

DIE FAHRRADFREUNDE

ADFC-Jugendgruppe lädt ein

WESTWIND

Fahrräder für Flüchtlinge

INTERVIEW



Dennis Thering (CDU) über die Bebelallee: »Ich weiß nicht, was da ein Radfahrstreifen zu suchen hat«





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



Das kostenlose
Lastenrad für Hamburg

www.klara.bike

Klara



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

Inhalt

- Radfahrten erfassen: **Hamburgs Heatmap**
04 BikeCitizens will bei Radverkehrsplanung helfen

- Verkehrspolitik:
Interview mit Dennis Thering (CDU)
06 »Das Auto ist ein wichtiger Verkehrsträger«

- Jugend: **Die FahrradFreunde laden ein**
11 Jugendgruppe sucht MitstreiterInnen

- Reise: **Hamburg – Lissabon**
12 So viele freundliche Menschen

- Hilfe: **Initiative**
14 Westwind – Fahrräder für Flüchtlinge

- Fahrradhaus: **Weg von der Laterne**
16 HH-Nord vereinfacht Antragsverfahren

- Information: **Hamburg 2030**
18 Radverkehr ganzheitlich

ständige Rubriken

- 05 Kurzmeldungen
19 Kolumne: Knöllchen-Power
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

Da tut sich etwas

In Wandsbek gibt es nun ein bezirkliches Radverkehrskonzept. Sechs Korridore zeigen, wo einmal eine bezirkliche Veloroute verlaufen soll. Bei drei der Strecken besteht Aussicht, dass sie zügig in Angriff genommen werden.

Auf Landesebene beschäftigen wir uns in einer Projektgruppe und in den ADFC-Bezirksgruppen mit dem Thema »Senats-Velorouten«. So bezeichnen wir jene Strecken, die ursprünglich aus dem Baubehörden-Konzept des Jahres 1998 stammen. Im Koalitionsvertrag setzt sich der Senat zum Ziel, alle Routen bis zum Ende der Legislaturperiode fertigzustellen. Wenn man bedenkt, dass die Ertüchtigung einer längeren Strecke in die Zuständigkeit ganz unterschiedlicher Behörden und Bezirke fällt, wird klar, dass das eine große Aufgabe ist. Wir unterstützen mit konstruktiven Vorschlägen. Dass es nun mit Kirsten Pfaue eine Radverkehrskordinatorin gibt, die diese und andere Projekte steuern soll, erscheint angesichts der Dimensionen absolut notwendig.

Viele Jahre lang haben wir uns dafür eingesetzt, dass Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zur Regellösung in Hamburg werden. Die Nachteile von baulich getrennten Radwegen haben wir in der RadCity schon oft dargestellt. Tatsächlich stimmen die mittlerweile gebauten Radfahrstreifen und die diversen Planungen für weitere Straßen zuversichtlich. Zwar finden wir immer irgendetwas in einer konkreten Straßenplanung, was wir kritisieren müssen. Z. B. wenn der Erhalt einer möglichst großen Zahl von Autoparkplätzen als höheres Gut gilt als die Sicherheit des Radverkehrs. Aber die Richtung stimmt.

An der U-Bahnhaltestelle Saarlandstraße gibt es seit Kurzem die erste Bike and Ride-Anlage nach neuem Konzept. 132 B+R-Anlagen sollen folgen. Die Stadt geht dabei realistisch vor, zählt korrekt und wild geparkte Räder zusammen und plant noch einen Aufschlag von 100 %, weil sich der Radverkehr schließlich verdoppeln soll. Die Saarlandstraße zeigte schon nach wenigen Tagen, dass selbst bei Regenwetter diese Auslastung schon heute beinahe erreicht wird. Hamburgs Radverkehr nimmt zu!

Und dann treffen wir uns mit Dennis Thering, dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Bürgerschaftsfraktion (Interview ab Seite 6). Nun war der Autor dieser Zeilen nur als Fotograf beim Interview dabei. Aber was hier zur Radverkehrsthematik kam, wirkte gestrig. Auch in der Bezirksversammlung Wandsbek, anlässlich der Vorstellung des Radverkehrskonzepts, kamen von der CDU Argumente, wie wir sie schon vor 20 Jahren hörten. Da wundert es auch nicht, dass einige Wandsbeker CDU-Bezirksabgeordnete jüngst eine Anfrage stellten, ob denn die Radwegebenutzungspflicht in der Anderheitsallee aufgehoben sei. Und seit wann denn. Dabei hatte die Straße noch nie Radwege. Wenn man sich so wenig mit Radverkehr auskennt, überlässt man vielleicht besser Fachleuten das Feld ...

Es gibt noch unglaublich viel zu tun, weil Jahrzehnte lang autoorientiert geplant wurde. Und es gibt auch heute noch Entscheider, die eher aus dem Bauch heraus als mit Fachlichkeit auftrumpfen. Doch man darf anerkennen, dass sich etwas zum Positiven verändert.

Ulf Dietze

SERGIO Italien!
Handgearbeitete Lauf- und Radschuhe aus feinem Leder im Profi-Classic-Style.
Zu den Schuhen passen die speziellen Pflegemittel in einer dekorativen Holzbox, den Sergio-Ledergürtel oder auch ein Original-Radshirt in blauer Merinowolle...



nihola Transportrad

Eine Frage der Langsamkeit: NIHOLA-Räder fahren sich bequem und mühelos wieselflink. Aber gerade bei Schrittempo gewinnen sie.

Hochmoderne Ingenieurskunst in Premiumqualität. In Dänemark genießt dieses HighTech-Produkt einen wahren Siegeszug.

Als Familienrad mit Sitzbank und Verdeck, mit Türchen für den Tiertransport, als Boten- und Handwerkermobil, als fahrende Werbefläche, mit/ohne Elektroantrieb, und, und, und...



... täglich beschenkt

durch Design, Funktion und Qualität.

