



**»RADVERKEHR  
MASSIV AUSBAUEN«**

**Interview mit Olaf Scholz**

**TOUR NACH WESTEN**

**Elberadweg und Nordseeküste**

**BUTTER BEI DIE BUSSE**

**Was bringt uns die Busbeschleunigung?**

# 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)

# RadCity

das magazin des adfc hamburg

Schalten Sie  
Ihre Werbung  
in der RadCity.

Mediadaten:  
[hamburg.adfc.de/?30](http://hamburg.adfc.de/?30)

[www.rad-mobil.de](http://www.rad-mobil.de)

Radhänger  
mieten!



Fahrradtransportanhänger  
für bis zu 10 Tourenräder

**040 / 633 11 775**



ADFC-Radreise  
von Hamburg  
nach St. Petersburg

sechs Länder  
drei Etappen  
ein Traum



Fordern Sie jetzt Ihre  
Reiseinformationen an  
und starten Sie 2015 mit  
der ersten Etappe von  
Hamburg nach Danzig.

 **Die Landpartie**<sup>®</sup>

Infos: [www.dieLandpartie.de](http://www.dieLandpartie.de)  
[service@dieLandpartie.de](mailto:service@dieLandpartie.de)  
0441-570683-26

## Inhalt

- Verkehr: **Interview mit Olaf Scholz**  
06 »Machen!«
- Verkehr: **Verkehrsplanung aktuell**  
10 Was bringt uns die Busbeschleunigung
- Verkehr: **Diskussion mit Parteien**  
13 Wer traut sich was?
- ADFC-Tour: **Zum Schiffshebewerk**  
14 96 Kilometer, ohne dass man's merkt
- Radreise: **Norddeutschland**  
16 Elberadweg und Nordsee kombinieren
- Service: **Fahrrad-Garderobe**  
18 Sorgenfrei zum Festival
- Information: **Themenabende**  
22 Reisevorträge in der ADFC-Geschäftsstelle
- ständige Rubriken
- 04 Kurzmeldungen  
19 Kolumne: Fast but not furious  
20 Adressen/Fördermitglieder/Impressum/Cartoon  
21 Briefe

## Haben wir eine Wahl?

Lasst uns den Radverkehr in Hamburg massiv ausbauen, aber nicht auf Kosten der anderen Verkehre – diese zentrale Botschaft von Bürgermeister Olaf Scholz (s. das Interview auf den Seiten 6 bis 10) klingt wie der Wunsch nach der Quadratur des Kreises. Der SPD-Mann gibt sich im Interview als jemand, der quasi überparteilich alle Interessen gleichermaßen berücksichtigen will, der den einen was geben, aber den anderen nichts wegnehmen will. Als Realpolitiker mit dem Image des »Machers« sagt er, nur das zu versprechen, was er auch einhält, oder andersrum: nur das einzuhalten, was er auch versprochen hat.

Das Bekenntnis von Olaf Scholz zu einem »viel mehr« an Radverkehr in Hamburg ist dennoch nicht zu überlesen, auch müssen die Maßnahmen der letzten Monate nicht zwanghaft kleingeredet werden. Mehr Radfahrstreifen, mehr Fahrradstraßen, mehr Platz für den hoffentlich noch weiter wachsenden Rad- und Fußverkehr auf Hamburgs Straßen – wie soll das aber gehen, wenn die anderen Verkehrsmittel nichts abgeben sollen? Radfahrstreifen an der Alster funktionieren doch nur, wenn der Autoverkehr nicht weiter auf sechs für ihn reservierten Spuren wie jetzt unterwegs ist.

Bei aller Skepsis gegenüber der Politik des »Scholzomaten«: Hamburgs Erster Bürgermeister scheint in Sachen Radverkehrsförderung weiter zu sein als so mancher verkehrspolitische Sprecher aus den eigenen Reihen und aus denen einiger Oppositionsparteien. Auf der ADFC-Podiumsdiskussion »Wer traut sich was?« (s. S. 13) trauten sich SPD, CDU und FDP nur wenig. Zwar sprechen sich alle für mehr Radverkehrsförderung aus, aber sobald's etwas konkreter wurde, kamen die alten Bedenken und Ängste vor Besitzstandsverlust hoch. Ob so aus der Autostadt Hamburg eine »Mobilitätsstadt« wird, wie's jetzt bei Automanagern und grünen Oberbürgermeistern heißt, oder gar eine Fahrradstadt? Eher nicht.

Die Wahlprüfsteine, die der ADFC Hamburg den Bürgerschaftsparteien vorgelegt hat, werden rechtzeitig vor der Wahl am 15. Februar 2015 auf [hamburg.adfc.de](http://hamburg.adfc.de) veröffentlicht. Dann mag jeder Radfahrer für sich selbst entscheiden, welcher Partei er es am ehesten zutraut, den Radverkehr in Hamburg voranzubringen.

Dirk Lau

**HP**  
Velotechnik

### Scorpion fs 26 Enduro

Das Enduro-Trike mit MTB-Stollenreifen und KFZ-Fahrwerkstechnik in gewohnter Spitzenqualität und Premiumausstattung.



### Kettkart war gestern

Zu Weihnachten gibt für die Kids das sportive, wendige KMX-Kart schon ab 399 Euro (s. Website)

### ICE Fat Bike

Das Rad, mit dem der erste Mensch den Südpol erreichte - nun in Serie!

Müheles auf der Straße, in schwerem Gelände, am Strand, über Dünen, Treppen: Das neue, federleichte und wendige Enduro-Trike macht einfach unglaublich Spaß.

Beste Komponente und Verarbeitungsqualität, mit/ohne Elektroantrieb - das Novum unter den Trikes. Testen Sie es noch vor Weihnachten bei uns!



... mit dem Trike durchs Gelände.



**Liegeradstudio**

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

## Fahrradbarometer an der Alster!

Auf dem Radweg entlang der Alster auf Höhe der Gurlittstraße (Bezirk Mitte) steht seit Anfang Oktober das erste Fahrradbarometer Hamburgs. Die Station zeigt die Anzahl der Radfahrer an, die tagtäglich dort vorbeifahren.



Gemessen wird über eine im Boden verlegte Induktionsschleife. Auf dem Display abzulesen sind außerdem die Jahressumme der Radfahrer sowie Datum, Uhrzeit und Umgebungstemperatur. Zusätzlich erfasst die Station Wetterdaten und die Radfahreranzahl zu den unterschiedlichen Tageszeiten.

Die Behörde erhofft sich aus den Daten Erkenntnisse, die in die weitere Verkehrsplanung einfließen sollen. Das Fahrradbarometer richtet sich aber auch an die Verkehrsteilnehmer selbst, die so erkennen, wie viele Radfahrer unterwegs sind. Und jedem einzelnen Radfahrer wird signalisiert: Ich zähle!

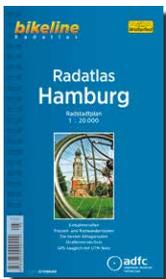
Der ADFC begrüßt daher solche Messstationen als Teil der Öffentlichkeitsarbeit für ein fahrradfreundliches Verkehrssystem. Gemessen wird hier allerdings nicht das gesamte Aufkommen des Radverkehrs, denn auch auf der anderen Seite der Fahrbahn nutzen Radfahrende diese Straße – sie erfasst das neue Barometer nicht.

## ADFC-Radatlas Hamburg nun in 5. Auflage

Rund zwölf Prozent aller Fahrten werden in der Hansestadt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wer die richtigen Wege kennt, hat am Radfahren noch mehr Freude. Der Radatlas ist ein vollständiger Stadtplan, der zusätzlich fahrradfreundliche Routen aufzeigt. Besonders dargestellt werden daher Wege durch Grünanlagen, Tempo-30-Straßen, in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen oder Sackgassen, die am Ende für Radfahrende offen sind. Diese Wege haben wir für Sie zu einem Netz attraktiver Verbindungen kombiniert.

Für die fünfte Auflage hat Michael Bab zusammen mit weiteren ehrenamtlichen HelferInnen wieder das gesamte Netz der empfohlenen Strecken überprüft und zahlreiche Änderungen aufgenommen. Vier Übersichtskarten erleichtern Ihnen zusätzlich die Orientierung. Ob Sie einmalig eine bestimmte Strecke mit dem Rad zurücklegen möchten oder ob Sie eine Route für den täglichen Weg zur Arbeit suchen: Im Radatlas finden Sie sicher einen praxistauglichen und angenehm zu fahrenden Weg.

200 Seiten, Spiralbindung, ISBN 978-3-85000-044-4, Preis: € 13,90



## Verkehrsklima

Luruper Hauptstraße Ecke Elbgaustraße: Seit dem 20. Oktober hängt das erste Schild eines neuen Typs. »Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt – Benutzungspflicht aufgehoben«. Der ADFC forderte seit einiger Zeit das vorübergehende Aufstellen dieses Schildes dort, wo eine Benutzungspflicht frisch aufgehoben wurde. Das Verkehrszeichen weist AutofahrerInnen und RadfahrerInnen darauf hin, dass Radfahren auf der Fahrbahn hier neuerdings erlaubt ist. Der Schilderinhalt entspricht weitgehend dem Vorschlag des ADFC. Die Schilder sind aber zu klein und an manchen Stellen für Autofahrer schlecht sichtbar.

Hintergrund: Radfahrer dürfen fast immer auf der Straße fahren. Doch das wissen nicht alle AutofahrerInnen und RadlerInnen. Nur wo blaue Radwegschilder stehen, muss der Radweg benutzt werden. Doch wer sich für die Straße entscheidet, wird oft von erbosten Autofahrern angehupt und »belehrt«.

Vorgeschichte: [hamburg.adfc.de/7718](http://hamburg.adfc.de/7718)



## Geschäftsstelle: Team vergrößert

Nicht nur unsere Mitgliederzahlen wachsen, auch das Team der Geschäftsstelle wird größer.

**Louisa Kersten** unterstützt Johanna Drescher, Leiterin der Geschäftsstelle, mit neun Stunden in der Woche.



**Munja Cassens** leistet seit Oktober ihren Bundesfreiwilligendienst beim ADFC Hamburg und baut eine Jugendgruppe auf.

Sie sucht noch Jugendliche von 11 bis 16 Jahren, die Interesse an regelmäßigen Treffen rund ums Rad haben.

E-Mail: [jugend@hamburg.adfc.de](mailto:jugend@hamburg.adfc.de)



**Weiter im Team** sind unsere Referentin für Verkehr Merja Spott sowie Thomas Nittka, der sich um Verwaltung und Buchhaltung kümmert.

## Neujahrsempfang

09.01.

Der Vorstand lädt alle Mitglieder und Interessierte zum traditionellen Neujahrsempfang am Freitag, den 09.01.2015 ab 19 Uhr in der Landesgeschäftsstelle ein. Wir blicken auf das alte Jahr zurück, stoßen auf das neue Jahr an und nehmen uns Zeit zum Klönen und Diskutieren. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

## Messe »Reisen Hamburg«

04.-08.02.

Pedelecs und andere Fahrräder haben in diesem Jahr auf der Messe »Reisen Hamburg« eine eigene Halle. Der ADFC informiert und stellt Qualitätsrouten und Radreiseregionen vor. Mitglieder erhalten gegen Vorlage ihres Ausweises an der Kasse 2,50 € Rabatt auf den Eintritt. Auf der Messe dreht sich vom 4. bis 8. Februar alles um neue Modelle namhafter Hersteller, Equipment, Radtouren und -urlaub. Auf dem Testparcours können Besucher die Räder ausprobieren.

## Aktiv werden

14.02.

