günstigeren Dynamo künftig ganz sparen, müssen die nächsten Fahrrad-Kollektionen zeigen. Vielleicht wollen die Kunden auf einen Dynamo für alle Fälle nicht verzichten. Die RadCity hat auf den folgenden Seiten Lichtenanlagen für jeden Geldbeutel zusammengestellt.

Olaf Schultz, Ulf Dietze, Michael Link

Zum Titelfoto:

Olaf Schultz fotografierte aus seinem Fundus lauter zugelassene Teile – bis auf den historischen Bosch-Seitenläufer. »Der wäre jedoch auch durchaus zulassungsfähig! Hat über 30 % Wirkungsgrad bei 30 km/h«. Das Bild unterstreicht einen Vorteil der bisherigen Beleuchtungsregelungen: Seit Jahrzehnten sind alle Teile untereinander kompatibel.

DAS SAGT DIE POLIZEI

Die teils komplizierte Rechtslage ist das eine, die polizeiliche Praxis vielleicht noch etwas anderes. Wir befragten die Fahrradstaffel der Polizei, worauf sie bei ihren Fahrradkontrollen besonderen Wert legt:

- Fahrradbeleuchtungen und Dynamos müssen vorschriftsmäßig funktionieren und dürfen nicht verrutschen bzw. »durchrutschen« (insbesondere Seitendynamos)
- Fahrradbeleuchtungen dürfen nicht durch Taschen o. ä. verdeckt werden
- das Stecklicht muss nach vorne weiß und nach hinten rot strahlen
- es muss sich um aktive Fahrradbeleuchtung handeln (Taschen-, Stirnlampen o.ä. dürfen alleine nicht verwendet werden)
- auch am Tage muss betriebsbereites Stecklicht immer mitgeführt werden
- die Beleuchtung muss optimal eingestellt sein (wirksame Ausleuchtung, keine Blendwirkung)
- die Beleuchtung sollte frühzeitig, also auch schon bei Dämmerung oder schlechten Sichtverhältnissen eingeschaltet werden
- Stecklichter dürfen nicht in der Blinklichtfunktion eingeschaltet sein

Sehen und gesehen werden

»Licht an!« – ja, wenn das mal so einfach wäre! Die Vorschriften sind verwirrend, und bei Fehlern drohen Verwarnungen und Versicherungsprobleme bei Unfällen. Die RadCity bringt Licht ins Dunkel: Was bietet der Markt dem, der Erleuchtung sucht?

Die Straßenverkehrszulassung schreibt uns »lichttechnische Einrichtungen« am Fahrrad vor, die uns teils sinnvoll, teils übertrieben, teils sinnlos erscheinen.

Woraus besteht so eine Beleuchtung? Es beginnt bei der passiven Beleuchtung. Sie besteht aus elf Reflektoren, die an allen über elf Kilo schweren NICHT-Rennrädern ständig angebracht sein muss.

Die aktive Beleuchtung besteht aus einer Stromquelle, einem Scheinwerfer, einem Rücklicht und den dazugehörigen Kabeln und Steckern. Als Stromquellen kommen Dynamos und seit kurzem auch Akkus mit einer Spannung von 6 Volt zum Einsatz. Benutzen darf man aber nur, was Prüfzeichen hat (siehe Seite 6)

Nehmen wir uns die einzelnen Komponenten vor:

Dynamo Lange Zeit war der klassische Seitenläufer-Dynamo Standard. Er wird direkt oder mit einer Schelle an einer Hinterbaustrebe befestigt, seltener an der Gabel. Dreht sich der Reifen, dreht sich auch das Reibrad aus Metall oder Kunststoff, und dessen Bewegungsenergie wird vom Generator im Dynamo in elektrischen Strom mit einer bestimmten Spannung umgewandelt. Der Generator soll laut Vorschrift bei 15 km/h eine Spannung von 6 Volt und einen Strom von 0,5 Ampere abgeben. Nachteile der Seitenläufer: Sie verbrauchen einen beträchtlichen Teil der aufgewendeten Kraft allein für die Übertragung vom Reifen zum Reibrad. Bei Nässe, Matsch

oder Schnee besteht die Gefahr, dass das Reibrad durchrutscht und zu wenig Energie für die Lampen erzeugt. Als Vorteil ist der geringe Preis (ab ca. 8,50 Euro) zu nennen. Für Radler, die selten Licht benötigen, jedoch die gesetzlichen Vorgaben erfüllen wollen, ist der Seitenläufer eine preiswerte Variante.

Höhere Betriebssicherheit bieten Nabendynamos. Sie haben weitere Alternativen wie Speichen- Felgen- und Walzendynamos an den Rand der Bedeutungslosigkeit verdrängt. Ein kleiner Nachteil ist bei getriebelosen Modellen, dass sie im Vergleich zur normalen Vorderradnabe einen leicht erhöhten Reibungswiderstand haben. Nabendynamos gibt es ab 25 Euro im Handel. Für bessere Qualitäten sind 70 bis 120 Euro fällig, und Spitzenmodelle von



BELEUCHTUNG FÜR JEDEN GELDBEUTEL

Es gibt schon lange keinen Grund mehr, Fahrrad ohne Licht zu fahren. Wir haben für Sie vier Beispielpakete für unterschiedliche Budgets zusammengestellt. Der Einbau im Fachhandel schlägt mit etwa 50 Euro zu Buche.



einfache Beleuchtung

1. Scheinwerfer Halogen	10,90
2. Rücklicht	7,95
3. Seitenläufer-Dynamo	10,95
4. Kabel, Kleinteile	6,00-
Summe	35,80

Nabendynamo-Beleuchtung »einfach«

1. Dioden-Scheinwerfer	20,-
2. Dioden-Rücklicht m. Standlicht	18,-
3. Vorderrad m. Nabendynamo	65,-
4. Kabel, Kleinteile	6,-
Summe	109,-

Schmidt aus Tübingen sind erst ab 199 Euro zu haben. Achtung: Für Sonderanfertigungen bei Scheiben-, Rollen- oder Trommelbremsen, Steckachsen oder Dreiräder kommen teils beträchtliche Aufpreise hinzu!

Wer einen Nabendynamo nicht selber einspeichen kann oder möchte, kauft sich am besten ein komplettes Vorderrad für – je nach Speichen- und Felgenqualität – für 65 bis 300 Euro.

Scheinwerfer Halogenscheinwerfer gibt es in anständiger Qualität ab etwa 10 Euro. Nachteil: Das etwa alle 40 Betriebsstunden nötige Auswechseln der Lämpchen geht ganz schön ins Geld. Und Halogen-Lämpchen werden durch Ablagerungen auf der Innenseite des Glaskolbens schnell dunkler.

Bei Scheinwerfern mit Leuchtdiodenlicht treten diese Probleme nicht auf, die Lebensdauer erstreckt sich laut Herstellerangaben über viele tausend Stunden! Doch auch hier gibt's große Unterschiede. Bei einfacheren LED-Scheinwerfern (ab 20 Euro) sitzt die Diode direkt auf der Platine, und ihr Licht wird durch eine Linse gebündelt. Höherwertige Modelle (55 bis 150 Euro) bündeln das Licht durch einen Reflektor. Das erlaubt Leuchtwerten von mehr als 50 Metern. Einige Scheinwerfer bieten sogar ein Tagfahrlicht: In diesem Modus wird das Licht der Dioden waagrecht nach vorne abgestrahlt. Auch eine Standlicht-Funktion ist nützlich, um an Kreuzungen oder Einmündungen stehend gesehen zu werden. Einige Scheinwerfer enthalten sogar USB-Anschlüsse zum Laden von Akkus oder für Navis oder

Smartphones. Für solche Extras sind dann bis zu 180 Euro zu berappen.

Rücklichter Leuchtdioden-Rücklichter gehören seit über zehn Jahren fast schon zur Grundausstattung – sie gibt es ab 18 Euro. Wer erst mal wenig Geld ausgeben will, für den gibt es weiterhin die klassischen Leuchten mit Lämpchen für unter 10 Euro.

