



## »DER WEG ZU EINEM GERECHT VERTEILTEN VERKEHRSRAUM IST NOCH LANG.«

Hamburgs Verkehrssenator Frank Horch  
im RadCity-Interview

### VERKEHRSERZIEHUNG

Das Gesetz der Straße begreifen

### KREUZUNGEN

Neue »Startsignale« für Linksabbieger



## ADFC-Radreise von Hamburg nach St. Petersburg

- Sechs Länder
- Drei Etappen
- Ein Traum!



**Fordern Sie jetzt Ihre  
Reiseinformationen an  
und starten Sie 2016 mit  
der ersten Etappe von  
Hamburg nach Danzig.**



Infos: [www.dieLandpartie.de](http://www.dieLandpartie.de)  
[service@dieLandpartie.de](mailto:service@dieLandpartie.de)  
0441-570683-13

### Ehrenamtliche/r gesucht Reisevorträge für die Geschäftsstelle organisieren

Der ADFC bietet von September bis April ca. 2 Themenabende pro Monat an. An diesen Abenden berichten Ehrenamtliche von ihren Radreisen rund um die Welt und zeigen Bilder oder Videos. Wir suchen ein bis zwei Ehrenamtliche, die die Themenabende vorbereiten und durchführen.

**Kontakt: Johanna Drescher, [info@hamburg.adfc.de](mailto:info@hamburg.adfc.de)**

#### Die Aufgaben:

- neue Vortragende finden und den bestehenden Interessentenkreis anschreiben
- Programm zusammenstellen
- Ankündigungstexte und Bilder an die RadCity-Redaktion weitergeben
- Geschäftsstelle vorbereiten, Eintritt kassieren, Einnahmen abrechnen
- viele nette Gespräche mit Radreisenden und Besuchern führen

Sie sollten Interesse an Radreisen haben, gerne mit Menschen zusammen arbeiten, mit dem Schreiben von E-Mails vertraut sein und sich terminlich auch einige Monate vorher festlegen können. Selbstverständlich erfolgt eine Einarbeitung durch die Vorgängerin und die Mitarbeiter der Geschäftsstelle unterstützen Sie ebenfalls gerne.

## QUALITÄT BIS INS DETAIL – FAHRRADMANUFAKTUR IN HAMBURG – [WWW.TRENGA.DE](http://WWW.TRENGA.DE)

Mit handwerklicher Sorgfalt und ausgeprägter Liebe zum Detail entwickeln und fertigen wir in Hamburg hochwertige und langlebige Fahrräder für höchste Ansprüche. Für die tägliche Fahrt zur Arbeit. Für den Ausflug ins Grüne. Für die Weltreise.

**Für Menschen mit Begeisterung  
für das Radfahren!**



Trekking- und Reiseräder

Randonneure

Urban- und Cityräder

650B Trekkingräder

**TRENGA** *DE*  
BICYCLES



**Fahrrad center**  
HARBURG · BUCHHOLZ

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

## Inhalt

### Interview: **Verkehrssenator Frank Horch**

06 »Der Weg zu einem gerecht verteilten Verkehrsraum ist noch lang.«

### aktiv werden: **Kreative gesucht**

11 ADFC Radreise-Messe

### Wilhelmsburg: **Das Gesetz der Straße begreifen**

12 Kinder müssen Verkehrsregeln meistern – trotz schlechter Vorbilder

### Ampeln: **Neue »Startsignale« für Linksabbieger**

14 Kreuzung Maienweg/Ratsmühlendamm/Maienweg

### ADFC: **Landesversammlung**

15 Einladung und Anträge

### Information: **Hamburg 2030**

18 Wirtschaftsfaktor Fahrrad

### Verkehr: **Durchwachsene Roadshow**

22 Radfahrt mit der Verkehrsbehörde

### ständige Rubriken

04 Kurzmeldungen

19 Kolumne: Voll die Sperrung

20 Adressen/Fördermitglieder/Impressum/Cartoon

21 Briefe, Neues Fördermitglied

## Ideologische Verkehrspolitik

Muss sich Hamburg Sorgen machen um seinen jüngsten Ehrenbürger, den Unternehmer Klaus-Michael Kühne? Er habe »Angst, was noch passiert«, und halte das vom Senat ausgerufene Ziel der »Fahrradstadt« für monströs und falsch, vertraute er dem Abendblatt an. Der Chef des »Logistikdienstleisters Kühne & Nagel und Anteilseigner der HSV Fußball AG« (wikipedia.de) lebt zwar seit 1975 am Zürichsee, seine Sorge gilt aber den Hamburgern, die »in Zukunft alles mit dem Fahrrad erledigen« sollen. Die »einseitige Politik zugunsten des Fahrrads« hält der inzwischen fast 80-jährige Spediteur für einen »Schildbürgerstreich«. Als Beispiel nennt er den Umbau des Harvestehuder Wegs: »Da haben wir jetzt eine Fahrradstraße neben einem Fahrradweg. Das nützt keinem, sondern macht es für alle gefährlicher. Das ärgert mich auch persönlich. Wir bauen an der Alster unser Hotel, und wenn unsere Gäste vom Flughafen kommen werden, müssen sie da durch.«

Nun glänzte Herr Kühne als Verkehrsexperte bislang nur durch seine in den 1950er-Jahren geborene Geschäftsidee, ganz viele Lkw auf die Straße zu bringen. Warum ihn also ernst nehmen? Weil sich Kühnes Glaube, für die Wirtschaft sei »immer noch das Auto von entscheidender Bedeutung«, auch bei Handelskammer, Senat und nicht zuletzt bei Olaf Scholz wiederfindet. Hamburgs Bürgermeister beteuert gern, er sei gegen »jede ideologische Verkehrspolitik«: »Wer gerne Auto fährt, soll das immer tun, wer gern Fahrrad fährt, soll das auch gern tun können«, so Scholz im NDR. Er wolle die Attraktivität aller Verkehrsarten in Hamburg erhöhen, also auch die der privaten Autonutzung. Wie das bei dem »begrenzten Straßenraum«, den sein Verkehrssenator Frank Horch im Interview konstatiert (S. 6–10), klappen soll, weiß aber niemand im Hamburger Rathaus.

Unbeeindruckt von der Haltung des Bürgermeisters betreibt Hamburgs Autolobby »ideologische Verkehrspolitik«, wie am Beispiel der Straße Rugenfeld in Osdorf zu beobachten ist. Dort macht die Handelskammer im Verein mit Bezirkspolitikern von CDU und SPD und Ex-Senatoren Stimmung gegen den von Horchs Behörde geplanten Radfahrstreifen: Die vierspurige Fahrbahn müsse exklusiv für den Kfz-Verkehr reserviert bleiben. Warum? Weil dort in Zukunft mehr Autos fahren würden ... Dass andere Metropolen Europas aufs Rad setzen, weil sich nur so bei der fortschreitenden Verdichtung der Städte ein Verkehrskollaps vermeiden und eine attraktive und lebenswerte Stadt gestalten lässt, interessiert diese »Experten« nicht. Auch nicht, dass ein gut ausgebauter Radverkehr im Wettbewerb der europäischen Großstädte längst als Standortvorteil gilt, weil sich dank der höheren Lebensqualität innovative Unternehmen mit jungen, hochqualifizierten Mitarbeitern ansiedeln.

Dirk Lau

## ICE Adventure HD

Höher, breiter, noch stabiler.

Auch dieses faltbare Trike ist ein typischer ICE-Renner in Premium-Qualität. Mit optionalem E-Antrieb, Rückwärtsgang und dank Schiebehilfe nun für fast jede Altersgruppe.



Gönnen Sie sich dieses tolle Trike!

## ... geniale Ergonomie für jeden Tag

und komfortabler durch die Stadt und auf der Tour.

### FLUX A10

**Wir haben es zuerst nicht geglaubt: dieses neuartige Rad-Konzept ist genial!**

Selbst größere Steigungen werden mühelos im Sitzen überwunden und beim Anhalten bleibt man stets im Sattel. Typisch FLUX, ist die Qualität und Ausstattung extrem gut ausgesucht und fast wartungsfrei.

ab 1699 Euro  
Lesen Sie unbedingt auf unserer Website mehr und überzeugen Sie sich mit einer Probefahrt!



**Liegeradstudio**

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

## Vorbereitungstreffen

### Finanzen 10.09.

Bei diesem Vorbereitungstreffen wollen wir uns die Finanzen des ADFC Hamburg genauer ansehen, als dies auf einer Landesversammlung möglich ist. Der Abschluss 2014 wird vorgestellt und detailliert besprochen. Wir lernen die Bilanz des ADFC Hamburg kennen. Außerdem schauen wir auf den Haushaltsplan 2016 und die darin enthaltenen Schwerpunktsetzungen.

Termin: Donnerstag, 10.09.2015, 19 Uhr

Ort: ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 HH

## Landesversammlung 20.09.

Siehe Seite 17



## IBA-Radtouren

Die IBA bietet weiterhin informative Radtouren zu Themen der Bauausstellung an. Die Teilnahme ist kostenlos. IBA-Radtour - Perspektive Wilhelmsburg: 09.08., 23.08., 06.09., 20.09., 04.10., 18.10.15

Start ist jeweils um 14 Uhr am Informationszentrum Energieberg Georgswerder, Fiskalische Straße 2. Die Tour dauert bis 17 Uhr. <http://www.iba-hamburg.de/touren>

## Aktivenwochenende

### 16.–18.10.

Der Vorstand lädt zum Aktivenwochenende ein. Vom Freitag 16.10.2015 bis Sonntag 18.10.2015 beschäftigen sich neue und schon länger tätige Aktive mit den Aufgaben des nächsten ADFC-Jahres.

Am Freitagabend diskutiert **ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork** mit uns über die künftige Ausrichtung des ADFC.

Am Sonnabend und Sonntag gibt es Arbeitsgruppen:

#### Radtourenprogramm/Öffentlichkeitsarbeit:

Wie erreichen wir mehr Menschen? Was müssen wir tun, um unsere Touren noch interessanter für die Medien zu machen?

#### Zusammenarbeit innerhalb des ADFC HH:

Welche »Typen« von Aktiven gibt es? Wo sind die Grenzen und Schnittstellen zwischen ehrenamtlicher und hauptamtlicher Arbeit? Wie kommunizieren wir am besten, um die gemeinsame Sache voranzubringen?

Der **ADFC Schleswig-Holstein** wird mit einer eigenen Arbeitsgruppe dabei sein. Alle Workshops stehen allen Aktiven offen.

Das Aktivenwochenende findet in der Jugendherberge in Ratzeburg statt. Die Teilnahme kostet im Einzelzimmer 50 Euro und im Doppelzimmer 25 Euro pro Person. Die Zimmerzahl ist begrenzt! Jeder, der ein Doppelzimmer wählt, ermöglicht damit weiteren Aktiven die Teilnahme. [hamburg.adfc.de/aktivenwochenende](http://hamburg.adfc.de/aktivenwochenende)

## In Hamburg sagt man Tschüss

Seit 2010 hat Merja Spott die verkehrspolitische Arbeit des ADFC Hamburg entscheidend beeinflusst. Nach fünf Jahren als Referentin für Verkehr will sie sich jetzt neuen Herausforderungen stellen: Seit dem 1. Juli arbeitet sie in Dortmund als Rad- und Fußverkehrsplanerin. Dabei wünschen wir ihr von ganzem Herzen alles Gute und viel Erfolg! Mit Ihrer hervorragenden Arbeit hat sie in Hamburg viel dazu beigetragen, dass der ADFC bei Behörden und Politikern als ernst zu nehmender, fachlich kompetenter Gesprächspartner anerkannt ist und immer öfter gute Radverkehrsplanungen umgesetzt werden. Unsere Aktiven haben von ihrem Know-How profitiert. Liebe Merja, deine Stelle wird zwar neu besetzt, aber wir werden dich sehr vermissen!



## Indienreise Jan 2016

»Südinien, Tropenküste und Hochgebirge«. Ulrich Roeder hat in Indien 16000 km mit dem Rad zurückgelegt und berichtet über seine Reisen beim ADFC auf Themenabenden und der Radreise-Messe. Hier kam die Idee, eine Gruppenreise nach Südinien zu organisieren:

**Kerala hautnah, 17.-30.01.2016.** Imposante Gebirgsstrecke, schroffe Bergkämme, dichte Wälder, Teefeldern, Elefanten, liebliche Palmenküste. Für erfahrene Radler, die ihrem Alter entsprechend gute Kondition haben und bereit sind, sich auch mal »durchzuboxen«.

Für ehrgeizige Sportradler ist die Tour nicht gedacht, aber auch nicht für Gelegenheitsradler. Geradelt wird auf festen, eher wenig befahrenen Straßen, es wird aber nur selten



richtig steil. Die Tagesetappen sind mit ca. 50 km so geplant, dass genug Zeitreserve bleibt.

Die ganze Zeit über haben wir ein Begleitfahrzeug, in das wir alle samt Gepäck passen. Übernachtung in guten Mittelklasseho-

tels (oft mit Pool). Eigenes Rad fliegt mit (kein E-Bike). Kosten bei 10 Teilnehmern: 2400 € (Flug, Radtransport, Begleitbus, DZ, HP). Weitere Informationen bei Ulrich Roeder: Tel.: 040-597522, [u.roed@web.de](mailto:u.roed@web.de). Die Buchung erfolgt anschließend über einen Reiseveranstalter.