Im ADFC Hamburg arbeiten mehr als 100 Mitglieder ehrenamtlich. Vielleicht können wir auch Sie gewinnen, mit ihren Kenntnissen und Fähigkeiten die Arbeit des ADFC zu bereichern? Am 14.02. stellen wir kurz die Möglichkeiten zur Mitarbeit vor.

Danach stehen wir für Fragen zur Verfügung und besprechen gerne auch individuell, wo und wie eine Mitarbeit passen könnte. Auch wenn Sie jetzt noch nicht aktiv werden möchten, freuen wir uns, wenn wir Ihnen den ADFC Hamburg an diesem Tag näher bringen können.

14.02., 15 – 17 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36

Sollten Sie am 14.02. nicht vorbeischaun können, informieren Sie sich gerne im Internet unter [hamburg.adfc.de/?8](http://hamburg.adfc.de/?8)

Zusätzlich finden Sie uns auf der Aktivoli Freiwilligenbörse:

01.02., 11 – 17 Uhr, Börsensaal der Handelskammer Hamburg, [www.aktivoli.de](http://www.aktivoli.de)

## ADFC Radreise-Messe

22.02.

Kurz bevor der Frühling um die Ecke kommt, lädt der ADFC zu seiner Messe ins CCH ein. In einer großen Halle finden die Besucher alle Informationen für den nächsten Radurlaub und viele neue Modelle vom Reiserad, über Pedelecs, Falträder, Transporträder bis hin zu Liegerädern. Tipps für individuelle Radreisen geben unsere Reiseradler, die schon in aller Welt unterwegs waren. Die Ausstellerliste und das Vortragsprogramm veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe der RadCity und Anfang Februar und auf [www.radreise-messe.de](http://www.radreise-messe.de).

22.02.2015, 11-18 Uhr, CCH

Anzeige

**BIKE TEAM**  
RadReisen

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

[www.biketeam-radreisen.de](http://www.biketeam-radreisen.de)

## Interviews mit Hamburger Radfahrern

Wer sind eigentlich all die Radfahrenden, auf die man so trifft? An dieser Stelle wollen wir ab sofort einigen eine Stimme geben. Wir starten mit Katrin und Janet.



Katrin (26) aus Barmbek (rechts),  
mit ihrer Cousine Janet (24) aus Uhlenhorst (links)

### Radcity: Was für ein Fahrrad fahrt ihr?

Zurzeit fahren wir beide ein Pegasus. Leider wurden unsere alten Räder gestohlen und daraufhin haben wir uns zwei gut erhaltene gebrauchte Fahrräder angeschafft, aber legal. Damit wir sie immer wieder finden können, haben wir sie mint-grün lackiert.

### Wann fahrt ihr Rad?

Hauptsächlich auf dem Weg zur Arbeit. Mit dem Fahrrad ist man viel schneller als mit Bus und Bahn oder dem Auto. Ansonsten radeln wir in unserer Freizeit sehr gerne.

### Welche Art von Strecken fahrt ihr am liebsten?

Wenn es Radfahrstreifen auf der Straße gibt, dann fahren wir dort. Manchmal sind auch die Radwege viel zu schmal, als dass man da fahren könnte. Ein Vorteil auf der Straße ist auch, dass man nicht auf Fußgänger achten muss. Ansonsten nutzen wir die normalen Radwege.

### Wo seht ihr Potential für Verbesserungen?

Auf unseren Fahrstrecken befinden sich zum Glück fast überall Radwege. Das ist sehr positiv. Allerdings sind einige Wege sehr schlecht beleuchtet. Außerdem ist der Zustand insgesamt manchmal nicht besonders gut. Baumwurzeln und andere Unebenheiten erschweren da das schnelle, flüssige Fahren. Auf der Straße haben leider viele Autofahrer die Radfahrspuren noch nicht auf dem Plan. Da muss man manchmal schon sehr aufpassen, gerade wenn die Autos abbiegen wollen.

### Habt ihr einen Tipp für eine schöne Radfahrstrecke in und um Hamburg?

Wir finden, dass die Alster ein schönes Ausflugsziel ist. Man darf sich beim Umrunden nur nicht von dem vielen Verkehr stressen lassen. Etwas außerhalb von Hamburg im niedersächsischen Harsefeld können wir eine Tour durchs Auetal empfehlen.

Interview: Nele Will

## »Machen!«

Interview mit Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz über das Vorbild Kopenhagen, Radverkehrspolitik in Zeiten des Wahlkampfes, »Bike & Ride« und warum Tempo 50 schneller ist als Tempo 30.

**RadCity:** Herr Bürgermeister, wie fanden Sie die letzte Critical Mass? Warum treffen sich jeden letzten Freitag im Monat mehrere Tausend Menschen zu einer Fahrradtour auf Hamburgs Straßen?

**Olaf Scholz:** Ich war nicht dabei, bin aber in der Nähe vorbeigefahren. Critical Mass ist Ausdruck einer politischen Willensbekundung: dass nämlich der Fahrradverkehr in der Stadt ernstgenommen werden soll – und das ist gut und in Ordnung.

**Radverkehr soll in den kommenden Jahren weiter gestärkt werden, das ist das Ergebnis der von Ihnen initiierten Fahrradwerkstatt, die Kopenhagen und andere europäische Städte zum Vorbild hat. Was sehen Sie in Kopenhagen oder Amsterdam beispielsweise als vorbildhaft, was kann Hamburg von diesen Städten lernen?**

**Waren Sie schon mal in Kopenhagen?**

Ich habe mir den Fahrradverkehr in Kopenhagen während eines Urlaubes angesehen. Und ich habe die Kopenhagener Fahrradpolitik kennengelernt, als ich als Bürgermeister Kopenhagen im Rahmen einer offiziellen Reise besucht habe. Auch Hamburgs Bezirksamtsleiter sind in Kopenhagen gewesen und haben sich mit den Verantwortlichen unterhalten, auch mit den Fahrradbeauftragten der Stadt. Wir haben – mit Blick auf den in der Vergangenheit doch sehr schleppenden Ausbau des Fahrradverkehrs in Hamburg – eine wichtige Sache gelernt: Wir brauchen nicht immer neue Kongresse und Programme, nicht ständig neue Kataloge und schöne bunte Bilder. Wir brauchen in der alltäglichen Verwaltungspraxis einer sehr großen Stadt das Grundverständnis, dass alle Verantwortlichen den Radverkehr vorantreiben. Deshalb haben wir die Fahrradwerkstatt entwickelt, als Arbeitstreffen aller in der Verwaltung und den öffentlichen Unternehmen für diese Frage Zuständigen. Wenn man die alle zählt, kommt man schnell auf etwa 40 Leute aus völlig verschiedenen Bereichen. Wichtig ist, dass jeder, der eine Verantwortung hat – für eine Bezirksstraße in den Waldhöfchen oder eine Bezirksstraße in Harburg – aus der gleichen Perspektive heraus handelt. Das Gleiche gilt für Fachbehörden oder öffentliche Unternehmen und alle, die mit der Nutzung des Straßenraums zu tun haben. Das ist gelungen. Beim ersten Mal haben wir den Rat und die Empfehlungen des Fahrradverantwortlichen von Kopenhagen gehört. Und beim bisher letzten Mal hatten wir die Spitze des ADFC als Gesprächspartner.



### OLAF SCHOLZ

Geboren am 14. Juni 1958 in Osnabrück, wurde der SPD-Politiker nach der vorgezogenen Bürgerschaftswahl im Februar 2011, bei der seine Partei die absolute Mehrheit errang, zum Ersten Bürgermeister von Hamburg gewählt. Als Generalsekretär der SPD von 2002 bis 2004 erhielt Scholz von den Medien den Titel »Scholzomat« (Jan Ross, Zeit v. 13.3.2003) verliehen. Das zielte auf die automatisierte und mechanistische Wortwahl des Politikers in Pressegesprächen – Scholz selbst empfindet den Titel inzwischen als »sehr treffend«. Er ist mit der Politikerin Britta Ernst verheiratet und lebt in Altona-Altstadt. Fit hält sich Hamburgs Bürgermeister mit rudern und joggen.

Noch mal zu Kopenhagen: Die Stadt ist vorbildlich, weil sie über lange Zeit am Fahrradverkehr festgehalten hat. Denn anders als in Deutschland, wo man in den 1960er-Jahren, als – wie das in einer schönen Ausstellung des Museums der Arbeit hieß – das Auto in die Stadt kam, den Fahrradverkehr zurückgedrängt hat, hat Kopenhagen das Rad immer als ein ganz selbstverständliches Transportmittel eines großen Teils der Bevölkerung wahrgenommen und weitergepflegt.

**Dass das Fahrrad vergessen wurde, als das Auto in die Stadt kam, sagen Sie. Sie haben aber auch gesagt, »ich will niemandem vorschreiben, wie er sich in der Stadt zu bewegen hat«. Das klingt für mich wie »Freie Fahrt für freie Bürger«. Wer mehr Radverkehr will, wer die Trendumkehr will, muss der bei dem begrenzten Straßenraum in Hamburg nicht anderen was wegnehmen? Würden Sie eine Stadt mit weniger Autos besser finden als eine Stadt mit mehr Autos?**

Wir tun uns keinen Gefallen, wenn wir versuchen, die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. Das gilt umso mehr, als die meisten ja alles zugleich sind: Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer, Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs. Es gibt sicher Leute, die fahren wirklich ausschließlich Auto – auch wenn sie nur Zigaretten holen. Es gibt Bürgerinnen und Bürger, die fahren nur Fahrrad oder gehen überwiegend zu Fuß. Aber die allermeisten von uns nutzen das Auto, den Bus, die Bahn, die Fähren, das Fahrrad, gehen zu Fuß und betrachten die Stadt immer aus unterschiedlichen Perspektiven.

Wir müssen es in einer lange gewachsenen Stadt – die viel größer ist als Kopenhagen, die über viel mehr Straßen verfügt als Kopenhagen – hinbekommen, dass wir den Verkehrsraum so gestalten, dass er für alle gut nutzbar ist. Und da ist ordentlich etwas zu verändern. Das betrifft das Fahrrad und die Fußgänger, aber zum Beispiel auch den Busverkehr. Wir sind diese Aufgaben angegangen. Aber eben nicht, indem wir unsere Maßnahmen als Schritte gegen das Auto oder gegen diejenigen verstehen, die Autos benutzen. Nein, es sind Maßnahmen, die zu einem besser nutzbaren Verkehrsraum in der Stadt führen. **Aber immer wenn Radfahrstreifen gebaut werden, immer wenn Kfz-Parkplätze wegfallen, kommen die Proteste der Besitzstandswahrer. Das trägt auch zu diesem aggressiven Verkehrsklima in Hamburg bei, wie es viele Rad fahrende Menschen wahrnehmen.**

Ich bin dafür, dass wir den Fahrradverkehr in der Stadt massiv ausbauen, dass wir das viel schneller, viel zügiger und viel konsequenter machen, als es in den letzten Jahrzehnten passierte. Wir haben dabei in den letzten vier Jahren mehr Tempo gemacht, als in den Jahren davor. Diesen Weg können wir aber nicht erfolgreich zu Ende gehen, wenn wir ihn als Kampf zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern begreifen. Davon hat niemand etwas. Meine Devise ist: Lasst uns einen Fahrradstreifen auf der Straße abgrenzen und keine großen Reden dazu halten. Machen!