Kabel Verbunden werden die Komponenten mit zweiadrigem Kabel (etwa 1 Euro pro Meter) und Flachsteckhülsen, vulgo: Quetschverbinder. Wer noch sicherer gehen möchte, kann das Kabel in Bougierrohr (Kunststoffschlauch) verlegen oder das etwas teurere, aber deutlich stabilere Koaxialkabel verwenden.

Malte Wiedenmann



Die Fotos entstanden mit freundlicher Unterstützung unseres Fördermitglieds Fahrrad Cohrt.



Nabendynamo-Beleuchtung »Mittelklasse«

1. Dioden-Scheinwerfer	55,-
2. Dioden-Rücklicht m. Standlicht	18,-
3. Vorderrad m. Nabendynamo	155,-
4. Kabel, Kleinteile	6,-
Summe	234,-

Nabendynamo-Beleuchtung »hochwertig«

1. Dioden-Scheinwerfer	129,-
2. Dioden-Rücklicht m. Standlicht	29,-
3. Vorderrad m. Nabendynamo	269,-
4. Kabel, Kleinteile	6,-
Summe	433,-

Diese Beschleunigung belastet den Radverkehr

Das umfangreiche Programm zur Busbeschleunigung hat teils negative Auswirkungen auf den Radverkehr. Der ADFC meint in seiner offiziellen Position: Das kann man besser machen.

BUSBESCHLEUNIGUNG MUSS UMWELTVERBUND STÄRKEN

In der Stadt sind der Rad- und Fußverkehr die wichtigsten Zubringerverkehre für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Alle drei Verkehrsarten zusammen ergänzen sich als so genannter Umweltverbund auf ideale Weise und bieten so eine attraktive und zukunftsfähige Alternative zum Autoverkehr. Der ADFC Hamburg unterstützt es daher, den ÖPNV mittels Busbeschleunigung zu stärken, wenn diese Maßnahmen zugleich der Stärkung des Umweltverbunds als Ganzes dienen.

Chancen für einen zukunftsfähigen Umweltverbund nutzen

Die Umstrukturierung des öffentlichen Raums im Zuge der Busbeschleunigung muss genutzt werden, um dem gesamten Umweltverbund mehr Raum zu geben. Der Bau gut dimensionierter Haltestellen, Warteflächen, Gehwege und von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist für die Attraktivität und Sicherheit der umweltfreundlichen Verkehrsträger notwendig und muss Priorität haben. Denn nur so ist es möglich, die Menschen zum Umstieg vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu bewegen und Hamburgs Straßen wieder

für die Menschen sicher und angenehm zu gestalten. Dazu ist ein umfassendes Mobilitätskonzept für die Stadt und ihr Umland notwendig.

Übersichtliche Knotenpunkte als Sicherheitsgewinn für alle

Eine übersichtliche und für alle Verkehrsteilnehmer verständliche Gestaltung von Knotenpunkten muss Vorrang vor dem Ziel haben, den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs zu verbessern. Kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer sowie Ampelschaltungen, die den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern keine unnötigen Wartezeiten aufdrängen, erhöhen die Verkehrssicherheit, vor allem für Kinder und Senioren.

Einbeziehung der Bürger durch Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt muss in ihrer Öffentlichkeitsarbeit deutlich machen, warum die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel notwendig ist und dass dazu mehr Maßnahmen gehören als die Busbeschleunigung. Immer wieder werden Gehwege, Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, Bussonder-



Siemersplatz: Die Busbeschleunigung nützt besonders dem Autoverkehr. Wer als Radfahrer geradeaus fahren will, muss Rechtsabbiegespuren queren und an einer zweiten Ampel warten.

spuren und Haltestellen von Autofahrern zum Parken und Halten missbraucht. Überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr gefährden das Leben von Fußgängern und Radfahrern. Damit wird der Umweltverbund unattraktiv. Deshalb fordern wir flankierend zur Busbeschleunigung eine Überwachung des Kfz-Verkehrs, verstärkte Aufklärung der Autofahrer sowie eine Kampagne zu gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Beteiligung und Erfolgssicherung Der ADFC Hamburg bietet der Stadt Hamburg an, seine Ortskenntnis, seine Erfahrung und sein Fachwissen bei den Planungen und Maßnahmen zur Busbeschleunigung einzubringen. Wir fordern, besonders bei der baulichen Gestaltung von Radverkehrsführungen im Zuge der Busbeschleunigung beteiligt zu werden. Außerdem fordern wir, ein Sicherheitsaudit gemäß den Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN) durchzuführen, um die Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger zu gewährleisten.

ADFC Hamburg, Arbeitskreis Verkehr



Ein Beispiel aus Kiel zeigt, wie Busbeschleunigung und Radverkehr sicher und komfortabel verknüpft werden können.

KOMMENTAR

WIE SIE SEHEN, SEHEN SIE NICHTS.....

Experten wie der Verkehrsforscher Bernhard Friedrich von der TU Braunschweig sind sich einig: Busbeschleunigung ist zweite Wahl. Eine Stadtbahn erreicht die nötige Kapazität umweltfreundlicher, schneller und sicherer. Aber in Hamburg wurde anders entschieden.

Als das feststand und der SPD-Senat ein Programm zur Busbeschleunigung ankündigte, waren die verkehrspolitisch Aktiven im ADFC gespannt, was die Behörden entwickeln würden und hätten ihr Wissen gerne eingebracht. Aber wie Sie sehen, sehen Sie nichts.

Denn erst wenige Wochen vor Baubeginn ließ sich der »Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer« (LSBG) in die Karten schauen: Verbände wie ADFC, VCD, ADAC und andere wurden kurzfristig zur Vorstellung der Pläne für den Umbau geladen. Mitsprache? Fehlanzeige.

Auch in der Bürgerschaft wurde das Verfahren kritisiert: »Transparenz und Beteiligung sehen anders aus«, stellte die Linke fest und prognostizierte: »Der Senat fährt die Busbeschleunigung voll vor die Wand.«

Die mangelnde Beteiligung rächt sich: Ergebnis und Umsetzung der Planungen sind unbefriedigend. Über eine viertel Milliarde Steuergeld wird verheizt. Die Umbauten machen den Busverkehr zwar ein wenig schneller. Aber alle anderen Anforderungen an Radverkehr, Umweltverbund und Straßenraumgestaltung werden vernachlässigt.

Georg Sommer, ADFC-Bezirksgruppe Mitte



aus dem Kleinen Schäferkamp kommend: Vor der Kreuzung und auch dahinter fährt der Radfahrer korrekt auf der Fahrbahn. Um die Schröderstiftstraße zu queren, muss er aber kurz vorher auf den Radweg.

Die Behörde hat dem Radverkehr »größtmögliche Aufmerksamkeit geschenkt«

Selbst als Ur-Hamburger kommt es zuweilen vor, dass man auf dem Rad durch Straßen fährt, die man bisher nur zu Fuß oder mit dem Bus passierte. In diesem Fall war es eine Fahrt von der Straße »Beim Schlump« und weiter über »Kleiner Schäferkamp«. Beide Straßen sind schon länger von der Radwegebenutzungspflicht (kurz: RWBP) befreit, auf vielen Abschnitten gibt es auch gar keinen benutzbaren Radweg.

Zwischen diesen beiden kreuzt die Schröderstiftstraße, die man überqueren muss. Und da findet man sie dann doch wieder: die blauen Schilder, die Radfahrern vorschreiben, den Radweg zu benutzen, amtliche Bezeichnung: Verkehrszeichen 237. Als rechtsbewusster Bürger fährt man also brav

auf den Radweg – um hinter der Kreuzung den Radweg wieder verlassen zu dürfen, denn dort geht es wieder ohne RWBP auf der Fahrbahn weiter.

