

DIE »STRESE«

Abenteuer und Ärgernis

SCHWEDEN UND HÄFEN

Radtour Stade – Bremervörde – Teufelsmoor



KLARA SCHLEPPT WAS WEG

Kostenloses Lastenrad für Hamburg



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
service@dieLandpartie.de
0441-570683-13

QUALITÄT BIS INS DETAIL – FAHRRADMANUFAKTUR IN HAMBURG – 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

Fahrrad Center Harburg Großmoordamm 63-67 21079 Hamburg Telefon 040/3231001-0
Fahrrad Center Buchholz Innungsstraße 2 21244 Buchholz Telefon 04181/3606-0

Inhalt

- Verkehrspolitik: **Die »Strese« – Abenteuer und Ärger**
- 06 Eine Zumutung für Hamburgs RadlerInnen
- Transport: **Klara schleppt was weg**
- 08 Das kostenlose Lastenrad für Hamburg
- Velorouten: **Entspannt und schnell**
- 10 Wie es jetzt weitergeht
- ADFC: **»Wir erwarten viel!«**
- 12 Von der Landesversammlung
- Recht: **Wenn es kracht**
- 14 Die Regulierung von Unfällen
- Reise: **Hamburg – Lissabon**
- 15 Einfach mal richtig weit weg fahren
- Radtour: **Schweden und Häfen**
- 16 Stade – Bremervörde – Teufelsmoor
- Information: **Hamburg 2030**
- 18 Fahrrad passt immer
- ständige Rubriken
- 04 Kurzmeldungen
- 19 Kolumne: Was an der Ampel
- 20 Kontakt, Fördermitglieder, Cartoon
- 21 Briefe
- 22 Themenabende

Unser **Radtourenprogramm** erschien in der RadCity 3/2015. Download: hamburg.adfc.de/radcity
Tourensuche online: hamburg.adfc.de/radtouren

Olympia

Risiken und Nebenwirkungen

Am 29. November dürfen die Hamburger*innen in einem Bürgerschaftsreferendum über die Olympiabewerbung ihrer Stadt abstimmen. Olympia soll 2024 nach Hamburg kommen, so will es die ganz große Koalition von SPD, Grünen, CDU, AfD, Unternehmensverbänden, Senat, Handelskammer und Sportfunktionären. Die Jugend der Welt soll in der schönsten Stadt der Welt die olympische Idee feiern. Wer könnte etwas dagegen haben? Eine solche Chance gibt es nur einmal – ganz Hamburg ist »Feuer und Flamme«! Ganz Hamburg? Nein, einige kleine Interessengruppen sind emotional noch nicht völlig entflammt. Aber nicht nur Umweltverbände melden Bedenken an, auch Gewerkschaften und Kirchenorganisationen warnen vor den Risiken einer Olympiabewerbung für die Stadt. Und Hamburgs Landesrechnungshof hält das Kostensteigerungsrisiko bei Olympia für unkalkulierbar: Zum Zeitpunkt der Abstimmung gibt es keine verlässlichen Zahlen und Aussagen darüber, was Olympia kostet. Klar ist nur, dass die Gastgeberstadt die gesamtschuldnerische Haftung für Ausrichtung und Ablauf der Spiele übernehmen muss. Die Stadt solle sich daher, so der gemeinsame Nenner aller Kritiker, zumindest eine Ausstiegsklausel aus der Olympiabewerbung auch nach dem 29.11. offenhalten.

Was hat das alles mit Radverkehr zu tun? Glaubt man den Ankündigungen aus dem Rathaus, dann werde Olympia den »Durchbruch Hamburgs zur Fahrradstadt beschleunigen«. Es sollen die »nachhaltigsten Spiele aller Zeiten« und »Spiele der kurzen Wege« werden, heißt es. Ganz unerschrockene Umweltsenatoren versprechen sogar eine »autofreie City« (während der 16 Spieltage). Das Mobilitätskonzept aber, das die zehnköpfige Abteilung »Transport für Olympia« in der Verkehrsbehörde zusammen mit einem Ingenieurbüro derzeit austüfelt, dreht sich nur um die Frage, wie Hamburg die Besucherströme während der Spiele lenkt und welche Straßen für die »olympische Familie« gesperrt werden müssen. Was aber passiert bis 2024? In welchem Ausmaß wird der Autoverkehr zunehmen, wird es mehr Lkw in der Stadt geben, wie wirkt sich der »Olympia-Verkehr« auf die Verkehrssicherheit auf Hamburgs Straßen aus? Fragen, die aufgrund des engen, vom IOC vorgegebenen Zeitplans, unbeantwortet bleiben.

Zu befürchten ist, dass der motorisierte »Olympia-Verkehr« die Attraktivität und die Sicherheit des Radverkehrs in Hamburg verschlechtern wird. Und das schon lange vor 2024. Skeptisch gegenüber den Versprechungen des Senats macht auch, dass es die Stadt in der Vergangenheit nicht geschafft hat, Großveranstaltungen fahrrad- und umweltfreundlich durchzuführen, sei es der Kirchentag, der Hafengeburtstag, die Cruise-Days oder der Hamburg-Marathon. Eine Zunahme des motorisierten Verkehrs in der Stadt im Zeichen von Olympia ist aber nicht mit dem Ziel des Senats vereinbar, Hamburg zur »Fahrradstadt« auszubauen.

Dirk Lau

Die komplette Stellungnahme des ADFC-Vorstands ist auf hamburg.adfc.de nachzulesen.

... geniale Ergonomie für jeden Tag

rückenschonend durch die Stadt und auf der Tour.

HP Velotechnik Scorpion fs 26 Enduro

Voll gefedert mit McPherson Vorderachse wie bei modernen Kraftfahrzeugen. Eine technische Glanzleistung des Trikebaus.

Und so bequem, wendig und schnell fährt es sich dann auch. Das große Hinterrad sorgt selbst bei schwierigem Untergrund für enormen Vortrieb und sowohl Qualität als auch Ausstattung lassen bei HP Velotechnik keine Fragen offen.

Bis 1.11.15 noch ab 4290 € - fahren Sie dieses Rad zur Probe!



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

FLUX S 900

Warum Radtester nach der Probefahrt einfach nicht absteigen wollen?

Das S 900 ist der hochqualitative Allrounder für die Stadt und Tour, fährt sich auffallend leicht und ausgewogen. Die Konstruktion, Bauteile und liebevolle Montage begeistern immer wieder.



im Liegeradstudio ab 2395 €

Kurzmeldungen

GPS-Workshop

07.11.

Neue MitarbeiterInnen

Der Workshop richtet sich an Anfänger und Fortgeschrittene: Tipps zur Bedienung von Outdoorgeräten, Smartphones und Software, Tourenplanung am Mac, Kartenmaterial, Radtourenportale, Stromversorgung unterwegs. Darüber hinaus stehen wir für Fragen zur Verfügung.

07.11., 11 – 15 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, Teilnahmebeitrag: 2 € für Mitglieder (bei Vorlage des gültigen ADFC-Ausweises), 6 € für Nichtmitglieder; Eine Anmeldung ist erforderlich: gps@hamburg.adfc.de

Seit September hat der ADFC Hamburg fünf hauptamtliche MitarbeiterInnen. Neu dabei sind Stefanie Miczka und Marc Requardt.



Stefanie Miczka

Stefanie arbeitet als Referentin für Verkehr gemeinsam mit vielen Ehrenamtlichen daran, Hamburg fahrradfreundlicher zu machen.

Fahrradtour zum COP21

14.11.-05.12.

»Gegen die Klimakrise in die Pedale treten!« In Kopenhagen arbeiten acht AktivistInnen an einem ehrgeizigen Plan: Als Cooperide wollen sie im November 2015 in der dänischen Hauptstadt – wo 2009 die COP16 stattfand – starten und etwa 1250 km nach Paris radeln, wo vom 30.11. bis zum 10.12. die 21. UN-Klimakonferenz stattfindet (kurz COP21).

»Wir möchten den gescheiterten Klimagipfel 2009 mit den aktuellen Verhandlungen verbinden«, erklärt Hanna Burckhardt, eine der OrganisatorInnen. »Wir werden dänische Windparks passieren und in rheinländischen Kohle-Widerstandscamps zu Gast sein. Jeden geradelten Meter, jedes schmutzige Kraftwerk bringen wir nach Paris, um zu zeigen, dass fossile Brennstoffe ein Auslaufmodell sind. Wenn wir eine lebenswerte Erde erhalten wollen, gibt es nur einen Weg: Kohle und Öl im Boden zu lassen. Für diese Botschaft strampeln wir!«



Sackgasse Klimaschutz? Nicht für die Cooperide: Acht AktivistInnen aus Hamburg, Stuttgart, Kopenhagen und Bristol bilden das Kernteam. Foto: Cooperide

Der Cooperide führt über Hamburg, Bochum, Aachen und Brüssel. MitradlerInnen sind, auch abschnittsweise, herzlich willkommen. Am 19.11.2015 wird das Cooperide-Team eine Filmvorführung in Hamburg-Hoheluft anbieten. cooperide.org/route/hamburg

lassen. Für diese Botschaft strampeln wir!«

Der Cooperide führt über Hamburg, Bochum, Aachen und Brüssel. MitradlerInnen sind, auch abschnittsweise, herzlich willkommen. Am 19.11.2015 wird das Cooperide-Team eine Filmvorführung in Hamburg-Hoheluft anbieten. cooperide.org/route/hamburg

Fördermitglied mgf Gartenstadt Farmsen

Bei unserem neuen Fördermitglied Gartenstadt Farmsen Mieter- und Wohnungsbaugenossenschaft eG gehört Fahrradfreundlichkeit zum Programm. So kann man in der Geschäftsstelle der mgf Fahrräder abgeben, die überprüft und an Flüchtlinge in der Nachbarschaft weitergegeben werden. Außerdem ist für den 10. Oktober der mgf-Fahrradcheck geplant, bei dem alle Mitglieder der Genossenschaft die Möglichkeit haben, ihr Fahrrad kostenlos codieren, überprüfen und reparieren zu lassen.

Im Rahmen ihres Mobilitätskonzepts richtete die mgf eine Verleihstation für e-Bikes ein, an der Mieter kostenlos e-Bikes entleihen. Mit diesem Konzept gewann die mgf im Jahr 2014 den vom Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e.V. ausgerufenen Wettbewerb »Zukunft Wohnen«.

hamburg.adfc.de/foem

Marc engagiert sich als Bundesfreiwilliger für die Jugendarbeit. Wir wünschen einen guten Start.

hamburg.adfc.de/geschaeftsstelle/mitarbeiterinnen/



Marc Requardt

Allein mit dem Fahrrad um die Welt

Carmen Mickley (45) aus Hamburg-St. Pauli radelt um den Globus. Auf einer Strecke von ca. 60.000 Kilometern wird sie durch insgesamt 50 Länder fahren und dabei einmal die Welt umrunden. Die vegan lebende Triathletin ist im März 2015 von Hamburg aufgebrochen und besucht unterwegs viele Menschen, die sich u.a. für Veganismus, Tierschutz und Umweltprojekte einsetzen.