**Der Nationale Radverkehrsplan empfiehlt, dass deutsche Kommunen 17 Euro pro Einwohner und Jahr für fahrradfreundliche Infrastruktur ausgeben sollten. Hamburg investiert gerade mal knapp 3 Euro pro Einwohner für Radverkehr. Da ist noch Luft nach oben, oder?**

Ich bin nicht sicher, ob Sie richtig gerechnet haben. Sie können sich natürlich in den Haushalten der Behörden die Positionen raussuchen, die sich allein auf den Fahrradverkehr beziehen. Aber wenn wir zum Beispiel bei einer Straßensanierung einen schlechten Fahrradweg auf dem Fußweg aufheben, den Fußweg verbreitern und den Radweg auf die Straße verlegen, wird das nicht als spezielle Maßnahme für den Radverkehr registriert. Trotzdem fährt es sich hinterher viel besser. Und solche Verbesserungen nützen auch Fußgängern und denen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind. An die denken wir zum Beispiel bei unserem Programm zum Ausbau der Buskapazitäten. Wenn also alle für den Straßenraum Verantwortlichen bei jeder Gelegenheit auch im Blick haben, dass es Fahrradfahrer nicht nur gibt, sondern dass die im Verkehr besser zurechtkommen müssen, als es bisher der Fall ist, dann kommen wir weiter. Wir bekommen Fortschritt, ohne dass es ständig neue auf bestimmte Gruppen ausgerichtete Programme gibt. Wir setzen auch auf konkrete Maßnahmen. Dazu zählt zum Beispiel, dass wir die Stadtrad-Stationen weiter ausbauen werden. Dazu zählt, dass wir uns große Investitionen für den Ausbau von Bike & Ride vornehmen. Ich glaube auch, dass die so genannte In-

termodalität eine der ganz großen Herausforderungen und Chancen in einer so großen Stadt wie Hamburg ist: Man muss umsteigen können, bequem und unkompliziert von einem Verkehrsmittel auf das andere ...

**Intermodalität hört sich auch gut an. Die Realität ist, viele Radfahrer fühlen sich nicht wohl auf Hamburgs Straßen. 2008 haben daher alle Parteien inklusive der SPD die Radverkehrsstrategie für Hamburg beschlossen. Warum haben Sie diesen Masterplan fallen gelassen und beispielsweise auch einen wichtigen Aspekt, die Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren und für die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas, vergessen. Andere Städte wie München machen das erfolgreich vor und ...**

... darf ich die Antwort auf die Frage geben, die Sie gerade stellen? Ich bin davon überzeugt, dass die Stadt und ihre Radfahrer nichts haben von neuen Kongressen zum Ausbau des Radverkehrs, ohne dass ein einziger Fahrradweg neu gebaut wird. Dieser Ansatz unterscheidet uns übrigens von dem, was wir in der Vergangenheit hatten. Wir wollen wirklich Fahrradwege bauen. Wir wollen wirklich, dass die Zahl der Bike-& Ride-Stationen steigt, dass die Zahl der Stellplätze für Fahrräder auf fast 30.000 steigt. Wir wollen wirklich den Ausbau des Stadtrads, wir wollen auf den Straßen Fahrradspuren abgrenzen, wir wollen bessere Verkehrsführungen an den Kreuzungen. Und wir sorgen auch dafür, dass Fahrradwege besser werden, wo sich Radfahrer und Fußgänger den Platz teilen.

**Eine konkrete Frage zur Verkehrssicherheit: Viele Radfahrer fühlen sich in Hamburg im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern bedrängt und bedroht.**

**Sie meiden die Fahrbahn, weil sie von Autofahrern zu eng und zu schnell überholt werden. Kürzlich hatten wir den Fall eines E-Bikers, den ein Autofahrer vom Rad stieß und schwer verletzte; acht Radfahrer starben dieses Jahr bereits. Wie wollen Sie die Verkehrssicherheit in Hamburg erhöhen?**



Die Critical Mass ist Bürgermeister Scholz selbst zwar noch nie mitgefahren. Er findet aber, dass das eine gute Sache sei.

Radelt Bürgermeister Scholz jetzt allen davon? Tatsächlich hat sich in Sachen Radverkehr in den letzten Monaten einiges in Hamburg getan. Der große Plan, den die Stadt mit der »Radverkehrsstrategie für Hamburg« seit 2008 in der Schublade hat, ist aber für den SPD-Realpolitiker kein Thema mehr

Zur Verkehrssicherheit gehören gute Infrastrukturen, die einen sicheren Verkehr ermöglichen. Ich glaube, dass es zur Verkehrserziehung gehört, wechselseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer zu vermitteln. Ich bin sicher, dass sich – auch durch die abgegrenzten Radfahrstreifen – mehr herumsprechen wird, dass Radfahrer gleichberechtigte Teilnehmer im Straßenverkehr sind. Wenn man sich die große Zahl der zusätzlichen Radspuren und auch die neuen Verkehrsführungen an Kreuzungen anschaut, dann ist die Bedeutung des Radverkehrs nicht mehr zu übersehen. Ich bin überzeugt, dass sich beim Verhalten auf der Straße bereits eine Veränderung abzeichnet. Denn letztlich funktioniert Mobilität nur, wenn alle akzeptieren, dass sie nicht allein auf der Straße sind.

**Stichwort Verkehrssicherheit: Tempo 30 rettet Leben, macht den Verkehr flüssiger und sicherer. Laut einer aktuellen Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrats findet die Mehrheit der Menschen, dass Tempo 50 innerorts oft zu schnell ist. Wollen Sie die Tempo-30-Zonen in Hamburg weiter ausweiten und warum setzen Sie sich nicht für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein? Das ist ja mal eine SPD-Idee gewesen.**

Ich halte das nicht für eine gute Idee. Ich glaube, dass es in speziellen Bereichen sinnvoll ist, Tempo 30 einzuführen. Wir erpro-



ben im Hinblick auf Lärmreduzierung an einigen ausgewählten Abschnitten, welche positiven Effekte erzielt werden können. Aber im Großen und Ganzen ist der Verkehr unserer Stadt darauf angewiesen, dass wir nicht pauschal von Tempo 50 runtergehen. Auch da drücke ich mich nicht vor einer klaren Aussage. Es wäre auch schlecht für die Busse oder den Wirtschaftsverkehr. Auch das sollte man in der Diskussion nicht ausblenden.

**Warum glauben Sie, dass Tempo 50 besser ist als Tempo 30? Das habe ich noch nicht ganz verstanden.**

Weil es schneller geht.

**Aber das ist ja nun widerlegt.**

Eben nicht. Klar, es gibt Leute, die weisen alles nach, wenn es dem eigenen Interesse entspricht. Aber man sollte nicht drumherum reden: Ich bin überzeugt, dass wir sehr viel für den Radverkehr tun. Dazu zählen auch an geeigneten Stellen Temporeduzierungen. Aber sonst muss beim Verkehr im großen Verkehrsnetz Hamburg schnelleres Tempo möglich sein. Übrigens: auch für Radfahrer ...

**Das heißt, Sie würden auch die Tempo-30-Zonen nicht weiter ausdehnen?**

Wie gesagt: An einzelnen Stellen kann man Tempo 30 ausweiten, wenn das sinnvoll ist. Das ist bereits Praxis in der Stadt. Aber ich bin gegen Tempo 30 als generelle Geschwindigkeit in der Stadt ...

**Nein, als Regelgeschwindigkeit.**

Als Regelgeschwindigkeit in der Stadt. Dazu sage ich: Nein. **Gut, habe ich verstanden. Andere Frage: Woher kommt der Verkehr überhaupt in Hamburg? Ich pendle täglich mit dem Rad aus den Vororten. Fast alle Autofahrer, die mich überholen, sitzen allein in ihrem Wagen. Wie wollen Sie diese Pendler zum Umsteigen bewegen?**

Zunächst haben wir sehr attraktive Velorouten. Auf ihnen kann man sehr schnell vorankommen. Ich habe das selbst ausprobiert und bin mit einigen Freunden auf der Veloroute unterwegs gewesen, die aus dem Hamburger Osten kommt. Ich war beeindruckt. Man kommt aus Hamm bis ins Rathaus, wenn man das möchte. Beim Umsteigen vom Auto auf andere Ver-



Fahrradstraße, Tempo-30-Zone und Stadtrad-Station am Eilbeker Ufer – die Maßnahmen für erfolgreiche Radverkehrspolitik auch in Hamburg

kehrsmittel wird es vor allem darum gehen, den Nahverkehr noch attraktiver zu machen. Ein attraktiver, öffentlicher Nahverkehr wird genutzt. Deshalb wollen wir eine neue S-Bahn-Linie 4 bauen, mit vielen zusätzlichen Stationen in Hamburg und außerhalb Hamburgs. Deshalb diskutieren wir über die Verlängerung einer U-Bahn-Linie zur Horner Geest; deshalb diskutieren wir nicht nur über die Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken, sondern auch über einen Umsteigepunkt für die S-Bahn; darum auch der Plan, eine neue U-Bahn-Linie auf den Weg zu bringen. Es geht darum, diese Verkehrsmittel attraktiv und komfortabel zu machen. Dann wird es auch viele geben, die den Nahverkehr dem Auto vorziehen. Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs – das ist wahrscheinlich das Beste, was man tun kann.

**Das klingt verheißungsvoll, wie so manches, was da jetzt vor der Wahl aus dem Rathaus kommt. Was aber antworten Sie Kritikern, die sagen, Sie betrieben »Radverkehrsförderung light« und das nur dort, wo's nicht wirklich weh tut, die Brennpunkte ließen Sie aber außen vor. Zum Beispiel Alsterachsen, da fassen Sie den Harvestehuder Weg an, wo es vergleichsweise wenig Probleme gab, aber der gefährliche Zweirichtungsradweg An der Alster bleibt.**

Viele, die solche Kritik äußern, haben wenig Recht. Zunächst mal unterschätzen sie, was geschieht. Oder sie wollen es kleinreden. Das kann man im politischen Wettbewerb zwar verstehen. Aber es bleibt dennoch falsch. Wir haben zum Beispiel den Ausbau der Bike-&-Ride-Stationen lange vorbereitet. Wir stellen auch das nötige Geld zur Verfügung. Wir setzen unsere Ausbaukonzepte in den nächsten Jahren um und werden ein Qualitätsniveau erreichen, das angemessen ist. Das alles ist jahrelang nicht passiert. Es ist ja auch bemerkenswert, dass diejenigen, die zuletzt regiert haben, den barrierefreien Umbau der Schnellbahnstationen für einen Zeitraum von 100 Jahren geplant haben. Das wurde nicht gesehen als etwas, das man jetzt in Angriff nehmen muss, damit es in den 2020er-Jahren abgeschlossen ist. Das Gleiche gilt für die Alsterachsen und die vielen zusätzlichen Fahrradwege an Kreuzungen, die wir jetzt bauen. Das ist eine substantielle Verbesserung des Radverkehrs, das ist ein Fortschritt für die Fahrradfahrerinnen und -fahrer. Ganz klar: Texte, die zufällig und ganz plötzlich in einem Wahlprogramm auftauchen, sind nicht viel wert. Wertvoll ist, wenn man etwas lange vorbereitet hat und jeder weiß, dass wirklich etwas passiert. Und das, was wir mit den besseren Radverkehrsführungen machen, mit dem Ausbau von Bike & Ride, mit der Ausweitung von Stadtrad, mit den Fahrradachsen – das alles passiert tatsächlich. Und im Hinblick auf die Straße »An der Alster« ist es offensichtlich, dass dort eine nahliegende, einfache Lösung nicht zu machen ist.

**Was spricht dort gegen einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn?**

Wir denken darüber nach, wie wir den gesamten Verkehr, der dort durch muss – Radverkehr, Autos, Wirtschaftsverkehr, öffentlicher Nahverkehr und Fußgänger – so optimal wie möglich gestalten. Da liegt, außer für die großen Vereinfacher, nichts auf der Hand. Es gibt keine Lösung, die sofort alle Aufgaben und Anforderungen, die an dieser Stelle notwendig sind, löst. Wir arbeiten dran. Und auch für diese Stelle der Stadt gilt: Es gibt welche, die keine Fahrradwege bauen, aber darüber reden, dass man sich mal endlich mit den Autofahrern anlegen sollte. Das nützt keinem Fahrradfahrer und keiner Fahrradfahrerin – das nützt allenfalls der Wahrnehmung. So etwas ist nicht klug.