Liegeradstudio

BikeCitizens

Die App BikeCitizens (ehemals BikeCityGuide) ist vielen RadfahrerInnen als Navi-App bekannt. Andreas Stückl, Gründer der Bike Citizens Germany GmbH, hat weitere Ideen. Eine davon ist ein Forschungsprojekt, das auch durch die europä-

visualisieren (zurzeit für Android schon möglich) und die gefahrenen Wege in ein Punktesystem bringen. Dieses zeigt dann auch den positiven Impact, den ich als RadfahrerIn auf die Stadt habe und soll so weiter motivieren.

Ist das nicht doch eine etwas eingeschränkte Nutzergruppe: Einerseits GPS- und Smartphone-affin, andererseits auch noch Nutzer der BikeCitizens-App? Fallen da nicht wichtige Nutzergruppen fast komplett heraus?

Ich denke, dass wir über Apps Möglichkeiten haben, die mittlerweile größtmögliche Anzahl an RadfahrerInnen zu erreichen. Weiters ist der typische App-Nutzer nicht mehr nur männlich, zwischen 25-35 Jahre alt und ausschließlich technikbegeistert. Sie können davon ausgehen, dass in Hamburg mittlerweile mehr als 50 % aller Personen ein Smartphone besitzen, jung wie alt, männlich wie weiblich, GPS-Spezialisten wie Menschen mit weniger technischem Verständnis. Weiters fokussieren wir mit BikeCitizens generell auf »daily rides«, d. h. wollen das Rad an sich als tägliches Mobilitätsmittel hervorheben. So ist unser Nutzerspektrum relativ heterogen, im Gegensatz zu Anbietern, deren Nutzer sich beispielsweise im sportiven Bereich finden.

Die Heatmap zeigt, welche Strecken die RadlerInnen fahren. Sie zeigt aber nicht, wo die Leute fahren würden, wenn es woanders noch besser ginge. Wie sind dementsprechend Ihre Überlegungen, aus den erfassten Daten Handlungsansätze für zukünftige Radverkehrsplanung abzuleiten?

Wir können hier sehr wohl qualitativ differenzieren. Wege, die online oder per App geplant werden, wo sich aber die tatsächliche Wegführung im Laufe der Fahrt unterscheidet. Wege, die mit unserer Navigation zurückgelegt werden und Wege, welche nur aufgezeichnet werden. Dementsprechend lässt sich ableiten, ob eine Radinfrastruktur optimal genutzt wird bzw. wo anscheinend Lücken im System zu lokalisieren sind. So können wir den Status Quo der Fahrradmobilität übers gesamte Stadtgebiet abbilden. Durchschnittliche Weg- und Stehzeiten und eine Start-Ziel-Matrix (z. B. zwischen welchen Stadtteilen findet besonders viel Bewegung statt) ergänzen hier wesentlich bisherige quantitative Messmethoden, bei denen mittels Zählstationen lediglich punktuell in der Stadt gemessen wird, wie viele Radfahrer Brücke XY passieren. Beide Messmethoden vereint bilden sicherlich das Optimum an Radverkehrsanalyse. Mit Partnerstädten wie Wien und Bremen erarbeiten wir im Zuge des ESA-Projekts momentan die Anforderungen an solch eine Analyse-Software, welche den Datensatz an GPS-Tracks auswertet, und hoffen, hiermit vielen Stadtplanern Erkenntnisgewinne zu verschaffen, was sich sicherlich in effizienterer und kostengünstigerer Planung niederschlagen wird.

Sagen Sie uns noch etwas zum Datenschutz!

Alle User bei BikeCitizens wählen selber, ob sie GPS-Tracks gar nicht, pseudonymisiert oder komplett uploaden. Bei der Erstellung einer Heatmap werden dann Tracks personenungebunden zusammengefügt. 100 m vom Anfang und Ende der Tracks werden abgeschnitten, sodass keine individuelle Verfolgbarkeit möglich ist. Weiters geben wir lediglich anonymisiert Daten für kommunale Zwecke weiter, d.h. wir verkaufen keine Daten an privatwirtschaftliche Unternehmen. Wir wissen, dass der Datenschutz den NutzerInnen sehr wichtig ist.

Fragen: Ulf Dietze



Das Bild zeigt die Daten für Hamburg zusammengefasst in einer Heatmap, einer visuellen Darstellung der mit der App erfassten Hamburger Fahrradmobilität. Sie beinhaltet zu diesem Zeitpunkt 12.100 hochgeladene GPS-Tracks mit insgesamt 67.200 Kilometern Streckenlänge.

ische Raumfahrtagentur ESA gefördert wird. Aus GPS-Tracks, die mit der App gespeichert werden, sollen Anhaltspunkte für städtische Verkehrsplanung gewonnen werden.

RadCity: Was sind das für Leute, die Ihnen die Tracks liefern?

Andreas Stückl: Eigentlich eine sehr bunte Mischung von BikeCitizens-NutzerInnen, die die App zur Orientierung nutzen, aber auch erfahrene RadfahrerInnen, die gern gefahrene Wege aufzeichnen, persönliche Statistiken einsehen und Teil der Community sein möchten. In der Community macht die Wortneuschöpfung »Wegschätz« die Runde. In Anlehnung an den »Wortschatz« ist damit der Umfang des Wissens über Wegstrecken gemeint, die einem Individuum zu einem bestimmten Zeitpunkt bekannt sind. Dieses Wissen können wir dann auch in persönlichen Heatmaps

mehr zum Thema GPS: hamburg.adfc.de/gps

Veloyo.com

Der Mechaniker kommt zum Rad. Das Hamburger Internet-Startup Veloyo bietet seit Anfang 2015 GPS-gestützten Vor-Ort-Reparaturservice für radfahrende Kunden. Bei Bedarf kann ein Mechaniker aus der näheren Umgebung per Smartphone zum defekten Fahrrad bestellt werden. Die Anwesenheit des Kunden ist nicht erforderlich, sofern das Rad zugänglich ist. Abgerechnet wird über Veloyo: Zu den Materialkosten und dem Lohn für den Servicepartner kommt eine kleine Anfahrsgebühr und eine Provision hinzu.