Aber wozu das Ganze? Nur um die Kreuzung zu überqueren, wird der Radverkehr auf den Radweg gezwungen? Das hat durchaus einen Sinn – für den Autoverkehr! Dieser hat in Hamburg traditionell Priorität. Es geht dabei um die sog. »Räumzeiten«. Wartende an einer Kreuzung dürfen erst dann Grün kriegen, wenn der Querverkehr diese vollständig überquert hat. Da ein Auto (theoretisch) schneller eine Kreuzung überquert, als ein Fahrrad (man rechnet 11,1 Meter pro Sekunde für ein Auto und 5 m/s für ein Fahrrad), kann man den Wartenden also

Als Radfahrer ist man selbst vor rechtswidrigem Handeln der Straßenverkehrsbehörde nicht sicher – wenn es denn dem Autoverkehr nützt. – Die Radwegebenutzungspflicht an Kreuzungen.

früher Grün geben, wenn man die Ampelschaltung nur für Autos auslegt. Das geht natürlich nur dann, wenn man den Radverkehr von der Fahrbahn verbannt.

Mit dem Wissen um die Räumzeiten wird einem klar, weshalb es in Hamburg zwar auf vielen Straßen keine RWBP gibt, der Radverkehr aber vor Kreuzungen immer wieder auf den Radweg aufgeleitet wird, um anschließend wieder auf die Fahrbahn zu dürfen. Der Autoverkehr in Hamburg ist regelmäßig kurz vor dem Kollaps. Da ist jede Sekunde kostbar, die er nicht auf Grün warten muss.

Ist eine solche Radverkehrsführung überhaupt erlaubt? Nein, sie ist rechtswidrig! Nachdem am 18.11.2010 das Bun-



Sieht doch erstaunlich ähnlich aus: Die gleiche Kreuzung aus der anderen Richtung (von Beim Schlump kommend, rechts vorne die Einmündung der Gustav-Falke-Straße, rechts hinter dem Bus die Schäferkampsallee). Auch hier gilt kurz vor der Kreuzung ein Benutzungszwang für den Radweg. Nicht nur nach Meinung unseres Autors ist diese Anordnung der Verkehrsbehörde rechtswidrig, das blaue Radweg-Schild muss weg.



desverwaltungsgericht (Az. 3 C 42.09) höchstinstanzlich bestätigt hat, dass eine Radwegebenutzungspflicht nur dann angeordnet werden darf, »wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt« (§ 45 Abs. 9 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung – StVO), sollte jede Behörde wissen, dass der Radverkehr grundsätzlich auf die

Fahrbahn gehört. Dort sind Radfahrende nachweislich sicherer unterwegs – das gilt ganz besonders für Kreuzungsbereiche.

Es ist ein Armutszeugnis, dass die Verantwortlichen in Hamburg noch immer nicht einsehen, dass die Verkehrswende längst begonnen hat. Der Radverkehr wächst stetig und wird es weiter tun. Der Zwang, Radwege zu benutzen – und seien sie noch so schlecht und gefährlich – muss endlich weg. Es ist nicht

länger hinzunehmen, dass Radfahrende benachteiligt werden.

Darum hat der Autor gegen diese RWBP bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Widerspruch eingelegt. Und siehe da: Man weist zwar darauf hin, dass dem Radverkehr bei der Neuplanung in den Jahren 2008/2009 bereits »größtmögliche Aufmerksamkeit geschenkt« wurde – hat aber dennoch den Straßenbaulastträger gebeten, »bei nächster Gelegenheit« die Lichtsignalanlage umzustellen.



Auf dem Radweg sieht man eher rot als auf der Fahrbahn. Und im Vergleich zur Geradeausfahrt hat man auf dem Zwangsradweg zusätzliche Konfliktpunkte mit querenden FußgängerInnen..

Größtmögliche Aufmerksamkeit für den Radverkehr? »Größtmöglich« heißt wohl: »soweit der Autoverkehr keinerlei Abstriche zu befürchten hat«.

Daher bedarf es erst eines Widerspruches gegen diese Diskriminierung. Die Behörden sollten eigentlich genau mit der Rechts- und der Sicherheitslage vertraut sein. »Wo kein Kläger, da kein Richter« denkt man vermutlich bis heute.

Radfahrende sind aber gleichberechtigte Fahrzeugführer und möchten auch so behandelt werden. Das ist in Hamburg noch immer die Ausnahme. Bleibt noch die Definition von »bei nächster Gelegenheit«. Legt die Behörde diese Zeitspanne beliebig lang aus, finden sich vielleicht doch noch ein Kläger und ein Richter ...

Lutz Räbsch

Etwas Leises braucht die Stadt

Lärm macht krank. Dauerbelastungen von 60 Dezibel (lautes Gespräch) können bereits zu Stressreaktionen führen. Ab 80 Dezibel (Rasenmäher, Verkehrslärm) kann die Gesundheit leiden, es kann zum Beispiel zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen kommen. Der Gesetzgeber sieht deshalb vor, dass die Hauptlärmquellen in Ballungsräumen auf Landkarten eingezeichnet werden - als Grundlage für die örtlichen Lärmaktionspläne.

Ein Blick auf die Hamburger Lärmkarte für den Straßenverkehr ist ernüchternd. Autobahnen und viel befahrene Straßen bilden ein deutlich sichtbares Netz der akustischen Umweltbelastung. Die idyllische Außenalster beispielsweise: völlig verlärmte. Auf den Elbinseln oder in Heimfeld möchte man schon gar nicht mehr wohnen.

Um diese Probleme zu entschärfen, beschreibt der im Juli 2013 dem Senat vorgestellte Lärmaktionsplan Maßnahmen gegen den Lärm von Straße, Schiene und Flugverkehr. Er definiert ruhige Gebiete, die besonders zu schützen sind. Für zwölf Straßenzüge, an denen besonders viele Anwohner von nächtlichem Verkehrslärm betroffen sind, empfiehlt er Pilotprojekte, die jeweils mehrere Maßnahmen umfassen. Vorgesehen sind zum Beispiel Fahrbahnverengungen (Holstenstraße), Ortsumgehungen (Bergedorf Mitte), Tempo 30 (Moorstraße, Harburg), die Verlegung der Hauptfahrbahnen auf die bisherige Nebenfahrbahn (Harburger Chaussee). Durch das Schließen von Baulücken in Häuserfassaden sollen die Hinterhöfe (Eiffestraße) vor Lärm geschützt werden. Sog. Flüsterasphalt (Horner Rampe) soll den Lärm der fahrenden Autos dämpfen. Für vier dieser Strecken wird außerdem Tempo 30 nachts gefordert.

Ein bunter Strauß von Maßnahmen. Leider doktort der Plan aber nur mit großem technischen Aufwand an den Symptomen herum. Der Autoverkehr wird einfach gebündelt und zwischen passiven Schallschutz – wie zum Beispiel Lärmschutzfenster – gezwängt. Zusätz-

lich werden ihm teure Flüster Teppiche ausgebreitet. Von konsequenter Verkehrsvermeidung und effektiven Anreizen zum Umstieg auf Fahrrad oder Bus und Bahn ist nicht die Rede, auch wenn die Förderung umweltfreundlicher Mobilität als zentrale Maßnahme aufgeführt ist.