**Alsterachsen, Stadtrad-Ausbau, 12.000 neue Abstellplätze ... es ist Wahlkampf, Zeit der schönen Versprechungen – was haben Sie für Hamburgs Radfahrer noch im Köcher? Worauf dürfen die sich freuen, falls Bürgermeister Scholz im Amt bleibt?**

Zunächst einmal ist die von Ihnen aufgeführte Liste ja ganz schön lang. Und es gibt eine Besonderheit in der Hamburger Politik, für die ich mich schon vor vier Jahren sehr eingesetzt habe: Alles, was ich vor einer Wahl sage, werde ich nach der Wahl auch Eins zu Eins umsetzen. Unsere Pläne sind durch den Haushalt unterlegt und sie werden realisiert. Und das ist vielleicht die wichtigste Zukunftsoption: Man kann sich darauf verlassen, dass wir nicht Hoffnungen wecken, die nach der Wahl enttäuscht werden. Der Fortschritt, den wir in den letzten vier Jahren erzielt haben, ist ein gigantischer Sprung nach vorn verglichen mit allen Zeiten zuvor. Dass dieser Fortschritt weiter geht, und dass er auch zu einer spürbaren Verbesserung der Situation des Fahrradverkehrs in Hamburg führen wird, das ist das Versprechen.

**Vielen Dank für das Gespräch.**

Interview: Dirk Lau





## Was bringt uns die Busbeschleunigung?

**Autos parken am Rand der Fahrbahn. Der Bus muss dahinter warten, weil Gegenverkehr kommt. Der Bus wird unpünktlich. Die Kapazität der Linie sinkt und wer einen bestimmten Anschluss braucht, verpasst diesen. Nun sollen diese parkenden Autos weg und Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf die Fahrbahn.**

**E**inige Anwohner wehren sich dagegen. Sie meinen, die Geschäfte gingen pleite, für Radfahrer werde alles viel gefährlicher und die Zahl der Parkplätze dürfe man nicht reduzieren.

Aber was geschieht eigentlich im Rahmen der Busbeschleunigung? Seit über 20 Jahren fordert der ADFC in Hamburg, Radverkehr als Fahrzeugverkehr anzuerkennen und entsprechend zu führen. Es ist für den Radfahrer gefährlich und unkomfortabel, hinter Bäumen und parkenden Autos versteckt auf schmalen und desolaten Radwegen fahren zu müssen. Mittlerweile sind Straßenverkehrsordnung und Planungshandbücher auf unserer Seite: Neue Planungen in Hamburg sehen oft die Führung des

Radverkehrs auf der Fahrbahn vor. Aktuell ist das auch bei Planungen im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms so: Fuhlsbüttler Straße (Barmbek – Ohlsdorf), Papenhuder Straße (Uhlenhorst), Gründgensstraße (Steilshoop) und andere sollen ihre Radstreifen bekommen.

Insofern übersehen Gegner der Busbeschleunigung, dass die veränderte Flächenverteilung des Straßenraums nichts mit der Busbeschleunigung zu tun hat, sondern bei den nächsten Baumaßnahmen ohnehin gekommen wäre.

### **Veränderte Haltung der Stadtplaner**

In Planungsbüros und beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, der für die Planung der Hauptstraßen verantwortlich zeichnet, versucht man

heute, den unterschiedlichen Ansprüchen an den städtischen Raum besser gerecht zu werden. Die Politik der letzten Jahrzehnte, es dem privaten Autoverkehr auf Kosten von RadlerInnen und FußgängerInnen so einfach und angenehm wie möglich zu machen, wird damit zumindest vereinzelt in Frage gestellt. Und es wächst die Erkenntnis, dass es neben dem Fahren und Parken von Autos in der Stadt andere berechtigte Interessen gibt.

Und dies nicht nur, da ein großer Anteil der Hamburger Haushalte gar kein Auto besitzt (lt. dem Statistikamt Nord verfügten in 2013 noch 56 % der Hamburger Haushalte über mindestens ein Auto. Zehn Jahre zuvor waren es noch 60 %).

**Gehwege** Durch das Entfernen der Radwege aus den Nebenflächen werden Gehwege breiter. Fußgänger und spielende Kinder können sich frei bewegen. Es gibt Platz für ein Schwätzchen und die Auslagen der Geschäfte. Gerade in einer alternden Gesellschaft sind großzügige Gehwege wichtig, auf denen man sich ohne Angst vor schnellem Radverkehr aufhalten kann.

Der Radverkehrsanteil hat in den letzten Jahren zugenommen. Mit den Pedelecs sind heute Fahrzeuge unterwegs, mit denen noch zügiger und auf weiteren Strecken gefahren werden kann. Nicht zuletzt deswegen müssen Politik und Planung von weiterhin zunehmendem Radverkehr ausgehen.

**»Sicherheit entsteht durch Sichtbarkeit«** Diesen Spruch wiederholt nicht nur der ADFC schon lange, denn er ist im Straßenverkehr entscheidend. Unfalluntersuchungen zeigen, dass Radwege für die Sicherheit der Radfahrer mehr Nachteile als Vorteile haben. Man könnte den Radverkehr gut im Mischverkehr gemeinsam mit den Autos führen. Radfahrer würden sich dann im Sichtfeld, vorhersehbar und genauso wie der Autoverkehr bewegen, was alles wichtige Voraussetzungen für Verkehrssicherheit sind. Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit würde das unterstützen.

Viele Radfahrer trauen sich aber bei den derzeit erlaubten Geschwindigkeiten nicht auf die Fahrbahn. Daher sind Radfahrstreifen und Schutzstreifen mindestens als Übergangslösung hilfreich. Radfahrer sollten aber auch dort vorausschauend fahren, Sicherheitsabstand zu parkenden Autos einhalten und tolerant sein gegenüber den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer.

**Autoverkehr** Wer heute eine Straße umbaut, muss das nach den anerkannten Regelwerken tun. Radfahrstreifen, Sicherheitsabstände, Parkplätze: Alles benötigt dann seinen vorgeschriebenen Platz. Aktuelle Planungen sind daher oft nur durch den Rückbau einiger Parkplätze möglich, durch Umbau von Schrägparkplätzen in Längsparkplätze sowie durch freie Sichtfelder in den Ecken von Kreuzungen.



(oben): Radweg-Rückbau in der Gründgensstraße: Der Gehweg und die Baumscheiben wurden um die ehemalige Radwegfläche vergrößert

(links): In der Gründgensstraße fahren Radfahrer nun im Sichtfeld des Autoverkehrs

Manchem Kritiker dient dieses als Beleg einer »autofeindlichen Politik«. Man könnte aber auch sagen: Es wird lediglich heute etwas von dem viel zu großen Gewicht zurückgenommen, das man dem Autoverkehr bislang eingeräumt hatte. Kein Autofahrer darf erwarten, im teuren städtischen Raum immer und

**»Kein Autofahrer darf erwarten, im teuren städtischen Raum immer und überall einen kostenlosen, öffentlichen Parkplatz zu bekommen.«**

überall einen kostenlosen, öffentlichen Parkplatz zu bekommen. Und das zu Lasten der Attraktivität der Verkehrsflächen und der Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer.

Gleichwohl gewinnt auch der Autofahrer, z. B. durch den Rückbau von Fahrspuren, in denen bislang wild in zweiter Reihe geparkt wurde. Der Verkehr ist nach einem Umbau geprägt durch eine einheitlichere Geschwindigkeit und das Ausbleiben von Überholvorgängen – beides sorgt für entspannteres Fahren und höhere Verkehrssicherheit auch für AutofahrerInnen.



Die erste Planung sah das Fällen zweier Bäume Ecke Mundsbürger Brücke/Papenhuder Straße vor, um an einer Engstelle Platz für Haltestellen und Velorouten zu gewinnen. Schnell wurde das korrigiert, so dass es nur noch um *einen* Baum geht. Das interessiert aber einige aufgebrachte Bürger nicht: In der Papenhuder Straße trägt fast jeder Baum Trauerflor

Auch an den Knotenpunkten ist es für Autofahrer angenehmer, wenn der Radfahrer auf der Fahrbahn eine eindeutige und erwartbare Strecke zurücklegt, anstatt plötzlich irgendwo im »toten Winkel« aufzutauchen, weil die Wegeführung für ihn mehrere Schlenker vorsieht.

Letztlich profitiert jeder Autofahrer davon, wenn viele Menschen vom Auto aufs Rad umsteigen: Die Straßen werden frei für den wirklich notwendigen Autoverkehr.

## Busbeschleunigung

kehr. Auch wenn dies eine Auswirkung ist, die sich nicht gleich morgen einstellen wird, sondern für die es weiterer Maßnahmen und einer Zeit der Gewöhnung bedarf.

**Anwohner** In vielen Straßen kann man sich wegen des Verkehrslärms nicht bei offenem Fenster in der Wohnung unterhalten. Auch vor der Haustür ist ein Gespräch in normaler Lautstärke nicht möglich. Auf Dauer macht dieser Lärm krank. Der Rückbau von Fahrspuren und eine Zunahme des Radfahrens mit entsprechender Abnahme des Autoverkehrs sind daher auch für alle Anwohner ein Gewinn.

gen. Es lohnt sich, für Fahrradbügel vor dem eigenen Laden zu sorgen, denn niemand lässt ein hochwertiges Rad dort stehen, wo es jeder Dieb wegtragen kann. Wer alternativ bei einem vergleichbaren Geschäft in der Nähe bessere Abstellmöglichkeiten findet, wird deshalb dort einkaufen. Und was schwer oder voluminös ist, liefern immer mehr Geschäfte auch nach Hause, zum Teil auch per Lastenrad. Es gibt keinen Beleg dafür, dass weniger Autoverkehr schlecht fürs Geschäft ist. Vielmehr ist wahrscheinlich, dass ein ruhigeres Umfeld und eine höhere Aufenthaltsqualität dem Umsatz dienen.

**Ausblick** Die aktuelle Debatte in einigen Straßen zeigt eine Furcht vor Veränderungen. Dabei ergeben sich auch Chancen. Statt die Situation zu nutzen und konstruktiv mitzuarbeiten, wird eher Panik geschürt und der Eindruck vermittelt, es ginge hier um einen Kampf »wir gegen die« und um ein »alles oder nichts«. Das geht soweit, dass Personen, die nicht in der betreffenden Straße wohnen, z. B. in der Papenhuder Straße, das Recht zum Mitdiskutieren abgesprochen wird. Dabei ist eine Straße keineswegs nur für deren Anwohner da.

Ein bisschen mehr Bereitschaft, sich mit Argumenten Andersdenkender auseinanderzusetzen – ohne sie gleich übernehmen zu müssen – täte der Debatte gut. Letztlich findet auch der ADFC nicht jedes Detail aktueller Planungen richtig. Das betrifft z. B. die zu geringe Breite von Schutzstreifen, unzureichende Linksabbiegemöglichkeiten oder Abschnitte von Zweirichtungsradverkehr. Dann kann man sich sachlich dazu äußern und in den politischen Gremien darauf hinzuwirken, dass dies in den weiteren Planungsschritten eingearbeitet wird. Am Ende geht es in solchen demokratischen Prozessen um einen Interessenausgleich, den man im Einzelfall als mehr oder weniger gelungen empfinden kann.