Anders als beim Pannendienst der Automobilclubs ist weder eine Mitgliedschaft erforderlich, noch muss ein Notfall vorliegen. Das Geschäftsgebiet umfasst noch nicht ganz Hamburg und ist auf der Webseite des Anbieters zu sehen. Derzeit bietet das Unternehmen Radfahrenden und Mechanikern aus Hamburg, London und Amsterdam seinen Service an. www.veloyo.com

Fahrrad, Bus & Bahn & du

Wir wollen im nahtlosen Mix das Rad und den ÖPNV verlässlich nutzen. Warum funktioniert das in anderen Großstädten ohne Sperrzeiten? Wie komme ich nachts mit dem Rad über die Elbe? Wohin mit dem Rad am S-Bahnhof oder am Fähranleger? Warum müssen im HVV unterschiedliche Preise für die Radmitnahme bezahlt werden? Wer fragt? Der neue Arbeitskreis ÖPNV im ADFC Hamburg.

Wir wollen feststellen und formulieren, wie weit unser Eingangstatement von der Situation in Hamburg entfernt ist. Lücken wollen wir an den richtigen Stellen kommunizieren und gern auch zu deren Schließung mit praktischen Vorschlägen beitragen.

Damit das klappt, wollen wir noch mehr engagierte Mitstreiter versammeln. Du hast Interesse am Thema? Dann erfüllst du auch schon alle Voraussetzungen, um unsere neue Wunschmitstreiterin zu sein. Melde dich bei uns – am besten jetzt gleich! :-)
adfc-hh-oepnv@mailhasew.de in Kürze: oepnv@hamburg.adfc.de

ADFC Radreise-Messe

Bitte vormerken: Die nächste Radreise-Messe ist am 6. März 2016 im CCH. In der RadCity berichten wir ausführlich. www.radreise-messe.de

ADFC-Neujahrsempfang

Der ADFC lädt seine Mitglieder und Aktiven herzlich zum Neujahrsempfang am 8. Januar ein. Ebenso willkommen sind alle, die sich für unsere Arbeit interessieren. Wir wollen gemeinsam anstoßen, ins neue Jahr schauen und nehmen uns viel Zeit zum Klönen, Diskutieren und um andere Radlerinnen und Radler kennen zu lernen.

08.01.2016, ab 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, 20099 Hamburg

Filmnachmittag der FahrradFreunde

Die Jugendgruppe lädt zum Filmgucken ein. Gezeigt wird ein preisgekrönter Film über ein 11-jähriges Mädchen aus Saudi-Arabien, das davon träumt, das schöne grüne Fahrrad aus dem Spielzeugladen zu besitzen.

13.12.2015, am Nachmittag; ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, 20099 Hamburg siehe Seite 11; Anmeldung erforderlich: Marc Requardt, Tel. 040 – 32 90 41 18 Jugend@hamburg.adfc.de

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



**Der Weihnachtsmann
(Alter unbekannt)
zu Besuch in Hamburg**

Was für ein Fahrrad fahren Sie?

Beruflich fahre ich ein Lastenrad. Es wurde speziell für mich entwickelt und kann bis zu fünf Kubikmeter Geschenke transportieren. Aber das Rad hat für mich noch einen weiteren Vorteil: Immer wenn ich mit meinem Rentierschlitten vorfahre, werde ich sofort erkannt. Da ist an einen entspannten Einkauf gar nicht mehr zu denken. Mit dem Fahrrad bleibe ich unerkannt. Trotzdem bin ich natürlich meiner Lieblingsfarbe Rot treu geblieben.

Wann fahren Sie Rad?

Hauptsächlich beruflich. Es geht einfach am schnellsten, weil man auch in kleinen Straßen schnell anhalten kann. Außerdem braucht man keinen Parkschein und spart eine Menge Rentierfutter ein.

Ich habe auch schon überlegt, das Rad an meinem Hauptarbeitstag, dem 24. Dezember, einzusetzen. Aber ich befürchte, dass das den Menschen nicht gefallen wird. Sie lieben es traditionell.

Welche Art von Strecken fahren Sie am liebsten?

Am liebsten wäre es mir, wenn es überall eigene Straßen und Wege ausschließlich für Radfahrer gäbe. So käme man am schnellsten voran. Zurzeit fahre ich am liebsten auf der Fahrbahn, da die auch bei Schneefall im Dezember immer gut geräumt wird.

Wo sehen Sie Potenzial für Verbesserungen?

In der Innenstadt bin ich mit den Radfahrmöglichkeiten schon ganz zufrieden. Damit das auch so bleibt, werde ich in diesem Jahr dem Hamburger Senat eine RadCity unter den Weihnachtsbaum legen.

Haben Sie einen Tipp für eine schöne Radfahrstrecke in und um Hamburg?

Selbstverständlich: Statten Sie Ihr Rad mit Spikereifen aus und fahren Sie am 2. Weihnachtstag durch Hamburgs Wohnbezirke. Wahrscheinlich werden Sie allein unterwegs sein, können aber in jeder hell erleuchteten Wohnstube die Früchte meiner Arbeit bewundern.

Interview: Nele Will

»Das Auto ist ein wichtiger Verkehrsträger«

Hamburg soll Fahrradstadt werden. Hört sich gut an – wer könnte etwas dagegen haben? Die RadCity traf sich mit Dennis Thering, dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Bürgerschaftsfraktion, der sich lautstark für Hamburgs Autofahrer einsetzt. Radfahrstreifen auf Hauptstraßen mit hohem Anteil von Schwerlastverkehr hält er für »irre« und Hamburgs neue Radverkehrskordinatorin für »überflüssig«.

RadCity: Herr Thering, Sie fahren Fahrrad?

Dennis Thering: Ja, das tue ich.

Würden Sie sich als Alltagsradler bezeichnen?

Ich wohne oben an der Grenze zu Norderstedt am Raakmoor, da drehe ich am liebsten mit dem Rad meine Runden. Ansonsten mit meiner Frau und unserer Tochter mal zum Eisessen. Aber jetzt hier ins Rathaus und zu meiner Arbeit nach Mundsburg – das ist dann doch ein bisschen zu weit mit dem Rad.

Aber heute sind Sie mit dem Rad gekommen?