So heißt es zum Beispiel zur Stressemannstraße: »Verkehrliche Entlastungen mit der Folge der Möglichkeit zur Umgestaltung des Querschnitts sind derzeit nicht absehbar, sollten aber im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung geprüft werden.« Irgendwann in ferner Zukunft ergebnisoffen prüfen reicht also, auch wenn »dies ... insbesondere die Möglichkeit eröffnen [würde], StVO-gerechte Radverkehrsanlagen einzuordnen und damit einen maß-

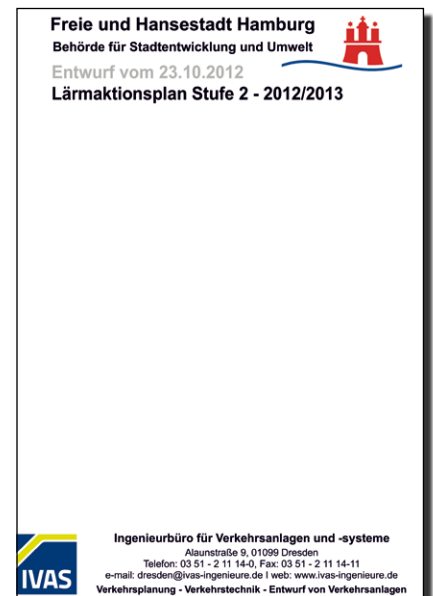
geblichen Beitrag zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs zu leisten.« Das heißt im Klartext: Autos bekommen weiterhin viel Raum, was jede umwelt- und radverkehrs-

freundliche Planung unmöglich macht.

Zum Fahrrad wenig Konkretes Hinzu kommt, dass der Lärmaktionsplan kein verbindlicher Senatsbeschluss ist, die Inhalte sind lediglich Empfehlungen, die im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) erarbeitet wurden. Zuständig für die Infrastruktur, die in Hamburg am meisten Lärm verursacht, ist jedoch die Behörde für

»Der Fokus im Lärmaktionsplan liegt auf Maßnahmen gegen Lärm, der durch Straßen- und Schienenverkehr erzeugt wird.«

Lärmaktionsplan Hamburg



126 Seiten Lärmaktionsplan

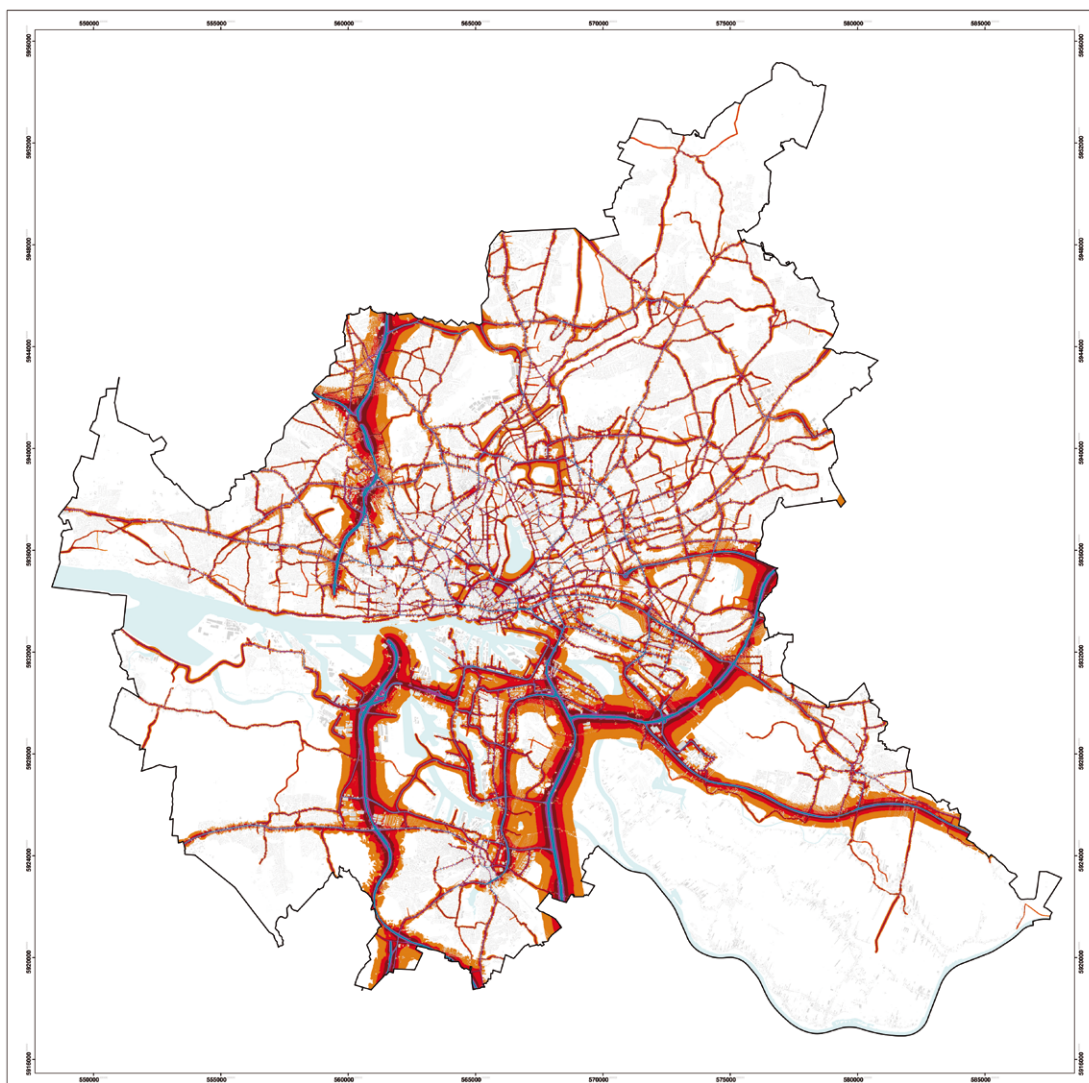
Wirtschaft, Verkehr und Innovationen (BWVI): Straße, Schiene, Hafen und Flughafen. – Dabei muss der ganze Senat handeln, für Zuständigkeits-Pingpong zwischen den Behörden ist kein Platz.

Zum Radverkehr findet sich wenig Konkretes im Lärmaktionsplan, obwohl jedes Fahrrad, das statt eines Autos in der Stadt unterwegs ist, Lärm »einspart«. Nur eine Kampagne »Freie Wege für Fuß und Rad« wird näher ausgeführt: Die BWVI soll sie federführend in den Jahren 2013 und 2014 durchführen. – Davon ist jedoch weit und breit nichts zu sehen.

Dabei könnte von einigen Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorschlägt, auch

MEHR LESEN

Links zum Lärmaktionsplan, interaktiven Karten usw. finden Sie auf hamburg.adfc.de/?760



Strategische Lärmkarte Straßenverkehr

L_{DEN}

Flächen gleicher
Pegelklassen

- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65
- > 65 - 70
- > 70 - 75
- > 75

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm
an Straßen (VBUS) vom 15.05.2006

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Stand: Dezember 2011

Berechnung: Juni 2012

Erstellungsdatum: 01.07.2012

Maßstab: 1 : 55.000

0 1.000 2.000 4.000 6.000 8.000
Meter




Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Hübsch bunt – aber leider auch sehr laut. Eine der Lärmkarten für den Straßenverkehr in Hamburg. Hier eine exakte Erklärung des Dargestellten: Die »Lärmkarte L_{DEN} Straße 2012« zeigt in Abstufungen von 5 dB(A) die Verlärmung von Straßenräumen (Schallimmissionsplan). Die Werte sind nicht gemessen sondern errechnet aus der Anzahl der Fahrzeuge pro Zeiteinheit, ihrer Geschwindigkeit, dem LKW-Anteil und der jewei-

ligen Straßenoberfläche sowie der Steigung der Straße. Die Berechnung der Pegel erfolgt unter Berücksichtigung künstlicher und natürlicher Hindernisse (Hügel, Randbebauung). Untersucht wurde ein Straßennetz mit einer Gesamtlänge von 1309 km. Der L_{DEN} ist ein gewichteter Mittelwert, der 12 Tagesstunden (von 6 Uhr bis 18 Uhr), 4 Abendstunden (von 18 Uhr bis 22 Uhr) und 8 Nachtstunden (von 22 Uhr bis 6 Uhr) umfasst.

der Radverkehr profitieren. Zum Beispiel von einem Lkw-Führungskonzept, das den Schwerverkehr auf stadtvträglichen Routen bündelt. Oder von häufigeren Geschwindigkeitskontrollen. Denn ohne zu schnell fahrende und eng überholende Autos würden sicher noch mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen. Und gerade hier hat der Lärmaktionsplan erhebliches Potenzial festgestellt: »Eigene Internetrecherchen ergaben, dass die Anzahl stationärer Geschwindigkeitskontrollen in Hamburg deutlich unter dem Durchschnitt großer deutscher Städte liegt.«

Und warum sollte man nicht den Trend weg vom Autoverkehr in der Stadt unterstützen? In ganz Hamburg ist schon heute gut ein Drittel der Haushalte autofrei (bundesweit sind es nur 17 %). Besonders im Stadtzentrum ist der Autoverkehr rückläufig.