## Fahrradtag für SchülerInnen

Das Blankeneser Zukunftsforum veranstaltete im Mai den ersten Blankeneser Fahrradtag für SchülerInnen der Klassen 5 bis 9. Mit dabei war die ADFC Bezirksgruppe Altona.

Mit dem vollbeladenen Infolastenrad vom ADFC machten sich zwei Mitglieder aus der Bezirksgruppe Altona auf nach Blankenese.

Auf den dortigen Marktplatz kamen gut 100 Schüler und Schülerinnen mit ihren Fahrrädern. Hier konnten sie Reparaturstationen beispielsweise zu den Themen Bremsen, Beleuchtung und Gangschaltung absolvieren. Ortsansässige Fahrradhändler halfen, kleine Schäden gleich zu beheben. Die SchülerInnen ließen sich die Stationen auf ihren Laufkarten abstempeln und errangen so ihr Zertifikat »Fahrradengel«. Erste-Hilfe-Schülerteams standen bereit, mussten aber nicht tätig werden.



Für die Flüchtlingsunterkunft Sieversstücken in Rissen wurden an diesem Tag rund 30 ausgediente Fahrräder abgegeben.

Eindrucksvoll war es zu erfahren, wie eingeschränkt Blickbeziehungen aus einem Lkw sein können und was man unter dem toten Winkel versteht. Hierfür stand ein großer Lkw bereit.

Auch der Parcours mit zwei Liegerädern fand großen Zuspruch, genau wie ein Langsamfahr-Wettbewerb. Im Polizeipavillon ließen die Schüler ihre Fahrräder der Endkontrolle unterziehen. Oftmals fehlten Reflektoren – Abhilfe gab es am benachbarten ADFC Stand mit Speichenstrahlern, Aufklebern und Flyern.

Zum Abschluss gab es eine kleine Demonstration vor der Kirche. Auf der von der Polizei gesperrten Straße wurde es ziemlich eng. Auch hier wurde wieder einmal deutlich: Fahrräder brauchen Platz.

Die Schüler und Schülerinnen hatten viel Spaß und werden den lehrreichen Vormittag sicher lange in Erinnerung behalten. Die neuen »Fahrradengel« von Blankenese werden dem Radverkehr in ihrem Stadtteil mehr Rückenwind verleihen. Dieser Fahrradtag bringt viele Menschen zusammen, bildet die Basis für neue Ideen und die Umsetzung von Verbesserungen für das Verkehrsmittel Fahrrad.

Wilfried Hartz

## Interviews mit Hamburger Radfahrern

Wer sind eigentlich all die Radfahrenden, auf die man so trifft? An dieser Stelle kommen sie zu Wort.



Torben (24) aus Barmbek am Bramfelder See

### Was für ein Fahrrad fährst du?

Ich fahre ein schwarzes Cityfahrrad, an dem ich auch gerne ein bisschen herumschraube. Am Lenker habe ich einen kleinen Bordcomputer befestigt, der mir beim Fahren anzeigt wie schnell ich fahre. In Zukunft will ich das Rad noch weiter optimieren und z. B. eine Federgabel einbauen.

### Wann fährst du Rad?

Neben dem Weg zur HAW\*, nutze ich das Rad auch um Besorgungen zu machen oder mich einfach sportlich zu betätigen. Häufig macht mir das Busfahren keinen Spaß, da es gerade morgens immer sehr voll ist. Außerdem behindern zur Zeit in Barmbek zusätzlich viele Baustellen die Weiterfahrt. Da bin ich mit dem Rad viel schneller.

### Welche Art von Strecken fährst du am liebsten?

Ich fahre gerne auf der Straße. Dort kommt man meistens schnell an sein Ziel. Sonst muss man sich die Radwege ja oft mit den Fußgängern teilen. Auf der Straße gibt es ja jetzt auch die neuen Radfahrstreifen. Die finde ich super und ich nutze sie sehr gerne.

### Wo siehst du Potenzial für Verbesserungen?

Die neuen Radfahrstreifen auf den Straßen gehen meiner Meinung nach schon in die richtige Richtung. Leider kommt es häufig vor, dass parkende Autos sie blockieren. Ich hoffe, dass das in Zukunft weniger wird, damit man flüssiger auf der Straße fahren kann.

Aber ich muss schon sagen, dass es ja schon einige Verbesserungen für den Radfahrer gibt und ich hoffe, dass die vorhandenen Ideen für neue Radstreifen weiterhin umgesetzt werden.

### Hast du einen Tipp für eine schöne Radfahrstrecke in und um Hamburg?

Bei gutem Wetter kann ich den Bramfelder See als Ausflugsziel empfehlen. Dort kann man auf einer Radtour auch sehr gut eine kleine Pause einlegen, da es dort sehr viel zu sehen gibt. Ich fahre aber meistens noch weiter in den Stadtpark.

Interview: Nele Will

\*Hochschule für Angewandte Wissenschaften

Beantworten Sie uns die fünf Interview-Fragen? Haben Sie Lust, uns Ihr Fahrrad-Hamburg vorzustellen? Dann melden Sie sich bitte bei der Radcity-Redaktion: [redaktion@hamburg.adfc.de](mailto:redaktion@hamburg.adfc.de)

## »Der Weg zu einem gerecht verteilten Verkehrsraum ist noch lang.«

Hamburgs Wirtschafts- und Verkehrssenator Frank Horch laviert im Interview mit der RadCity zwischen dem Ziel des Koalitionsvertrags, Mobilitätsgewohnheiten zu hinterfragen und die Menschen zum Umsteigen zu motivieren, und der erklärten Absicht von Bürgermeister Scholz, die Attraktivität aller Verkehrsarten, also auch der privaten Autonutzung, zu erhöhen.

**RadCity: Herr Horch, wie haben Ihnen die letzten Harley-Days gefallen? Der Nabu sprach von einer völlig entbehrlichen Verlärmung durch mehrere Tausend laute Motorräder – warum muss so etwas in Hamburg stattfinden?**

Frank Horch: In der Gesellschaft gibt es viele unterschiedliche Interessenlagen, die sich in Veranstaltungen ausdrücken. Schlagermove, Christopher Street Day und vieles andere. Wenn so etwas in der Nähe meiner Wohnung in der Hafencity stattfindet, denke ich auch, das hat mit der Tradition, mit dem Hafen, mit Segelschiffen nichts zu tun. Wir besprechen natürlich, wie solche Veranstaltungen so verträglich wie möglich durchgeführt werden können. Durch die Entscheidung mit den Harley Days auf den Großmarkt zu gehen, ist ja schon mal eine gewisse Entlastung vorhanden. Hamburg ist als Standort für Events sehr attraktiv. Davon profitiert die Stadt. Es lief sehr diszipliniert und Harleyfahrer sind auch Teil unserer Gesellschaft.

**Gestandene Bürger ...**

Ja, Bürger, aus allen Gesellschaftsschichten. Von Chefarzt bis Mechaniker oder Hausfrau.

**True Rebels ...**

... vielleicht keine Rebellen, aber darum geht es nicht. Ausgrenzung ist an keiner Stelle gut. Wir wollen, dass alle Verkehrsteilnehmer gut und sicher vorwärts kommen.

**Sie hupen, sie drängeln, sie parken überall, sie überholen zu eng und viel zu schnell und fahren andere Verkehrsteilnehmer um – was ist los mit Hamburgs Autofahrern?**

Ich glaube, es geht immer um den Verkehrsraum als Ganzes. Und wichtig ist, dass Akzeptanz und Toleranz vorherrschen.



### FRANK HORCH

Geboren 1948 in Geversdorf im Landkreis Cuxhaven, ist Frank Horch seit 2011 als parteiloser Politiker Wirtschaftssenator Hamburgs im Senat von Olaf Scholz (SPD). Als Leiter der »Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation« (BWVI) setzt sich der studierte Schiffsbauer und frühere Präses der Handelskammer Hamburg für eine weitere Vertiefung der Elbe, eine stärkere Mittelstandsförderung, die Olympiabewerbung Hamburgs und eine Digitalisierungsoffensive ein. Horch, der seinen Hauptwohnsitz in der Hafencity hat und gern segelt, lebte lange Zeit in Buxtehude.

Eine Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern ist unabdingbar. Was ich zunehmend beobachte, ist, dass sogar die gleiche Person, ob sie auf dem Fahrrad sitzt, ob sie im Auto sitzt, ob sie als Fußgänger unterwegs ist, disziplinos agiert. Das möchte ich in alle Richtungen adressieren. Es bedarf an vielen Stellen eines Umdenkens, Fahrradfahrer sind normale Verkehrsteilnehmer. Manchmal gehört auch Aufklärung dazu. Welche Regeln gelten auf einer Fahrradstraße? Wie sieht es in Einbahnstraßen aus? Wie verhält es sich mit Fahrradstreifen?

**Radfahrer sind vermutlich keine besseren Menschen. Nur die konkrete Situation ist ja so, dass dieses aggressive Verkehrsklima dadurch entsteht, dass ihnen die Autofahrer die Radstreifen zuparken, dass zu schnell gefahren wird und Sie sagen, da gehört Aufklärung dazu ...**

In ganz entschiedenem Maße. Ich meine das ernst. Ein Beispiel ist die Sperrung der A7 und unsere tägliche Verkehrssituation. Es gelingt im Moment gut, durch Aufklärung, durch Information, durch Kommunikation die Situation bei Sperrungen und Einschränkungen zu verbessern. Ich werde übrigens auf nichts so häufig angesprochen. An erster Stelle ist der Hafen, und an zweiter Stelle: Wie machen Sie das mit dem Fahrradverkehr? Ich glaube, dass unser aller Verständnis dafür noch weiter geschult und darüber mehr informiert werden muss.

**Meinen Sie die im Koalitionsvertrag in Aussicht gestellte Öffentlichkeitskampagne für eine »Willkommenskultur für Radfahrer«?**

Ich habe mich beispielsweise zur Critical Mass positiv geäußert, weil ich sage, wir müssen Aufmerksamkeit erzeugen. Critical

Mass zeigt, dass Radfahren heute in einer Stadt wie Hamburg Alltag und massentauglich ist. Auch wenn wir noch nicht die Fahrradstadt sind, die wir werden wollen – Fahrradfahren auf der Kurzstrecke von drei bis fünf Kilometern ist auch im täglichen Berufsverkehr eine normale Fortbewegung. Fahrradfahren findet nicht nur in der Fischbeker Heide statt. Das ist ein Umdenkprozess.

**Das klingt jetzt so, als ob Sie die Critical Mass veranstalten würden – aber das ist doch nicht Ihre Öffentlichkeitskampagne, die im Koalitionsvertrag steht, oder?**

Nein. Wie das aussehen könnte, darüber machen wir uns gerade Gedanken.

**Die Mass-Teilnehmer sagen ja, wir sind der Verkehr ... Richtig!**

**... und die 20 Minuten, die beispielsweise Autofahrer dann warten müssen an Kreuzungen...**

... die sind nicht das Leben.

**... die sind nicht das Leben und Hamburgs Radfahrer müssen auch oft warten ...**

Man muss als Verkehrssenator die Gesamtsituation sehen, und die verlangt eben ein großes Miteinander. Und manchen muss man den öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad erst einmal näher bringen. Der Weg zu einem Verkehrsraum, den alle gerechter teilen wollen ist noch lang. In 10, 15 Jahren werden wir vielleicht sagen: Denk mal zurück, wie das damals war und wie weit man heute ist. Das ist schon ein Paradigmenwechsel.

**Den Hamburger Radfahrern geht das alles noch viel zu langsam... Sie wollen jetzt zwar Akzente setzen, eine Fahrradstadt bauen, aber dann müssen Sie jetzt auch die Angebote schaffen, damit die Leute umsteigen. Mich würde interessieren, was Sie unter einer Fahrradstadt verstehen? Bürgermeister Scholz sprach in seiner Regierungserklärung nur kurz von dem Ausbau der Radwege und von der Eröffnung neuer StadtRAD-Stationen. Ist das die rot-grüne Vision einer Verkehrswende?**

Der Weg zur Fahrradstadt führt über mehr Akzeptanz. Wo können wir Schwerpunkte setzen für Fahrräder, Fahrradstraßen, Velorouten, Bevorzugung von Fahrradwegen. Das sind Entscheidungen, die wir von der Bewertung der Verkehrssituation abhängig machen müssen. Ich nenne das Beispiel rund um die Alster: Das ist ein Bereich, der für Fahrräder wie gemacht ist. Wir wissen durch die Pegelzählung, das am Tag bis zu 13.000 Fahrräder dort fahren. Deswegen auch die schnelle Entscheidung zum Harvestehuder Weg als Fahrradstraße. Wir müssen da jetzt zwar nachjustieren, weil einiges nicht so war, wie wir uns das vorgestellt haben, aber die Entscheidung war richtig. Ich möchte unter der Begrifflichkeit Fahrradstadt erreichen, dass das Fahrradfahren in der Stadt attraktiv wird und

eine echte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln. Das nützt allen Verkehrsteilnehmern.