Ulf Dietze



Papenhuder Straße: Das Gruppenbild mit Mülleimer und Hundeleine zeigt unter anderem den heutigen Radweg

**Busse** Die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sind der eigentliche Anlass der Planungen. Stehen Busse heute häufig hinter in zweiter Reihe geparkten Autos und sind daher unpünktlich, so sollen sie dank neu aufgeteiltem Straßenraum hindernisfrei zur nächsten Haltestelle kommen. Ampelvorrangschaltungen, barrierefreier Haltestellenausbau sind weitere Maßnahmen. Letztlich soll – so das Ziel des HVV – der Bus pünktlicher sein und der Fahrer innerhalb seiner Dienstzeit sogar zusätzliche Fahrten auf der Strecke zurücklegen können.

**Gewerbe** Nicht Autos kaufen ein, sondern Menschen. Es ist somit letztlich egal, ob Kunde Müller mit dem Rad oder mit dem Auto kommt: Seine Familie wird die gleiche Menge an Lebensmitteln benöti-



Die Fahrbahn, auf der heute schon Radfahrer fahren dürfen, soll künftig Schutzstreifen erhalten, ähnlich jenen in der Gründensstraße (siehe Foto Seite 10)

Fotos: Ulf Dietze

# Wer traut sich was?

Diskussion mit den verkehrspolitischen SprecherInnen



Am Mikrophon: Kirsten Annuschat, Vorsitzende des ADFC Hamburg  
Auf der Bühne (von links): Kurt Duwe, FDP (Fachsprecher für Stadtentwicklung, Umwelt, Verfassung), Heike Sudmann, Die Linke (Fachsprecherin für Stadtentwicklung, Verkehr), Klaus-Peter Hesse, CDU (Fachsprecher für Verkehr), Merja Spott, ADFC, Lars Pochnicht, SPD (radverkehrspolitischer Sprecher), Till Steffen, Die Grünen (Fachsprecher für Bezirke, Verkehr)

**K**ein Politiker traut sich heute noch, öffentlich gegen den Radverkehr und dessen Förderung zu sprechen. Was genau bedeutet es aber, für den Radverkehr zu sein? Um das herauszufinden, lud der ADFC die Fraktionen der Hamburger Bürgerschaft zu einer Podiumsdiskussion ein. Gefördert wurde diese durch die Norddeutsche Stiftung für Umwelt und Entwicklung, finanziert aus Mitteln der BINGO-Umwelotterie.

Über die Radverkehrspolitik diskutierten am 10. November Till Steffen (Die Grünen), Heike Sudmann (Die Linke), Klaus-Peter Hesse (CDU), Lars Pochnicht (SPD) und Kurt Duwe (FDP). Groß war das Publikumsinteresse: Über 100 Radfahrerinnen und Radfahrer kamen, um die Politiker anzuhören.

**Manchmal schwammig** Aber konnten diese die Gäste auch zufrieden stellen? Im Großen und Ganzen hörte man eher schwammige Wahlkampfaussagen. Natürlich zeigte der Vertreter der SPD die Errungenschaften der Legislaturperiode auf, natürlich trauen sich Grüne und Linke aus der Opposition eine ganze Menge. Die FDP will Rad- und Fußverkehr voneinander trennen und selbst die CDU will vereinzelt

mal einen bisherigen Kfz-Stellplatz für Fahrräder zur Verfügung stellen.

Bei der Frage nach der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gingen die Meinungen weit auseinander. Die Linke und die Grünen waren sich einig: Mehr Tempo-30-Straßen, mit Ausnahme weniger Hauptverkehrsachsen, erhöhen die Sicherheit. Auch das wäre Radverkehrsförderung.

SPD und CDU sehen hingegen einen schnellen Wirtschaftsverkehr an erster Stelle. Der werde durch Tempo 30 aus ihrer Sicht gestört.

**Aufteilung des Straßenraums** Dieses Thema bleibt traditionell kontrovers. Ja, man wolle mehr Platz für Radfahrer schaffen. Doch es wurde auch deutlich, dass sich CDU, SPD und FDP nicht trauen, dafür dem Auto Platz wegzunehmen. Die CDU tut sich damit am schwersten, sie stört sogar die Einrichtung einer Fahrradstraße am Harvestehuder Weg. Dabei sind unter den aus ADFC-Sicht widrigen Bedingungen dort bereits heute mehr Radfahrende als Autos unterwegs.

Parkraumbewirtschaftung als Mittel um Raum zu schaffen und den Straßenraum übersichtlicher und damit sicherer zu machen, unterstützen immerhin die SPD, die Grünen und die Linke.



Großer Andrang beim Thema Radverkehr

Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad finden auch alle wichtig. Nur die Grünen und die Linke geben an, wirklich Geld dafür in die Hand nehmen zu wollen. Dabei steht die Öffentlichkeitsarbeit als eine Säule von Radverkehrsförderung in der Radverkehrsstrategie für Hamburg.

**Weiter informieren** Der ADFC klopft mit Wahlprüfsteinen die Positionen zur Radverkehrsförderung ab. Die Ergebnisse veröffentlichen wir rechtzeitig vor der Wahl auf unserer Internetseite.

Merja Spott

Ab Mitte Januar: Wahlprüfsteine des ADFC und die Antworten der Parteien: [hamburg.adfc.de/?1012](http://hamburg.adfc.de/?1012)



## 96 Kilometer, ohne dass man's merkt

Eine ADFC-Tour von Harburg zum Schiffshebewerk Scharnebeck mitfahren oder doch lieber faul in der Sonne sitzen? Am Tag der Einheit lockte beides, doch die Fahrradtour gewann. Ein Bericht.

**D**ie Voraussetzungen waren ideal: Wolken und Regen gingen anderswo ihren Geschäften nach, wir hatten hingegen lauschige 19 Grad. Außerdem wollte mein Fahrrad dringend mal mehr Auslauf.

Tourenleiter Edmund Fahnenbruck (Eddy) hatte nicht mit dieser großen Resonanz gerechnet: Es waren mehr als 20 Menschen am Treffpunkt nahe des Bahnhofs Harburg versammelt. Es war meine erste ADFC-Radtour und ich wusste nicht, was mich erwartete. Beim ersten Blick auf die Teilnehmerinnen und Teilnehmer war klar: Hier fährt der ganz normale Querschnitt mit. Eine Dame mit E-Bike, eine Familie mit Tandem und Begleitrad, ein Liegeradfahrer, ein paar routinierte Strammwaden mit Straßenrä-

dern, die in filigraner Kleinarbeit auf die persönlichen Vorlieben getunt waren. Viele normale Leute mit ganz normalen Alltagsrädern. Und alle hatten Lust auf einen Tag Langdistanz mit Eddy und seinem Helfer Sven.

Eddy begrüßte uns, erzählte uns, was uns erwartete und dann kreisten schon unsere Pedalen. Ich fand mich neben Markus\* wieder, der mich mit Kennerblick gleich fragte, ob ich schon mal einen Ölwechsel bei meiner Rohloff-Nabe gemacht hätte. Erwischt, nein, dachte ich noch, aber das Gespräch nahm während der nun folgenden neun Kilometer an Rönneburg, Meckelfeld und Hörsten vorbei trotzdem seinen angenehmen Verlauf. Derweil flogen rechts und links die Büsche und Bäume nur so an uns vorbei.



Während der Fahrt brausen wir an einer Oldtimer-Treckerparade vorbei

(oben): Das Schiffshebewerk in Scharnebeck bei Lüneburg macht es möglich, Schiffe um 38 Meter zu heben oder zu senken

**Keine Vögel in der Seevengeti** Einen ersten Stopp gab es am Steller See, bei einem Aussichtspunkt für Vogelliebhaber in der sogenannten Seevengeti. Vielleicht hatten die Piepmätze heute eine Ballonfahrt gebucht, zu sehen waren diesmal keine. Eddy verteilte hier ein paar Karten der Tour und fragte fürsorglich, ob alle mit dem Tempo zurecht kämen; wir hatten bislang einen Schnitt von rund 18 km/h. Nach zehn Minuten ging's wieder auf die Piste, die hier eher ein gut fahrbarer Dschungelpfad war.

Über Feldwege und Pfade gelangten wir über Stelle nach Gehrden. Dort bogen wir nach Norden ab, um Winsen (Luhe) auf angenehmst-autoarme Weise zu umfahren. Der Ilmenau nach Osten folgend erreichten wir kurz vor Oldershausen unseren zweiten Platz für eine Pause, romantisch an einer Schutzhütte an der Neetze. Bei fast sommerlichen Temperaturen ging es den ersten Broten und Salaten an den Kragen. Die ersten Trinkflaschen meldeten starken Flüssigkeitsverlust. Wieder Zeit für Gespräche, auch die zurückhaltendsten Menschen tauen bei einer gemeinsamen Tour irgendwie schnell auf, dachte ich.

### Erhebendes Gefühl am Etappenziel

Um zwölf ging es weiter, schließlich waren erst 31 Kilometer absolviert und das Hebewerk kam uns keinen Meter freiwillig entgegen. Also folgten wir mit zunehmendem Lächeln auf den Gesichtern weiter der Ilmenau und dem Neetzekanal, bis wir über St. Dionys, Bardowick und Adendorf nach etwas mehr als einer Stunde schließlich auf den Elbe-Seitenkanal stießen, nach etwa 50 Kilometern insgesamt. Klasse Gefühl, dem schnurgeraden Asphaltweg nach Norden zum Hebewerk zu folgen. Immer wieder passierten wir dabei Binnenschiffe. Nach einem kurzen Fotostopp auf einer Panorama-Plattform erreichten wir das Hebewerk. Es wurde in den Siebziger für rund 152 Mio. Mark als weltgrößtes Doppelsäulen Schiffshebewerk erbaut und ist eine Art Lift für Binnenschiffe. Die überwinden hier in gerade mal 15 Minuten 38 Meter Höhenunterschied.

Am Ziel angekommen rief Eddy eine längere Pause zur freien Verfügung aus. Die einen besichtigten das Museum des Hebewerks, die anderen nutzten ihre eigenen Hebewerke, um damit im nahen Ausflugslokal Speis und Trank zur Körpermitte zu befördern.



Tourenleiter Eddy begrüßt die Mitfahrenden

**Oh, Schreck, ein Kettenriss** Wieder am Treffpunkt dann der Schreck: Bei einer Teilnehmerin war die Kette gerissen. Nicht die eines Halsbandes, sondern die am Rad. Eine Notreparatur machte das Rad wieder flott. Ein Glück, dass immer Leute mitfahren, die sich a) auskennen und b) auch auf die unmöglichsten Pannen vorbereitet sind. Meine Bewunderung für die Gruppe stieg weiter.

Gegen 14:50 Uhr rotierten dann wieder die Pedalen, um uns zu unserem Endpunkt Bergedorf zu bringen. Die breiten windgeschützten Wege entlang des Seitenkanals und der Elbe ließen viele Möglichkeiten, mit Mitradlern zu quatschen. Bei der Gelegenheit erfuhr ich, dass Eddy die Tour vom kürzlich verstorbenen langjährigen Tourenleiter Hans-Jürgen Heinatz sozusagen geerbt hatte. Eddy hat sie etwas angepasst und dann

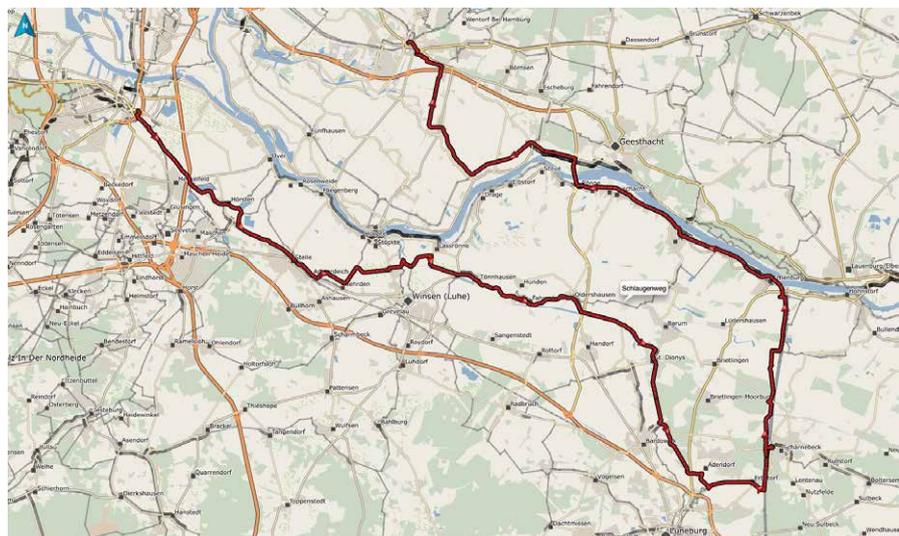
kurz vor der heutigen Tour »zur Sicherheit« noch »mal eben« abgeradelt. Respekt, Eddy!