Nein, heute bin ich mit dem Auto gekommen. Wäre ich mal mit dem Rad gekommen, dann wäre ich wahrscheinlich schneller gewesen. Aber dann ist man so durchgeschwitzt, das ist dann immer etwas schwierig. Aber ich versuche, so viel wie möglich mit dem Rad zu fahren.

Gibt es keine Duschen für Abgeordnete im Rathaus?

Wir haben ja noch nicht einmal Fahrradstellplätze. Das hatten wir auch letztens im Ältestenrat gesagt, wir brauchen jetzt dringend Fahrradstellplätze. Aber Nasszellen zum Duschen gibt es auch nicht. Das wäre ja mal eine Idee.

Wozu brauchen Sie in Hamburg noch ein eigenes Auto?

Wir brauchen grundsätzlich einen zeitgemäßen Verkehrsmix. Da gehört natürlich das Fahrrad dazu, ÖPNV ist in Hamburg gut ausgebaut, wird immer weiter gut ausgebaut. Ich glaube aber auch, dass das Auto ein wichtiger Verkehrsträger ist, gerade für ältere Menschen, die zum Beispiel einkaufen gehen. Seien es Getränke, größere Einkäufe, auch mit Familie. Unsere Tochter ist acht Monate alt. Wenn meine Frau einen großen Wochen-einkauf macht, ist das schon mit dem Fahrrad recht schwierig



DENNIS THERING

Geboren 1984 in Hamburg, machte Thering nach dem Abitur eine Lehre als Bankkaufmann und arbeitete für die Hamburger Sparkasse, bevor er 2010 ein Politikstudium in Hamburg aufnahm (das er 2013 abschloss). Seit 2011 ist Thering für die CDU Abgeordneter der Hamburgischen Bürgerschaft und seit 2013 Mitglied im Landesvorstand seiner Partei. Seit 2014 ist Thering bei der Pflegen und Wohnen Hamburg GmbH angestellt und nach der Wahl 2015 zum stellvertretenden Vorsitzenden der CDU-Bürgerschaftsfraktion aufgestiegen.

zu bewerkstelligen. Hier ist ein Auto wichtig. Von daher glaube ich, dass ein Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer schon ganz wichtig ist und wir sollten niemandem sagen, er dürfe jetzt nur noch das eine Verkehrsmittel nehmen. Das ist ja auch das, was wir am SPD-Senat kritisieren, der eine autofeindliche Politik macht, um die Leute möglichst weg vom Auto aufs Rad oder den ÖPNV zu zwingen. Das Verkehrsmittel der Wahl kann von der Politik zwar schmackhaft gemacht, nicht aber von oben verordnet werden. Das mag ökologisch sinnvoll sein, aber ich glaube, diese Bevormundung ist der falsche Weg. Ich glaube, ein Miteinander muss auch in einer Millionenmetropole wie Hamburg möglich sein. Gerade, wenn wir uns den Warenwirtschaftsverkehr angucken.

Bürgermeister Scholz sagt aber doch, er will niemanden bevormunden und vorschreiben, welches Verkehrsmittel er nehmen soll, sondern er will – aus unserer Sicht paradoxerweise – die Bedingungen für alle Verkehrsarten verbessern. Und zu den Alltagssituationen, die Sie nannten, sagen Verkehrsexperten: Gerade in diesem Nahbereich von 5 bis 10 Kilometern ist das Fahrrad eindeutig das beste, schnellste, günstigste, sicherste und natürlich auch das Fahrzeug, das am meisten Ressourcen spart.

Absolut, jedes Verkehrsmittel hat Stärken und Schwächen, auch das Fahrrad. Wenn die Voraussetzungen oder wenn der Bürger, der Kunde, der Konsument sagt, mit dem Fahrrad bin ich am besten dabei, dann kann er das auch benutzen. Man darf nur nicht vergessen, Sie sprachen das Thema Sicherheit an. Also die aktuellen Zahlen im Vergleich zu 2013 und 2014 sind

dramatisch. Wenn wir gucken, dass wir 500 % mehr an tödlichen Radverkehrsunfällen haben, ich glaube, von 2 in 2013 auf 11 in 2014. Die Zahl der verunglückten Radfahrer an sich ist um knapp 10 % gestiegen, die Unfälle mit verletzten Radfahrern um 9 %. Also da sieht man schon, dass der Trend leider Gottes eher dahin geht, dass Radfahren gefährlicher wird in Hamburg. Woran das liegen mag, können wir nochmal besprechen.

Wir haben die Statistiken der Polizei als verlässliche Quelle. Und diese zeigen, dass die Unfälle auf Radwegen passieren, die auf dem Bürgersteig angelegt sind. Und sie passieren deswegen, weil die Verkehrsteilnehmer, also der Fahrzeugverkehr, separiert, getrennt werden. Weil man sich nicht sieht. Die letzten tödlichen Unfälle liefen alle nach diesem Schema ab. Der Autoverkehr macht die Straßen gefährlich und unsicher. Sollte man nicht da als Verkehrspolitiker ansetzen und sagen: »Die Gefahr geht vom Auto aus, nicht vom Fahrrad.«?

Das sehe ich anders. Aus einer aktuellen Anfrage von mir an den Senat zu diesem Thema geht klar hervor, dass von den 21 seit 2011 in Hamburg tödlich verunglückten Radfahrern 12 Mal ein Radfahrer der Verursacher war. Außerdem haben sich 13 dieser Unglücksfälle nicht auf Radwegen ereignet. Es ist daher falsch, zu sagen, der Autoverkehr ist schuld. Es ist aber richtig, zu fordern, dass mehr für Verkehrssicherheit getan werden muss.

Aber die Behörde wird auch sagen, Unfälle entstehen dann, wenn die Verkehrsteilnehmer sich nicht sehen können, weil sie außerhalb des Sichtfeldes sind. Und das ist nur der Fall auf Radwegen, die separiert werden, die abseits der Fahrbahn liegen. Deshalb hat die Behörde ja auch eine Kampagne gemacht: »Hab' dich im Blick«.

Ja, in der Theorie.

Das ist keine Theorie. Das ist die Praxis.