**Im Harvestehuder Weg wurde kurz vor der Wahl eine Fahrradstraße eröffnet, die allerdings für den Kfz-Verkehr freigegeben ist, jetzt wird dort nachgebessert, nachdem viele viele Radfahrer über die Parkbuchten geklagt haben ... das ist ein Schnellschuss gewesen, oder?**

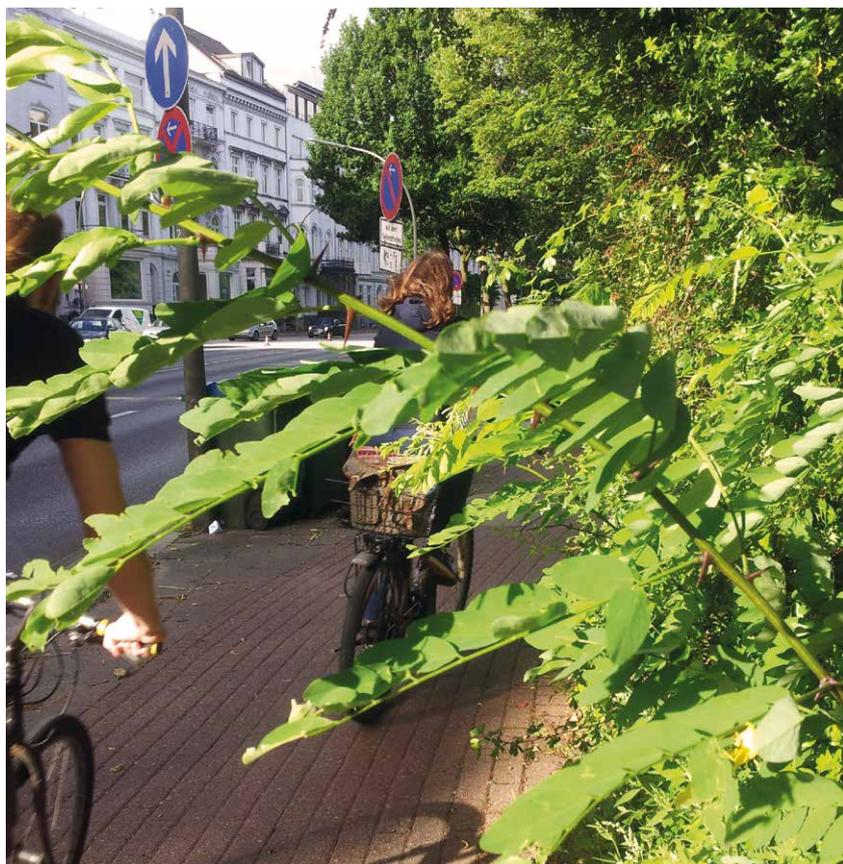
Zur Alster sag ich Ihnen aus Überzeugung: Wenn wir etwas für die Fahrradstadt tun wollen, dann müssen wir an solchen Stellen beginnen. Weil das in jeder Beziehung gut ist – auch für den Berufsverkehr. 40 Prozent der UKE-Beschäftigten fahren beispielsweise mit dem Fahrrad zur Arbeit. Dort sind diverse Fahrradstationen eingerichtet oder Duschen und auch kleine Reparaturstellen. Das sind Konzepte, die den Umstieg aufs Fahrrad befördern.

**Wo die Leute aber genervt sind, ist auf der Ostseite, auf der Straße An der Alster. Da findet der eigentliche Radverkehr, der Pendlerverkehr statt. Und auf dem dortigen Zweirichtungsradweg haben wir katastrophale Bedingungen. Wann passiert dort endlich etwas? Warum nimmt man nicht wenigstens eine Spur dem Autoverkehr weg, wenn man doch eine Fahrradstadt bauen will?**

Der Straßenraum ist begrenzt.

**Sechs bis acht Spuren nur für Autos, und da ist es nicht möglich, eine Spur für den Radverkehr ...**

Wir verschließen uns gar nicht, aber man muss erkennen, dass es verkehrstechnisch nicht ganz einfach ist. Doch wir werden auch dort ein Konzept vorlegen, das niemanden diskriminiert und alle Verkehrsteilnehmer einbezieht. Wir beobachten die Verkehre und das Verkehrsaufkommen und dabei die Auswirkungen auf die Knotenpunkte. Es ist ja nicht der einzelne



Im Grünen macht Radfahren gleich viel mehr Spaß, denkt sich vermutlich die Stadt und lässt den Zweirichtungsradweg An der Alster richtig schön zuwuchern. Wer Gegenverkehr und querende Fußgänger nicht vor dem Lenker haben möchte, sollte auch hier auf die Fahrbahn ausweichen

Radfahrstreifen und Schutzstreifen wie hier an den Landungsbrücken in St. Pauli haben sich bewährt – auch für den Autoverkehr! Sie helfen, behinderndes Zweite-Reihe-Parken zu verhindern und verbessern so den Verkehrsfluss für alle. Eine Erkenntnis, die sich allerdings noch nicht bis zur Hamburger Handelskammer und zur CDU und FDP rumgesprochen hat. Verkehrssenator Horch will Rückgrat zeigen und trotz des Gegenwinds aus der Wirtschaft an den Plänen für neue Radfahrstreifen festhalten – etwa im Rugenfeld oder in der Bebelallee

Streckenabschnitt ausschlaggebend, sondern zu Staus und zu schwierigen Verkehrssituationen kommt es vor allem, wenn die Knoten überlastet sind. Wir machen uns Gedanken, den Radverkehr dort auf die Straße zu verlegen, wo es verträglich und sicher ist. Wie zum Beispiel am Ring 3 am Rugenfeld. Die Gegner argumentieren, dort führen viel zu wenige Radfahrer. Es kann aber auch sein, dass da so wenige fahren, weil die Radwege nicht mehr den Standards entsprechen. Wir wollen den Radfahrern ein Angebot machen, sie ermutigen umzusteigen. **Ein sehr gutes Beispiel, Rugenfeld. Wer will, dass Radfahren attraktiver wird für die Menschen, auch abseits der City, der muss dort auch attraktive Angebote machen. Im Rugenfeld stagniert der Autoverkehr seit Jahren, und jetzt sagen Bezirkspolitiker und Handelskammer, da soll aber mehr Autoverkehr hin. Was antworten Sie denen?**

Da sehen Sie die Herausforderung. Was auch immer Sie anpacken, Sie treffen immer auf eine Gruppe, die das vor der eigenen Haustür nicht gut findet. Und da gehen Menschen nicht zaghaft miteinander um. Einige tun dann so – etwa im Mühlenkamp –, als ob Apotheken pleite gingen, nur weil ein Parkplatz wegfällt. Hamburg lässt sich andererseits nicht mit Freiburg, Groningen, oder auch Kopenhagen vergleichen. Das liegt an der Geschichte als Handels- und Hafenstadt, und auch



an der Größe. Das kann man nicht ignorieren. Hamburg ist ein starker Wirtschaftsstandort, wir sind die größte geschlossene Wirtschaftszone in Deutschland. Da müssen wir uns eben auch um die Hinterlandverkehre und Autobahnen kümmern. Wirtschaftsverkehre sind wichtig. Denn ohne die Wirtschaftskraft können wir unseren Standort nicht entwickeln. Gleichzeitig stehe ich zur weiteren Entwicklung von Radwegen, von Radstreifen, von Velorouten. Das haben wir auch in den letzten vier Jahren schon umgesetzt. Bei jeder Verkehrsplanung wird der Radverkehr mitgedacht.

**Viele Radfahrer sehen das nicht so, sondern nehmen Hamburg nach wie vor als Autostadt wahr. Nicht umsonst rangiert Hamburg beim bundesweiten ADFC-Fahrradklimatest seit Jahren immer auf den letzten Plätzen. Hamburgs Verkehrsklima ist schlecht, Radfahrer fühlen sich nicht ernst genommen, sondern unsicher und oft genug bedroht.**

Ja, da sind wir wieder beim ersten Punkt ... Hamburg ist ein Wirtschaftsstandort, wir müssen viele Interessen zum Ausgleich bringen.

**Im Koalitionsvertrag steht, dass Radverkehr ein wichtiger Ansatz sei, um die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten, um damit die Lärm-, Luft- und Feinstaubprobleme Hamburgs in den Griff zu bekommen. Muss nicht die Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 25 Prozent viel schneller als 2030 kommen, um tatsächlich die Luftgüte in Hamburg und das Verkehrsklima zu verbessern?**

Es passiert viel in Hamburg. Die Schiffsemissionen wollen wir durch umweltfreundliche Stromversorgung der Schiffe reduzieren. Da laufen Projekte, die ein Alleinstellungsmerkmal in Europa haben. Wir fördern den ÖPNV, wir setzen aufs StadtrAD, wir sind bei der E-Mobilität die Stadt, wo emissionsfreie Autos am stärksten vertreten sind ... Gleichwohl ist es so, dass es eine große Herausforderung ist, den Radverkehr vernünftig und sicher in die gesamtstädtische Verkehrssituation zu integrieren. Das ist nicht mal so nebenbei getan. Da braucht

Ab August 2015 will Hamburgs Verkehrsbehörde im Rugenfeld (Osdorf) Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markieren. Bislang werden Radfahrer dort auf »unebene Wegestrecken« gezwungen. Doch Altonas SPD und CDU sowie neuerdings auch die Handelskammer sperren sich gegen diese Pläne: Die Bezirkspolitiker und Wirtschaftsvertreter wollen die Fahrbahn weiterhin ausschließlich für den Kfz-Verkehr reservieren – da künftig noch mehr Autos nach Hamburg hineinfahren würden



man auch Erfahrungswerte. Oder auch Diskussionen wie beim Harvestehuder Weg. Da lernen wir gerade, was man besser machen kann ...

**Stichwort Tempo 30, ein immer sehr emotional diskutiertes Thema. Für uns aber ein ganz wichtiger Punkt, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Alle Experten – klar, Herr Scholz würde jetzt sagen, er habe andere Experten –, aber unsere Experten sagen, Tempo 30 innerorts, also als Regelgeschwindigkeit, hat nur Vorteile. Der Verkehr verstetigt sich und die Sicherheit steigt. Warum müssen erst Menschen sterben, bevor die Stadt Tempo 30 anordnet?**

Leider gibt es zu viele Unfälle. Das ist aber nicht nur eine Frage der Straßenverkehrsordnung, sondern auch des individuellen Fahrverhaltens. Die zugelassene innerstädtische Geschwindigkeit in Deutschland liegt bei 50 km/h. Grundsätzlich hat sich das über viele Jahrzehnte bewährt. Der Verkehr muss auch fließen, nicht nur für die Wirtschaft wie die Spediteure, die Anlieferverkehre, den Einzelhandel mit Lieferverkehren ...

**Nennen Sie ein Argument, das gegen Tempo 30 spricht.**

Das Verkehrsaufkommen, der Verkehrsfluss. Unser Bemühen muss es sein, den Verkehr flüssig zu halten.

**Aber stehen nicht Menschenleben über der Flüssigkeit des Verkehrs? Wir hatten 11 getötete Radfahrerinnen und Radfahrer letztes Jahr, das allein müsste doch dafür sorgen, dass Verkehrssicherheit absolute Priorität hat ...**

Sicherheit hat immer Priorität. Sie wissen, wie viele Tempo-30-Zonen wir haben: Wir sind knapp unter 50 Prozent. Wo es möglich ist, gehen wir mit der Geschwindigkeit runter.

**Sie wollen weniger Kfz-Verkehr, steht im Koalitionsvertrag ...**

... aber sehr deutlich ...

**Woher kommt denn der Autoverkehr in Hamburg? Die Hälfte der privaten Haushalte in Hamburg besitzt kein eigenes Auto mehr – wie wollen Sie die vielen Auto-Pendler aus Norderstedt, Wedel und Buxtehude in die Bahnen und Busse und aufs Fahrrad kriegen?**

Sie müssen dem durch Anreize, durch Komfort, durch gute Angebote gerecht werden. Wir stehen gar nicht so schlecht da. Das beste Beispiel, die S3, von und nach Buxtehude, ist ein Riesenerfolg. Auch die Nutzerzahlen der Hochbahn steigen. Übrigens: Dass die Nutzerzahlen zuletzt nicht mehr so stark gestiegen sind, liegt daran, dass mehr ÖPNV-Nutzer aufs Rad umsteigen. Das ist ja nicht schlecht.

**Aber in Randbezirken wie Osdorf oder Hamm haben Sie nach wie vor gefühlte 90 Prozent Kfz-Verkehr – und die Leute sollen ja nicht aus dem HVV-Bus, sondern aus ihrem Auto steigen.**

Immer mehr Menschen gefällt es jetzt schon, in Hamburg Rad zu fahren. Viele fühlen sich dabei aber auf der Fahrbahn im Mischverkehr nicht sicher genug, sondern von Autofahrern bedrängt und bedroht. Um das zu ändern, will Senator Horch eine »Willkommenskultur für Radfahrer« in Hamburg installieren

Wir gehen Schritt für Schritt, Sie sollten es positiv sehen: Was wir im Hafen gemacht haben mit der Hafenroute, was wir mit der Großmarktroute geschafft haben, das sind einzigartige Fahrradwege. Das sollten Sie auch zur Kenntnis nehmen.