Kurz vor der Brücke nach Geesthacht bogen einige aus der Gruppe ab, um auf der Südseite der Elbe nach Hause zu fahren. Der Rest erreichte über Altengamme und Curslack schließlich um 17:25 Uhr Bergedorf. Eddy hatte es geschafft: Alle Schäfchen ungeschoren geblieben, keines hat ein böser Golf gefressen. Und die vielen Dankeswünsche hatten er und sein Helfer Sven wahrlich verdient. Ebenso das dicke Eis, das wir uns nach der Tour noch gönnten.

Michael Link

Die Tour wird voraussichtlich im Spätsommer 2015 wieder angeboten.

\*Name geändert





## Elberadweg und Nordsee kombinieren

Der Elberadweg ist ja schön, doch als Nordsee-Fan kommt für mich besonders das letzte Stück in Frage. Dort schließt der Nordseeküstenweg an.

**M**ein vierwöchiger Radurlaub startet in Wedel. Von dort geht's über Glückstadt, Brunsbüttel weiter auf dem Nordseeküstenweg über Büsum nach Osterhever zum Ziel auf der Halbinsel Eiderstedt. Als ungeübter Langstreckenradfahrer lässt man es langsam angehen, auch weil volle Satteltaschen deutlich mehr anstrengen. Am ersten Tag sind schon die auf der Karte kurzen 40 Kilometer von Wedel bis Glückstadt ziemlich fordernd. Dort finden das Rad und ich in einer Jugendherberge Unterschlupf. Sie ist sehr modern und liegt direkt am Hafen. So empfehlenswert sie auch ist, man darf nicht glauben, dass das für Einzelreisende billiger ist als eine der vielen Pensionen.

In diesem Jahr mache ich nur eine kurze Pause in der Matjes-Stadt Glückstadt. In der Neuzeit ist der Ort vom Dänenkönig Christian IV. als Gegengewicht zu Hamburg gegründet worden. So hat die Stadt mit ihren zahlreichen historischen Gebäuden und dem Hafenflair an der Elbe für mich als leidenschaftlichen Fotografen viel zu bieten.

**Blockhüttendorf in Brunsbüttel am Schwimmbad**

(oben): Pause auf der Seehundsbank bei Büsum

Umso seltsamer das Gefühl, wenn es am nächsten Morgen hinter Glückstadt an einem Atomkraftwerk (Brokdorf) vorbeigeht. Das Atomkraftwerk, ausgebaut wie eine Festung mit Stacheldraht und Wassergraben, ist ein harter Kontrast zum Touristen-Idyll Glückstadt. In der Nachbarschaft des AKW stehen alte Reetdachhäuser am Deich. Noch eigenartiger ist wiederum, wenn man in der Nähe des AKW so viele Dächer von Häusern und Scheunen mit Solarzellen passiert.

**Melancholie mit Schafen** Unterwegs treffe ich vor allem auf Schafe und vereinzelt auf Radfahrer – auf gut ausgebauten Radwegen kann ich auch mal Tempo machen, fernab von Autoverkehr und Stadt. Die schönsten Wege liegen ohnehin abseits der Autostraßen: Links die Elbe, rechts der grasbewachsene Deich – ein schönes Panorama.

Das Wetter ist wie so oft auf dem Rad Einstellungssache: Die richtige Kleidung macht auch Regen erträglich. Bei einsetzendem Regen werfe ich halt den Regenponcho über und weiter geht's. Wenn die Sonne länger scheint, gönne ich mir kleine Pausen, am Deich liegend. Die Strecke von Glückstadt nach Brunsbüttel beträgt rund 30 km. Stramm nach Nordwesten: Mit Glück hat man hier keinen Gegenwind. Aber selbst wenn: Auch langsames Fahren bringt einen ans Ziel.

In Brunsbüttel überquere ich den Nord-Ostseekanal mit der Autofähre. Wie alle Kanalüberquerungen kostet das nichts. Auf der anderen Seite sind es nur wenige Kilometer zum Schwimmbad. Und dort liegt meine nächste Unterkunft, ein



Blockhüttendorf. Die Hütten sind spärlich eingerichtet: Betten, Stuhl, Tische und Regale mit Garderobe. Die Türen haben alle elektronische Schlösser, die sich mit einem speziellen Armband öffnen lassen, ebenso das Haupttor sowie die Waschräume. Die Einrichtung ist neu und modern. Gefrühstückt wird im Schwimmbad. Alles zusammen mit Frühstück und Bettzeug für 32,50 Euro.

**Küste oder Binnenland?** Am nächsten Morgen muss ich mich entscheiden: die längere Küstenstrecke oder die kürzere durchs Landesinnere? Die Wahl fällt nicht schwer: natürlich



Gut geschützt vor Seitenwind:  
Innendeichstraße Richtung Friedrichstadt

(links): Historische Fassenden in Glückstadt  
am Hafen

Esel, Ziegen, Störche, Robben und mehr. Meine Kamera kommt in diesen Tagen nicht mehr zur Ruhe.

Auf der Rücktour gönne ich mir zwei Tage in Büsum – einem alten Strandbad. Der Strand selbst war lange Zeit eine Großbaustelle, ist nun aber endlich fertig. Die Kurpromenade wurde großzügig erneuert. Bänke am Strand laden zum Ausruhen ein. Der so genannte Krabben-Express mit umgebautem Trecker als Lok

Küstenweg. Der Wind macht mir keine Sorgen, denn oft lässt sich der Deich von beiden Seiten befahren. Bei starkem Wind kann ich auf die windabgewandte Seite des Deiches wechseln.

Mein Ziel heißt Osterhever, das auf der Eider-Halbinsel liegt, und gar nicht weit weg vom bekannten Leuchtturm Westerhever. So fahre ich über das imposante Eidersperrwerk. Es ist eine ewige Baustelle, denn durch die starke Strömung werden ständig dessen Fundamente unterspült. Was so im ersten Moment für ein Naturfrevel gehalten werden kann, ist eine große Errungenschaft für Mensch und Natur. Nach der Eindeichung wurden riesige Gebiete für den Naturschutz gewonnen, unter der Federführung des NABU. Es dauerte allerdings Jahre, bevor der ursprüngliche Meeresboden entsalzen war. Für meine Kamera gibt es sofort Arbeit: Im Sommer brütet am Eidersperrwerk eine Seeschwalben-Kolonie. Teilweise sind die Jungen schon geschlüpft. So konnte ich kaum genug Bilder schießen.

**Quartier für Rundtouren** In Osterhever angelangt, finde ich für die nächsten Tage eine günstige Ferienwohnung mit voll eingerichteter Küche (22 Euro pro Nacht). Von hier aus kann man gut Tagesradtouren machen, was ich ausgiebig nutze: Nach Friedrichstadt sind es nur 28 km, auf die kleine Insel Nordstrand 40 km, nach Husum 30 km. Und dann gibt es noch den Westküstenpark – er ist 20 Kilometer entfernt und ähnlich wie ein Zoo angelegt, aber mit heimischen Tierarten:

zieht Touristen in Anhängern durch Büsum und Umgebung. In Büsum gibt's Ausflüge nach Helgoland, Fischereifahrten, Küstenfahrten und zu den Seehundsbänken. Das Schiff fährt dabei mit gebührendem Abstand an der Sandbank vorbei. Und die Seehunde stören sich offensichtlich kaum an dem Schiff.

Fazit: Meine Erwartung an diese Tour wurde fast vollständig erfüllt. Meine Empfehlung für Radler, die so eine Tour planen: Frühzeitig um das Quartier kümmern. Man findet zwar immer etwas, aber die günstigen Unterkünfte sind zuerst weg. Und wenn die Tour vorher gut geplant ist, fährt es sich einfach besser.

Wolfgang Henn

Wer Fragen zur Tour hat, kann sich gerne an mich wenden.  
wolfganghenn@hamburg.de



# Sorgenfrei zum Festival

## Eine Lösung fürs Fahrradparken bei Großveranstaltungen

**W**enn diese RadCity erscheint, wird es abends früh dunkel und auf dem Rad müssen wir uns warm und regenfest anziehen. Noch nicht lange her jedoch, da radelten wir im T-Shirt umher, stöberten auf der Altonale herum, genossen die Atmosphäre auf der MS Dockville und später beim großartigen Reeperbahn-Festival. Immer dabei: die FahrradGarderobe.

**Wie jetzt?** Eine rollende Garderobe, wo man doch eh nur ein T-Shirt anhat? – Nee, endlich eine sichere und komfortable Möglichkeit, zu Großveranstaltungen dein geliebtes Edelrad mitzunehmen und sicher zu sein, es nach dem Event genauso heil und am gleichen Platz vorzufinden – Wegweisung per Taschenlampe inklusive. Ach ja, einen netten Schnack gibt's natürlich auch immer gratis.

**Anfänge** Die Geschichte der FahrradGarderobe beginnt 2012 mit der Idee, auf kleineren Festivals einen Fahrradverleih anzubieten. Die Umweltwissenschaftlerin Helen Schepers bewegt die Frage der Nachhaltigkeit solcher Events, ihr Co-Gründer Michael Kellenbenz bringt Erfahrung in der Konzert- und Festivalszene ein. Auf dem Immergut-Festival in Neustrelitz werden sie später angesprochen, ob sie nicht neben dem Verleih auch bewachte Stellplätze anbieten können. Die FahrradGarderobe ist geboren, doch wie soll sie konkret aussehen? – »Mit ein paar Freunden haben wir dann bei einem Kaf-

fee zusammengesessen und rumgesponnen.«, erzählt Kellenbenz. »Wir stellten uns eine leere Wiese vor. Jemand nahm einen Fahrradlenker in die Hand und wir spielten Fahrradgarderobe. 'Hallo, ich möchte mein Fahrrad abgeben! – Ja, dann komm mal mit ...!«

**Preisverdächtig** Im Mai 2013 geht es dann richtig los, Altonale, Dockville, Hurricane – rund 3000 Räder parken 2013 in der FahrradGarderobe, die Schepers und Kellenbenz nun unter dem Label KonzertKultur betreiben. Leben kann man davon noch nicht, aber es ist ein Anfang. Im Frühjahr 2014 gibt es für diese wunderbare Idee den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie »Fahrradfreundlichste Entscheidung – Freizeit/Tourismus«. Nach und nach steigt die Nachfrage nach dem Service-Angebot und damit auch der Bekanntheitsgrad. »Ach, ihr seid auch wieder da. Schön.« oder »Ihr wart doch neu!« hören sie immer häufiger. In diesem Jahr sind es schon gut 7000 Räder, die den Schutz der FahrradGarderobe in Anspruch genommen haben.