Von Holland lernen In Amsterdam und Kopenhagen ist man bereits weiter. Dort legen die Städte in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden Radschnellwege an, damit auch Pendler mit mehr als 10

km Pendelstrecke zur Arbeit oder Ausbildung auf das Rad umsteigen können. In den Niederlanden werden Wohnsiedlungen allgemein so angelegt, dass die Vordereingänge der Häuser schnell und bequem mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreicht werden können, während Autos die Grundstücke nur von hinten anfahren dürfen und weite Umwege in Kauf nehmen müssen.

Auch Hamburg würde ein Paradigmenwechsel gut tun.

Susanne Elfferding

Die 100 sind voll

Sein Markenzeichen sind Kaffeepausen und Badestellen: Während der 100 Radtouren, die Tourenleiter Andreas Arendt für den ADFC geleitet hat, erlebte er so manches. Es ist Zeit, ihm mal Danke zu sagen!

Ein Mann, hundert Touren: Am 3. Oktober 2013, nach dreizehn Jahren Mitgliedschaft im ADFC, begrüßt Andreas Arendt um elf Uhr wie schon 99 mal vorher morgens seine Tourenteilnehmer. Vor dem Start spendiert Andreas zur Feier des Tages eine Runde Saft. Spätestens als Kirsten Pfaue, ADFC-Landesvorsitzende Hamburg, ihm als Anerkennung zwei Fahrradmäntel überreicht (für die nächsten 100 Touren?), ist wohl jedem klar: Auf die 85 Kilometer lange Tour führt sie bei wie bestelltem sonnigem Wetter ein Routinier und Fahrer aus Leidenschaft. Radfahren bei Wind und Wetter, gepaart mit entspannenden Pausen, das finden viele seiner Mitradler prima.

Los geht's an der U-Bahn-Haltestelle Großhansdorf. Von dort führt die Route zur Domstadt Ratzeburg und später wieder zurück nach Großhansdorf. Wer schon öfters mit Andreas gefahren ist, dem fällt auf: Trotz der sehr milden

Blick auf den See und bekommen als unverhoffte Gratisbeilage sogar Rückenwind auf dem Weg zum Ziel.

Tour mit doppelt Muskelkraft Eine beliebte Tour mit Vollbad ist beispielsweise diese: Beim »Picknick auf dem Deich« springen Andreas und viele Teilnehmer in den Boberger Dünen ins kühle Nass. Bei einer anderen ist die obligato(ur)ische Badepause bei Kollmar. Sie gehört zur Fahrradtour mit dem vielsagenden Titel »Bade- und Kaffeepause in Kollmar«. Doch sie bietet auch noch etwas Anderes und Besonderes, nämlich eine Überfahrt mit der kleinsten Fähre Deutschlands »Kronsnest«. Die ist nach historischem Vorbild aus Eichenholz gebaut. Auch das Übersetzen geschieht wie im Vorbild mit Muskelkraft: Der Fährmann holt die Passagiere durch sogenanntes »Wriggen« mit einem »Riemen« auf die andere Uferseite der Krückau über. Maximal fünf Fahrräder kann er mitnehmen. »Die Überfahrt mit dreißig Personen dauert dann eben entsprechend«, sagt Andreas und lacht. Zeit zum Pausemachen.

Schiffchen gucken an der Elbe Eine andere interessante Tour führt 75 Kilometer die Unterelbe entlang. Andreas: »Ich starte in Wedel und fahre von dort aus nach Glückstadt. Mit der Elbefähre geht es nach Wischhafen und dann über Krautsand am Deich entlang bis Stade.« Da gibt's Elbe satt. Die ganze Strecke ist geprägt durch die maritime Flusslandschaft mit ihren alten Häfen, Kornspeichern und Leuchttürmen. Es geht vorbei an den typischen Obsthöfen, Viehweiden und durch kleine Naturschutzgebiete. Ebbe und Flut bestimmen den Rhythmus. Sogar Wattwandern kann man auf Krautsand, einer der vielen Binneninseln im Elbstrom. Typisch für die Insel sind reetgedeckte Häuser, die auf Erdhügeln stehen, den so genannten Wurten.

Sie sollen vor Schäden bei Sturmfluten schützen. Und – na klar! – Andreas freut sich auf die Badepause.

PORTRAIT



Andreas Arendt ist leidenschaftlicher Radfahrer und ADFC-Tourenleiter. Er fährt das ganze Jahr über Fahrrad, auch im Winter. Andreas wohnt seit Mitte der 1980-er Jahre in Hamburg und fing dann auch bald an, die Umgebung auf

dem Fahrrad zu erkunden. Seit mehr als 13 Jahren ist Andreas Mitglied im ADFC Hamburg. Er bietet hauptsächlich **-Touren an, also »flotte Touren« mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 16 und 19 km/h.

Wasserscheue beobachten da lieber den Schiffsverkehr auf der Elbe, und das ist auch spannend. Denn die Fahrinne verläuft sehr nah am Sandstrand. Weiter geht es flussaufwärts durch das Kehdinger Moor nach Stade, der hübsch restaurierten alten Hansestadt. Sie ist eine der ältesten Städte Nordeuropas. Am Schwedenspeicher, einem barocken Backsteingebäude aus dem 17. Jahrhundert, locken viele Cafés. Auch Andreas und seine Mitfahrer kehren dort gern ein. »Die Kaffeepausen kommen ohnehin immer sehr gut an«, sagt er. Besonders für den Fall, dass es mal regnet, hat er immer einige Einkehrmöglichkeiten parat.

Nicht immer geht es glatt Andreas hat inzwischen so viele Touren im Angebot, dass er sie gar nicht alle in einem Jahr anbieten kann. Er plant eine neue, die von Rothenburgsort über den Zolenspieker nach Bergedorf führt. Zu sei-



»Pausen« als eines der Markenzeichen von Andreas Arendts Touren.

Herbsttemperaturen gibt es diesmal kein Bad im Ratzeburger See. Das ist in der Tat ungewöhnlich, denn Andreas eilt der Ruf voraus, bevorzugt Radtouren mit Badestellen anzubieten. Heute genießen die Teilnehmer stattdessen den



Mit Andreas durch die Natur (oben). Am 3. Oktober überreicht die ADFC-Landesvorsitzende Kirsten Pfaue ein kleines Präsent anlässlich von Andreas' 100. Tour (kleines Foto).

nen Plänen im nächsten Jahr sagt Andreas, dass auch wieder die Tour nach Ratzeburg dabei sein wird. Dann aber mit Badepause im Ratzeburger See. Sicher scheint auch zu sein, dass er seine im vorigen Abschnitt beschriebene Lieblingstour »Unterelbe« mit Kaffeepause in Stade anbieten wird.

Während der 100 Radtouren, die er für den ADFC geleitet hat, erlebte er so manches. Auch zwei Unfälle waren dabei. Glücklicherweise war eine Medizinerin unter den Teilnehmern, so dass sie sich um die Verletzten kümmern konnte. Für den Fall, dass er auf sich gestellt wäre, könnte Andreas aber Erste Hilfe leisten. Er ist nämlich Krankenpfleger. Macht mal was an einem Fahrrad schlapp, ist Fahrradwerkzeug und Flickzeug dabei. Eine Karte ist für alle Fälle im Gepäck – Andreas zieht sie aber selten aus der Tasche, denn markante Punkte auf den Strecken kann er sich gut merken.