**Das haben wir auch unterstützt. Aber außerhalb des Innenstadtbereichs tut sich ernüchternd wenig in Sachen Radverkehr, da herrscht das Auto.**

Wir verstärken das Team, das sich mit Radverkehr beschäftigt, erheblich. Wir wollen eine Fahrradkoordinatorin oder einen -koordinator. Das alles braucht seine Zeit, weil wir die richtige Person haben wollen, die das Ganze kommuniziert und eine übergeordnete Rolle spielt in unserer Zielsetzung auf dem Weg zur Fahrradstadt und Verstärkung der Fahrradverkehre.

**Nochmal zurück zu den Velorouten. Sie sind ja auch der Meinung, dass Velorouten sicher, attraktiv und zügig, also ohne nennenswerte Unterbrechungen für den Radfahrer befahrbar sein müssen und diese an den Hauptstraßen nicht ausgebremsst werden ... Oft ist es aber so, dass Sie mit Glück mal eine »Sprunginsel« in der Mitte einer Hauptstraße haben, im Normalfall müssen Sie da warten und ja ... Zeit verrinnen lassen. Warum werden die Velorouten nicht tatsächlich so gebaut, dass man flüssig durch die Stadt fahren kann, warum nehmen Sie es hin, dass die untere Verkehrsbehörde immer wieder querschießt und den Radverkehr ausbremsst? Und warum sind die Velorouten eigentlich nicht schon längst fertig?**

Es ist vereinbartes Ziel, dass wir am Ende der Legislaturperiode das Veloroutennetz fertig haben. Das ist eine gewaltige Aufgabe.

**Was aber priorisieren Sie, Autoverkehr oder Radverkehr? An Kreuzungen, an Hauptstraßen wird der Radverkehr immer wieder ausgebremsst ...**

Wir nutzen in der Planung und Umsetzung vielfach die Möglichkeiten, niemanden auszubremsten. Ich habe versucht klarzumachen: Es geht nicht um Priorisieren, es geht um Ausgleich.



Einem Verkehrsmittel allein die grüne Welle zu verordnen, funktioniert nicht.

**Beispiel Glacischaussee, da haben Sie tolle Radfahrstreifen auf die Fahrbahn gemalt, mal ab davon, dass Sie dort auch vorher schon prima Rad fahren konnten ... Nun kommen Sie aus der Glacischaussee und werden kurz vor der Kreuzung wieder auf den Bürgersteig geleitet, um an einer Ampel zu warten. Wer links in die Feldstraße abbiegen will, wartet dann an der nächsten Ampel und nach gefühlten 30 Minuten können Sie endlich weiterfahren. Bleibe ich auf der Fahrbahn, komme ich innerhalb von wenigen Sekunden über diese**

**Kreuzung. So werden Hamburgs Radfahrer an vielen Punkten der Stadt doch wieder ausgebremst.**

In der Tat bekommen wir gutes Feedback zur Glacischaussee. Wir verschließen uns nicht konstruktiver Kritik. Wo es möglich ist, wie beispielsweise am Gänsemarkt, ziehen wir den Fahrradstreifen vor und richten Aufsteller ein. Fahrradfahrer kommen dann vor den Autos an der Ampel zum Halten.

**Die Stadt wirbt damit, dass Hamburg auch bei seiner Olympiabewerbung in Puncto Mobilität aufs Fahrrad setze. Wird der Radverkehr nicht oft einfach nur auch als Feigenblatt missbraucht, um sich beispielsweise bessere Luftreinhaltung oder eben klimafreundliche Verkehrsbedingungen zu bescheinigen? Können Sie verstehen, wenn Radfahrer den Eindruck haben, sie seien nur ein vorgeschobenes Werbeargument, das kaschieren soll, wie wenig sich der Stadtverkehr und die Mobilitätsgewohnheiten wirklich ändern?**

Unsere Unterhaltung zeigt, dass ein Gespräch schon mal besser ist als kein Gespräch. Weil sich so gewisse Dinge gerade rücken lassen. Olympia ist auch für den Fahrradverkehr eine Riesenchance. Es wird Teil des Konzeptes sein, wie auf kurzen Wegen Olympia-Zentrum, olympisches Dorf und Wettkampfstätten erreicht werden können.

Bürgermeister Olaf Scholz will keine »ideologische Verkehrspolitik« – »wer gerne Auto fährt, soll das immer tun«, betont er bei jeder Gelegenheit. Sein Verkehrssenator sieht sich zwischen den Stühlen: Einerseits muss er die wütenden Proteste von Ladenbesitzern und Handelskammer beruhigen, wenn Hamburg einen neuen Radfahrstreifen erhält, andererseits will er die Interessen der Wirtschaft wahren und wehrt sich gegen einschneidende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt. Dennoch macht dem 67-Jährigen Politik immer noch mehr Spaß als nur noch zu segeln

## Da gehen angeblich Apotheken pleite, nur weil ein Parkplatz wegfällt ...

Frank Horch zu den Protesten nach dem Umbau im Mühlenkamp

**schon viel mehr autofreie Wohnviertel geben, warum warten bis 2024? Das als richtig Erkannte umsetzen und nicht erst warten, bis Hamburg eventuell den Zuschlag für die Spiele bekommt, oder?**

Wir wollen nicht ausgrenzen. Es geschieht gerade sehr viel in Sachen Verkehrsplanung. Besonders beim Thema Olympia. Brücken Tunnellösungen, Radverkehre, Fußwege, alles wird einbezogen. Wenn Sie sehen, wie etwa mit zusätzlichen Brücken neue Verbindungen entstehen, dann bin ich überzeugt, dass das zu einem Zugewinn der Mobilität in Hamburg werden kann. Immer auch mit Blick auf das Fahrrad.

**Vielen Dank für das Gespräch, Herr Horch.**

ohne Radverkehr nicht aus.

**Hört sich gut an, Großveranstaltungen in Hamburg sind aber bisher selten – und das macht mich eben skeptisch gegenüber solchen Ankündigungen – fahrradfreundlich durchgeführt worden. In Hamburg könnte es ja auch jetzt**

Interview: Dirk Lau



Foto: Ulf Dietze

# Kreative gesucht

## Radreise-Messe-Team sucht Unterstützung



Vortragssaal auf der ADFC Radreise-Messe

Im nächsten Jahr feiert unsere ADFC Radreise-Messe ihren 20. Geburtstag. Da tut frischer Wind gut! Deswegen freut sich das Orga-Team aus Haupt- und Ehrenamtlichen auf neue UnterstützerInnen bei der Vorbereitung. Und auch für den Messtag selbst, den 6. März 2016, suchen wir noch HelferInnen, die im CCH dafür sorgen, dass Publikum und Aussteller einen tollen Tag haben.

**Testhallen-Chefin** In einer separaten Halle mit über 3000 Quadratmeter Fläche können während der ADFC Radreise-Messe Räder ausprobiert werden. Damit dabei keine Menschen und Räder zu Schaden kommen, benötigen wir ein neues Konzept für die Nutzung – und eine AufpasserIn für den Messtag selbst. Sie sollten die ADFC Radreise-Messe möglichst bereits einmal besucht haben und Zeit für ein monatliches Treffen ab September haben.

**Vorträge organisieren** Wir suchen einen Ehrenamtlichen, der oder die für die Radreise-Messe Vorträge über Radreisen, Fahrradtechnik, Ergonomie, etc. organisiert. Die Einarbeitung erfolgt durch die Vorgängerin und die Leitung der Ge-

schäftsstelle. Die Aufgaben:

- neue Vortragende finden und den bestehenden Interessentenkreis ansprechen
- Programm zusammenstellen
- Ankündigungstexte und -fotos einholen, technischen Bedarf klären
- Teilnahme an den monatlichen Sitzungen des Radreise-Messe-Teams (September – März) und Zusammenarbeit mit den OrganisatorInnen unserer üblichen Themenabende
- Vortragende am Tag der Messe betreuen, Säle vorbereiten

**Transporter fahren und Aufbau** Vor der Messe muss viel Material von der ADFC-Geschäftsstelle zum CCH transportiert, aufgebaut und nach der Messe wieder abgebaut und zurückgebracht werden. Dafür suchen wir eine/n Ehrenamtliche/n mit PKW-Führerschein, der auch Transporter sicher fährt und zu packen kann. (Aufwand: Sonnabend ca. 10-15 Uhr, Sonntag (Messtag) ca. 17:30 – 21 Uhr.

**Einsatz als Messe-Helfer** Für Sonntag, 6. März 2016, suchen wir noch viele ehrenamtliche HelferInnen, die für jeweils zwei Stunden mitarbeiten. Dafür sparen

Sie den Messe-Eintritt und werden zu unserem großen Helfer-Essen im Frühjahr eingeladen. Für jeden Geschmack ist ein Job dabei: Brötchen belegen im ADFC-Pausenraum, Einlasskontrolle, Kasse, Mitgliederwerbung, Besucherumfrage, Info-Point, Ausgänge bewachen. Vor der Messe gibt es selbstverständlich genauere Informationen zum jeweiligen Job.

**Aktiv im ADFC – das bekommen Sie zurück** Ehrenamtliche Arbeit ist unentgeltlich. Dennoch wollen wir unseren Aktiven gerne etwas zurückgeben. Manchem reicht das gute Gefühl, etwas für den ADFC und eine nachhaltige Mobilität zu tun – und damit auch für die eigenen Interessen. Darüber hinaus bedanken wir uns einmal jährlich mit einer Einladung zum reichhaltigen Brunch für Aktive. Damit jeder seinen Job gut erledigen kann und seine Fähigkeiten weiterentwickelt, unterstützen andere Aktive und die Mitarbeiter der Geschäftsstelle. Wenn nötig, übernehmen wir gerne Fortbildungs- und Fahrtkosten.

Sie haben Interesse? Ich freue mich auf eine Mail oder einen Anruf.

Johanna Drescher, Leitung der Geschäftsstelle, [info@hamburg.adfc.de](mailto:info@hamburg.adfc.de), (040) 39 39 33

**E**her blauäugig haben wir von Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V. uns an zwei Tagen den Unterricht der polizeilichen Verkehrserzieher in einer Schule auf der Elbinsel angeschaut. Was wir erlebten, hat uns sehr gerührt. Beherztes Engagement der Verkehrserzieher, aber auch gefährliche Straßensituationen, mit denen Kinder lernen müssen umzugehen, lassen unseren Fokus von der Radverkehrspolitik nun auf die Achtsamkeit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer schwenken.

Seit vielen Jahren ist Verkehrserziehung in Hamburg eine Teamarbeit zwischen der Verkehrsdirektion 6 (VD 6) der Polizei als Fachaufsichtsbehörde für 50 Verkehrslehrer in ganz Hamburg, der Schulbehörde und natürlich den Schulen und Kitas vor Ort.



## Das Gesetz der Straße begreifen

Kinder müssen Verkehrsregeln meistern – trotz schlechter Vorbilder

Wir sind zu Gast bei Polizeihauptkommissar Michael Wenzien der VD 6, zuständig für Verkehrsinformation und -prävention. Zusammen mit den KollegInnen der Jugendverkehrsschule für die Radfahrausbildung und den Handpuppenspielern des »Verkehrskaspers« wuppt ein 72-köpfiges Team die Verkehrserziehung in der Stadt.

**Los geht's in der Kita** Allein 10 Verkehrslehrer sind nur für die Kitas zuständig. Dort sowie in den 1. und 2. Klassen lernen die Kinder seit Jahrzehnten den Verkehrskasper und seine Geschichten kennen. Auch wenn dabei der thematische Schwerpunkt das sichere Queren der Straße ist, so machen die Kleinen schon hier Bekanntschaft mit dem »kleinen Peter«, der Figur mit Rad und Fahrradhelm. Ab der dritten Klasse beginnt der Fahrradunterricht auf dem Schulgelände. Dann sehen die Verkehrslehrer, wer schon Fahrrad fahren kann. Nicht wenige Kinder lernen es auch bei dieser Gelegenheit. Ermutigung ist das A & O, damit sich die Kinder sicher im Straßen-

verkehr bewegen können. Ernst wird es aber erst in der vierten Klasse, wenn Theorie, schriftlicher Test, Übungsfahrten und Prüfung stattfinden. Der Unterricht knüpft an die Erfahrungen der Kinder im Straßenverkehr an.