Wie gesagt, in der Theorie mag das alles stimmen, aber in der Praxis haben wir es mit Menschen zu tun. Da haben wir Autofahrer, die ihr Handy nehmen, rauchen, nach rechts schwenken und einen Fahrradfahrer mitnehmen. Das kann alles passieren, gerade auch in der dunklen Jahreszeit. Wenn Schnee und Eis liegt, wo sollen die Radfahrer dann hin?

Aber Sie können doch Straßen nicht nach subjektivem Empfinden, Fehlverhalten und Beobachtungen planen. Sie müssen doch nach dem gehen, was die Verkehrsunfallzahlen Ihnen sagen. Und die sagen ganz eindeutig: Führen Sie die Verkehrsteilnehmer im Sichtfeld, so vermeiden Sie am besten Unfälle.

In der Theorie, wie gesagt, bin ich völlig bei Ihnen. Das zeigen die von mir erfragten und eben genannten Unfallzahlen sehr deutlich. Wenn alle sich vernünftig verhalten, mag das vielleicht die sichere Variante sein, aber in der Praxis sehen die Zahlen leider anders aus. Ich sitze in Sasel mit meinem Abge-

ordnetenbüro und da kommen viele ältere Leute, die sagen: »Ich nutze das Fahrrad jetzt nicht mehr, weil ich nicht bereit bin, auf dieser Fahrradstraße zu fahren, denn das ist mir zu gefährlich.« Es gibt bestimmt Berufspendler, die immer mit dem Fahrrad fahren, so wie Sie und wie viele andere vielleicht auch, aber es gibt auch den normalen Hobbyradfahrer, der sagt: »Das ist mir schlichtweg zu gefährlich, wenn neben mir ein 20-Tonner fährt.«

Dieses subjektive Unsicherheitsempfinden ist vorhanden, viele Leute glauben, sie wären auf der Fahrbahn gefährdet und nennen als Grund: Weil da Autos fahren. Aber was ist dann die Konsequenz für Sie? Noch mehr Autos da fahren lassen?

Unser Ansatz ist es nicht, die einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeneinander zu kannibalisieren und zu sagen: »Hier wird jetzt Rad gefahren und die Autos werden zur Seite gedrängt.« Nicht nur die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind unterschiedlich, auch die örtlichen Gegebenheiten sind es. Bei jeder Straße muss daher einzeln geguckt werden, welche die beste Führungsform für den Radverkehr ist.

Es geht um Verkehrssicherheit.

Genau, aber die Zahlen, die uns der Senat vorgelegt hat, besagen, es passiert ungefähr eine ähnliche Anzahl von Verkehrsunfällen mit Fahrradfahrern auf dem klassischen Radweg und auf den Fahrradstraßen. Ich habe es jetzt kürzlich gesehen, am Ratsmühlendamm, als ich von der Arbeit gekommen bin, wie ein Radfahrer von einem Autofahrer erfasst worden ist. Ich bin ausgestiegen und es ist auch nicht groß etwas passiert, aber man darf es wirklich nicht klein reden. Es ist auch gefährlich, ganz klar, aber Radfahren ist allgemein nicht ungefährlich.

Wir sehen es genau andersrum: Radfahren ist nicht gefährlich, bekämpfen muss man die Unfallursachen.

Sie sagen, dann müssen die Autos weg?

Nein, aber wir müssen ihre Zahl in der Stadt auf ein Minimum reduzieren. Warum bekämpfen Sie die Politik des Senats, den Anteil der Radfahrer in Hamburg zu erhöhen? Es



Dennis Thering und die CDU machen den Radfahrstreifen in der Fuhlsbüttler Straße für Staus und Verkehrsprobleme verantwortlich



Dieses Foto aus der Bebelallee gehört glücklicherweise der Vergangenheit an. In Kürze ermöglichen dort Schutzstreifen auf der Fahrbahn auch anderen Verkehrsteilnehmern als den Autofahrern ein komfortables und sicheres Vorankommen

gibt in Hamburg immer weniger Haushalte, die ein eigenes Auto haben. Setzen Sie nicht aufs falsche Pferd, wenn Sie sich zum »Rächer der Autofahrer« machen?

Nein, das machen wir nicht. Außerdem tun wir viel für die Radfahrer. Schauen Sie sich die Radverkehrsstrategie an, die ja 2008 vom CDU-regierten Senat gemacht worden und heute noch aktuell ist. Oder nehmen wir das StadtRad zum Beispiel, auch ein Baby der CDU. Da sehen Sie, dass wir etwas für den Radverkehr tun, aber immer mit Augenmaß und wir sagen nicht, wir wollen alles nur für den Autoverkehr machen. Aber ich glaube, es ist nicht damit getan, dass wir sagen: »Wir bauen jetzt hier nochmal Fahrradstreifen hin.« Oder, wie es jetzt am Hauptbahnhof geplant ist, Unterstände für Fahrradständer und Fahrradboxen und dafür fallen Kfz-Parkplätze weg. Das ist aus unserer Sicht der falsche Weg, weil man damit Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielt. Wir finden es absolut richtig, das Maximum für den Radverkehr zu machen, aber nicht zulasten anderer Verkehrsteilnehmer.

Verkehrsexperten sagen Ihnen, dass Sie in Hamburg einen begrenzten Straßenraum haben und es darum geht, diesen gerechter aufzuteilen.

Da haben wir ja einen Vorschlag gemacht, vor ein paar Monaten, als wir gesagt haben, wir wollen den Züricher Parkplatz-Kompromiss übernehmen. In Zürich sind die Parkplätze, die oberirdisch weggefallen sind, unterirdisch entstanden.

Sie wollen die Kfz-Parkplätze unter die Erde legen?

Das wäre eine Möglichkeit, genau. Wenn oberirdisch Parkplätze wegfallen. In der letzten Legislaturperiode sind 1000 Kfz-Parkplätze weggefallen*. Zugleich ist die Zahl der angemeldeten Autos sprunghaft gestiegen. Also es ist so, dass immer mehr Autos in Hamburg angemeldet werden.