Die unvermeidliche Frage: »Wie war denn deine erste Tour?« Da lacht er: »50 Teilnehmer fuhren damals mit. Ich war froh darüber, dass ich einen Co-Touren-

leiter dabei hatte, der mit mir darauf achtete, dass alle Radler mitkommen und das Ziel erreichen.«

Das war am 8. April 2001. Die Sonne schien, als sie von der Christuskirche beim Wandsbeker Markt (Foto) am Wandsewanderweg entlang über den Hölftigbaum nach Ahrensburg fuhren. Am Ahrensburger Schloss machten sie damals Pause. Zurück ging es nach Wandsbek über Stellau und Barsbüttel.

Was treibt Menschen wie Andreas an? Er sagt, dass er sich freut, anderen Menschen einen schönen Tag zu bereiten. Und er schätzt es sehr, dass er über den

ADFCFreunde gewonnen hat. Einige seiner Freunde sind auch ADFC-Tourenleiter. Im letzten Sommer haben sie ge-

meinsam eine Wochenendreise zum Schaalsee unternommen.

Wir fragen: »Na, Andreas: Fährst du eigentlich auch im Urlaub Rad?« Ja, das macht er. Der Start ist meist in Hamburg, und dann geht's irgendwohin in die nördlichen Bundesländer – am liebsten durch die Natur. Denn da gibt es häufiger Spannendes zu sehen. Wie etwa

einen Seehund bei einer Tour nach Cuxhaven. Oder eine Eule bei einer anderen Tour.

In diesem Jahr hat Andreas noch zwei Tagesausflüge im Programm: Nach der Herbsttour am 3. November geht es am 29.



Für die Fotografin nochmal zum Startpunkt der ersten Tour: an der Christuskirche in Wandsbek

Dezember zum Kaffeetrinken nach Bargtheide. Versprochen: Nicht zum Baden!

Anne-Karin Tampke

hamburg.adfc.de/radtouren

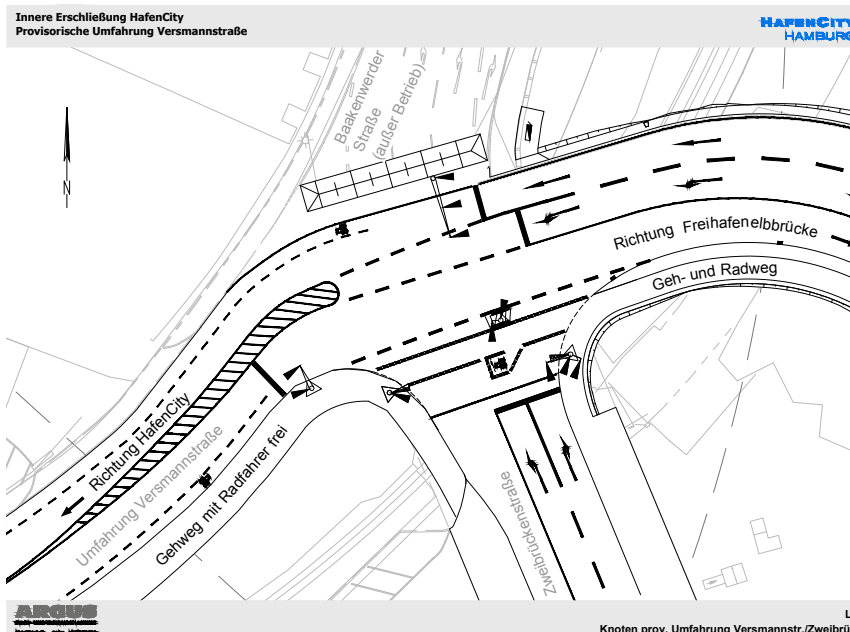
Provisorium aufgewertet

ADFC-Bezirksgruppe Mitte erreicht bessere Führung des Radverkehrs am Baakenhafen.

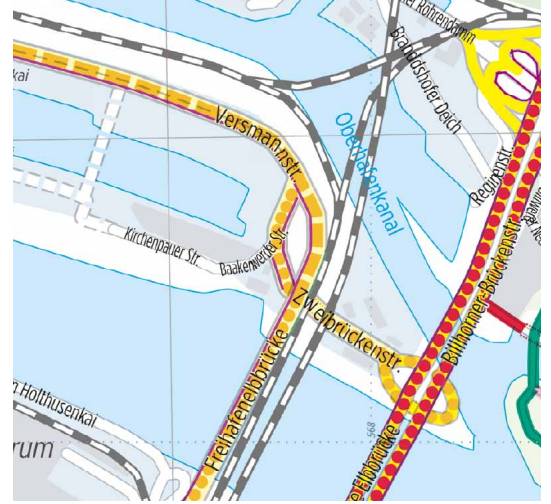


Wer von der Freihafenbrücke kommt, muss den Radweg benutzen und erreicht damit auf der linken Seite die Kreuzung Kirchenpauerstraße/Zweibrückenstraße (gleiche Blickrichtung, die auch der Fotograf einnimmt).

Über die Zweibrückenstraße führt ihn dann eine markierte Furt, die direkt auf einen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg leitet. Wer jedoch ab hier auf der Fahrbahn weiterradeln möchte, hat keine Möglichkeit, auf die rechte Seite zu kommen.



Das wird nun mit einer zusätzlichen Fahrradampel erreicht, die ein geschütztes Queren der Fahrbahn ermöglicht.



In der Hafencity wird weiter gebaggert. Feierlich und mit Volksfest eröffnet Hamburgs Bürgermeister Mitte August die neue Baakenhafenbrücke.

Das Provisorium Das angrenzende Quartier wird in den nächsten Jahren bebaut und die stark befahrene Versmannstraße ist deshalb gesperrt: Der Verkehr ist auf eine eigens hergestellte Umfahrung entlang der Kirchenpauerstraße südlich der bisherigen Strecke verlagert.

Das Provisorium wird einige Jahre bestehen, um Hafencity und Speicherstadt mit den Elbbrücken zu verbinden. Die Verbindung wird auch von Radfahrern häufig genutzt.

Radverkehr zweitrangig Die ADFC-Bezirksgruppe Mitte wendet sich Anfang August an die Planer der Hafencity. Bei einem Ortstermin diskutieren Ines Rybnikow, Roland Gerloff (beide von der Hafencity GmbH) und René Golmert (Planungsbüro ARGUS) die Situation mit den Aktiven des ADFC, die Verbesserungen für Radfahrer fordern.

Die Planer wollen den Aufwand möglicher Änderungen gering halten. Immerhin ist die Strecke schon fast fertig gebaut. Aber sicher befahrbar muss sie sein – auch für Radfahrende. Im Dialog, den ADFC und Hafencity als konstruktiv loben, kann ein guter Kompromiss gefunden werden.

Das Ergebnis Zusätzliche Schutzstreifen werden auf Teilstrecken an den Fahrbahnrandern ergänzt. Zuvor fiel den meisten RadlerInnen die Nutzung der Fahrbahn wegen der hohen Verkehrsbelastung schwer. Auch die Kreuzungen erhalten klarere Kennzeichnungen und die Wegweisung für Radfahrer wird verbessert. Am wichtigsten aber: An der Kreuzung Zweibrückenstraße bekommt der Radverkehr eine sichere Führung auf die nördliche Fahrbahn der neuen Strecke: Eine Aufstellfläche und eine zusätzliche Ampel mit automatischer Bedarfssteuerung werden nachgerüstet (siehe Abbildungen).

Die Hansestadt räumt der Hafencity eine weitgehende Planungshoheit ein. In diesem Fall erweist sich das als Vorteil, denn die Stadtentwickler reagieren schnell und können die notwendigen Änderungen ohne bürokratische Hindernisse umsetzen.