**Ständiger Wandel** In Kooperation mit der Schulbehörde wird der Lehrplan abgestimmt betreffend Stundenanzahl, Inhalt, Umfang und Jahrgang. Es ist ein ständiger Wandlungsprozess, da stets an der zeitgemäßen Methodik und Didaktik gearbeitet wird, mit der die Verkehrserzieher die Kinder erreichen und sensibilisieren können. Mit Fotos im Lehrmaterial kommt man am besten ans Ziel, weil die Kinder hier die Verkehrssituationen besser erkennen können. Manche Klassenlehrer fotografieren deshalb auch mit ihren Schülern Straßen und Wege vor der Schule. »Jeder Verkehrslehrer hat seine eigene Art«, sagt Michael Wenzien und fährt fort: »Intern bilden sie sich weiter, um fit zu sein für die Nutzung z.B. von Smartboards im Klassenraum, Video, Handyfotos etc.«

**Sicherheitschecks und praktisches Üben** Der für Wilhelmsburg und Veddel zuständige Verkehrslehrer, Thorsten Pagel, ist seit mehr als sieben Jahren an den Schulen im Einsatz und deshalb auch bei allen Kindern im Stadtteil bekannt. Wir begleiten zwei Übungstouren, bevor zu einem späteren Zeitpunkt die Fahrradprüfung abgenommen wird. Wer die besteht, erhält den Hamburger Radfahrpas. Davor wird ein Sicherheitscheck der Fahrräder durchgeführt, bei dem Bremsen, Licht, Luft, Sattelhöhe etc. geprüft werden. Einen Aufkleber gibt es, wenn alles in Ordnung ist. Oft weisen die Kinderräder Mängel auf, die unbedingt behoben werden müssen. Danach fahren sich die Schüler mit Geschicklichkeitsübungen warm: Slalom, mit der linken und mit der rechten Hand Herr Pagels Hand abklatschen, scharf bremsen. Herr Pagel kennt die Kinder alle bei ihren Namen.

Nicht alle Kinder besitzen ein Fahrrad, dann hilft Herr Pagel mit einigen Rädern aus, die er mitgebracht hat. »Die habe ich organisiert. Ein paar stehen bei der Schule Slomanstieg. Ein paar bei einer anderen

Institution«, erklärt Thorsten Pagel und bestätigt: »Ja, kann man so sagen, das ist mein 'Ehrenamt' zusätzlich zu meiner Dienstzeit.« Die Transporte organisiert er nämlich auch selbst. Doch beim zweiten Termin ist das nicht nötig, weil der Transporter der Jugendverkehrsschule der Polizei mit schicken Übungsrädern, Helmen und personeller Verstärkung anrollt. Da diese Ausrüstung für den ganzen Hamburger Süden genutzt wird, ist sie nicht immer verfügbar.

Das Engagement der Hamburger Verkehrserzieher geht soweit, dass sie bei Bedarf auch zu den Elternabenden kommen. Klar, bei Nachfragen und Projektideen, z.B. für Ferienangebote mit dem Radparcours, sind sie jederzeit ansprechbar. Diese Freude an der Arbeit spüren wir auch vor Ort: »Herr Pagel, kannst Du mir mal den Helm festmachen?« »Herr Pagel, guck mal.«

Jetzt nur noch die Gruppen aufteilen und los geht's in Sechsergruppen zur Übungsfahrt. Der Stadtteilbeamte, Herr Lemmermann, begleitet die Truppe durch die komplexen Verkehrssitua-



tionen im viel befahrenen Reiherstiegviertel. Die Kinder müssen lernen, vor jedem Anfahren zuerst über die linke Schulter zu schauen, um zu sehen, ob die Fahrbahn frei ist. Das gehört zu den Übungen, die in Fleisch und Blut übergehen müssen, um großen Unfallgefahren vorzubeugen.

An mehreren Stellen hält die Gruppe an, um einzeln unter Aufsicht das Abbiegen nach links und rechts unter Hinweis auf die Gefahren des toten Winkels einzuüben sowie um gefährliche Situationen an Bushaltestellen, Einfahrten, Straßenquerungen und die vielen Verkehrsschilder im Blick zu haben. Selbst bei Vorfahrt müssen die Kinder mit der Ignoranz der Erwachsenen rechnen und deshalb darauf achten, ob sie von den Fahrern wahrgenommen werden. An-

derndfalls sollen sie anhalten. Eine harte Realität für 10-Jährige, ebenso wie die zahlreichen erwachsenen Radfahrer, die sich im Straßenverkehr falsch verhalten.

**Neue Radverkehrspolitik** Radverkehrspolitische Veränderungen, wie z.B. das Fahren auf der Straße durch Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht an vielen Orten, führen auch zu Veränderungen im Verkehrsunterricht. Michael Wenzien: »Die Radverkehrsstrategie ist gewollt und wird umgesetzt. Es ist zeitgemäß, sich mit dieser neuen Situation zu befassen, d.h. das Kreuzen einer Straße mit vorhandenen Schutzstreifen kann heute ganz anders aussehen. Die Verkehrserzieher geben alltagstaugliche Hinweise, die auch von den lokalen Begebenheiten abhängen. Für Kinder ist immer der sicherste Weg relevant, nicht der schnellste, den der Papa womöglich immer fährt. Es ist ein langer Prozess, bis neue Regeln erkannt und akzeptiert werden. Leichter wird es wohl für die junge Generation.«

Laut Statistik nutzen die Kinder ab dem 10. Lebensjahr das Rad vermehrt als Verkehrsmittel für den Weg zu Freunden, zum Sport oder zum Musikunterricht. Dann müssen sie auch wirklich fit sein. Zwischen dem 10. und 14. Lebensjahr passieren jetzt noch die meisten Radfahrunfälle bei Kindern. Deshalb ist es wichtig, dass die Eltern mit den Kindern das Gelernte bei Fahrten durch den Stadtteil einüben. »Wir leisten ja nur ergänzende Arbeit«, sagt Michael Wenzien, »die eigentliche Erziehungspflicht liegt bei den Eltern.«

Für die 5. und 6. Klasse werden Radfahrprojekte angeboten, wie Reparaturlehrgänge, Stadtteilerkundungen, Aktivitäten im Schulumfeld, wenn z. B. Schüler die Turnhalle einer anderen Schule nutzen müssen. Die tatsächliche Nachfrage seitens der Schulen hängt jedoch von vielen weiteren Faktoren ab. Prinzipiell können die Schulen kreative Radfahrprojekte zusammen mit den Verkehrserziehern entwickeln. Bei günstigen Umständen, wenn z. B. einer Stadtteilschule viele der ehemaligen Grundschüler erhalten bleiben und die Fahrradprüfung nicht besonders erfolgreich verlaufen ist, kann sogar der Unterricht noch einmal vertieft werden. Möglich ist vieles. Eng wird es allerdings, wenn einmal ein



Polizeihauptkommissar Michael Wenzien

Verkehrslehrer krank wird. Es gibt keinen Personalvertretungspool.

Auch wenn Prävention nicht messbar ist, so führen die Verkehrserzieher die relativ positive Verkehrsbilanz 2014 auch auf ihre Arbeit zusammen mit der Schulbehörde und den Schulen zurück. Zum Glück ist auch 2014 kein Kind an den Folgen eines Verkehrsunfalls gestorben. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit aktiv am Straßenverkehr teilnehmenden Kindern (bis 14 Jahre) ist von 599 auf 539 zurückgegangen.

Und wie steht es um die Zukunftswünsche der VD 6? »Mehr geht immer. Bei den Kitas ist noch Luft nach oben. Doch wenn wir langfristig die Standards halten könnten und eine verlässliche Nachbesetzung hätten, dann wären wir alle schon sehr zufrieden«, sagt Wenzien.

Astrid Christen, Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V.

## FAHRRADSTADT WILHELMSBURG E.V.

ist ein Bürgerverein, der sich für die Radnutzung einsetzt. Er entstand im Zuge der Internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau in Hamburg 2013.

# Neue »Startsignale« für Linksabbieger

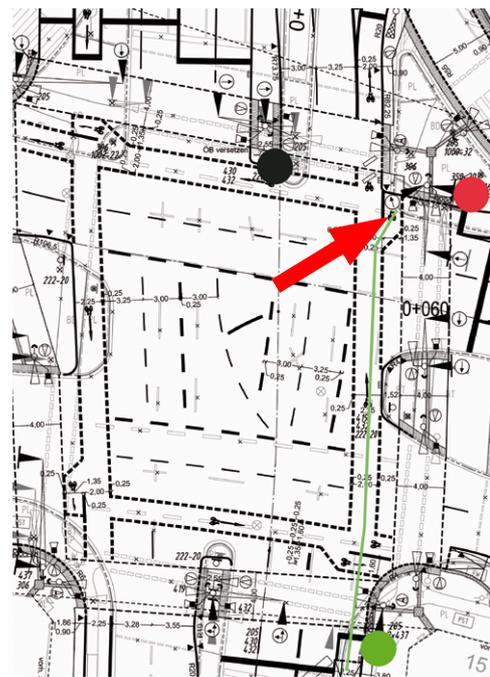
Die vom ADFC kritisierte gefährliche Ampelschaltung an der Kreuzung Maienweg/Brombeerweg/Ratsmühlendamm ist nun entschärft.

**D**ie Kreuzung Maienweg/Ratsmühlendamm/Brombeerweg wurde 2013 umgebaut. Wer einmal bei Grün in eine Kreuzung eingefahren ist, darf nach der StVO auch zu Ende abbiegen. Der Radfahrende konnte jedoch hier nicht erkennen, dass an dieser Kreuzung nach dem Geradeausgehen auch noch der linksabbiegende Gegenverkehr eine eigene Grünphase bekommt und dann den Abbiegeweg des Radfahrers kreuzt. Das Problem tritt dort für jede Linksabbiegerichtung auf.

Ausführlich hatten wir die Situation im Beitrag »Gut gemeint ist nicht gut gemacht« in unserer RadCity 1/2014 beschrieben (online unter [hamburg.adfc.de/radcity](http://hamburg.adfc.de/radcity)). Außerdem wurde dort die Frage geklärt, welche Ampel in welchem Moment für den Radfahrenden gilt und in einem Youtube-Video verglichen, wie kompliziert und langwierig der Abbiegevorgang für RadfahrerInnen im Vergleich zu dem für Autofahrende ist.

**Erste Einsicht** In seinem Rechenschaftsbericht für das Jahr 2013 räumte der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) ein, dass die von uns beschriebene Situation tatsächlich ein Problem darstellt. Außerdem wurde nun unsere Rechtsauslegung bestätigt.

»Nach Öffnung des Knotens für den Verkehr zeigte sich sehr schnell, dass die Verkehrsführung an zwei Punkten für die Verkehrsteilnehmer nicht verständlich und damit nicht akzeptierbar war. (...) Diese Wegebeziehung (gemeint ist das Linksabbiegen, Anm. der Red.) zeigte sich auch für die Radfahrer kompliziert. Der Radfahrer findet zwar seinen Weg sicher in die dafür vorgesehene Aufstelltasche, er ist jedoch unsicher, wann er weiterfahren kann, bzw. welches Signal er beachten muss. Die StVO gibt hier vor, dass er fahren kann, wenn der Verkehr es zulässt, er also kein weiteres Signal be-



Beim indirekten Linksabbiegen fährt der Radfahrer bei Grün geradeaus in die Kreuzung und landet in der »Wartetasche« (Pfeil). Das neu installierte Signal für Radfahrer zeigt ihm zunächst »schwarz«

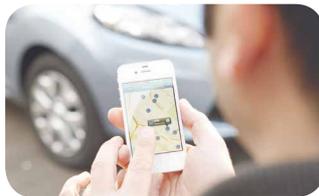
Unser Beispiel zeigt die Fahrbeziehung Maienweg nach Erdkampsweg, gilt aber für die anderen Richtungen entsprechend.

Fotos: Ulf Dietze, Pläne: LSBG (M)



## 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)

## Ampeln und Linksabbiegen

achten muss, wie auch der Kfz-Verkehr. Zu diesem Thema gibt es derzeit in den Fachgremien Diskussionen, ob hier nicht doch eine Fahrradampel sinnvoll wäre.«\*

**Lösung gefunden** Seit Juni 2015 sind an allen vier Mittelinseln einzelne Fahrradsignalgeber angebracht. Sie zeigen grundsätzlich kein Signal, bleiben also Schwarz. Der Radfahrende darf wie gehabt indirekt zuende abbiegen.

Dem Radfahrer, der in der Wartetasche wartet, zeigt das neue Signal dann für einige Sekunden als »Startsignal« Grün, wenn auch der parallele Autoverkehr sein Grünsignal bekommt. Der indirekt abbiegende Radfahrer kann sich also beim Abbiegevorgang daran orientieren, wann er das Grünsignal an der Mittelinsel sieht, und weiß so, dass er dann nicht mit dem Querverkehr in Konflikt gerät.

Die zusätzlichen Signale sind also eine Verbesserung. Rein rechtlich hat sich zum vorherigen Stand allerdings nichts geändert. Weiterhin wissen Radfahrer bei »Schwarz« nicht, dass sie nicht sicher abbiegen können.

**Aus den Erfahrungen lernen** Bei zukünftigen Kreuzungsumbauten erwarten wir, dass Radfahrer zu jeder Zeit und an jedem Punkt der Kreuzung wissen, wann sie sicher abbiegen können, ohne dass sie durch die Schaltung benachteiligt werden.