Als Rad fahrende Reporterin berichtet sie regelmäßig von ihrer abenteuerlichen Reise unter www.veganworldfriendshiptour.de Auch per facebook kann man Carmen Mickley auf der Reise folgen: <https://www.facebook.com/veganworldfriendshiptour?fref=ts>

Hamburg Cycle

Anfang September lag dem Hamburger Abendblatt die erste Ausgabe von »Hamburg Cycle« bei. Das Heft hat eine Auflage von 50.000, 38 Seiten und wird auch über die BWVI vertrieben.

Der Verlag Hoffmann & Campe Corporate Publishing hat das Magazin in eigener finanzieller und redaktioneller Verantwortung entwickelt und herausgegeben. Die BWVI hat die Testausgabe 1/2015 mit einer Druckkostenbeteiligung ermöglicht. Damit möchte die Behörde nach eigenen Angaben das Ziel des Koalitionsvertrages unterstützen, den Radverkehr in Hamburg zu fördern und ihm ein positives Image zu geben. Das Magazin behandelt Radverkehrs- und Fahrradthemen, die sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch Unternehmen Hamburgs und der Metropolregion von Interesse sind.



ADFC begrüßt die Ernennung von Kirsten Pfaue zu Hamburgs erster Radverkehrsplanerin

Kommt jetzt endlich Schwung in die »Fahrradstadt«-Kampagne des Senats? Mit der Ernennung Pfaues, von 2010 bis 2014 Landesvorsitzende des ADFC Hamburg, erfüllt der rot-grüne Senat sein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag, in der Verkehrsbehörde nach dem Vorbild des Wohnungsbaukoordinators eine Fahrradplanerin einzusetzen, die den Radverkehr in Hamburg weiter voranbringen soll.

»Als langjährige ADFC-Aktive und ehemalige Landesvorsitzende des ADFC Hamburg kennt sich Kirsten Pfaue nicht nur in den Fahrradverkehrsthemen aus, sie ist auch hamburgweit und überregional bestens vernetzt«, freut sich Kirsten Annuschat, seit 2014 Landesvorsitzende des ADFC. Zudem verfüge Pfaue über langjährige Erfahrung in der Hamburger Verwaltung.



Kirsten Pfaue mit Senator Frank Horch beim ersten gemeinsamen Pressetermin

Das sind beste Voraussetzungen, um Hamburg auf dem noch langen Weg zur Fahrradstadt zu begleiten. »Es bleibt zu hoffen, dass Kirsten Pfaue in ihrer neuen Aufgabe genügend Personal, Freiraum und Entscheidungskompetenzen bekommt, um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen«, so Annuschat.

Hamburg muss noch viele Schritte gehen, bis die Bedingungen für das Radfahren wirklich attraktiv sind und mehr Menschen vom Auto aufs Fahrrad umsteigen – von der Fertigstellung der Velorouten, über mehr Tempo 30, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, bis hin zur großen, stadtweiten Öffentlichkeitskampagne. »Das Rad ist der beste Weg aus dem Stau!«, weiß Annuschat.

»Wir wünschen der neuen Fahrradplanerin genügend Durchhaltvermögen und Durchsetzungskraft bei ihrer neuen Aufgabe«, so Annuschat. Das Ringen und Austarieren der unterschiedlichen Interessen dürfe sicher nicht immer leicht werden, wenn es in den nächsten Monaten und Jahren um eine gerechte Neuaufteilung des Straßenraums in Hamburg gehen wird.

Aktuelles Beispiel: Senator Horch will sich jetzt beim Umbau der Straße Rugenfeld in Osdorf den ideologischen Verkehrspolitikern aus den Bezirken bei Handelskammer & Co. beugen und die dort ursprünglich geplanten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn doch nicht bauen lassen. »Wir erwarten, dass sich Kirsten Pfaue für sichere und attraktive Radverkehrsführungen stark macht. Auf die Unterstützung und die Expertise des ADFC kann sie sich jedenfalls verlassen, wenn sie Hamburg fahrradfreundlich machen will«, verspricht Annuschat.

(Quelle: Pressemitteilung ADFC Hamburg)

Interviews mit Hamburger Radfahrern

Wer sind eigentlich all die Radfahrenden? An dieser Stelle kommen sie zu Wort. Beantworten Sie uns die fünf Interview-Fragen? Dann melden Sie sich bitte bei der Radcity-Redaktion: redaktion@hamburg.adfc.de



Marco Dittmer, Rad-Reporter des Hamburger Wochenblatts

Was für ein Fahrrad fahren Sie?

Am liebsten fahre ich auf meinem Rennrad durch die Stadt. Es ähnelt optisch den Rädern der ersten Tour de France von 1903. Der Lenker ist in seiner Form recht ungewöhnlich und mit dem Lenkerband aus Leder ein toller Hingucker. Die Zwei-Gang-Schaltung ist ideal für das flache Hamburger Stadtgebiet. Rundum ein tolles Bike.

Wann fahren Sie Rad?

Als Rad-Reporter des Wochenblatts bin ich natürlich beruflich oft auf dem Rad unterwegs. Unsere Leser zeigen mir entweder direkt vor Ort, wo es im Hamburger Verkehr schwierig wird oder sie schreiben mir Briefe und ich schwing mich auf den Sattel, um mir selbst einen Eindruck zu verschaffen. Dabei geht es selbstverständlich nicht nur um die Sicht der Fahrradfahrer, sondern um die Perspektiven aller Verkehrsteilnehmer.

Privat fahre ich ebenfalls sehr gern mit dem Rad. Ab und zu fahre ich sogar die Strecke von Hamburg nach Schwerin mit dem Rad, meine Frau muss dann mal alleine mit dem Zug fahren.

Welche Art von Strecken fahren Sie am liebsten?

Ehrlich gesagt, ist die Fahrradstraße am Harvestehuder Weg eine meiner Lieblingsstrecken. Bei vielen ist sie umstritten. Ich finde es dagegen sicher und sehr entspannt. Autos und Fahrradfahrer haben viel Platz und können bei Tempo 30 gut aufeinander achten. Auf den Velorouten der Stadt fährt es sich auch sehr gut.

Wo sehen Sie Verbesserungen?

Bei meinen Einsätzen als Rad-Reporter merke ich immer wieder, dass nicht Verkehrsregeln oder falsche Wegführungen das Problem sind, sondern es oft einfach nur an Rücksicht mangelt. Dabei ist kein Verkehrsteilnehmer ausgenommen. Da sehe ich vor allem die Polizei in der Pflicht, die zugeparkte Radstreifen mehr ahnden sollte. Auch die Politik ist gefordert, ihre Verkehrskonzepte – auch die aktuellen Neuplanungen – zu hinterfragen. Die Planungswerkstatt in Uhlenhorst finde ich zum Beispiel vorbildlich. Dort werden Anwohner an den Planungen beteiligt und sind bei Entscheidungen gleichberechtigt. Ein Ergebnis wird es wohl im November geben.

Was würden Sie sich als Erstes für die Hamburger Radfahrer wünschen?

Ganz klar, mehr Fahrradstraßen – wenn es geht, überall!

Interview: Nele Will

Die »Strese« – Abenteuer und Ärgernis

Die in die Jahre gekommene Stresemannstraße, die St. Pauli im Osten mit Bahrenfeld im Westen verbindet, ist eine der großen Zumutungen für Hamburgs Radfahrende. Statt die vierspurige Fahrbahn benutzen zu dürfen, müssen sie sich zwischen Bushaltestellen und auf engen, gemeinsamen Geh- und Radwegen unter Brücken durchschlängeln.

Die Stresemannstraße ist eine stark genutzte, mehrspurige Bundesstraße zwischen den Bezirken Mitte und Altona. Sie erstreckt sich über eine Länge von drei Kilometern im Osten vom Neuen Pferdemarkt/Budapester Straße (an der Stadtteilgrenze zwischen St. Pauli und Sternschanze) bis hin zur Bahrenfelder Chaussee in Bahrenfeld im Westen. Zwischen 28.000 und 39.000 Kraftfahrzeuge fahren dort täglich, der Lkw-Anteil liegt bei 5 bis 9 Prozent. Die Straße wird vom Lkw-Fernverkehr als innerstädtische Verbindung und Abkürzung zwischen der von Norden kommenden Bundesautobahn 7 und der Bundesautobahn 24 in Richtung Berlin genutzt.

Seit Gründung der ADFC-Bezirksgruppe Altona vor zwei Jahren ist die nach dem ehemaligen Reichskanzler Gustav Stresemann benannte Straße ein Dauerthema. Mit gutem Grund: Mit Abstand ist sie Spitzenreiter von Al-

tonasunsicheren Radverkehrsführungen. Bei der Online-Beteiligungs-Plattform »FahrRat-Altona.de«, einer Umfrage zum Radverkehr im Bezirk Altona mit über 5000 Rückmeldungen, wurden die Kreuzungen der Stresemannstraße hundertfach als Gefahrenstellen gemeldet.

Unfallschwerpunkt Im Abschnitt zwischen Lerchenstraße und Holstenplatz gilt Tempo 30 auf der Stresemannstraße, seit dort 1991 innerhalb weniger Wochen zwei Kinder auf ihren Fahrrädern von Lkw überfahren wurden. Am 27. August 1991 wurde ein 9-jähriges Mädchen mit ihrem Rad auf der Stresemannstraße von einem Lastwagen überrollt. Am 10. Oktober 1991 fuhr ein Lkw-Fahrer einen 8-jährigen Jungen am Neuen Pferdemarkt an und verletzte ihn lebensgefährlich. Am 23. Dezember 1991 verletzte ein Mann mit seinem Kleinlaster eine 32-Jährige lebensgefährlich, als sie mit ihrer Tochter die Stresemannstraße am Kaltenkirchener Platz überqueren wollte.

Die Verkehrsbelastung der Stresemannstraße lag damals, im Jahr 1991, bei 50.000 Fahrzeugen täglich. Erst nach wochenlangen massiven Bürgerprotesten wurde in beide Richtungen eine Busspur eingerichtet und Tempo 30 angeordnet. Zwei Blitzer überwachen seitdem in der Stresemannstraße die Geschwindigkeit und führen jedes Jahr zu hohen Einkünften für die Staatskasse – die bestehenden Defizite bei der Verkehrssicherheit werden durch die hohen Einnahmen wiederspiegelt. 2001 entfernte die Von-Beust-Schill-Regierung die Bussonderstreifen aus ideologischen Gründen wieder: Der Autoverkehr sollte wieder fließen und das zulasten des Rad- und Busverkehrs. Der Schwerlastverkehr darf weiterhin nur die linke der zwei Fahrspuren pro Richtung benutzen.