Georg Sommer, ADFC-Bezirksgruppe Mitte

Kolumne

Lichtgestalten

Meinen ersten Kontakt mit der bewaffneten Staatsmacht hatte ich mit neun in den Sommerferien: Da hielt mich ein Polizist an und monierte die defekte Beleuchtung an meinem Fahrrad. Naja, es war das von meinem Freund, denn mein eigenes war geklaut worden. Das interessierte den Polizisten aber nicht. Auch nicht, dass es neun Uhr war, unanständig hell und ein plötzlicher Sonnenuntergang auch aus polizeitaktischen Erwägungen eher nicht zu erwarten war. Künftig wusste ich: Eine Beleuchtung ist wichtiger als Fahrradklau.

Später, als Jugendlicher war mir längst die Lust vergangen, immer wieder die Birnchen auszutauschen, das Kabel wieder richtig anzutüdeln und den Seitenläufer-Dynamo zu überreden, mal seine Arbeit zu tun.



Da machte ich den nächsten Fehler: Getrieben von ingenieurmäßigem Erfindertum befestigte ich eine Taschenlampe des Kalibers Varta Volkssturm mit Einmach-Gummis aus Omas Keller und Metallschellen an meinem Lenker und freute mich an meiner neuen Erleuchtung: Endlich Schlaglöcher sehen, bevor ich sie spüren musste! Menschen, die vor mir ausweichen, wenn ich mich ihnen auf dem geteilten Radweg nähere! Hier fährt Darth Vader mit seinem Lichtschwert!

Ein Traum – bis mich wieder ein Vertreter der bewaffneten Staatsmacht mit der Rechtslage konfrontierte. Die war eben so, dass ich eine mehr schlecht als recht funktionierende und unzuverlässige dunkle Befenzelung an meinem pedalkraftbetriebenen Zweirad ständig funktionsbereit installiert haben müsse. Ich war sauer: So eine Anlage konnte nie im Leben *ständig* betriebsbereit sein. Meine stimmbruchpiepsige Gegenrede wurde als jugendliche Renitenz gewertet: 10 Mark Strafe, und ich musste mein Fahrrad ein paar Tage später in gesetzeskonformem Zustand den Gesetzeshütern vorführen.

Wie freute ich mich, als kaum 30 Jahre später endlich eine Novelle der Fahrradbeleuchtung um die Ecken schlingerte. Doch: Wieder orientieren sich die Vorschriften am Stand der Technik vor 20 Jahren. Etwa die Pflicht, dass auch eine Batterieleuchte mit 6 Volt laufen muss (§ 67 Abs. 1 StVZO). Hallo? Hat jemand der Juristen schon mal eine LED-Leuchte auf dem Stand der Technik gesehen? Die macht aus 2,4 Volt gleichbleibend helle 180 Lumen Lichtstrom! Und wieso steht im Gesetz »soll fest angebracht sein«, wenn die Gesetzgeber auf Nachfragen doch eigentlich gemeint haben, dass auch abnehmbare Leuchten okay sind. Also: Mir kommt das immer noch so vor, als wenn der Gesetzgeber weiterhin unterbelichtet ist oder sich nur vom Bund der notleidenden Fahrrad-ausrüster hat blenden lassen.

Michael Link



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

FÜR EIN FAHRRADFREUNDLICHES HAMBURG!

KOSTENLOSE FAHRRADMITNAHME IN U- UND S-BAHNEN

Der ADFC Hamburg hat die kostenlose Fahrradmitnahme in U- und S-Bahnen und einigen Buslinien im HVV durchgesetzt. Ein starker Umweltverbund, **die Kombination von öffentlichem Nahverkehr und Rad**, ermöglicht es, auch lange Strecken umweltfreundlich und flexibel zurückzulegen.



**HELFEN SIE, DIESE ARBEIT FORTZUSETZEN:
UNTERSTÜTZEN SIE DEN ADFC HAMBURG!**

SPENDENKONTO: ADFC Hamburg, GLS Gemeinschaftsbank
IBAN DE80430609672029445600 • BIC GENODEM1GLS

Spenden an den ADFC Hamburg können von der Steuer abgesetzt werden. Bis 200 € reicht der Kontoauszug. Für Spenden über 200 € bekommen Sie von uns eine Spendenbescheinigung ausgestellt. Bitte geben Sie im Betreff Ihre Adresse an.

hamburg.adfc.de



**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



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 (Gurlittstraße), Öffnungszeit: 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
www.facebook.com/adfchamburg

Aktiv werden

Wir freuen uns über neue Aktive in unseren Arbeitskreisen (AK) und Bezirksgruppen (BG). Bei Interesse rufen Sie die u. g. Ansprechpartnerin an. Verwenden Sie diese Telefonnummern bitte nur zu diesem Zweck. Alle anderen Anfragen richten Sie an die Geschäftsstelle. Allgemeine Infos über aktive Mitarbeit erhalten Sie dort ebenfalls.

Arbeitskreis (AK) GPS: 2. Mi. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, gps@hamburg.adfc.de
AK Öffentlichkeitsarbeit: 2. Di im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, D. Lau
AK Radtouristik/Radtourenprogramm: S. Kayser
AK Computer: J. Wellendorf
AK Fahrrad-Reparatur-Seminare: J. Wellendorf
AK Verkehr: dritter Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; J. Deye
Bezirksgruppe (BG) Bergedorf: R. Reumann
BG Eimsbüttel: vierter Di. im Monat, 19 Uhr, Ort offen, bitte nachfragen; J. Deye
BG Harburg: Treffen bitte in der Geschäftsstelle erfragen
BG Mitte: erster Mo. im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; G. Sommer
BG Wandsbek: 1. Di im Monat, 20 Uhr, wechselnde Gaststätten; C. Scholz
Fahrgastbeirat (HVV): H. Sterzenbach
Liege- und Spezialradstammtisch: 1. Mi im Monat, 19 Uhr im Café SternChance, Schröderstiftstr. 7; M. Himmel
ADFC-Radfahrer-Treffen: letzter Do. im Monat, ab 19 Uhr, Restaurant »Memorandum«, Lattenkamp 8; W. Heckelmann
Radreise-Messe-Team: ADFC-Geschäftsstelle via rrm@hamburg.adfc.de
Online-Redaktion: 3. Di. im Monat, ADFC-Geschäftsstelle, I. Seidt
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: Tel.: 27 14 56 45, morten.himmel@gmx.net
Kayser, Stefan: Tel.: 89 01 93 23, stefan.kayser@hamburg.adfc.de
Lau, Dirk: dirk.lau@hamburg.adfc.de
Reumann, Reinhold: Tel.: 735 57 70, bergedorf@hamburg.adfc.de
Scholz, Christian: Tel.: 64 55 44 63, hfungi@gmx.de
Seidt, Ingo: ingo.seidt@hamburg.adfc.de
Sommer, Georg: Tel.: 20 23 90 13, BG-Mitte@hamburg.adfc.de
Sterzenbach, Holger: Tel.: 647 27 99, holgersterzenbach@yahoo.de
Wellendorf, Jörg: info@hamburg.adfc.de