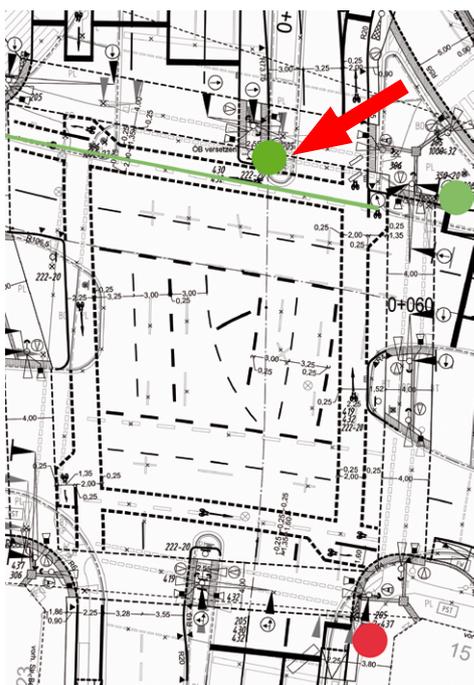
Nach Möglichkeit sollte immer direktes Linksabbiegen vorgesehen werden: Dadurch erspart man den Radfahrenden ärgerliche Umwege, macht die Fahrbeziehung der Radfahrenden für die Autofahrer transparenter. Man muss dann nicht mehr irgendwelche Sonderlösungen für Radfahrer suchen, die kaum jemand versteht. Für Radfahrende an großen Kreuzungen direktes Linksabbiegen vorzusehen, hält der

LSBG aber angesichts der weiteren Anforderungen an einen solchen Knoten für nicht möglich. So bekommt nach dem anstehenden Umbau auch die Kreuzung Saseler Chaussee/Stadtbahnstraße Markierungen zum indirekten Abbiegen – und auch Startsignalampeln.

Radfahrende sollten zu ihrer Sicherheit auf solche Signale an Mittelinseln achten und schon beim geringsten Zweifel immer auf deren Grün-Licht warten, bevor sie zu Ende abbiegen.

Ulf Dietze

\* Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg; Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation; Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (Hg.): Geschäftsbericht 2013. August 2014, S. 8 f.)



Derselbe Signalgeber springt auf Grün, wenn der Radfahrende seinen Abbiegevorgang sicher beenden kann. Das Signal geht nach wenigen Sekunden wieder aus, da es nur als Startsignal gedacht ist



**StadtRAD Hamburg –  
aufsteigen und abfahren!**

**Das StadtRAD macht spontan und individuell mobil.**

Leihen Sie an vielen Stationen im gesamten Stadtgebiet rund um die Uhr ein StadtRAD – so einfach wie Fahrradfahren selbst.

Tel. 040 82218810-0  
www.stadtradhamburg.de

StadtRAD HAMBURG

Hamburg



### Landesversammlung **20.09.15**

Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg,

der Vorstand lädt Sie herzlich ein zur diesjährigen

Landesversammlung am Sonntag, dem 20.09.2015,  
ab 14 Uhr. ADFC-Landesgeschäftsstelle Koppel 34 – 36,  
20099 Hamburg

Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis mit.

### Tagesordnung

1. Eröffnung
2. Wahl Versammlungsleitung und ProtokollantIn
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Tätigkeitsbericht des Vorstands
5. Kassenbericht 2014
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands
8. Pause
9. Wahlen  
Rechnungsprüfer/innen  
Delegierte zur Bundeshauptversammlung  
Delegierte zum Bundeshauptausschuss
10. Anträge  
Satzungsändernder Antrag 1, § 2  
Satzungsändernder Antrag 2, § 8.7  
Satzungsändernder Antrag 3, § 3  
Satzungsändernder Antrag 4, § 12  
Satzungsändernder Antrag 5, neue Rechtschreibung  
Antragstexte siehe nebenstehender Kasten
11. Beschlussfassung über den Haushalt 2016
12. Verschiedenes

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage.  
Weitere Anträge müssen daher ggf. bis zum 10.09.2015  
in der Geschäftsstelle eingegangen sein. Einen Link zu  
den nach Redaktionsschluss eingehenden Anträgen fin-  
den Sie auf

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

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme.

## Anträge

### Satzungsändernder Antrag 1, § 2

Der § 2 wird geändert in

»§ 2 Zwecke und Ziele

1) Der Verein ist eine Gliederung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (Bundesverband) e.V., dessen Satzung als verbindlich anerkannt wird.

Zweck des Vereins ist die Förderung der Unfallverhütung, der Verbraucherberatung und des Verbraucherschutzes, des Natur- und Umweltschutzes, der Landschaftspflege und des Sports.

Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch die Förderung des Radverkehrs und Vertretung der Belange der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im Interesse der Allgemeinheit; durch Werbung und sonstige geeignete Maßnahmen für die stärkere Nutzung des Fahrrades; sowie durch die Beratung der Bevölkerung im Gebrauch von Fahrrädern und Unterstützung durch Informationen und sonstige Dienstleistungen.

2) Aufgaben des Vereins sind demgemäß insbesondere

a) Zusammenarbeit mit Behörden, MandatsträgerInnen, öffentlichen Einrichtungen und der Öffentlichkeit, zur Verbesserung der rechtlichen und verkehrstechnischen Grundlagen und Möglichkeiten des Fahrradverkehrs.

b) Zusammenarbeit mit Vereinen, Bürgerinitiativen, Organisationen und Einzelpersonen im In- und Ausland, die dieselbe Zielrichtung haben.

c) Veranlassung und Durchführung von Forschungsarbeiten, Seminaren und Tagungen, die Sammlung und Auswertung von Erfahrungen, die Herausgabe und Veranlassung von Veröffentlichungen, allein oder in Gemeinschaft mit anderen Stellen.

d) Organisation von Vorträgen und Veranstaltungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

e) Förderung des Radsports als Volks- und Breitensport durch Zusammenarbeit mit Radsportvereinen, oder gemeinschaftliche oder eigene Radsportveranstaltungen.

f) Förderung der Fahrradtechnik und der Verkehrs- und Alltags-tauglichkeit von Fahrrädern.

g) Beratung der Bevölkerung beim Gebrauch von Fahrrädern.

h) Entwicklung, Verbreitung und Unterstützung von Konzepten und Bestrebungen zur Verkehrsberuhigung durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes.«

#### Begründung:

Dieses ist die Satzungsänderung wegen der Änderungen zur Abgabenordnung, zu denen uns das Finanzamt aufgefordert hat. In dieser Form wurde bereits die Satzung vom Landesverband Niedersachsen in der gleichen Situation geändert.

### Satzungsändernder Antrag 2, § 8,7

Der § 8, Absatz 7 wird ergänzt um

»Bei Wahlen ist eine Blockwahl zulässig.«

#### Begründung:

Diese Änderung soll die Blockwahl der Kassenprüfer legalisieren, wie wir es bisher immer gemacht haben. Bisher hat sich daran niemand gestört, aber hier verschärft sich die Linie der Vereinsregister. Allerdings gibt sie auch die Möglichkeit, sämtliche Wahlen als Blockwahlen durchzuführen, zwingt aber nicht dazu.

**Satzungsändernder Antrag 3, § 3**

§ 3,1 wird »im Sinne der §§ 51 ff. Abgabenordnung« ersetzt durch »im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.«

§ 3,2 wird geändert in

»Mittel der Körperschaft dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln der Körperschaft. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.«

§ 3,3 wird ergänzt:

»Die Mitglieder des Landesvorstands und Mitglieder des ADFC Hamburg können für ihren Zeit- oder Arbeitsaufwand auf Antrag hin (pauschale) Vergütungen erhalten. Der Umfang der Vergütungen darf nicht unangemessen hoch sein. Maßstab der Angemessenheit ist die gemeinnützige Zielsetzung des Vereins.«

**Begründung:**

Die Änderungen § 3,1 und § 3,2 ergeben sich analog zu Antrag 1 aus der Änderung der Abgabenordnung. Die Satzungsänderung § 3,3 eröffnet uns die Möglichkeit, die Ehrenamtspauschale zu nutzen. Die Formulierung hat das Finanzamt Hannover dem ADFC Niedersachsen vorgeschlagen und wurde von uns übernommen.

**Satzungsändernder Antrag 4, § 12**

In § 12, Absatz 4 wird »mildtätige oder kirchliche« gestrichen.

**Begründung:**

Die Änderung ergibt sich analog zu Antrag 1 aus der Änderung der Abgabenordnung.

**Satzungsändernder Antrag 5, Rechtschreibung**

Der Vorstand wird beauftragt, die Satzung in die neue Rechtschreibung zu übertragen und eventuell vorhandene grammatikalische Fehler zu verbessern. Diese Änderungen bedürfen keiner neuen Abstimmung in der Landesversammlung.

**Begründung:**

Die umfangreichen anstehenden Änderungen sollen genutzt werden, die Satzung auf den aktuellen Stand der Rechtschreibung zu bringen.

## Kompetenz für ☺-Bikes – vollgefedert und faltbar

## 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)**

# Wirtschaftsfaktor Fahrrad

Man müsste mal ein Fahrzeug erfinden, das umweltfreundlich ist, nicht im Stau stecken bleibt und wenig Platz braucht. Gibt es schon?



**S**ogar in Hamburg gibt es sie schon: Immer mehr Kuriere und Pizzenlieferanten nutzen Lastenräder mit und ohne elektrische Unterstützung. IKEA in Altona liefert Waren bis 60 kg mit dem Lastenrad aus und verleiht Lieferfahräder und Fahrradanhänger auf Stundenbasis (RadCity 5/2014).

Seit Februar 2015 führt die Stadt Hamburg gemeinsam mit UPS ein Modellprojekt zur City-Logistik durch, bei dem Päckchen in vier zentral aufgestellten Containern zwischengelagert werden.

Das Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt hat unter anderem in Hamburg den

Einsatz von Elektro-Lastenrädern im Kurier- und Expressdienst getestet. Laut Projektleiter Gruber können so »bis zu 85 Prozent der Autokurierfahrten in urbanen Teilräumen ersetzt werden«. Die European Cycle Logistics Federation hält es sogar für möglich, dass 25 % aller Lieferungen auf der letzten Meile mit dem Rad erfolgen.

**Cluster Fahrrad** Die Stadt Hamburg setzt in ihrer Wirtschafts- und Innovationsförderung auf Cluster, also auf die Vernetzung von Forschung, Unternehmen und Verbänden. Das gibt es bereits in Bereichen wie erneuerbare Energien, Logistik und Luftfahrt. Wieso nicht auch rund ums Rad? Mit Bergamont und Stevens gibt es bereits hochwertige Hersteller in der Stadt, die TUHH und die Hafen City Universität haben Forschungsschwerpunkte zu Verkehrsplanung und Stadtentwicklung.

Viele Unternehmen wissen gar nicht, wie viele Vorteile der Radverkehr ihnen bringen kann. Der ambulante Pflegedienst »Frauen pflegen Frauen« in Hei-

delberg profitiert schon seit 20 Jahren von seinem autofreien Konzept. Die Mitarbeiterinnen sind gesünder und weniger gestresst als ihre autofahrenden Kolleginnen. Die laufenden Kosten, die durch die Fahrzeugflotte entstehen, sind überschaubar.

Und wenn in einem Betrieb, der aufs Fahrrad setzt, doch einmal größere Transporte anstehen? Die notwendige Logistik lässt sich mit ein wenig Köpfchen meistern.

**Reiseziel am Wasser** Schon heute sind die Radtouren, die auf Kreuzfahrtschiffen angeboten werden, kein Geheimtipp mehr. Eine autofreie Innenstadt und hochwertige Elbquerungen würden die Stadt für Städtereisen mit dem Rad noch attraktiver machen. Außerdem führt der Elberadweg mitten durch die Stadt – laut ADFC-Radreiseanalyse bereits seit 11 Jahren der beliebteste Radfernweg Deutschlands. Auch hier ist für Hamburgs Tourismus durch eine attraktivere Führung also noch Potenzial vorhanden.

Susanne Elfferding

Foto: Ulf Dietze

## »HAMBURG 2030«

Das war das Thema unseres Vortrags vor der Fahrradwerkstatt im Sommer 2014. Die Fahrradwerkstatt ist ein vom Ersten Bürgermeister initiiertes städtisches Gremium, in dem sich die Behördenleitungen und Verwaltungsspitzen über die Weiterentwicklung des Radverkehrs austauschen. Die wichtigsten Prognosen, Trends und Forderungen lesen Sie in unserer neuen Serie.



## Voll die Sperrung

In der Schanzenstraße radelt es sich ja schon länger recht angenehm auf der Fahrbahn. Viele komische Menschen nutzen zwar trotzdem immer noch die verkümmerten Restbordsteinradwege und klingeln sich durchs Getümmel – aber sei's drum. Neulich am Samstag komme ich nun also aus Richtung Weidenallee und überlege, wie ich am Neuen Pferdemarkt weiterfahren soll, da doch im Neuen Kamp jetzt dieser tolle Radfahrstreifen ist, der dann auf der Feldstraße nahtlos an die ebenso tollen Schutzstreifen auf der Glacischaussee anschließt und mich fahrbahnradelnd in Nullkommanix zu den Landungsbrücken bringt. Wäre da nur nicht die scheinbar unüberwindbare Kreuzung mit Schwerverkehr aus allen Richtungen. Die Radfahlerin wird hier auf benutzungspflichtige Minigefahrengebiete verwiesen, die ein Überqueren sehr umständlich machen (zwei chaotische Ampeln, viel Gegenverkehr).