Viel Dreck und Lärm Für die Menschen, die in der Stresemannstraße leben, ist die Belastung durch Feinstaub und Lärm



Höhepunkt einer jeden Fahrt auf der Stresemannstraße: die Sternbrücke

enorm. Über 500 Bewohner sind nachts Lärmpegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt. Weder der 2013 vorgelegte Lärmaktionsplan noch der 2012 fortgeschriebene Luftreinhalteplan der Stadt Hamburg stellen wirksame Maßnahmen in Aussicht. Im Gegenteil: Der motorisierte Verkehrsfluss soll gefördert werden, damit weniger Abgase durch Stau entstehen, so die aktuelle Politik von Verkehrssenator Frank Horch.

Kein Scherz ist auch dieser Vorschlag aus der Verkehrsbehörde: Um die Attraktivität des nichtmotorisierten Verkehrs und der Nebenflächen zu erhöhen, wird dazu geraten, das Parken von Rädern im öffentlichen Raum einzuschränken. Bei der diesjährigen Planung zur Erneuerung der Fahrbahn mit Flüsterasphalt gab es trotz zahlreicher Vorschläge des ADFC keine Verbesserungen für den Radverkehr.

Umfangreiche Mängelliste Die ADFC-Bezirksgruppe Altona führt regelmäßig Befahrungen der Haupttrouten des Radverkehrs durch, um Defizite zu dokumentieren und Verbesserungen anzustoßen. Zur Stresemannstraße erstellten die Aktiven eine Mängelliste.

So gibt es zwei Eisenbahnbrückenbauwerke, unter denen benutzungspflichtige gemeinsame Fuß- und Radwege angeordnet sind. Die Sternbrücke ist ein

Engpass sondergleichen. Durch die Brückenpfeiler ist die Fahrbahn verengt. Die kombinierten Fußgänger- und Radwegfurten sind im Kreuzungsbereich verschwenkt. Sofern es im weiteren Verlauf der Stresemannstraße Richtung St. Pauli Radwege gibt, sind diese viel zu schmal, liegen im Bereich einer dichten Folge von Hauseingängen oder führen direkt durch den Bushaltestellen-Wartebereich – von den nirgends eingehaltenen Mindestmaßen ganz zu schweigen.

Werden Baustellen eingerichtet, so wird in den seltensten Fällen an den Radverkehr gedacht, eher werden unsinnige Schilderkombinationen aufgestellt. Ein Klassiker ist das Verkehrszeichen »Gemeinsamer Geh- und Radweg« zusammen mit »Radfahrer absteigen«. Auch die Hamburger Straßenverkehrsbehörden haben festgestellt, dass es den von der Stadt beauftragten Bauunternehmen nach wie vor an »Sensibilität in Bezug auf die Einhaltung der Verkehrszeichenpläne« mangelt.

Des Weiteren sind alle in der Stresemannstraße vorhandenen Radwege als benutzungspflichtig angeordnet – sämtliche Anordnungen sind aber angesichts der oben beschriebenen Zustände aus Sicht des ADFC rechtswidrig. Anwohner sind zu recht genervt von den prekären Situationen, die sich auf den Nebenflächen der Straße vor ihrer

Haustür abspielen. Und auch schwere Unfälle sind immer noch an der traurigen Tagesordnung: Am 15. Dezember 2014 starb ein 47-jähriger Radfahrer auf der Radwegfurt an der Kreuzung Kieler Straße/Stresemannstraße, als ein Lkw-Fahrer nach rechts abbog und ihn überfuhr.

Gemeinsame Bus- und Radspur Zurzeit werden viele Bushaltestellen in der Stresemannstraße neu hergestellt. Doch was nützen Bushaltestellen, an denen schnelleres Ein- und Aussteigen möglich ist, wenn der Bus nicht kommt, weil er im Stau steht? Der ADFC fordert deshalb die Wiederherstellung der gemeinsamen Rad- und Busspur auf der Stresemannstraße. Diese Maßnahme würde den Bürgersteig wieder für Fußgänger nutzbar machen, die Busse beschleunigen und dem Radverkehr ein zügiges, aber vor allem sicheres Fahren ermöglichen.

Gerade angesichts eines steigenden Radverkehrsaufkommens ist die ausschließliche Reservierung der Fahrbahn für den Autoverkehr in der Stresemannstraße ein Relikt ideologischer Verkehrspolitik aus dem letzten Jahrtausend. Gefährliche Radverkehrsführungen wie in der Stresemannstraße sind einer »Fahrradstadt« nicht würdig.

Benjamin Harders/Sabine Hartmann
altona@hamburg.adfc.de



Der ganz normale Wahnsinn auf der Stresemannstraße: benutzungspflichtiger Radweg durch Bushaltestellen, auf handtuchbreiten Gehwegen durch schmale Tunnel und scharf an Hauseingängen und Ausfahrten vorbei



Klara

Das kostenlose Lastenrad
für Hamburg

Klara schleppt was weg

Den üblichen Einkauf schafft die RadlerIn problemlos mit dem Alltagsrad. Aber es gibt die Transporte, für die Päcktaschen und Gepäckträger nicht mehr ausreichen. Wer sich keinen Anhänger und auch kein weiteres Fahrrad anschaffen möchte, dem kommt nun Klara zu Hilfe.

Es gibt in Deutschland bereits Max und Moritz (Augsburg), Georg (Bocholt), Rudolf (Ruhrgebiet), Erwin (Erlangen), Kasimir und Konstanze (beide Köln), Kolarä (Leipzig) und noch zwanzig weitere Vorbilder. Es handelt sich hierbei um die Namen von Lastenrädern, die in ihren Städten zur Ausleihe durch jedermann bereitstehen. »Die Idee hat uns begeistert. Und wir waren der Meinung, dass Hamburg auch so etwas braucht«, meint Ole Burmester von der Projektgruppe Lastenrad des ADFC.

Der Hintergrund Autoverkehr belastet die Stadt. Einerlei, ob ein Auto fährt oder parkt: Es verbraucht Ressourcen. So hat sich das Fahrrad längst als viel und gern genutzte Alternative verbreitet. Aber selbst überzeugte RadfahrerInnen haben manchmal das Gefühl, einen anstehenden Transport mit dem eigenen Rad nicht schaffen zu können. Junge Fa-



Mit Lastenrad lässt sich auch der große Einkauf bequem erledigen

chen an einem anderen Ort Station: Das kann ein Blumengeschäft sein, der Biomarkt oder auch eine Kita.

Klingt soweit ganz einfach. Aber welches Fahrrad sollte für das Klara-Projekt in Hamburg angeschafft werden? Burmester: »Es muss ein robustes Modell sein, damit es häufige Einsätze und unerfahrene Benutzer übersteht. Und es soll sich leicht an verschiedene Körpergrößen anpassen lassen. Außerdem muss es ein Serienmodell sein, damit Nutzer, denen das Rad gefällt, ein gleiches Modell für sich selbst kaufen können. Ein Serienmodell erleichtert auch die Ersatzteilbeschaffung. Wichtig ist uns außerdem eine aktuelle technische Ausstattung, Schutzbleche und Platz, damit wir Anhängerkupplung und Kindersitzhalterung montieren können. – Unser größter Diskussionspunkt in der Projektgruppe war, ob wir ein Lastenradmodell mit zwei oder drei Rädern nehmen sollten.«

Vor einem Dreirad haben viele Leute weniger Angst, weil sie denken, dass man damit nicht stürzen kann. Erfahrungsgemäß ist aber ein Zweirad für alle, die Radfahren können, sehr schnell beherrschbar und ein von Ungeübten zu schnell durch eine Kurve gefahrenes Dreirad kann so-

gar kippen. Viele Dreiradmodelle können mehr Masse befördern als Zweiräder. Ein Zweirad fährt sich dafür mit weniger Kraftaufwand und ist leichter. Es ist auch schmaler und lässt sich somit besser über

KLARA DAS LASTENRAD FÜR HAMBURG

kostenlose Ausleihe für 1-3 Tage
Reservierung und Nutzungsbedingungen:

www.klara.bike

Sie können Ihre Einrichtung als Standort für das Fahrrad anbieten: Mailen Sie an lastenrad@hamburg.adfc.de.

milien überlegen sich dann teils gegen ihre eigentliche Überzeugung, doch ein Auto anzuschaffen oder öfter mal eines auszuleihen. Hier setzt die Idee des Leih-Lastenrads an.

Einfach mal testen Ein unkompliziertes Angebot gibt vielen Menschen die Gelegenheit, ein Lastenrad zu fahren. Deshalb kann jeder Klara kostenlos buchen: sei es für einen Transport oder einfach zum Ausprobieren. Damit das wohnortnah geht, macht das Rad alle paar Wo-

FINANZIERUNG

Finanziert wird das Projekt mit Mitteln der Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr und durch die ehrenamtliche Arbeit im ADFC. Damit das Rad lange zuverlässig genutzt werden kann, kümmert sich der ADFC um Reparaturen und Ersatzteile. Bei der Finanzierung dieser laufenden Kosten hilft uns Ihre Spende.

Spenden an den ADFC Hamburg sind steuerlich abzugsfähig. Im Verwendungszweck bitte »Spende Klara« und Ihre Adresse eintragen, damit wir eine Spendenquittung zusenden können.

enge Wege manövrieren. – Nach diversen Probefahrten und intensiven Diskussionen entschied sich die Gruppe schließlich für das Zweirad »Trio Cargo«.

Derzeit arbeitet das Team an den letzten Details der Projekt-Website. Gesucht werden noch Verleihstationen, die das Fahrrad für jeweils rund drei Wochen bei sich aufnehmen.

Ulf Dietze

Velorouten – entspannt und schnell

Dass das 20 Jahre alte Projekt in dieser Wahlperiode umgesetzt wird, ist kein Selbstläufer. Wir zeigen, wie es jetzt weitergeht.

Das Veloroutennetz soll laut Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen »bis zum Ende der Wahlperiode fertiggestellt werden.« Zudem soll die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen (BWVI) »weitere Radverkehrsachsen definieren und das Veloroutenkonzept erweitern«. Damit soll das Fahrradfahren in der Stadt attraktiver und der Radverkehrsanteil an allen Fahrten verdoppelt werden, um »in den zwanziger Jahren auf 25 Prozent zu steigen« (ebd.). Ein ambitioniertes Ziel, das der ADFC begrüßt und dessen Umsetzung er kritisch begleiten wird.