Hauptsächlich Firmenwagen, oder?

Die sind aber auch in der Stadt, der Kfz-Anteil wird ja nicht weniger. Ganz im Gegenteil. Sie haben 12 % Radverkehrsanteil, korrigieren Sie mich, und 40 % Kfz-Anteil. Die meisten Hamburger nutzen also das Auto anstatt das Rad. Also macht eine Politik nur für eine Seite keinen Sinn. Das soll auch nicht heißen, dass wir nichts für den Radverkehr tun.

Nochmal: Was stört Sie an Radfahrstreifen? Sie haben den Bau solcher Streifen als »irre« bezeichnet. Auch CDU-regierte Bundesländer aber wenden sie flächendeckend an, weil sie ein Angebot gerade für Leute sind, die sich auf der Fahrbahn noch etwas unsicher fühlen.

In der Theorie mag das alles stimmen, aber die Praxis sieht einfach anders aus. Wenn der Autofahrer immer hundertprozentig aufpasst, passieren auch keine Unfälle. Aber das ist in der Praxis einfach nicht der Fall. Und wenn wir in andere Bundesländer gucken, dann wird mit Fahrradstreifen sehr bewusst umgegangen. In Hamburg hat man das Gefühl, dass überall, wo es gerade probat ist, ein Fahrradstreifen hingesezt wird. Nehmen wir zum Beispiel bei mir im Wahlkreis die Alte Landstraße. Vier-spurig, zwei stadteinwärts und zwei stadtauswärts. Wird jetzt komplett umgebaut, Radfahrstreifen kommen auf die Straßen. Wir haben dort gezählt: 2011 waren es, glaube ich, am Tag unter 100 Radfahrer. Da muss man sich doch ernsthaft fragen, welchen Sinn es macht, einen Radweg, der in Ordnung ist, auf die Straße zu legen, dafür den Kfz-Verkehr einzugrenzen. Viele Leute sagen, sie lassen das Fahrrad jetzt stehen, weil sie nicht bereit sind, auf dieser Straße zu fahren. Das sind Kinder, das sind Erwachsene. Es gibt bestimmt auch einige Leute, die das gut finden, aber ich bin mir ziemlich sicher, dass es genauso viele Radfahrer gibt, die sagen, dass es ihnen zu gefährlich ist. **Es geht darum, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen und das tun Sie mit Radfahrstreifen.**

Aber für wen erhöhe ich sie?

Für die Radfahrer.

Für Pendler vielleicht, aber doch nicht für den normalen Radfahrer.

Doch natürlich. Wie gesagt, wir können nur auf die Unfallstatistiken der Polizei verweisen. Und danach passieren die meisten Unfälle mit Radfahrern im Zusammenhang und auf Bordsteinradwegen und eben nicht, wie Sie behaupten, auf Radfahrstreifen.

Dann haben Sie andere Zahlen.

Wir haben deshalb beispielsweise lange darum gekämpft, am Wiesendamm einen Radfahrstreifen zu bekommen. Vonseiten der CDU kam nur Widerstand, weil Ihnen offenbar wildparkende Autofahrer wichtiger sind als eine sichere Radverkehrsführung. Einerseits sagen Sie, alle Verkehrsteilnehmer sollen gleichbehandelt werden – aber im

*Anmerkung der Redaktion zum Abbau von Kfz-Parkplätzen: 100 Parkplätze fielen allein am Bramfelder Markt und 30 am Barmbeker Markt weg, weil die Bezirksversammlungen für Stadtplätze sorgen wollten. In Bramfeld gibt es außerdem seither privatwirtschaftlich betriebene Parkhäuser. Viele Kfz-Parkplätze fallen zudem weg, weil Überliegerbusse Platz brauchen, weil eine Straße ganz entfernt wurde oder weil zwischen zwei Schulen ein Platz hergestellt wurde usw.

Zweifel schlagen Sie sich eindeutig auf die Seite der Autofahrer. Warum tun Sie denn nicht mal zur Abwechslung was für die Radfahrer?

Also, ich habe ja eingangs gesagt, dass die Radverkehrsstrategie oder auch das StadtRad von uns gemacht wurde. Das ist ja nicht vom Himmel gefallen oder von der SPD gemacht worden.

Wenn Sie sagen, Sie wollen die Strategie umsetzen, dann widerspricht das aber Ihren aktuellen Aussagen.

Ok, sagen wir, es ist fünf Jahre alt. Es gibt ja inzwischen auch andere Erfahrungswerte, die wir gemacht haben. Radstreifen sind aber nicht überall das Allheilmittel. Nehmen wir zum Beispiel die Bebelallee. Ich weiß nicht, was da ein Radfahrstreifen zu suchen hat oder auch am Mühlenkamp.

Aber wo soll der Radfahrer denn fahren?

Grundsätzlich bin ich nach wie vor ein Verfechter von vernünftig ausgebauten Fahrradwegen. Nehmen wir zum Beispiel den an der Shanghaiallee. Da ist ein super ausgebauter Radweg, der jetzt kurzerhand plattgemacht wurde, um ihn auf die Straße zu legen. Grundsätzlich Radfahrstreifen zu bauen, ist aus unserer Sicht nicht der richtige Weg. Vielleicht gibt es mal eine Stelle, wo es sinnvoll ist. Zum Beispiel die Radverkehrsführung in Wellingsbüttel. Links steht ein Auto, rechts steht ein Auto und in der Mitte ist ein Schutzstreifen. Da steht kein Mensch, weil jeder Angst hat, da zu fahren. Ich habe die Leute dort vor Ort befragt und ich habe das Gefühl, das wird so ein bisschen ideologisch betrachtet. Ich glaube, man sollte gucken, was am meisten Sinn macht. Auf Hauptverkehrsstraßen hat ein Radfahrstreifen nichts zu suchen. Es mag sein, dass es in kleineren Straßen sinnvoll ist, wo es übersichtlich ist, den Radverkehr auf die Straße zu legen. Aber wir sind der Meinung, es ist ideologisch, einfach zu sagen, Fahrradstreifen seien besser, überall muss das Rad auf die Straße. Das ist für uns der falsche Ansatz.