Während ich also an Budni, Kögel und Co. vorbeiradele, überlege ich, heute einmal ganz waghalsig zu sein und mich einfach bei



den Autos einzufädeln. Die dürfen ja zweispurig in den Neuen Kamp abbiegen und ermöglichen mir, auf kürzestem Wege den sicheren Radfahrstreifen zu erreichen.

Und dann geschieht ein kleines Wunder: Es ist das Wochenende, an dem die Asphaltdecke der Budapester Straße erneuert wird. Die Vollsperrung dort entspannt die Lage am Knotenpunkt dermaßen, dass ich quasi wie von selbst aus der Schanzenstraße bis zur Einmündung Stresemannstraße gleite. Da Rechtsabbiegen in selbige für Autos auch gleich noch temporär gestrichen wurde und der Bordstein ebenso unpassierbar ist, wird plötzlich fahrbahnradeln die einzige Möglichkeit. Niemand hupt, alle RadlerInnen ordnen sich auf der rechten Abbiegespur zum Linksabbiegen ein. Läuft. Was eben noch eine stressige Option zu sein schien, ist plötzlich angenehme Realität. Ich möchte diesen Moment für die Ewigkeit einfrieren. Das geht leider nicht bei 32 Grad Lufttemperatur. Aber die Vision ist da. Und bleibt!

Fotos: Amrey Depenau

Amrey Depenau



**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 Randonneur**, handgefertigt und auf Maß.

**Edler Fahrrad- und Rahmenbau**  
Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad  
Norwid Fahrradbau GmbH · Tel.: (041 21) 246 58 · [www.norwid.de](http://www.norwid.de) · [info@norwid.de](mailto:info@norwid.de)

**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)



**KOECH**  
2-RAD TECHNOLOGIE

STEVENS • GUDEREIT • MÜSING • A2B • FALTER

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

**Radhänger mieten!**



Fahrradtransportanhänger für bis zu 10 Tourenräder

**040 / 633 11 775**

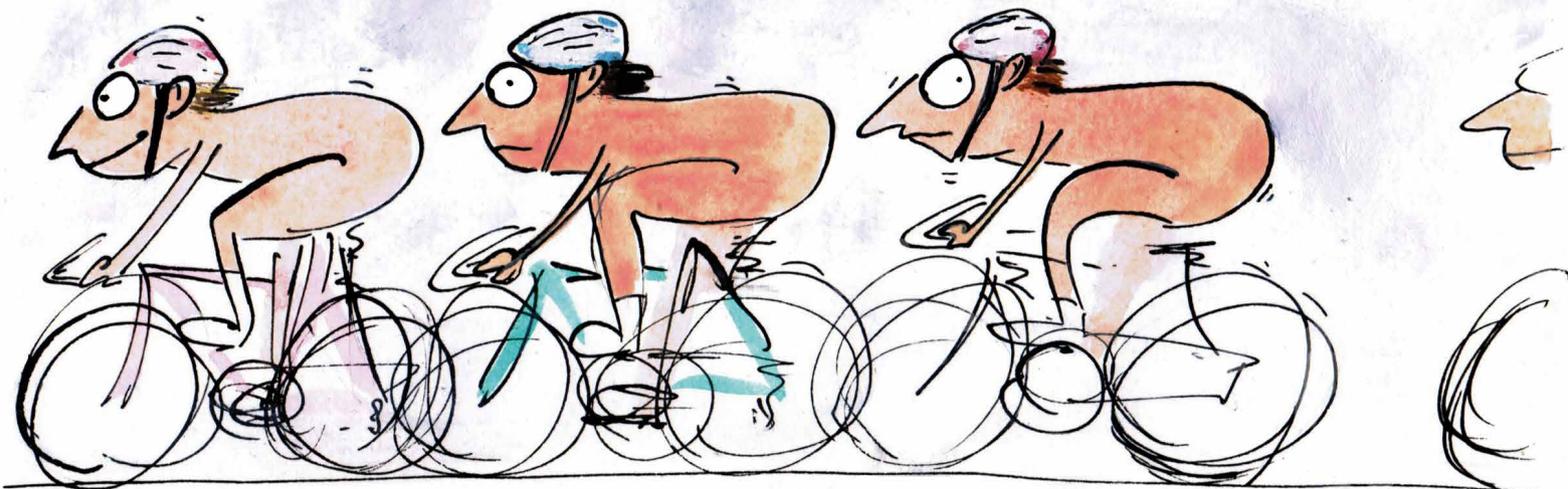
BIKE TEAM

RadReisen

TREKKINGBIKE - MTB - RENN RAD

Europa und weltweit

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



Cartoon: Denis Mohr

## Kontakt

### ADFC-Geschäftsstelle

ADFC Hamburg  
Koppel 34 – 36  
20099 Hamburg  
Tel.: 040-39 39 33  
Fax: 040-390 39 55,  
info@hamburg.adfc.de.

Öffnungszeiten: keine; Verabredungen zum Kartenkauf oder Broschürenabholen sind aber möglich. Telef. erreichbar: Di+Do 10–12 Uhr + Mi 15–17 Uhr

### Bankverbindung

ADFC Hamburg  
GLS Gemeinschaftsbank eG  
IBAN DE80430609672029445600  
BIC GENODEM1GLS

[www.hamburg.adfc.de](http://www.hamburg.adfc.de)  
[www.facebook.com/adfchamburg](https://www.facebook.com/adfchamburg)

### 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:** letzter Mi. in ungeraden Monaten, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; 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:** 1. Di. im Monat, 20 Uhr, Hamburg-Haus, Doormannsweg 12, Raum 12; 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 **Radfahretreffen:** 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 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 **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:** Tel.: 27 14 56 45, morten.himmel@gmx.net **Kayser, Stefan:** Tel.: 89 01 93 23, touren@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, wandsbek@hamburg.adfc.de

**Sommer, Georg:** Tel.: 20 23 90 13, BG-Mitte@hamburg.adfc.de **Wellendorf, Jörg:** info@hamburg.adfc.de

## Fördermitglieder des

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

**Ausrüstung** Globetrotter Ausrüstung Denart & Lechart GmbH **Beratung** Verbraucherzentrale Hamburg (korporatives Mitglied) **Carsharing** cambio Hamburg CarSharing Lilienstraße 11, Lilienhof coworking office, 20095 HH, Tel.: 41 46 67 00 **Führung** Hamburg-City-Radtour Bernd Kaupert, Nienstedter Str. 13, 22609 HH, Tel.: 0172-511 76 57 **Fahrradtaxi Pedalotours** GmbH, Riedeck 51, 22111 HH **HARI Rikscha** Hamburg Melanie Rinke, Schwarzenbeker Ring 11, 22149 HH, Tel.: 20 90 55 14 **Twietenkieker** in Hamburg Reisen Dipl.-Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 HH, Tel.: 85 38 27 94 **Handel** Biedler Bikes Jarrestraße 29, 22303 HH, Tel.: 27 80 08 00 **Die Kette** Elbewerkstätten GmbH Friesenweg 5 b-d, 22763 HH, Tel.: 42868-3737 **Dr. Bike im UKE** – Martinstr. 52, 20246 HH, Tel.: 51 32 66 66 **eBike** Company GmbH Lindenplatz 1, 20099 HH, Tel.: 2 09 33 22 10 **Eimsbüttler Fahrradladen** Uwe Krafft, Osterstr. 13, 20259 HH, Tel.: 49 30 61 **Fahrrad Buck** Tiburg 28, 22459 HH, Tel.: 58 20 98 **Fahrrad Cohrt** Saseler Chaussee 52, 22391 HH, Tel.: 640 60 64 **Fahrrad Löwe** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 HH, Tel.: 25 59 91 **Fahrrad XXL Marcks** Curslackner Neuer Deich 38, 21029 HH, Tel.: 72 41 57 0 **Fahrradhaus Meincke** Erdkampsweg 24, 22335 HH, Tel.: 50 30 50 **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 HH, 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 **Koech 2-Rad Technologie** Sievekingsallee 94-96, 20355 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 **Hersteller** **Norwid Fahrradbau** GmbH, Bauerweg 40, 25335 Neuendorf b. E., Tel.: 04121-246 58 **Initiative Zukunftsforum Blankenese e.V.** Harris Tiddens, Mühlenberger Weg 64 A, 22587 HH, 0170-8369071 **IT sprint it-service** GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761 HH, Tel.: 38 68 69 90 **Messe REISEN Hamburg** Messeplatz 1, 20357 HH, Tel.: 3569-0 **OPNV** **Hamburger Verkehrsverbund** Steindamm 94, 20099 HH, Tel.: 32 57 75-0 **Parken** **FahrradGarderobe** M. Kellenbenz & H. Schepers c/o Social Impact Lab Hamburg, Pastorenstraße 16-18, 20459 HH, Tel.: (0175) 5663573 **Pflege** **Pflegedienst Knoll** Kohlhöfen 29, 20355 HH, Tel.: 345696 **Planung** **VTT Planungsbüro** Neumünstersche Straße 17, 20251 HH, Tel.: 4 80 96 98 00 **Recht** **Matthies Rechtsanwälte** Dr. Anja Matthies, Katharinenstr. 11, 20457 HH, Tel.: 29 81 34 90 **Reise** **Die Landpartie** Radeln & Reisen GmbH Industriefhof 3, 26133 Oldenburg, Tel.: 0441/570683 - 0 **Sport** **Eimsbütteler Turnverband** e.V. Bundesstr. 96, 20144 HH, Tel.: 40 17 69-0 **Verleih** **Hamburg City Cycles** Lars Michaelsen, Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 HH, Tel.: 21 97 66 12 **Mehrrad e. K.** [www.mehrrad.de](http://www.mehrrad.de) **Zubehör** **Firma Paulchen System** Volkmar Kerkow Grandkuhlenweg 18, 22549 HH, Tel.: 8329590

## Impressum

**Herausgeber** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband HH e.V., Koppel 34–36, 20099 Hamburg  
**Redaktion RadCity** redaktion@hamburg.adfc.de  
Amrey Deppenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Stefan Eli, Wolfgang Henn, Mechthild Klein, Dirk Lau, Katja Nicklaus, Michael Prah, Lutz Räbsch, Petra Stang, Nele Will  
**Titelfoto:** Ulf Dietze  
**Layout:** Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 6-10)  
**Anzeigen:** Es gilt Preisliste 24 vom 18.12.2014. ISSN: 1617-092X  
**Auflage dieser Ausgabe:** 12.000  
Die Beiträge geben nicht unbedingt die Positionen des ADFC HH wieder. Nachdruck oder Weiterverwendung von Beiträgen und Abbildungen nur mit Genehmigung des ADFC HH.  
**Download:** [hamburg.adfc.de/radcity](http://hamburg.adfc.de/radcity)

**Mitglied werden im ADFC:** Rufen Sie an oder informieren Sie sich unter [hamburg.adfc.de/mitgliedschaft](http://hamburg.adfc.de/mitgliedschaft)

## Ihre Post

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

### »nervt einfach«

Solange wir Radfahrer unsere eigene Moral haben, können wir nicht erwarten, von den Autofahrern als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer verstanden zu werden. Auch können die Steuergelder für gute Radspuren gespart werden, solange kaum jemand sie richtig nutzt.

Unabhängig von der jeweiligen Verkehrssituation wird in beiden Richtungen auf dem Fußweg herumgedondelt, Radwege und Radfahrstreifen werden in beiden Richtungen benutzt, Einbahnstraßen und rote Ampeln ignoriert und Kreuzungen diagonal überquert. Und dies keineswegs nur von halbwüchsigen »Rüpelradlern«, sondern von Radlern aller Altersstufen, gerade auch von älteren Herrschaften. Ich selbst kann mich nicht ganz ausschließen.

Gründe hierfür sind: Bedürfnis nach subjektivem Sicherheitsgefühl, Überforderung, das Bedürfnis, Zeit zu sparen, Unwissenheit und völlig fehlendes Unrechtsbewusstsein. Hier ist noch eine Menge Aufklärung vonnöten!

Man kann mich als Moralapostel bezeichnen, ich finde aber, dieses Verhalten läuft den Bemühungen des ADFC zuwider, behindert und gefährdet alle Verkehrsteilnehmer und macht es den Autofahrern fast unmöglich, auf uns Rücksicht zu nehmen. Außerdem nervt es einfach.

Susann Zinngrebe

## Neues ADFC Fördermitglied

### Pflegedienst Gudrun Knoll

Schon seit 26 Jahren treten die Mitarbeiter von Pflegedienst Gudrun Knoll in die Pedale: Auf ihren weißen Fahrrädern mit dem blau-weißen Pflegedienst-Logo sind sie unterwegs zu ihren Pflegekunden in den Hamburger Stadtgebieten Neustadt und St. Pauli – bei jedem Wetter und durchschnittlich 5 bis 8 Kilometer am Tag.

»Für unsere Klienten sind wir absolut verlässlich und pünktlich, weil wir weder Parkplätze suchen müssen, noch im Stau steckenbleiben«, sagt Borris Knoll, Geschäftsführer von Pflegedienst Gudrun Knoll. »Meine Mutter hat schon bei der Gründung ihres Pflegedienstes vor 26 Jahren ganz bewusst auf das Zweirad gesetzt, und das hat sich bis heute bewährt«.