Ein Positionspapier zu Anforderung an entsprechende Routen gab es beim Hamburger ADFC schon in den 90er Jahren. Die erste rot-grüne Koalition auf Landesebene setzte erste Baumaßnahmen um. Danach dümpelte das Projekt vor sich hin – mit Ausnahmen zur schwarz-grünen Koalitionszeit und zum Ende des letzten SPDgeführten Senats. So gibt es bislang erst wenige fertige und vorläufig ausgeschilderte Teilstücke von Velorouten.

Am Ende sollen sie durch Sicherheit, Attraktivität und Zügigkeit Alltagsradverkehr bündeln und wichtige Radverkehrsquellen und -ziele verbinden – z. B. Wohngebiete, Stadtteilzentren und City. 14 Routen bilden dabei das Hauptnetz mit qualitativ hohem Ausbaustandard, das durch bezirkliche Netze und ein Freizeitrouthenetz ergänzt wird.

Eine Veloroute ist für Strecken mit hohem Radverkehrspotenzial konzipiert. Sie muss also Wachstumspotenzial im Vergleich zum heutigen Radverkehrsaufkommen haben.

Der Doppelhaushalt 2015/16 war schon vor der Wahl verabschiedet worden, mit ihm werden die neu für den Radverkehr vorgesehenen Finanzmittel und unbedingt erforderliche Personalstellen erst in den Doppelhaushalt 2017/18 eingestellt werden. SPD und Grüne in der Bürger-

ANFORDERUNGEN AN VELOROUTEN

Schon 1996 und nochmals 2009 hat der ADFC seine Anforderungen an Velorouten formuliert. Sie gelten noch heute und decken sich in vielen Punkten mit denen der BWVI:

- Eine Veloroute ist für Strecken mit hohem Radverkehrspotenzial konzipiert, sie muss also Wachstumspotenzial im Vergleich zum heutigen Radverkehrsaufkommen aufweisen (Breiten mindestens nach dem zentralen Regelwerk für Radverkehrsanlagen, den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 – ERA, also mindestens 2,00 m bei separater Führung und mindestens 3,50 m im Zweirichtungsverkehr).
- Zügige Reisegeschwindigkeit ermöglicht die Veloroute durch angepasste Ampelschaltungen und geeignete Führung des Radverkehrs – insbesondere an den Knotenpunkten.
- Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist sicheres Fahren möglich.
- Attraktiv sind die Routen durch geringes bis gar kein Kfz-Aufkommen, guten Belag und die Möglichkeit, auch große Distanzen zurückzulegen.
- Befahrbarkeit an jedem Tag im Jahr und rund um die Uhr (Winterdienst, soziale Sicherheit wie beispielsweise Schutz vor Übergriffen insbesondere bei Dunkelheit, ausreichende Beleuchtung)
- Angemessene bauliche Gestaltung (keine kombinierten Rad-/Fußwege, keine Radwege im Zweirichtungsverkehr an Straßen, sondern Radfahrstreifen, Mischverkehr in Tempo-30-Zonen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen und andere heute übliche Bauweisen für schnelle Radverkehrsverbindungen auf der Fahrbahn sind möglich)
- Übersichtlichkeit und Führung (geradlinig und ohne Umwege, Vorrang gegenüber anderen Straßen, ggf. separate Führung), eine durchgängige, nach bundesweit gültigem Standard gestaltete Fahrradwegweisung)

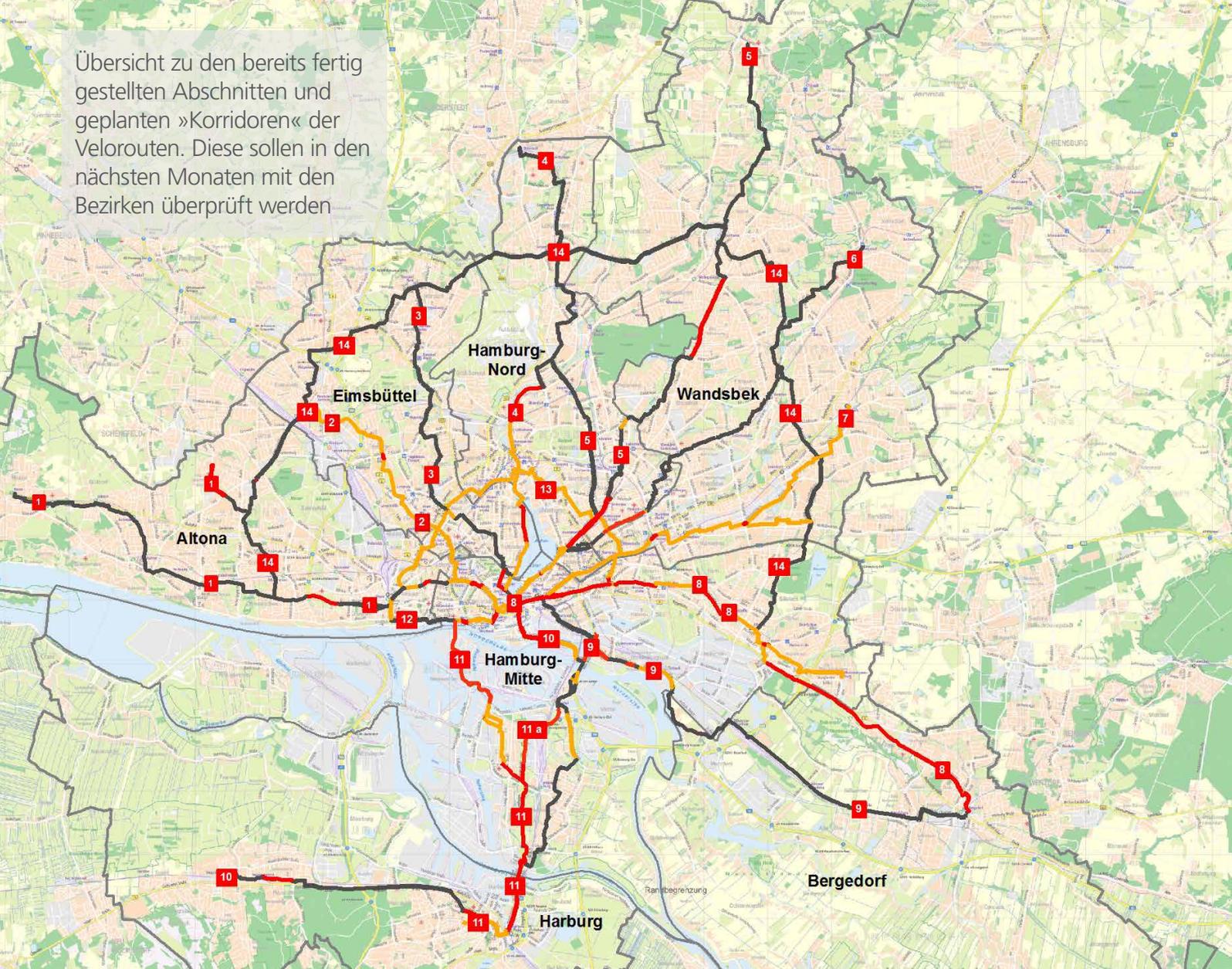
schaft haben deshalb vor der Sommerpause die Verwaltung »ersucht«, »das Veloroutennetz gemeinsam mit den Bezirken zu aktualisieren und bis zum Ende der Legislaturperiode komplett fertigzustellen.« Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) will bis Ende des Jahres eine Antwort formulieren, in der sie den erforderlichen Personal- und Finanzbedarf beziffert. »Bis dahin«, so Olaf Böhm von der BWVI, »werden wir uns schon mal mit den Bezirken zusammen setzen, um die Routenverläufe zu überprüfen.«

BWVI: Alle Routen gleichzeitig planen. Die Velorouten sind jeweils viele Kilometer lang und führen durch Stra-

ßen, für die mal der Bezirk und mal die Stadt zuständig ist. Eine Koordination der Baumaßnahmen für die gesamte Strecke wäre sehr zeitaufwändig. Daher verfolgt die BWVI derzeit die pragmatische Idee, die Routen zu sieben Bündeln zusammenzufassen. Jeder Bezirk bekommt ein solches »Paket«. Jede Route könnte in maximal drei Abschnitte geteilt werden, für die dann eine einzige Stelle zuständig ist. Abweichend vom sonstigen Vorgehen könnte so der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) mal für einen Park zuständig sein und umgekehrt der Bezirk für eine Hauptstraße.

Letztlich werde, so Böhm, der genaue Routenverlauf von der BWVI im Rahmen ihrer Gesamtzuständigkeit unter Berück-

Übersicht zu den bereits fertig gestellten Abschnitten und geplanten »Korridoren« der Velorouten. Diese sollen in den nächsten Monaten mit den Bezirken überprüft werden



rot: fertiggestellt 2007-2014; orange, schwarz: Umsetzung bis 2020 geplant (vor der Wahl war lediglich der orangene Teil »bis 2018« geplant)

sichtigung von Hinweisen aus Bezirken und Bevölkerung bestimmt. Von der früheren Planung, die Velorouten eine nach der anderen komplett durchzuplanen, wendet sich die BWVI ab und geht davon aus, alle Routen gleichzeitig planen zu müssen, weil die Aufgabe andernfalls bis zum Ende der Legislaturperiode nicht zu schaffen sei.

Viele Detailfragen Innerhalb des ADFC werden die Diskussionen um Velorouten derzeit in einer Projektgruppe geführt, um in den Bezirken und gegenüber der BWVI mit einer einheitlichen Position auftreten zu können. Letztendlich werden sich jedoch die ADFC-Bezirksgruppen um die Routenführung in ihrem Bezirk kümmern. Folgende Fragen veranschaulichen beispielhaft, welche Kriterien abzuwägen sind:

- Wieviel länger darf eine Veloroute im Vergleich zur kürzest möglichen Verbindung sein? Ist eine geradlinige Führung auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen in einer Hauptstraße mit hohem Kfz-Aufkommen einer stressfreieren, aber längeren Strecke in Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen vorzuziehen? Die nach Kilometern kürzeste Strecke muss für Radfahrende nicht unbedingt schneller sein als eine längere, wenn in ihr weniger Ampeln den Fahrfluss unterbrechen.
- Welche Rolle spielen Lärm und Abgase von Kfz auf der Strecke für deren Attraktivität?
- Wie wichtig ist es, Ziele und Quellen direkt anzubinden, wenn dies mit unübersichtlichen Zickzack-Kursen oder Engstellen verbunden ist?
- Wie unterscheiden sich Velorouten

von den aktuell auch diskutierten Rad-schnellwegen?