**Aussichtsreich** Jetzt im Winter läuft die Akquise für 2015. Die Zahl von 2014 soll übertroffen werden. Im Idealfall zahlen die Veranstalter einen Festbetrag, sodass das Risiko durch Wetter und andere Widrigkeiten nicht an KonzertKultur hängen bleibt. Schepers und Kellenbenz sind nun auch gefragt worden, ob sie nicht neben der klassischen FahrradGarderobe die

## KURZ ERKLÄRT

Die FahrradGarderobe besteht aus Ständern, die durch ein langes Leichtmetallrohr verbunden sind. Das Fahrrad wird mit seiner Sattelspitze darüber gehängt. Als zweiter Fixpunkt steht das Vorderrad auf der Erde. Die Räder werden durchgehend von Aufsichtspersonal bewacht und sind umzäunt. Der Rahmen kann zusätzlich am Rohr angeschlossen werden. In der Regel übernimmt der Veranstalter die Kosten der FahrradGarderobe. In Einzelfällen wird eine Stellgebühr erhoben. Auf der Homepage [fahrradgarderobe.de](http://fahrradgarderobe.de) ist auf einem Terminkalender zu sehen, bei welchen Events die FahrradGarderobe angeboten wird.



Dockville, Freitagabend. Mein Rad steht sicher. Wenig später ist die FahrradGarderobe erstmals komplett ausgebucht

Ständer zum Verkauf anbieten wollen. Zu den Interessenten gehören Hauseigentümer und Wohnungsbaugenossenschaften. Aus einer Idee beim Sonntagskaffee ist in kurzer Zeit ein aussichtsreiches Kleinunternehmen geworden. Ich freue mich schon darauf, im Februar bei der ADFC-Radreise-Messe mein Rad an die FahrradGarderobe zu hängen.

Amrey Depenau

Fotos: Fahrradgarderobe, Amrey Depenau



## Kolumne



# Fast but not furious

**D**as soziale Netz ist dieser Tage voll von Radverkehr. Planungen in Altona für die Bahrenfelder und Luruper Chaussee, Alsterachsen, Feldstraße einerseits, tödliche Unfälle andererseits. So beeinflusst das eine irgendwie auch immer das andere. Neue Radverkehrsanlagen sollen so konzipiert sein, dass Radfahrende darauf sicher ihr Ziel erreichen.

Eine Frage, die sich mir dabei in letzter Zeit immer wieder stellt: Wie schnell sind wir denn eigentlich mit dem Fahrrad unterwegs? Anders ausgedrückt: Für welche Geschwindigkeiten sollen die Radverkehrswege ausgelegt sein?

Schnell stellt sich heraus, dass an der Geschwindigkeit sehr viel hängt. Wenn auf der gleichen Anlage eine sportliche Radfahrerin gleichzeitig mit einem älteren Herrn auf einem Rad mit tiefem Einstieg unterwegs ist, treffen Welten aufeinander – und Konflikte sind programmiert. Fährt jemand mit 30 km/h auf dem Radfahrstreifen, so ist es für den parallel fahrenden LKW-Fahrer nicht leicht, ihn recht-

»Ich möchte nicht ständig  
ausgebremst werden.«

zeitig beim Abbiegen wahrzunehmen. Was ist also die angemessene Geschwindigkeit, die ja auch bei juristischen Auseinandersetzungen immer wieder ins Spiel gebracht wird?

Klar, als Alltagsradlerin habe ich ein Interesse, zügig ans Ziel zu kommen. Insbesondere diejenigen, die einen Weg von 15 km und mehr zur Arbeit haben, möchten keine Zeit verschwenden. Ich stelle hier aber trotzdem mal die These auf, dass eine Geschwindigkeit von durchschnittlich über 20 km/h im innerstädtischen Bereich schwer zu erreichen und auch nicht unbedingt mein persönliches Ziel ist. Viel wichtiger finde ich den Verkehrsfluss. Ich möchte nicht ständig ausgebremst werden durch Verschwenkungen, parkende Autos, Ampelschaltungen, die auf den Autoverkehr ausgelegt sind. Das stresst mich und macht mich aggressiv. Je entspannter wir aber durch Hamburg rollen, desto weniger haben wir den Drang, mit Höchstgeschwindigkeit unterwegs sein zu müssen. Denn wir kommen ja auch so schnell und sicher ans Ziel.

Amrey Depenau

Foto: Birgit Schleifer



**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](http://www.norwid.de) · [info@norwid.de](mailto:info@norwid.de)



**CarSharing.**  
Soviel Auto macht Sinn.



**Preisbeispiel**  
2 Stunden, 10 km,  
Citroen C1 im Aktiv Tarif  
**4,50 €**

■ **anmelden**

Online Kunde werden und cambioCard abholen.

■ **buchen**

Telefonisch, per App oder Internet. Spontan oder weit im Voraus. Stunden-, tage- oder wochenweise.

■ **fahren**

Mit der cambioCard Zugang zu über 100 Fahrzeugen an zahlreichen Stationen in Hamburg. Vom Kleinwagen bis zum Transporter.



Telefon 040-414 66 700

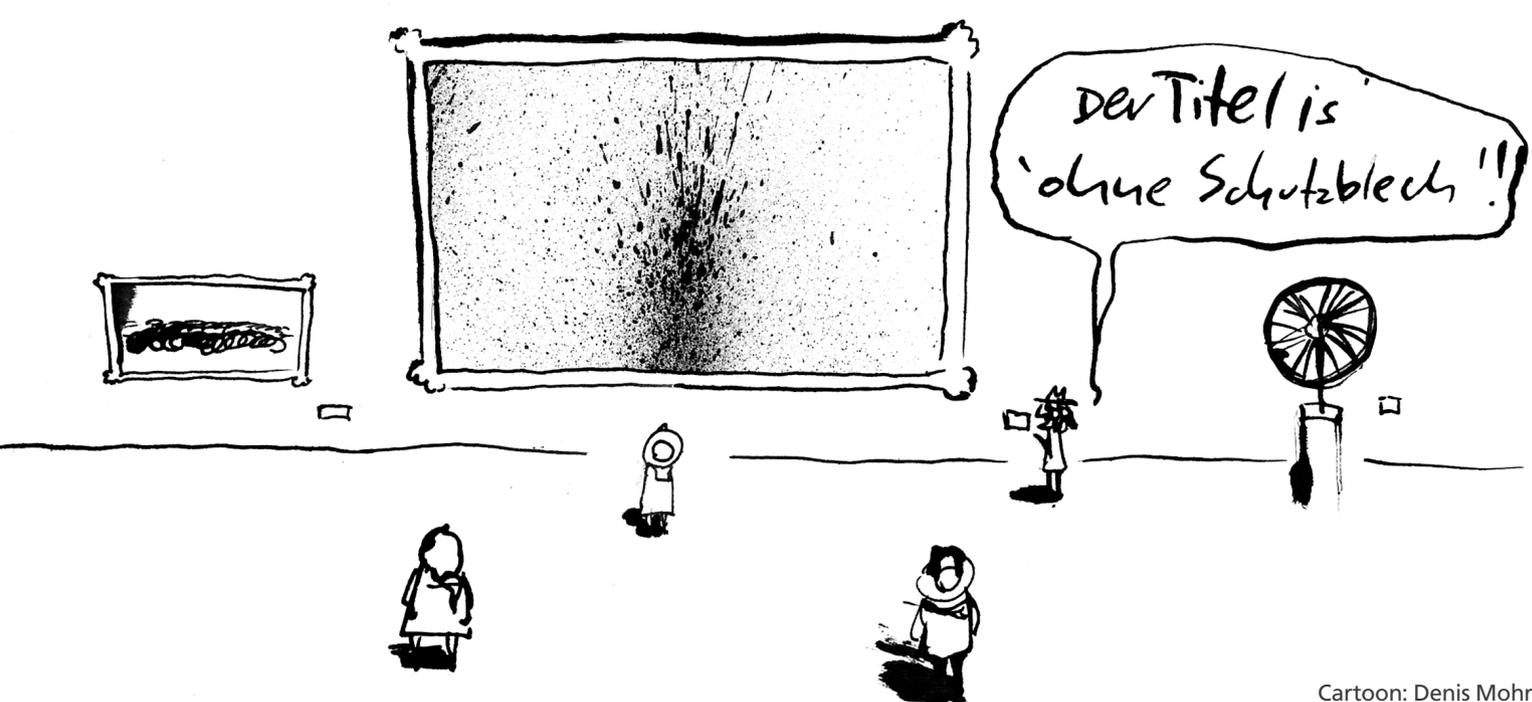
[www.cambio-CarSharing.de/hamburg](http://www.cambio-CarSharing.de/hamburg)

**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  
(Gurlittstraße), Öffnungszeit: z.  
Z. keine; Verabredungen zum  
Kartenkauf oder Broschürenab-  
holen 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)

### Aktiv werden

Wir freuen uns über neue Aktive in unseren  
Arbeitskreisen und Bezirksgruppen. Bei Interesse  
rufen Sie die AnsprechpartnerIn an. Verwenden  
Sie diese Telefonnummern bitte nur zu diesem  
Zweck. Alle anderen Anfragen richten Sie an die  
Geschäftsstelle.

**Arbeitskreis (Ak) GPS:** 2. Mi. im Monat, 19  
Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, gps@hamburg.adfc.  
de **Ak Öffentlichkeitsarbeit:** Termine auf  
Anfrage, D. Lau **Ak Radtourenprogramm:**  
S. Kayser **Ak Computer:** J. Wellendorf  
**Ak Fahrrad-Reparatur-Seminare:** J.  
Wellendorf **Ak Verkehr:** vierter Montag  
im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle;  
J. Deye **Bezirksgruppe (BG) Altona:** 3.  
Mi. im Monat, 19:30 Uhr, Viktoria-Kaserne/  
Frappant, Zeiseweg 9; Benjamin Harders **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):** N. N. **Liege- und  
Spezialradstammtisch:** 1. Mi im Monat, 19  
Uhr im Café SternChance, Schröderstiftstr. 7;  
M. Himmel **Radfahrertreffen:** 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:** Treffen  
nach Bedarf. Nächsten Termin bitte erfragen,  
Johanna Drescher **Redaktion RadCity:** U.  
Dietze **Themenabende in der Geschäfts-  
stelle:** 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 **Drescher, Johanna:** via  
ADFC-Geschäftsstelle **Harders, Benjamin:**  
altona@hamburg.adfc.de **Hardtstock, Petra:**  
Tel.: 602 62 11, phardtstock@alice-dsl.net  
**Heckelmann, Wolfgang:** Tel.: 61 19 29 70,  
wolfganghde@gmx.de **Himmel, Morten:** Te.  
27 14 56 45, morten.himmel@gmx.net **Kayser,  
Stefan:** Tel.: 89 01 93 23, stefan.kayser@  
hamburg.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 **Sommer, Georg:** Tel.: 20 23 90 13, BG-  
Mitte@hamburg.adfc.de **Wellendorf, Jörg:**  
info@hamburg.adfc.de

## Fördermitglieder des ADFC Hamburg

Infos: [hamburg.adfc.de/?214](http://hamburg.adfc.de/?214)