Daher ist es für Boris Knoll und sein Team nur folgerichtig, das verkehrspolitische Engagement des ADFC Hamburg nun auch als Fördermitglied zu unterstützen.

»So konsequent das Fahrrad zu nutzen, spiegelt die Grundhaltung des Pflegedienstes wider, verantwortungsvoll mit Menschen und Ressourcen umzugehen«, versichert Knoll.

Mitmenschlichkeit gehöre ebenso dazu wie Umweltfreundlichkeit und Mitarbeitersicherheit: Die Räder würden bestens gewartet und seien hoch-

wertig ausgerüstet. Jedem Mitarbeiter stünden Warnweste und Fahrradhelm zur Verfügung. Einmal pro Jahr gebe es für alle ein Sicherheitstraining vom Profi, der u.a. besonders auf die Verkehrsvorschriften eingehe.

Denn viele der Pflegekräfte beim Pflegedienst Gudrun Knoll haben nie eine Fahrschule besucht und brauchen natürlich auch weiterhin keinen Führerschein.

Red.



**Niemals Parkplatzsorgen und immer umweltschonend: Die Mitarbeiter des Pflegedienst Gudrun Knoll fahren per Rad zu ihren Kunden**

Info unter [hamburg.adfc.de/foem](http://hamburg.adfc.de/foem)



Foto: Knoll

### Paddelbootfahrradanhänger

Mit Hilfe eines selbst gebauten Anhängers bringt Wilfried Hartz sein Boot jedes Jahr die 12 Kilometer von Lurup nach Wittenbergen auf den Campingplatz.

Im Durchschnitt fährt er 20 km/h mit dem Gespann – nur in Sülldorf wird seine Fahrt an einer Sperre für Kraftfahrzeuge abgebremst.

Die Rückfahrt im Herbst fängt etwas beschwerlich an, den Wittenberger Weg schiebt er dann doch lieber hoch. Bei der Fahrt durch Rissen ist er auch nach Jahren noch einigen erstaunten Blicken über sein seltsames Gefährt ausgesetzt.

Für Nachfragen: [menschhartz@googlemail.com](mailto:menschhartz@googlemail.com)

### Ehrenamtliche/r gesucht

#### Reisevorträge für die Geschäftsstelle organisieren

Der ADFC bietet von September bis April ca. 2 Themenabende pro Monat an. An diesen Abenden berichten Ehrenamtliche von ihren Radreisen rund um die Welt und zeigen Bilder oder Videos. Wir suchen ein bis zwei Ehrenamtliche, die die Themenabende vorbereiten und durchführen.

**Kontakt: Johanna Drescher, [info@hamburg.adfc.de](mailto:info@hamburg.adfc.de)**

#### Die Aufgaben:

- neue Vortragende finden und den bestehenden Interessentenkreis anschreiben
- Programm zusammenstellen
- Ankündigungstexte und Bilder an die RadCity-Redaktion weitergeben
- Geschäftsstelle vorbereiten, Eintritt kassieren, Einnahmen abrechnen
- viele nette Gespräche mit Radreisenden und Besuchern führen

Sie sollten Interesse an Radreisen haben, gerne mit Menschen zusammen arbeiten, mit dem Schreiben von E-Mails vertraut sein und sich terminlich auch einige Monate vorher festlegen können. Selbstverständlich erfolgt eine Einarbeitung durch die Vorgängerin und die Mitarbeiter der Geschäftsstelle unterstützen Sie ebenfalls gerne.

# Durchwachsene Roadshow

Projekt gefördert durch die Norddeutsche Stiftung für Umwelt und Entwicklung aus Erträgen der Lotterie BINGO! Die Umweltlotterie



## Zur gemeinsamen Radfahrt traf sich der ADFC mit dem Vertreter der Verkehrsbehörde

Die geplante Radtour mit Senator Frank Horch aus der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) fällt leider ins Wasser. So gewinnen wir immerhin mehr Zeit für das Interview (s. S. 6–11).

Nach dem Regen treten wir die vorbereitete Tour mit Olaf Böhm an, Frank Horchs Mitarbeiter für nichtmotorisierten Verkehr. Mit ihm diskutieren wir über gute und schlechte Wege für den Radverkehr.

Wir starten in St. Georg und fahren durch die Einbahnstraße Graumannsweg, die durch einen Radfahrstreifen nun in beide Richtungen für Radfahrer befahrbar ist. Auch die Kreuzung Graumannsweg/Kuhmühle ist frisch umgebaut. Allerdings benutzen viele Radfahrer den Linksabbie-



Veloroute führt über Querstraße: Jogger und RadlerInnen warten eigentlich immer

gestreifen in die Kuhmühle nicht, sondern fahren als Geisterradler über den Gehweg, um sich das Warten an der zweiten Ampel zu sparen. Wenn die Ampelschaltung von Radfahrenden als nachteilig empfunden wird, werden auch Lösungen, die besonderes Augenmerk auf die Sicherheit legen, bisweilen nicht akzeptiert.

**Stop and go auf der Veloroute** Die Schürbeker Straße kann die RadlerIn, die der Veloroute 6 folgt, zwar mittels einer Unterführung queren, das ist aber für ortsunkundige RadfahrerInnen nicht erkennbar. Hier sollte die Ausschilderung verbessert werden.

Velorouten sind Hauptverkehrsachsen des Radverkehrs und sollten daher möglichst unterbrechungsfrei befahrbar sein. Doch genau das ist bei dieser Route nicht der Fall: Radfahrende müssen an jeder quer verlaufenden Straße auf eine Lücke im Verkehr warten.

So gibt es an der Straße Lerchenfeld ärgerliche Wartezeiten, da die Ampel einige Meter weit weg ist. Sie ist legal nur in der West-Ost-Richtung der Veloroute zu erreichen.

Wir diskutieren also, ob die Veloroute zwischen Richardstraße und Lerchenfeld auf die Südseite des Kanals gelegt werden sollte. Dann wäre die vorhandene Ampel für die Radfahrer ohne Umweg erreichbar. Diese Idee wird positiv bewertet unter der Voraussetzung, dass die Einbahnstraße Eilenau einen Radfahrstreifen in Gegenrichtung erhält.

Im weiteren Verlauf der Veloroute sollte der Radverkehr mindestens an den Querungen mit der Richard- und der Friedrichsberger Straße Vorrang haben. Das belastet den Autoverkehr auf diesen Bezirksstraßen nicht, es gibt außerdem parallele Hauptstraßen. Hier zeigt sich die Problematik der Zuständigkeiten: Die BWVI kann – obwohl sie die Veloroute finanziert – den Bezirk nicht anweisen, an diesen Bezirksstraßen etwas zu ändern.

### Was tun mit den alten Radwegen?

Im Anschluss betrachten wir unterschiedliche Qualitäten alter Radwege. Straßburger Straße: Bei der anstehenden Instandsetzung werden Schutzstreifen eingerichtet. Krausestraße: Auch sie soll Radfahrstreifen bekommen. Habichtstraße: Keine Verbesserung in Sicht.

Am östlichen Ende der Hellbrookstraße gibt es absurde, unbenutzbare Restradwege. Dennoch wird der Radverkehr mit einer Aufleitung dorthin geführt. Aus ADFC-Sicht können hier Radler und Autofahrer im Mischverkehr fahren – am besten bei maximal zulässigem Tempo 30.

Zum Abschluss die Radfahr- und Schutzstreifen auf der Fuhlsbüttler Straße: Hier brauchen Autofahrer noch eine Eingewöhnungsphase. Das es ihnen hilft, die Ladezonen für Lkws freizuhalten, dass Parken auf dem Schutzstreifen verboten ist ... mit ein wenig mehr Kontrolldichte werden sie das erfassen. Wir jedenfalls kommen auf der Fuhle heute wieder richtig zügig voran.

Susanne Elfferding, Johanna Drescher

Foto: adfc.hh

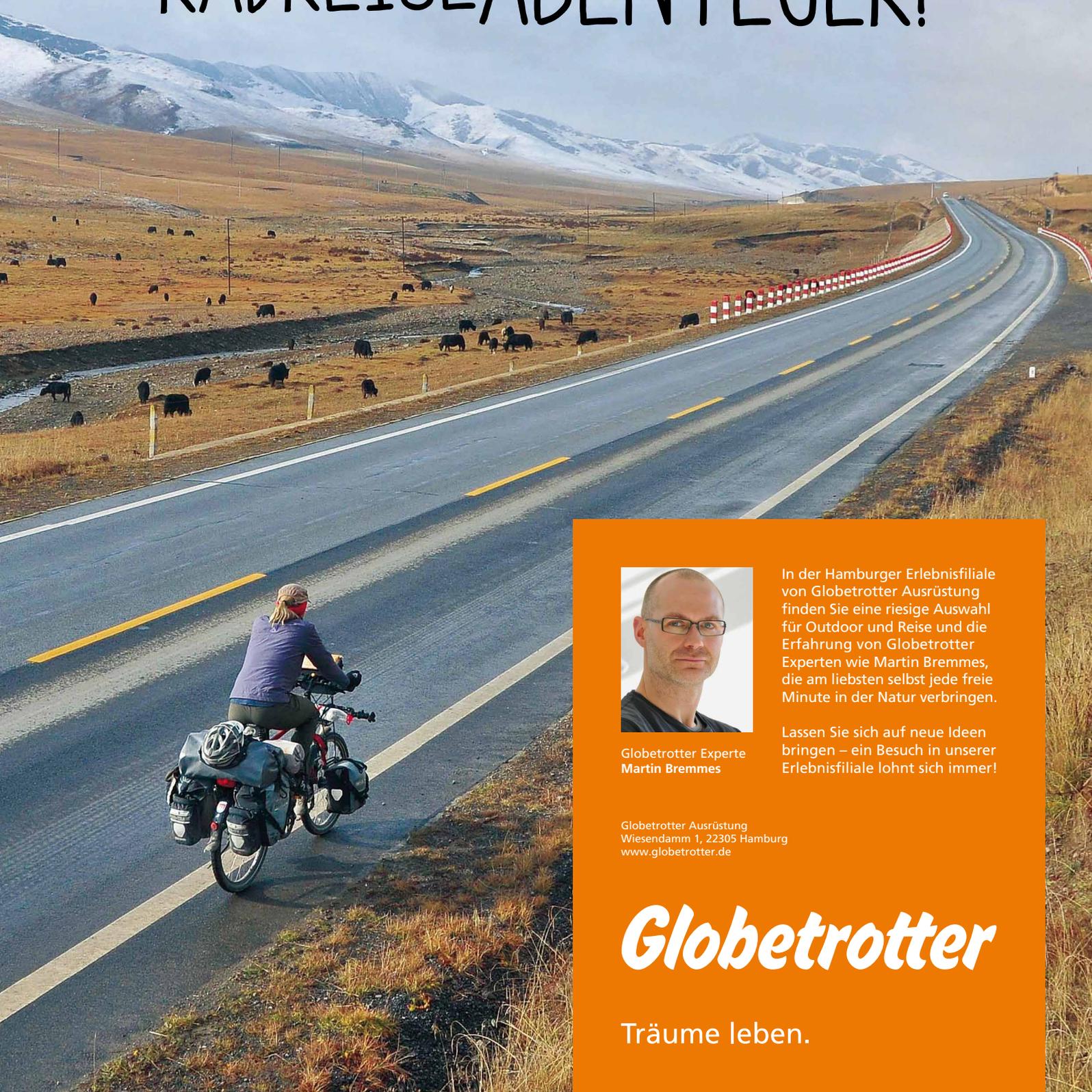
**STRESE +  
SCHANZE  
= BIKE-  
FACTORY**  
[www.bikefactory-hamburg.de](http://www.bikefactory-hamburg.de)



**STRESEMANNSTRASSE 130  
ROSENHOFSTRASSE 20**

# DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR ALLE RADREISE ABENTEUER!

Foto: Andreas Krüger  
China / Provinz Gansu



Globetrotter Experte  
Martin Bremmes

In der Hamburger Erlebnisfiliale von Globetrotter Ausrüstung finden Sie eine riesige Auswahl für Outdoor und Reise und die Erfahrung von Globetrotter Experten wie Martin Bremmes, die am liebsten selbst jede freie Minute in der Natur verbringen.

Lassen Sie sich auf neue Ideen bringen – ein Besuch in unserer Erlebnisfiliale lohnt sich immer!

Globetrotter Ausrüstung  
Wiesendamm 1, 22305 Hamburg  
[www.globetrotter.de](http://www.globetrotter.de)

## ***Globetrotter***

Träume leben.

# Ich hab den Gesundheits- Scheck.

**AOK**  
Rheinland/Hamburg

AOK-Versicherte haben es besser:  
Zum Beispiel mit bis zu 600 Euro Bonus für  
gesundheitsbewusstes Verhalten.  
[www.leistungen.rh.aok.de](http://www.leistungen.rh.aok.de)

**Wir investieren in Ihre Gesundheit.**

**Jetzt  
Vorteile  
sichern**