Neben diesen inhaltlichen Fragen gibt es die grundsätzliche nach dem Finanzrahmen – wieviel Geld ist die Politik bereit, in die Hand zu nehmen – und nach den politischen Gewichtungen: Ist es gewollt, den Raum für parkende und fahrende Kfz zu verkleinern? Ersetzt man Ampelkreuzungen durch Kreisverkehrsplätze? Baut man Fahrradbrücken?

Welche Strecke für eine Veloroute konkret gewählt wird, hängt eben auch davon ab, was an baulichen Maßnahmen auf der Strecke möglich ist.

Hilmar Westholm

Veloroutenposition des ADFC von 2009: hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/velorouten/adfc-position-velorouten/



»Wir erwarten viel!«

Für mich ist es noch unbekanntes Terrain – die ADFC-Landesversammlung. Mit allem, was zur Basisdemokratie eines Vereins dazu gehört: Haushaltsverabschiedung, Anträgen, Ärger, Diskussion und einem Überraschungsgast.

Unglaublich viele Infos prasseln in einer Rekordzeit von 3 Stunden auf die Zuhörer ein. Nur 32 ADFC-Mitglieder von insgesamt 7500 aus Hamburg tun sich diesen Marathon an und folgen der Einladung in die Geschäftsstelle nach St. Georg. Selbst schuld, denke ich. Es ist nämlich spannend, in so einen Mikrokosmos aus Ehrenamtlichen hineinzuschauen. Hier wird benannt, was die wesentlichen Haushaltsposten ausmacht und welche richtungsgebenden Aktivitäten anstehen. Auch wenn es im Detail unterschiedliche Meinungen gibt – Radfahren ist für alle eine Leidenschaft.

Eine unglaubliche Chance Zuerst der Überraschungsgast: Die neue Radverkehrsplanerin des Senats, Kirsten Pfaue, spricht ein Grußwort. Nein, eher ein stürmisch-begeistertes »Wir schaffen das«. Pfaue hatte den ADFC bis vor Kurzem geprägt, sie war sechs Jahre lang im Vorstand des Hamburger Vereins, davon 4 Jahre Vorsitzende. Und Mitglied ist sie immer noch – sie kennt das Potenzial, will den Ideenpool der engagierten Radler nutzen. Pfaue soll Hamburg auf dem Weg zur Fahrradstadt fit machen. Eine komplexe Aufgabe, die Respekt verdient. Sie sieht darin »eine unglaubliche Chance und eine Gemeinschaftsaufgabe«.

Die frühere ADFC-Vorsitzende wechselte damit von der Verwaltung in die Politik. Der jetzige Vorstand richtet daher nur halb im Scherz das Wort an sie: »Übermenschliches erwarten wir nicht, aber wir erwarten viel«, sagt die Landesvorsitzende Kirsten Annuschat.

Druck von allen Seiten Das weiß Kirsten Pfaue. Doch mit ihrer neuen Aufgabe lastet vonseiten der Verkehrsbehörde ein noch größerer Erwartungsdruck auf ihr. Die parteilose Verwaltungsjuristin, die in Wandsbek das Rechtsamt leitete, wurde von Wirtschafts- und Verkehrsminister Frank Horch quasi ausgesucht für das Amt der Verkehrsplanerin. Pfaue hatte sich über den ADFC hinaus einen guten Ruf erworben.

Pfaue bedankt sich für die frühere Unterstützung. Mit Susanne Elfferding und weiteren Aktiven aus dem Verkehrsbezug hatte sie einen Vortrag über Hamburgs Verkehr 2030 erarbeitet, der auch den Bürgermeister überzeugt hätte. Sie ist kaum zu bremsen, hat Ideen, sie versucht, Brücken zu bauen. Pfaue teilt die Welt nicht in Autofahrer und Radler ein. Sie sieht, dass jeder mal mit dem Rad unterwegs ist und mal mit dem Auto. Eine kluge Herangehensweise.

Doch zurück zum Vorstand, der über das letzte Jahr Bericht ablegt. Kirsten Annuschat rattert durch die einzelnen Posten. Es gibt mittlerweile in allen Hamburger Bezirken ADFC-Gruppen, die sich einmischen, seit Sommer 2014 auch in Harburg. Im Schnellsprechtempo verkündet sie, was den Verein beschäftigte: von der Tempo-30-Kampagne bis zum Busbeschleunigungsprogramm. Projekte, die über viele Monate bis Jahre verfolgt und begleitet werden. Details aus den zahlreichen Arbeitsgruppen, bei denen langjährige ADFCler gar nicht weiter nachfragen. Der Arbeitskreis Radtouren kann z.B. jetzt seine Fahrten selbst ins Internet stellen und immer aktuell halten.

Ein großer Erfolg war 2015 die Radreisesmesse mit 4000 Besuchern, die einen ordentlichen Gewinn einbrachte, sagt Vorstandsmitglied Dirk Pfaue. Geld, das für andere Arbeitsgruppen, die Hauptamtlichen oder die Geschäftsstelle schon verplant ist.

adfc

Hamburg

Aufbau Jugendgruppe und eine neue Verkehrsreferentin

Unterstützung bekommt der ADFC seit Kurzem aus dem Bundesfreiwilligendienst: Marc Requardt ist für ein Jahr in der Geschäftsstelle und will eine Jugendgruppe aufbauen und eine Kinder- und Elterngruppe. Ideen kann man ihm mailen (jugend@hamburg.adfc.de). Der Wirtschaftswissenschaftler stellt sich auf der Landesversammlung vor, ebenso die neue ADFC-Verkehrsreferentin Stefanie Miczka. Auch sie hat Erfahrung mit der Arbeit in NGOs.

Stolz ist der Vorstand auf den Mitgliederzuwachs. Im letzten Jahr traten 500 neue Mitglieder ein. Damit hat der Verein nun sieben Prozent mehr Mitglieder als noch vor einem Jahr. Im nächsten Jahr werden voraussichtlich die Beiträge steigen. Über das Ob und die Höhe entscheidet die Bundeshauptversammlung im Herbst. Dafür gibt es aber mehr Leistungen – wie die neue Pannenhilfe für Radler. Ich frage, ob die schon mal jemand genutzt habe. Antwort: Keiner. Offenbar existiert da kein großer Bedarf oder glaubt einfach kein Radler an schnelle Hilfe?

Die einzelnen Haushaltsposten verlangen uns Zuhörern Konzentration ab. Leichte Schwankungen bei den Einnahmen und Ausgaben. Alles im Rahmen. Der Haushalt umfasst immerhin mehr als 200.000 Euro. Mehr nicht, weil die Hälfte der Mittel an den Bundesverband nach Berlin gehen, womit dann z. B. Serviceleistungen finanziert werden und Landesverbände unterstützt werden, die noch viel zu wenige Mitglieder haben.

Für 2016 wird laut Dirk Pfaue ein Abschluss »mit schwarzer Null« prognostiziert. So werden der Haushalt und die weitere Planung durchgewunken. Alle Abstimmungsergebnisse sind im Protokoll im Internet nachzulesen.



Es gab auch Grund zum Lachen
Dirk Pfaue, Gundi Schuck (Versammlungsleitung), Kirsten Annuschat, Susanne Elfferding, Dirk Lau (v. l.)

Viele Anträge Nach mehreren Entscheidungen zur Satzung folgt ein Antrag, der vorsieht, dass beim Radwegebau der Baumschutz Vorrang haben soll. Aber es kommt nicht zu einer Abstimmung in der Sache. Eine Mehrheit beschließt, den Antrag an den Arbeitskreis Verkehr zu verweisen, wo das Fachwissen liege und man ausführlich debattieren könne. Das Ergebnis solle spätestens auf der nächsten Landesversammlung mitgeteilt werden. So funktioniert Vereinswesen. Das Procedere ist gewohnungsbedürftig. »Der Verkehrsarbeitskreis ist für alle offen«, schiebt ein Mitglied hinterher.

So ergeht es auch dem 7. Antrag. Der Antragsteller mault über eine ange-

liche »Entmündigung der Landesversammlung«. Seine Meinung steht allein da. Diverse Gegenreden. Und abgehakt!

Zuletzt die Termine für 2016: Am 8. Januar steigt der Neujahrsempfang. Am 6. März die Radreisemesse.

Nach diesem Galopp durch die Daten können Unermüdliche noch im Lokal um die Ecke weiter diskutieren, Konzepte weiterdenken, um dicke Bretter zu bohren. Das braucht es, um Veränderungen in der Verkehrspolitik anzustoßen.

Mechthild Klein

Wenn es kracht

Die Regulierung von Unfällen zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugführern

Die Zahl der Unfälle zwischen Radfahrern und Autofahrern hat in den letzten Jahren in Hamburg stetig zugenommen. Besonders oft kommt es zum Unfall, wenn Autofahrer aus Grundstücken auf Straßen oder Geh- und Radwege fahren und Radfahrer übersehen.

Oft ist die Schuldfrage dabei klar und die Haftung geht meist zulasten des Autofahrers. Doch nicht immer sind die Autofahrer allein Schuld. Auch einigen Radfahrern ist nicht bewusst, dass für sie als fahrende Verkehrsteilnehmer genau wie für motorisierte Fahrzeugführer die grundlegenden Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr in Form von Garantie- und Kardinalpflichten gelten. Das hat unter Umständen Auswirkungen auf die zivilrechtliche Regulierung dieser Unfälle und damit verbundene Kürzungsquoten bei der Geltendmachung von Schadensersatz und Schmerzensgeldansprüchen der Radfahrer.

Sorgfaltspflichten Verstößt ein Radfahrer z. B. gegen eine der grundlegenden Sorgfaltspflichten der StVO (z.B. §§ 8, 9 StVO, Vorfahrt, Wenden, Abbiegen) kann dieses Fehlverhalten mitunter so schwer wiegen, dass ihn sogar die alleinige Haftung trifft und die Betriebsgefahr des am Unfall beteiligten Kraftfahrzeugs vollständig dahinter zurücktritt. Er eignet sich ein Unfall im Zusammenhang mit einem solchen Fahrmanöver, spricht bei einem unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang gegen den Radfahrer ein sogenannter Anscheinsbeweis, der einen schuldhaften Verstoß gegen diese Vorschriften und damit eine Mithaftung oder gar eine alleinige Haftung begründen kann.