Das tut in der Form in Hamburg ja auch keiner – leider.

Na gut, wenn man sich die Politik von SPD und Grünen anguckt, heißt es schon: »Wir wollen keine Radwege mehr, wir wollen nur noch Fahrradstraßen schaffen.« Und das ist für uns ideologisch, weil man sich der Realität verschließt und sagt: »Wir machen das, weil wir der Meinung sind, es ist das beste.«

Was halten Sie vom flächendeckenden Ausbau von Tempo 30, um die Verkehrssicherheit in Hamburg zu erhöhen? Hauptverkehrsstraßen kriegen Tempo 50, alle anderen Straßen Tempo 30. Sie reduzieren die Geschwindigkeit der Autos und passen diese an das Tempo der anderen Verkehrsteilnehmer an.

Wir sind dagegen, alle Straßen außer den Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30 zu begrenzen, weil wir glauben, das ist der falsche Weg.

Warum?

Radweg in der Alten Landstraße: 2015 wird diese Allee von Poppenbüttel in Richtung Stadt rundum erneuert und bekommt Radfahrstreifen. Dennis Thering zählte dort 2011 nur 100 Radfahrer pro Tag – seiner Meinung nach seien Radfahrstreifen daher unsinnig. Die Anzahl der Radfahrenden darf jedoch keinen Einfluss darauf haben, ob ordnungsgemäße Radverkehrsanlagen hergestellt oder Radfahrer auf solche Wege wie abgebildet gezwungen werden

Ich glaube nicht, dass Tempo 30 auf allen Straßen mehr Verkehrssicherheit bringt. Und da sind wir wieder bei dem Punkt, dass wir alle Verkehrsteilnehmer gleich behandeln. Wenn sie jetzt Autofahrern sagen, sie dürften nur noch 30 fahren, gängeln Sie wieder die Autofahrer.

Wissen Sie, wie schnell Autofahrer in Hamburg sind?

Ich würde sagen, im Schnitt vielleicht 65 km/h?

Nein, ein Auto in Hamburg fährt durchschnittlich 28 km/h.

Gut, da ist aber auch eingerechnet, dass Sie manchmal 50 oder 60 km/h fahren. Das wäre ja etwas anderes, wenn Sie nur noch 30 km/h fahren dürfen.

Nein, Tempo 30 führt zu einer Verflüssigung des Verkehrs und wäre auch ein Gewinn für Autofahrer. Durch Tempo 30 reduziert sich vor allem die Unfallschwere und es sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass es überhaupt zum Unfall kommt. Alle Verkehrsexperten sagen, das ist das einfachste und beste Mittel, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Warum sperren Sie sich dagegen?

Ich glaube, per se zu sagen, überall Tempo 30, das geht in einer Millionenmetropole wie Hamburg nicht. Das mag in Münster funktionieren, wo wir einen Radverkehrsanteil von über 25 % haben. Grundsätzlich Tempo 30 in Hamburg, davon halten wir nichts. Wo es sinnvoll ist, sind wir dafür, dass man Straßen auf Tempo 30 reduziert, wenn dann die Verkehrssicherheit erhöht wird. Aber da muss man sich dann immer den Einzelfall angucken. Ich muss immer wieder betonen, wir haben hier einen Warenwirtschaftsverkehr. Hamburg ist nun mal eine Metropolregion mit Hafen.

Gerade der Wirtschaftsverkehr würde davon profitieren, wenn der private Autoverkehr nicht die Straßen verstopft.

Richtig, da muss man Anreize schaffen, um auf den ÖPNV und das Fahrrad umzusteigen.

Zum Beispiel?

Zum Beispiel die Abschaffung der P&R-Gebühr. Zurzeit ist es so, dass die P&R-Parkhäuser leer stehen und die Leute sogar in die Innenstadt fahren. Aber ich habe eine Frage an Sie, die mir



bisher auch noch keiner hat beantworten können: Was machen wir denn im Winter, wenn Eis und Schnee liegt? Wo sollen die Leute denn dann Fahrrad fahren?

Auf der Fahrbahn natürlich. Die ist ja meistens geräumt.

Das ist ja in Hamburg leider nicht regelmäßig der Fall.

Doch, die Fahrbahn in der Regel schon. Was nicht geräumt ist, sind die Radwege auf dem Bürgersteig.

Aber Sie wissen auch, dass sich bei Schnee und Eis keiner auf die Straße wagen wird.

Schon, wenn ein Radfahrstreifen da ist und der geräumt ist. Das Problem ist, dass, wenn eine Straße geräumt wird, der Schnee immer nach rechts an den Rand geschoben wird. Und da fährt meistens der Radfahrer.

Ich bekomme viele Meinungen von Bürgern zu hören und da sind ganz eindeutig welche, die es gut finden und welche, die es schlecht finden. Und da sind sehr, sehr viele dabei, die sagen: »Das ist mir zu gefährlich, ich nutze das nicht mehr.« Und ich weiß nicht, wie wir die Leute da motivieren können, dass sie Radfahrstreifen nutzen. Aber es gibt ja auch Untersuchungen, zum Beispiel in der PLAST 9, die ist Ihnen ja auch bekannt. Da steht drin, dass Radstreifen auf Hauptverkehrsstraßen mit, ich glaube, über 30.000 Fahrzeugen, nicht empfohlen wird. Und da wird es aber trotzdem gemacht. Nehmen wir mal die Fuhlsbüttler Straße. Die fahre ich auch täglich. Die war mal vierspurig, ist jetzt zweispurig. Ich stand da nie im Stau. Von heute auf morgen war der Radfahrstreifen da und seitdem brauche ich mindestens zwanzig Minuten länger, bis ich ans Ziel komme. Man steht da ewig im Stau. Und wenn man dann guckt, und das ärgert mich so, sieht man, dass da kaum jemand mit dem Fahrrad fährt. In der Innenstadt fahren viele. Ich fahre die Straße jeden Tag und ich sehe kaum Radfahrer. Die Autofahrer werden in der Fuhlsbüttler Straße derart ausgebremst, man steht da nur noch im Stau, das war vorher nicht so.