**AUSRÜSTUNG GLOBETROTTER AUSRÜSTUNG DENART & LECHHART GMBH CARSHA-  
RING CAMBIO HAMBURG CARSHARING** Lilienstraße 11, Lilienhof coworking office, 20095 HH, Tel.: 41 46 67 00  
**FAHRRADHANDEL BIEDLER BIKES** Jarrestraße 29, 22303 HH, Tel.: 27 80 08 00 • **DIE KETTE -  
ELBEWERKSTÄTTEN GMBH** Friesenweg 5 b-d, 22763 HH, Tel.: 42868-3737 • **DIE LUFTPUMPE - FAHRRAD-  
TECHNIK** Lübecker Straße 112-114, 22087 HH, Tel.: 25 49 28 00 • **eBIKE COMPANY GMBH** Lindenplatz 1, 20099 HH,  
Tel.: 2 09 33 22 10 • **EIMSÜTTLER FAHRRADLADEN** Uwe Krafft, Osterstr. 13, 20259 HH, Tel.: 49 30 61 • **FAHR-  
RAD BUCK** Tiburg 28, 22459 HH, Tel.: 58 20 98 • **FAHRRAD COHRT** Saseler Chaussee 52, 22391 HH, Tel.: 640 60 64 •  
**FAHRRAD LÖWE** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 HH, Tel.: 25 59 91 • **FAHRRAD XXL MARCKS** Curslackner Neuer  
Deich 38, 21029 HH, Tel.: 72 41 57 0 • **FAHRRADHAUS MEINCKE** Erdkampsweg 24, 22335 HH, Tel.: 50 30 50 • **FAHR-  
RAD NIELANDT** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 HH, Tel.: 693 00 20 • **FAHRRAD NIELANDT** Straßburger Str. 9-11,  
22049 HH, Tel.: 61 22 80 • **FAHRRAD PAGELS** Horner Landstraße 191, 22111 HH, Tel.: 651 83 86 • **FAHRRAD CENTER  
HARBURG** Großmoordamm 63, 21079 HH, Tel.: 32 31 00 10 • **FAHRRADLADEN ST. GEORG** Schmilinskystraße 66,  
20099 Hamburg, Tel.: 24 39 08 • **FAHRRADSTATION DAMMTOR/ROTHENBAUM** einfall GmbH Schlüterstraße 11,  
20146 HH, Tel.: 41 46 82 77 • **FAHRRADZENTRUM EPPENDORF** Eppendorfer Weg 231, 20251 HH, 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 »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 Michaelen, Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 HH, Tel.: 21  
97 66 12 • **MEHRRAD E. K.** [www.mehrrad.de](http://www.mehrrad.de) **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 REISEN HAMBURG** Messeplatz 1, 20357 HH, Tel.: 3569-0  
**ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL HAMBURGER VERKEHRSVERBUND** Steindamm 94, 20099  
HH, Tel.: 32 57 75-0 **RECHTSANWÄLTE KANZLEI FÜR VERKEHRS- UND MEDIZINRECHT** Mike Olaf  
Fröhlich, Neuer Wall 50, 20354 HH, Tel.: 39 90 13 85 • **MATTHIES RECHTSANWÄLTE** Dr. Anja Matthies, Katharinenstr. 11,  
20457 HH, Tel.: 29 81 34 90 **REISEVERANSTALTER DIE LANDPARTIE** Radeln & Reisen GmbH Industriehof 3,  
26133 Oldenburg, Tel.: 0441/570683 - 0 **SPORTVEREIN EIMSÜTTLELER TURNVERBAND e.V.** Bundesstr. 96,  
20144 HH, Tel.: 40 17 69-0 **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 • **TIWIEN-  
KIEKER IN HAMBURG REISEN** Dipl.-Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 HH, Tel.: 85 38 27 94 **VER-  
KEHRSPLANUNG 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, Wolfgang Henn,  
Mechthild Klein, Dirk Lau, Michael Link,  
Katja Nicklaus, Michael Prahll, Lutz  
Räbsch, Petra Stang, Nele Will  
**Titelfoto:** Klaus Hemme  
**Layout:** Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 6–9)  
**Anzeigen:** Es gilt Preisliste Nr. 22 vom  
26.11.2013. ISSN: 1617-092X  
**Auflage dieser Ausgabe:** 12.500  
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)

## Ihre Post

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

### Krankenhäuser

RadCity 4/2014, »Über Fahrradständer und bügelfreie Zonen«

Im September hatte ich einen Besuch im Blankeneser Tabea-Krankenhaus zu absolvieren. Ich radelte ein-, dann ein zweites Mal durch den Eingangsbereich und suchte die Bügel. Am Ende fand ich – immerhin hinter zwei Auto-Parkplätzen mit »Chefarzt«-Beschilderungen – eine etwa ein Meter hohe Mauer mit einem Stahlzaun darauf. Die bot Platz für ein Fahrrad: aber das ist nichts für Kleine, Schwache, Alte.

Die freundliche Dame am Empfang fragte ich dann, bevor ich zu meinem eigentlichen Begehr kam, wo ich die Fahrradabstellanlage finden würde. »Die gibt's nicht mehr. Wir brauchten ja Parkplätze.«

Wenn Sie einen Preis für Bauprojekte »Typ 1971« vergeben, dann bitte unbedingt an das Krankenhaus Tabea.

Nachbemerkung: Meine bereits alten Eltern wohnen in Wolfenbüttel (bei Braunschweig), wo ich inzwischen das Städtische Klinikum Wolfenbüttel ziemlich gut kenne. Das Krankenhaus hat vor dem hellen Haupteingang sicherlich 100 große, feste Bügel, wie man sie sich schöner und besser gar nicht wünschen kann. Sowas treibt einem dann doch in gewisser Weise die Tränen in die Augen.

Inzwischen war meine Mutter für zwei Wochen im UKE, wo ich zuvor noch niemals jemanden zu besuchen hatte. Keine Fahrradverbote zwischen den Häusern, keine Einschränkungen, überall Durchlässe – und: Bügel, Bügel, Bügel. Vor, neben, zwischen allen Gebäuden, immer in etwas mehr als ausreichender Zahl. So geht es auch! Und eine eigene Fahrradklinik auf dem Gelände sah ich auch.

Oliver Schridde

### Verkehrszeichen

In Hamburg gibt es viele falsch angebrachte Verkehrszeichen zum Schutz der Radfahrer. Nach Vorschrift der Straßenverkehrsordnung ist das Zeichen »Radfahrer von links und von rechts« *über* dem Zeichen »Vorfahrt gewähren« bzw. »Halt, Vorfahrt gewähren« anzubringen. Tatsächlich aber steht das Zeichen »Radfahrer von links und rechts« vielfach leider nicht zu oberst deutlich sichtbar *über* dem entsprechenden Zeichen zum gewähren der Vorfahrt.

Wolfgang Keiler

### Graffiti

RadCity 5/2014, »Verbindung City – Rothenburgsort« und »Kolumne 100 Millionen«

Erfreulich die Radverbindung am Wasser zwischen der City und Rothenburgsort. Wie man auf den Fotos sieht: Überall schäbige, wilde Graffiti an den Wänden. Dafür können wir Radfahrer nichts. Trotzdem ein Armutzeugnis für Hamburg. Z. B. zur Fußballweltmeisterschaft wurde der Radfahr- und Fußgängertunnel Stellingen wieder gepflegt. Vielleicht zu den olympischen Spielen streicht man die Betonwände, oder setzt Profi-Graffiti? Thema Elbtunnel: Wegen der vielen Höckerbremsen ist es fast unmöglich per Rad durch den Elbtunnel zu kommen. Als die Hafen- und Werftarbeiter noch durchradelten ging alles glatt.

Hans-Peter Möller

# Träum' nicht davon, komm her!

Die Messe für Urlaub, Caravaning, Outdoor & Rad  
**4.2. – 8.2.2015**

**Frühbucher-  
rabatt sichern!**

Einfach unter  
[reisenhamburg.de/tickets](http://reisenhamburg.de/tickets)  
den Code **RE1548**  
eingeben  
(ab Herbst 2014).



**REISEN**

HAMBURG



[reisenhamburg.de](http://reisenhamburg.de) • Messegelände am Fernsehturm

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

## ADFC-Themenabende

Januar/Februar 2015

Eintritt: 2,50 Euro (ADFC-Mitglieder: kostenlos)

Eine Anmeldung ist nicht nötig.

ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34–36 (Nähe Hauptbahnhof)



Dienstag, 13. Januar 2015, 19:30 Uhr  
Klaus Holst

### Radfahren in Dänemark

Die dänische Radroute Nr. 3 verläuft unter dem Namen Haervej (Heerweg) von Skagen aus durch das Binnenland der jütischen Halbinsel und geht bei Flensburg in den Ochsenweg über. Klaus Holst berichtet von einer Tour auf dieser Route, die durch einsame Dünen- und Heidelandschaften und durch das überraschend hügelige Jütland führt. Weiter beschreibt er die nicht einfache Anreise nach Skagen, stellt einige der frühgeschichtlichen Sehenswürdigkeiten vor, an denen der Weg vorbeiführt, und gibt Tipps zu den Übernachtungs- und Versorgungsmöglichkeiten. Am Schluss macht er, unabhängig von dieser Tour, noch einen kurzen Abstecher nach Kopenhagen und zeigt auf, warum Kopenhagen jeden Radfahrer begeistern muss.



Dienstag, 20 Januar 2015, 19:30 Uhr  
Dagmar und Wolfgang Tobergte

### Von Venedig nach Bayern

Von Venedig aus führt unsere Radreise zunächst durch die flache Po-Ebene. Besonders Padua und Verona sind Zeitzeugen der historischen Bedeutung dieser Region. Das Etschtal (Adige) hinauf radeln wir auf dem perfekt ausgebauten Radweg der »Via Claudia Augusta«. Durch Südtirol geht es vorbei an Bozen und Meran bis hinauf in den Vinschgau. In kurzen Etappen klettern wir den Reschenpass hinauf und rollen über die Schweiz zum Inntal in Österreich ein. Wir folgen dem Inntal-Radweg bis Innsbruck und verlassen dabei die alte Römerroute. Den Anstieg zum sonnigen Achensee bewältigen wir aus eigener Kraft, obwohl hier ein Transport mit der Dampfeisenbahn möglich wäre. Es geht danach flott bergab ins bayerische Bad Tölz und weiter bis zum Ammersee.



Donnerstag, 19. Februar 2015, 19:30 Uhr  
Giesela Uhlenhaut/Jörg Martens

### Donau I – von der Quelle bis nach Bratislava

Am Zusammenfluss von Brigach und Breg ist die Donau noch ein kleiner Bach, etwas später bei Immendingen versickert sie zeitweise sogar wieder, bei Bratislava ist sie aber schon ein breiter Fluss. Der Vortrag zeigt diesen Wandel des Flusses auf seinem Weg durch sehr abwechslungsreiche Landschaften, wie die Donaudurchbrüche bei Beuron und Weltenburg, die Schlägener Schlinge, die Wachau und die Donauauen unterhalb Wiens. Viele Burgen, Schlösser und Klöster säumen die Ufer. Beeindruckend sind auch die alten Städte wie Regensburg, Passau und die Hauptstädte Wien und Bratislava. Insbesondere zwischen Passau und Wien führt der Radweg meistens ohne große Steigungen abseits der Straßen entlang.



Freitag, 27. Februar 2015, 19:30 Uhr  
Ralf Mertens

### Alpentouren

Meine Alpentouren in den Sommern 2008, 2010, 2011 und 2014 möchte ich Interessierten näher bringen. Die Touren durch Österreich, Schweiz, Slowenien und Italien waren in den Bergregionen am schönsten. Italienische Radwege auf ehemaligen Bahntrassen haben dabei einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Die Höhen und Tiefen der Reisen können Sie hautnah miterleben.

# Ich will den Doc-Around- The-Clock.

**AOK**  
Rheinland/Hamburg

Beim rund um die Uhr zu erreichenden Service-Telefon  
AOK-Clarimedis stehen Ihnen an 365 Tagen im Jahr Fach-  
ärzte und medizinisches Fachpersonal zur Verfügung.

Noch mehr Vorteile unter  
[www.aok-vigo.de](http://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](http://www.fahrrad-cohrt.de)