Bei anderen Sorgfaltspflichtverletzungen durch Radfahrer ist die Rechtsprechung aber weniger streng: So hat sich mittlerweile die Ansicht durchgesetzt, dass einem Radfahrer trotz Fahrens in falscher Fahrtrichtung sein Vor-



Es ist nicht verboten, mit dem Rad über den Zebrastreifen die Straße zu überqueren. Allerdings hat der Radfahrende im Gegensatz zum Fußgänger dabei keinen Vorrang gegenüber dem Verkehr auf der Fahrbahn

rangrecht gegenüber dem Kraftfahrzeug erhalten bleibt. Er muss sich aber seinen schuldhaften Verstoß mit 25 % im Rahmen der Haftungsabwägung anrechnen lassen.

Grob verkehrswidrig Ein vergleichbarer Mitverschuldensanteil trifft den Radfahrer, wenn er zwar in Fahrtrichtung, aber auf dem Gehweg fährt. Doch Vorsicht: Die Haftungsquote verändert sich hierbei grundlegend zulasten des Radfahrers, wenn er dabei auch noch entgegen der Fahrtrichtung fährt. Ein Vorrangrecht gegenüber einem abbiegenden Autofahrer steht ihm dann nämlich nach der herrschenden Meinung nicht mehr zu. Vielmehr wird das Fahren auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung von der Rechtsprechung als grob verkehrswidrig und rücksichtslos qualifiziert und daher als erhebliches Verschulden des Radfahrers bewertet.

Trifft den Kraftfahrzeugführer kein eigenes Verschulden, kann der Radfahrer hier sogar angesichts seines grob fehlerhaften Verhaltens alleine haften.

Aufgepasst auch beim Überqueren von Fußgängerüberwegen: Ein Radfahrer wird hier von der Rechtsprechung nur dann als »Fußgänger« angesehen, wenn er sein Fahrrad schiebt. Kommt es bei dem Befahren des Fußgängerüberwegs sonst zu einem Unfall, trifft den Radfahrer eine erhebliche Mithaftung, die je nach Einzelfall zwischen 50 % und 70 % betragen kann.

Rechtsanwältin Dr. Anja Matthies

Rechtsanwältin Dr. Anja Matthies ist Fördermitglied des ADFC Hamburg. Mitgliedern bietet sie im Falle eines Unfalls eine kostenlose Erstberatung. Dr. Anja Matthies, Tel.: (040) 29 81 34 90 matthies@matthies-rechtsanwaelte.de

Mit dem Rad von Hamburg nach Lissabon

Einfach mal richtig weit weg fahren ...

Diese Idee kommt Martin Borek erstmals im Frühjahr 2014. Symbolisch für »weit weg« steht für ihn Salamanca in Zentralspanien, das er mehrmals überflogen hat bei seinen Urlaubsreisen auf die Kanarischen Inseln. Spätestens hier stellte sich immer das Urlaubsgefühl ein. So ist für ihn ziemlich schnell klar, dass er von Hamburg über Salamanca nach ... ja, wohin eigentlich? – fahren möchte. Der Blick auf die Karte Europas zeigt ihm die Lösung: Lissabon bietet sich als Endpunkt an. Von der norddeutschen Hafenstadt Hamburg also in die portugiesische Hauptstadt mit dem wichtigsten Hafen des Landes.

Es wird konkret Zunächst bleibt alles aber eine Spinnerei, die bald wieder im Alltag untergeht. Bis ihn dann im vergangenen Winter ein guter Freund fragt, was aus dem Plan eigentlich geworden sei. Der selbstständige Unternehmensberater lässt sich nicht lumpen und beginnt, die Reise genauer zu planen, erst halbherzig, dann mit immer größerer Leidenschaft. Als sich dann die Chance ergibt, den September von Projekten frei zu halten, ist der Entschluss gefasst: Ende August soll es losgehen, alleine von Hamburg über Belgien, Frankreich und Spanien nach Lissabon, wo am Ende der Reise vielleicht noch Zeit bleibt für ein paar entspannte Tage in der Kulturhauptstadt.

Mit allen Finessen Für den Trip schafft sich Martin Borek ein komfortables Trekkingrad an, ausgestattet mit der Mutter aller Nabenschaltungen. 14 Gänge werden ihn auch in hügeligem Gelände und bei Gegenwind in der Spur halten. Die findet er hoffentlich immer mithilfe seiner Navi-Software auf dem Smartphone, das durch den Nabendynamo (+ Akku) stetig mit Strom versorgt wird. Luxus



Martin Borek

und Fahrrad schließen sich eben nicht aus. Zumal der erfahrene Reiseradler immer wieder auch in festen Unterkünften übernachten will, das Zelt also nicht im Dauereinsatz hat. Man ist ja schließlich nicht mehr 20.

Der Blick nach innen Gerade 50 geworden, ist diese Reise auch der Selbsterfahrung gewidmet. Vier Wochen alleine auf dem Rad, was macht das eigentlich mit einem? Wird es nur ein Kilometerfressen mit wundem Hintern oder ergeben sich auch Impulse für das Leben? Beruflich berät Martin Borek Unternehmen bei Umstrukturierungen. Wer weiß, welche Einsichten sich auf der Fahrt auch dafür gewinnen lassen. Auf jeden Fall wird er täglich ein Reisetagebuch führen und seine Eindrücke auf Fotos festhalten. Wir sind gespannt, was er erleben wird und werden im nächsten Heft davon berichten!

Amrey Depenau





Auf den Spuren von Schweden und Häfen

Von Stade nach Bremer-
vörde und ins Teufelsmoor.
Eine Tour mit viel Kultur
und Natur



Stade, Stade, hier ist Stade. So war noch vor 20 Jahren die Ansage auf dem Bahnhof der Stadt. Die Geschichte Stades reicht aber über 1000 Jahre zurück. Die Hansestadt war im 13. Jahrhundert der wichtigste natürliche Hafen zwischen Cuxhaven und Harburg.

Die Schweden beherrschten die Stadt bis 1712 und bauten sie zu einer wichtigen Festung mit großem Wallgraben aus. Im Schwedenspeicher, dem ehemaligen Provianthaus am alten Hansehafen, können heute ein Mammutknochen, ein Flintdolch, ein Goldarmreif und viele andere Funde aus der Region bewundert werden. Wir bestaunen die schöne Altstadt mit ihren Fachwerkhäusern, bevor wir in Richtung Hagen und Deinste fahren.

Ein Weg, von dem wir Radfahrer träumen: Glatte asphaltierte Straßen mit wenig Autoverkehr. Wir genießen den freien und weiten Blick über Pferdekoppeln und Getreidefelder. In den Dörfern finden wir hübsch restaurierte Fachwerkhäuser und imposante Gehöfte. Auf der Weide warten die Kühe darauf, gemolken zu werden. Wir probieren die wilden Himbeeren und Kirschen am Wegesrand. Ein Hochgenuss!

Frische Forellen gibt es im Restaurant »Deinster Mühle«. Recht schick geht es um das Herrenhaus Gut Deinste zu. Hier treffen sich Golfer zum Putten.

Die nächsten Ortschaften verraten, dass wir auf dem Land unterwegs sind. Wir fahren durch Bullenholz und Kuten-

holz und überqueren die Bahnschienen des Moorexpresses. Der historische Zug fährt in den Sommermonaten von Stade über Bremervörde nach Bremen durch das Teufelsmoor. Die Bezeichnung »Ex-



Humor auf dem Dorf?

press« ist natürlich eine liebenswerte Übertreibung.

An den Bahngleisen des Moorexpresses bei Mulsum stehen »Koffermenschen«. Der Maler und Bildhauer Gerd Rehpenning hat sie erschaffen. Er setzt sich dabei mit einem gerade wieder sehr aktuellen Thema vieler Menschen auseinander. Er meint, dass wir unsere Koffer nur für eine begrenzte Zeit packen, während Flüchtlinge sich innerhalb einer sehr kurzen Zeit entscheiden müssten, welche

Fotos: Anne-Karin Tampke, Karte: Michael Prahl



Dinge sie mitnehmen. Der Künstler nennt neun kürzlich erschaffene Skulpturen »Optimisten«.

Ganz in der Nähe steht die schöne Windmühle »Anna Maria«. Die Mulsumer Windmühle ist ein sog. Galerieholländer mit Windrose. Von der Galerie aus konnte der Müller an die Flügel und den Steert heranreichen.

Wir gelangen zum Hafen von Bremervörde. Bis 1970 war er Europas größter Umschlaghafen für Stackbusch. Das Gehölz wurde für die Uferbefestigung an den Deichen verwendet. Für unseren Abstecher durch das Teufelsmoor fahren wir durch den Auepark. Den früheren Lustgarten legten die Schweden während ihrer Herrschaft an.

Am Oste-Hamme-Kanal geht es durch das Klenkendorfer Moor nach Augustendorf. Der historische Moorhof ist eine frei zugängliche Hofanlage mit Rauchhaus, Torfscheune, landwirtschaftlichen Geräten und einem Torfkahn. Bevor der trockene Torf auf dem Torfkahn nach Bremen oder Bremervörde transportiert wurde, war viel harte Arbeit nötig. Auf dem Moorerlebnispfad Huhvenhoopsmoor erfahren wir noch mehr über das Moor und die Pflanzen im Moor. Zum Beispiel wächst hier der Gagelstrauch. Er wurde als Mittel gegen Motten, zum Würzen des Biers oder gegen Zahnfäule verwendet. Ein Allheilmittel also! Vom Turm ge-



TourteilnehmerInnen in Stade

nießen wir den Blick über das Hochmoor und beobachten zwei Große Brachvögel, die ihr Nest am Ufer des Huhvenhoopssees haben. Auf dem Weg zurück nach Bremervörde entdecken wir sogar eine Blindschleiche.

»Schön ist's auf der ganzen Erde, am schönsten doch in Bremervörde«, reimte einst Wilhelm Busch. Die Fahrradtour von Stade nach Bremervörde mit einem Ausflug an den Rand des Teufelsmoors war in jedem Fall sehr schön.

Anne-Karin Tampke

Die Autorin wird diese Tour im ADFC-Radtourenprogramm 2016 wieder anbieten. Der Rückweg von Bremervörde nach Stade erfolgt dann mit dem Moorexpress.

BIKEFACTORY

end of season sale

DIAMANT 247
alurahmen
gates belt drive
shimano disc brakes
8 speed
40 lux led light

~~€ 949,-~~

€ 799,-



bikefactory style dept.
Rosenhofstr. 20
20357 Hamburg
040 43 19 77 37

bikefactory one
Stresemannstr. 130
22769 Hamburg
040 38 64 05 36

www.bikefactory-styledept.de www.bikefactory-hamburg.de



**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

Fahrrad passt immer



Mit dem Fahrrad kommt man nicht weit? Kein Problem! Denn es lässt sich in jeder Situation gut kombinieren: Mit Bus und Bahn, mit Carsharing oder Mitfahrgelegenheiten. Und Pedelecs und E-Bikes haben eingebauten Rückenwind, der ihre Reichweite auch ohne umzusteigen signifikant erhöht.