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

Fördermitglieder des ADFC Hamburg

- AUSRÜSTUNG GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG DENART & LECHHART GMBH CARSHARING CAMBIO CARSHARING** c/o Agentur EYE CATCHER, Stresemannstraße 9 (im Hof), 22769 HH, Tel.: 41 46 67 00
- FAHRRADHANDEL BIEDLER BIKES** Jarrestraße 29, 22303 HH, Tel.: 27 80 08 00 • **DIE KETTE – ELBEWERKSTÄTTEN GMBH** Klotzenmoorstieg 2, 22453 HH, Tel.: 42868917 • **DIE LUFTPUMPE – FAHRRADTECHNIK** Lübecker Straße 112-114, 22087 HH, Tel.: 25 49 28 00 • **EBIKE COMPANY GMBH** Lindenplatz 1, 20099 HH, Tel.: 2 09 33 22 10 • **EIMSBÜTTLER FAHRRADLADEN** Uwe Krafft, Osterstr. 13, 20259 HH, Tel.: 49 30 61 • **FAHRRAD BUCK** Tibarg 28, 22459 HH, Tel.: 58 20 98 • **FAHRRAD COHRT** Saseler Chaussee 52, 22391 HH, Tel.: 640 60 64 • **FAHRRAD LÖWE** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 HH, Tel.: 25 59 91 • **FAHRRAD XXL MARCKS** Curslackner Neuer Deich 38, 21029 HH, Tel.: 72 41 57 0 • **FAHRRAD NIELANDT** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 HH, Tel.: 693 00 20 • **FAHRRAD NIELANDT** Straßburger Str. 9-11, 22049 HH, Tel.: 61 22 80 • **FAHRRAD PAGELS** Horner Landstraße 191, 22111 HH, Tel.: 651 83 86 • **FAHRRAD CENTER HARBURG** Großmoordamm 63, 21079 HH, Tel.: 32 31 00 10 • **FAHRRADLADEN ST. GEORG** Schmilinskystraße 66, 20099 Hamburg, Tel.: 24 39 08 • **FAHRRADSTATION DAMMTOR/ROTHENBAUM** einfal GmbH Schlüterstraße 11, 20146 HH, Tel.: 41 46 82 77 • **FAHRRADZENTRUM-EPPENDORF** Tel.: 51 32 66 66 • **FLOTTBIKE** Osdorfer Weg 110, 22607 HH, Tel.: 89 07 06 06 • **JODY 2 RAD** Hofweg 68, 22085 HH, Tel.: 22 73 94 74 • **KOECH 2-RAD TECHNOLOGIE** Sievekingsallee 94-96, 20535 HH, Tel.: 219 46 34 • **MSP** Bikes GmbH Rentzelstraße 7, 20146 HH, Tel.: 45 03 61 80 • **RAD & SERVICE NIENDORF** Paul-Sorge-Straße 140, 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 "FAHRRADHANDEL" 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
- FAHRRADZUBEHÖR FIRMA PAULCHEN SYSTEM VOLKMAR KERKOW** Grandkuhlenweg 18, 22549 HH, Tel.: 8329590
- IT-SERVICE SPRIND** it-service GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761 HH, Tel.: 38 68 69 90
- MESSE HAMBURG MESSE UND CONGRESS GMBH** Messeplatz 1, 20357 HH, Tel.: 3569-0
- 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

Impressum

Herausgeber Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband HH e.V., Koppel 34–36, 20099 Hamburg

Redaktion RadCity
redaktion@hamburg.adfc.de
Amrey Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Stefan Eli, Mechthild Klein, Josef Kwassnitzza, Dirk Lau, Michael Link, Katja Nicklaus, Michael Prahll, Lutz Räbsch, Marcus Steinmann

Titelfoto: Olaf Schultz
Layout: Ulf Dietze, mit Michael Prahll (S. 10/11), Dirk Lau (S. 14/15)
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



Critical Mass

An jedem letzten Freitag im Monat treffen sich Radfahrende zu einer Tour durch Hamburg. Die Route ist vorher nicht festgelegt, der Treffpunkt wird erst wenige Stunden vor dem Start auf einer Facebookseite bekannt gegeben.
weitere Infos: www.hamburg.adfc.de/?596



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

ADFC-Themenabende Januar/Februar 2014

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 Gurllittstraße).



Donnerstag, 16. Januar 2014, 19:30 Uhr
Wolfgang Kromat

Deutschland der Länge nach Mit einer Menschenstärke von Flensburg nach Füssen.

Ein Startfoto noch an der Museumswerft in Flensburg und dann geht die Reise mit dem Fahrrad los. Noch weiß ich nicht, dass die Fahrt in den Nationalpark Harz von LKW-Verkehr, Regen und Kälte geprägt ist oder wie oft ich mich auf der »Romanischen Straße« verfare. Auch ist mir noch nicht bekannt, dass nicht mehr jeder Weg über die ehemalige deutsch deutsche Grenze, heute noch zum Ziel führt.

Zwischen Flensburg und Füssen liegen 1.493 Kilometer spannender Eindrücke. Erfahren auf alten Handels- und Kriegsrouten, sowie den Verkehrssystemen unserer Neuzeit. Die Route führt durch den flachen Norden, über das Tor des Nationalparks Harz in das sanfte hessische Bergland. Mit jedem Tag verändert sich die Landschaft. Vor Jahrmillionen geschaffen, streckt sich das Nördlinger Ries so flach wie Nordfriesland dahin und schon kurze Zeit später, eröffnet sich der erste Blick auf die Gipfel der Alpen.



Mittwoch, 29. Januar 2014, 19:30 Uhr
Herbert Rönneburg

Von Basel nach Perpignan

Motorverkehrsarm und ohne Steigungen in Frankreich von Nord nach Süd – geht das? Es geht, wenn man Kanälen, Flüssen und der Küstenlinie folgt; und dabei lässt sich eine Menge französischer Hoch- und Alltagskultur genießen. Eine wunderbare Route auf verkehrsarmen Sträßchen oder ausgebauten Radwegen durch vielfältige Landschaften hat Herbert Rönneburg im vergangenen Sommer entdeckt und seine Bilder und kleinen Videos zu einem Film montiert. Ein Abend für frankophile Radfahrer und solche, die es werden wollen!



Donnerstag, 6. Februar 2014, 19:30 Uhr
Giesela Uhlenhaut, Jörg Martens

Südschweden – Die Küste von Malmö bis Stockholm

Im letzten Sommer schaffen wir es endlich – die letzte Etappe unserer Ostseeumrundung führt uns von Malmö nach Stockholm. Entlang der Südküste in Schonen fühlen wir uns an dänische Landschaften und Fischerorte erinnert. Im weiteren Verlauf an der Ostküste wird es bergiger, waldiger und der Küstenverlauf hat viele Einschnitte. Der Vortrag zeigt die abwechslungsreiche Landschaft sowie einige Eindrücke aus den größeren Städten Malmö, Karlskrona, Kalmar und Stockholm. Kurz vor Stockholm fahren wir noch einen kleinen Abstecher an den Mälarsee und zum Schloss Gripsholm.



Dienstag, 11. Februar 2014, 19:30 Uhr
Klaus Holst

Wohin 2014? Ein Vergleich der Radfernwege an Elbe, Main, Weser und Ostsee

»Beliebteste« Radwege gibt es viele – wenn man den Texten in den Tourismusbroschüren glauben darf. Beim ADFC rangiert die Elbe in der Beliebtheitsskala ganz vorne, der Main hat mit 5 ADFC-Sternen sogar die höchste Auszeichnung bekommen. Doch auch andere Wege haben es verdient, zu den Top Ten zu gehören. Klaus Holst stellt die Radfernwege an Elbe, Weser, Main und an der Ostseeküste vor und versucht, den Zuhörern eine Entscheidungshilfe für den nächsten Fahrradurlaub zu geben.

Ich will den Termin-Turbo.

AOK
Rheinland/Hamburg

Weniger warten: Wenn es mal eilt, besorgt die AOK Ihnen einfach schneller einen Facharzttermin.
Noch mehr Vorteile unter www.aok-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 Reise-Tipps von Globetrotter Experten zum Thema Fahrrad unter 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:

„Weltfremd“ – Mit dem Fahrrad von Hamburg um die Welt, von Kollege Globetrotter Andreas Krüger. Freuen Sie sich über beeindruckende Bilder aus dem Hochgebirge, dem Tian Shan, dem Himalaja und den Anden. Packende Landschaften und berührende Begegnungen mit Menschen aus 29 Ländern. Termin: 23.01.2014
Alle Infos unter www.globetrotter.de/veranstaltungen



Kollege Globetrotter

GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG HAMBURG
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