Durch geschickte Planung für das Fahrrad können wertvolle Kapazitäten im ÖPNV und im Straßenverkehr frei gehalten werden. Denn ein Fahrrad, das einen zuverlässig und zügig zum Ziel bringt, ist ein überaus attraktives und individuelles Verkehrsmittel.

Bedarf besteht gleich vor der Haustür.

Wer das Rad schneller als das Auto der den ÖPNV erreicht, der nutzt es öfter. Doch gerade bei älteren Häusern muss das Rad erst umständlich aus dem Keller oder dem Hinterhof geholt werden. Dabei können Wohnungseigentümer mit guten Abstellanlagen punkten und neue Kundenkreise erschließen. So würde zum Beispiel eine Kooperation zwischen großen Wohnungsunternehmen und der Stadt ein deutliches Zeichen für die Stadtentwicklung setzen. In Hamburg fehlen bisher auch fahrradfreundliche Wohngebiete, in denen das Rad Vorrang vor dem privaten Pkw hat.

Auch da, wo viele Menschen umsteigen, werden sichere und möglichst witterungsgeschützte Abstellanlagen benötigt. Denn nur dann werden Angebote akzeptiert, bei denen das Rad nicht mitgenommen werden kann. Wir brauchen Fahrradstationen, wie es sie schon jetzt in Bergedorf gibt, an allen Fernbahnhöfen. Und alle größeren Bahn- und Busstationen sollten mit ausreichend überdachten und sicheren Fahrradbügeln ausgestattet sein. Und zwar auch für Lastenräder - und vielleicht

sogar mit einer Ladestation für Pedelecs.

Denn die Stadt greift zu kurz, wenn sie bei Elektromobilität nur an das Auto denkt. Während diese kaum einen Markt haben, sind Pedelecs und E-Bikes schon heute Verkaufsschlager, und zwar auch als Lastenrad. Hier hat die Elektromobilität einen wirklichen Nutzen, da sie die Reichweite des Fahrzeugs signifikant erhöht.

Deshalb gehören auch die Wege für den Radverkehr auf den Prüfstand. Velorouten sind als Haupttrouten des Radverkehrs so zu führen, dass sie vor Nebenstraßen des Autoverkehrs Vorrang haben. Überwiegend kreuzungsfreie Radschnellwege ins Umland ergänzen sie und machen das Fahrrad auch für Einpendler attraktiv.

Übrigens: Das Forschungszentrum InnoZ hat 2012 in seinen Trends 2030 für Mobilität und Logistik festgestellt, dass kürzere Wege und gemächlichere Fortbewegung im Sinne der "Entschleunigung" auch als höhere Lebensqualität wahrgenommen werden. Gibt es ein besseres Plädoyer für das Fahrrad?

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 Serie.



Was an der Ampel

Beim sonntagmorgendlichen Surfen im Gesichtsbuch stoße ich auf einen Blog-Eintrag von Carsten Heeder, SPD Wandsbek, zur Busbeschleunigung in Steilshoop: »Ebenfalls besprochen wurde der schlechte Zustand des Radweges im Alfred-Mahlau-Weg, für den eine Benutzungspflicht in Richtung Steilshooper Allee besteht. Die Benutzungspflicht könne hier nicht aufgehoben werden, da dann ein Umbau der Ampelanlage notwendig werden würde.«

Dieses Stück Stummelradweg belegt auf meiner Hitliste der Absurditäten einen der vorderen Plätze. Durch den ansonsten sehr vorbildlichen Umbau des Komplexes rund um die Gründgensstraße wurde das noch verfestigt.



Alfred-Mahlau-Weg: Benutzungspflicht ab Grundstückszufahrt

Aber nun ist ja alles klar. Die Ampelanlage müsste umgebaut werden. Das geht natürlich nicht. Womit ich beim Thema wäre: Ampelanlagen, die uns an Kreuzungen das Radlerleben schwer machen. Weil sie nämlich aus Kapazitäts- bzw. Kostengründen nicht angefasst werden.

Gerade an Kreuzungen passieren aber Abbiegeunfälle, die vermieden werden können, wenn Radler_innen gemeinsam mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn unterwegs sind. Zudem ist das Ganze auch noch eine erzieherische Frage: Wenn ich jemanden vor einer Kreuzung auf den Bordstein-Radweg nötige, bleibt er aus reiner Gewohnheit nach der Kreuzung oben, sei es mit oder ohne Radweg. Wer also die Hamburger Radinfrastruktur nachhaltig verbessern will, darf die »Lichtsignalanlagen« – so die offizielle Bezeichnung – nicht ausklammern. Der ausführende Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer benötigt ausreichend Personal, die zuständige Verkehrsdirektion der Innenbehörde genügend Sachverstand, um endlich zu begreifen, dass Sicherheit für den Radverkehr nur funktioniert, wenn man nicht an den neuralgischen Punkten »sicherheitshalber« mal alles beim Alten belässt.

Amrey Depenau

Fotos: 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 **Spitzbergen**, handgefertigt und auf Maß.

Elder Fahrrad- und Rahmenbau

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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

IHR MEISTERBETRIEB IN HAMM

Sievekingsallee 96
20535 Hamburg-Hamm
Tel. 040 - 219 46 34
info@koech2rad.de
www.koech2rad.de



STEVENS • GUDEREIT • MÜSING • A2B • FALTER



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**

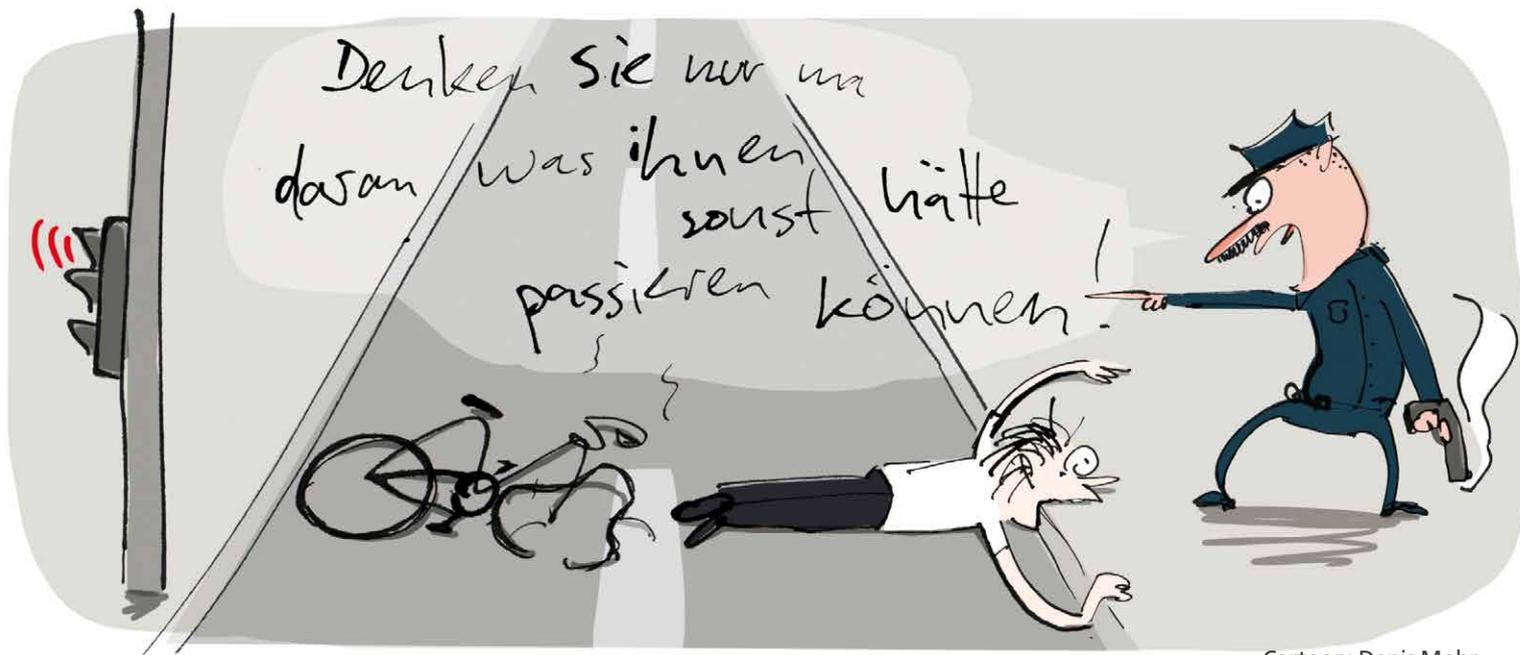
Telefonisch, per App oder Internet. Spontan oder weit im Voraus. Stunden-, tage- oder wochenweise.

■ **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



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
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 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
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 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 adfc Hamburg

hamburg.adfc.de/foem

Ausrüstung Globetrotter Ausrüstung Denart & Lechart GmbH
Beratung Verbraucherzentrale Hamburg (korporatives Mitglied)
Carsharing cambio Hamburg CarSharing Lilienstraße 11, Lilienhof co-working office, 20095 HH, ☎ 41 46 67 00
Führung Hamburg-City-Radtour Bernd Kaupert, Nienstedter Str. 13, 22609 HH, ☎ 0172-511 76 57
Fahrradtaxi Pedalotours GmbH, Riedeck 51, 22111 HH
HARI Rik-scha Hamburg Melanie Rinke, Schwarzenberger Ring 11, 22149 HH, ☎ 20 90 55 14
Twietenkieker in Hamburg Reisen Dipl.-Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 HH, ☎ 85 38 27 94
Handel Die Kette Elbwerkstätten GmbH Friesenweg 5 b-d, 22763 HH, ☎ 42868-3737
Dr. Bike im UKE – Martinstr. 52, 20246 HH, ☎ 51 32 66 66
eBike Company GmbH Lindenplatz 1, 20099 HH, ☎ 2 09 33 22 10
Eimsbüttler Fahrradladen Uwe Krafft, Osterstr. 13, 20259 HH, ☎ 49 30 61
Fahrrad Buck Tibarg 28, 22459 HH, ☎ 58 20 98
Fahrrad Cohrt Saseler Chaussee 52, 22391 HH, ☎ 640 60 64
Fahrrad Löwe Wandsbeker Chaussee 13, 22089 HH, ☎ 25 59 91
Fahrrad XXL Marcks Curslackner Neuer Deich 38, 21029 HH, ☎ 72 41 57 0
Fahrradhaus Meincke Erdkampsweg 24, 22335 HH, ☎ 50 30 50
Fahrrad Nielandt Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 HH, ☎ 693 00 20
Fahrrad Nielandt Straßburger Str. 9-11, 22049 HH, ☎ 61 22 80
Fahrrad Pagels Horner Landstraße 191, 22111 HH, ☎ 651 83 86
Fahrrad Center Harburg Großmoordamm 63, 21079 HH, ☎ 32 31 00 10
Fahrradladen St. Georg Schmilinskystraße 66, 20099 HH, ☎ 24 39 08
Fahrradstation Dammtor/Rothenbaum eifal GmbH Schlüterstraße 11, 20146 HH, ☎ 41 46 82 77
Fahrradzentrum Eppendorf Eppendorfer Weg 231, 20251 HH, ☎ 51 32 66 66
Koech 2-Rad Technologie Sievekingsallee 94-96, 20535 HH, ☎ 219 46 34
konRADfiets Jarrestraße 29, 22303 HH, ☎ 27 80 08 00, Moorfuhrweg 13, 22301 HH, ☎ 55 89 93 22, Osakaallee 2-4, 20457 HH, ☎ 18 16 05 08
MSP Bikes GmbH Rentzelstraße 7, 20146 HH, ☎ 45 03 61 80
Rad & Service Niendorf Paul-Sorge-Straße 140, 22455 HH, ☎ 41 45 37 83
Rad & Tat Am Felde 2, 22765 HH, ☎ 39 56 67
Radsport von Hacht Breitenfelderstr. 9, 20251 HH, ☎ 48 06 04 17
Radsport Wulff Frohmestr. 64, 22459 HH, ☎ 550 84 72
Radwerk »Fahrradhandel« GmbH Langenfelder Damm 5+6, 20257 HH, ☎ 49 93 37
RBK – Fahrräder Denickestraße 25, 21073 HH, ☎ 765 84 89
Hersteller Norwid Fahrradbau GmbH, Bauerweg 40, 25335 Neuendorf b. E., ☎ 04121-246 58
Initiative Zukunftsforum Blankenese e.V. Harris Tiddens, Mühlenberger Weg 64 A, 22587 HH, ☎ 0170-8369071
IT sprind it-service GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761 HH, ☎ 38 68 69 90
Messe REISEN Hamburg Messeplatz 1, 20357 HH, ☎ 3569-0
ÖPNV Hamburger Verkehrsverbund Steindamm 94, 20099 HH, ☎ 32 57 75-0
Parken FahrradGarderobe M. Kellenbenz & H. Schepers c/o Social Impact Lab Hamburg, Pastorenstraße 16-18, 20459 HH, ☎ (0175) 5663573
Pflege Pflegedienst Knoll Kohlhöfen 29, 20355 HH, ☎ 345696
Planung VTT Planungsbüro Neumünstersche Straße 17, 20251 HH, ☎ 4 80 96 98 00
Recht Matthias Rechtsanwälte Dr. Anja Matthias, Katharinenstr. 11, 20457 HH, ☎ 29 81 34 90
Reise Die Landpartie Radeln & Reisen GmbH Industriehof 3, 26133 Oldenburg, ☎ 0441/570683 - 0
Sport Eimsbütteler Turnverband e.V. Bundesstr. 96, 20144 HH, ☎ 40 17 69-0
Verleih Hamburg City Cycles Lars Michaelen, Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 HH, ☎ 21 97 66
Mehrrad e. K. www.mehrrad.de
Wohnen Gartenstadt Farmsen eG Bramfelder Weg 35, 22159 HH, ☎ 64 55 72-0
Zubehör Firma Paulchen System Volkmar Kerkow Grandkühlenweg 18, 22549 HH, ☎ 8329590

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, Katja Nicklaus, Michael Prah, Lutz Räbsch, Petra Stang, Nele Will
Titelfoto: Volker Hämmerling
Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 6-7)
Anzeigen: Es gilt Preisliste 24 vom 18.12.2014. 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

Mitglied werden im ADFC: Rufen Sie an oder informieren Sie sich unter hamburg.adfc.de/mitgliedschaft

Ihre Post

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

An die örtliche Polizei

Mein täglicher Arbeitsweg, welchen ich stets mit dem Fahrrad zurücklege, führt über den Hammer Steindamm. Seit gut einem Jahr fahre ich jetzt dort und mittlerweile bin ich hochgradig frustriert und genervt. Der Radstreifen ist fast jeden Tag zugeparkt, das gilt vor allem für den Bereich vor der Haspa und vor dem Drogeriemarkt. Es scheint in keinsten Art und Weise ein Bewusstsein vorhanden zu sein, dass es sich nicht um einen Parkstreifen handelt. Eine Zeit lang habe ich gedacht, es würde vielleicht etwas bringen, wenn man die Pkw-Halter anzeigt, aber dies ist natürlich nicht der Fall und ich denke auch, dass das nicht meine Aufgabe ist! Grundsätzlich finde ich die Radstreifen eine gute Sache, aber so ist es doch nicht zu akzeptieren. Ich bitte Sie: Schaffen Sie in irgendeiner Art und Weise eine Grundlage, dass der Radstreifen für Fahrräder sicher befahrbar ist!

H. Plagge

Wo bleibt die Polizei?

Zum Leserbrief »Falschparker« in RadCity 3/2015
Dem Leserbrief von Herrn Willi Mittelstädt kann ich nur zustimmen.

Die neu eingerichteten Radfahrstreifen und Radfahrstreifen in Hamburg Fuhsbüttel in der Alsterkrugchaussee, Erdkampsweg und Ratsmühlendamm werden regelmäßig als Abstellfläche für Pkw und Lkw genutzt.

Insbesondere im Erdkampsweg dient der Radfahrstreifen zum Parken von Pkw, damit der Fahrzeughalter »schnell« mal einkaufen gehen kann.

Polizei zur Regelung dieses Zustandes habe ich noch nie gesehen.

M. Müller

Straßen für alle

Wegen eines Wasserrohrbruchs war unsere Wendlohstraße in HH-Niendorf über eine Woche lang gesperrt – zum Leidwesen des motorisierten Individualverkehrs und zum großen Glück aller Anwohner. Aus Anwohnerperspektive war die Straße endlich mal keine Grenze, sondern Verbindung und Treffpunkt. Man kam viel häufiger mit Nachbarn ins Gespräch und konnte die Straße mal wieder dafür nutzen, wofür sie ja auch gut sein kann: als Spielplatz...



als Pausenplatz auf dem morgendlichen Schulweg...



als Rennstrecke für alles Unmotorisierte...



als Arbeitsweg für Chorknaben...



und als nervenschonenden Heimweg für gestresste Arbeitnehmer – Halleluja!



Tja, da kommt man schon mal ins Grübeln und denkt: warum kann das nicht



immer - oder zumindest öfter - so sein?

Yannick, Joël und Johannes

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

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



Dienstag, 10. November 2015, 19:30 Uhr, Eddy Fahrenbruck

Mit GPS nur noch auf schönen Wegen radeln

Für Autofahrer ist es selbstverständlich: Man lässt sich vom Navi ans Ziel führen. Beim Radfahren geht das nicht ganz so einfach. Radler stellen hohe Anforderungen an die Beschaffenheit der Wege, die Streckenführung und eine direkte Verbindung.

Welche Möglichkeiten wir mit einem GPS-Gerät am Lenker haben, wollen wir in diesem Vortrag vorstellen. Er richtet sich ausschließlich an Menschen, die noch keine Berührung mit dem Thema hatten, also richtige Anfänger. Wir wollen Ihnen zeigen, was mit dieser Technik möglich ist und wann sie weniger hilfreich ist. Wir erläutern, worauf Sie beim Kauf und Einsatz achten sollten.



Donnerstag, 03. Dezember 2015, 19:30 Uhr, Nicolai Berger, Susanne Timm

Midsommar in Schweden – unterwegs mit Tandem und Zelt

Frohgemut starten wir von Göteborg nach Norden entlang der Schärenküste. Wir schlagen unser Zelt auf, wo es uns gefällt und genießen die Auszeit vom Alltag bei sonnigem, wenn auch kühlem Wetter. Es sind lange Tage und ungewohnt helle Nächte. Nördlich des Vänern-Sees schlägt das Wetter um. Auf der regennassen Landstraße und ausgerechnet am Tag vor Midsommar bricht auch noch der Rahmen unseres Tandems! Fernab größerer Orte sehen wir schon das Ende unserer Reise – doch der Vorfall bringt uns mit unglaublich hilfsbereiten Menschen zusammen und beschert uns ein ganz besonderes Mittsommerfest! Wir setzen unsere Radtour fort und sind rechtzeitig am Fährterminal in Göteborg – nach drei Wochen, mit 999 Kilometern auf dem Tacho und vielen Erlebnissen im Gepäck.

Fotos: die Vortragenden

Jetzt Mitglied werden!



Bitte einreichen an ADFC e. V.,
Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50,
oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Beitritt
auch auf www.adfc.de

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Name, Vorname		<input type="radio"/> Ja , ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft .	
Straße		Einzelmitglied <input type="radio"/> ab 27 J. (46 €) <input type="radio"/> 18–26 J. (29 €)	
PLZ, Ort		Familien-/Haushaltsmitgliedschaft <input type="radio"/> ab 27 J. (58 €) <input type="radio"/> 18–26 J. (29 €)	
Geburtsjahr	Beruf (freiwillig)	Jugendmitglied <input type="radio"/> unter 18 J. (16 €)	
Telefon (freiwillig)		Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.	
E-Mail (freiwillig)		<input type="radio"/> Zusätzliche jährliche Spende:	
Familien-/Haushaltsmitglieder:		€ <input type="text"/>	
Name, Vorname	Geburtsjahr		
Name, Vorname	Geburtsjahr		
<input type="radio"/> Ich erteile dem ADFC hiermit ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf: Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.			
Kontoinhaber			
D E <input type="text"/>			
IBAN		BIC	
Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)			
<input type="radio"/> Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.			
Datum		Unterschrift	

SATTELFEST IN JEDES ABENTEUER



Für deine nächste Radtour haben wir die beste Ausrüstung. Komm zu deinem Globetrotter in Hamburg-Barmbek, Wiesendamm 1 – und dann ab in den Grüngürtel rund um Hamburg!

Globetrotter

Träume leben.

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

Ich vertrau der Zweitmeinungs- Koryphäe.

AOK-Versicherte haben es besser: Zum Beispiel stehen ihnen im Medizinischen KompetenzCenter der AOK 20 renommierte Medizinprofessoren für eine Zweitmeinung zur Verfügung.

www.leistungen.rh.aok.de

Wir investieren in Ihre Gesundheit.

AOK
Rheinland/Hamburg

Noch mehr
Vorteile:
aok-vigo.de