Das kommt doch nicht wegen des Radfahrstreifens, Herr Thering. Radfahrstreifen sind sicher nicht die Ursache für Hamburgs Stau Probleme.

Natürlich nicht alleine, aber wo kommt das denn dann her?

Durch das viel zu hohe Kfz-Aufkommen in Hamburg.

Das war doch vorher auch schon da.

Ja, aber es kommen immer mehr Autos nach Hamburg und wenn ich Sie richtig verstanden habe, wollen Sie noch mehr in die Stadt rein bringen. Aber Sie haben bis jetzt in meinen Augen noch keinen einzigen Lösungsansatz genannt, wie Sie den Radverkehr attraktiver machen wollen in Hamburg.

Durch den Ausbau des StadtRads. Wenn sie endlich mal anfangen würden, das StadtRad auch nach Poppenbüttel, Sasel etc. zu bringen.

Ein gutes öffentliches Leihradssystem gehört sicher in jede größere Stadt. Nur hat das mit Alltagsverkehr und mit den

Wegen, die Sie als Mensch in Hamburg zurücklegen, wenig zu tun. Das StadtRad nutzen Sie, wenn Sie kein eigenes Rad haben und fast jeder Hamburger hat mindestens ein Rad, manche sogar mehr als eines. Sich also auf das StadtRad zu fokussieren, hat wenig mit den Problemen des Radverkehrs in Hamburg zu tun. Lassen Sie uns zum Schluss vielleicht noch kurz über Hamburgs neue Radverkehrskordinatorin sprechen. Was haben Sie eigentlich gegen Lobbyisten? Ist doch eine gute Sache, wenn da jemand ist, der den Radverkehr voranbringen kann. In Hamburg haben wir ja ein ziemliches Durch- und Nebeneinander der Behörden, die mit Verkehr zu tun haben. Da braucht es doch jemanden, der das Ganze koordiniert.

Ich glaube, dass die Radverkehrskordinatorin überflüssig ist, denn die BWVI leistet sich ja schon zwei Staatsräte. Wir haben ja Herrn Rieckhof, einen Staatsrat, der sich nur um den Bereich

Verkehr kümmert. Ich glaube, alle anderen Staatsräte haben ein deutlich größeres Themenfeld. Und ich glaube, dass Herr Rieckhof auch in der Lage sein muss als Staatsrat, das alles zu kompensieren. Da sehen wir nicht die Notwendigkeit von Frau Pfaue. Das kostet in dieser Legislaturperiode 1,4 Millionen Euro. Das ist viel Geld, das man sinnvoller einsetzen kann, beispielsweise, um Radwege zu sanieren oder in die Öffentlichkeitsarbeit zu investieren, um zu sagen: »Nutzt das Fahrrad, lasst das Auto stehen!« Fachlich ist Frau Pfaue mit Sicherheit gut, das wissen wir auch aus dem Bezirksamt Wandsbek, das hat sie drauf. Aber ich glaube nicht, dass ihre Ernennung der richtige Weg ist. **Auch das wir sehen anders, Herr Thering. Vielen Dank für das Gespräch.**

Ich glaube, dass Hamburgs neue Radverkehrskordinatorin überflüssig ist ...

Dennis Thering zur Ernennung von Kirsten Pfaue



Dennis Thering kam ein paar Minuten zu spät zum Interviewtermin im Rathaus, weil er mit seinem Auto im Stau stand.
Thering: »Die Autofahrer werden ausgebremst.«

Die FahrradFreunde laden ein

ADFC-Jugendgruppe gegründet



Ab Anfang Dezember lädt die neu gegründete Jugendgruppe FahrradFreunde des ADFC in Hamburg zu regelmäßigen Treffen ein.

FahrradFreunde richtet sich an Schüler und Schülerinnen im Alter von 11 bis 14 Jahren mit Begeisterung für alles rund ums Radfahren. Zunächst treffen wir uns zwei Mal im Monat in der Bücherhalle Barmbek oder im ADFC-Büro in St. Georg. Die Gründerinnen sind wir (Jette, 12 und Femke, 13) – unterstützt werden wir von Carola, Rainer und Marc, die sich um die Jugendarbeit im ADFC kümmern.

Was wir mit den FahrradFreunden alles unternehmen wollen, haben wir uns intensiv in einem Workshop überlegt, beim sogenannten Aktivenwochenende.

Jedes Jahr im Herbst treffen sich dort Freiwillige aus dem ADFC in der Jugendherberge in Ratzeburg und tauschen sich aus, in welche Richtung die vielen Gruppen künftig arbeiten wollen. Da diskutieren Leute im Arbeitskreis für Verkehr, wie die Radfahrstreifen auf der Straße richtig geführt werden oder im Tourenarbeitskreis, welche neuen Tagesausflüge möglich sind. Wir waren zum ersten Mal mit unserem Vorhaben dabei, dem Aufbau einer neuen Jugendfahrradgruppe.

Diese Projekte wollen wir im Jahr 2015/16 angehen: Schon Anfang Dezember soll ein Filmabend starten. Drei Filme stehen zur Auswahl – natürlich radeln

Unser Ziel ist, dass unsere Gruppe wächst und alle Spaß am Radeln haben.

Jette und Femke

dort alle Helden der Geschichte. Wenn die Zeit reicht, wollen wir mit euch Spezial-Kekse backen, die Ausstechformen haben die Form von Radfahrern, was sonst?

Viele Ideen vorhanden Wenn ihr Interesse habt, können wir mit Carola, Rainer und Marc auch eine Fahrradwerkstatt organisieren – und gucken, wie man einen Platten selbst behebt. Oder die Schaltung richtig einstellt. Geplant sind zudem eine Tagestour im Frühjahr und eine mehrtägige Sommertour mit Jugendlichen vom ADFC aus Bremen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Die Sommertour soll Urlaub, Wasser und Strand verbinden, es könnte an die Ostsee gehen.

In diesem Sommer haben wir bereits eine Fahrradtour zum Marschbahn-

damm (nach Kirchwerder) gemacht und sind mit der ADFC Jugendgruppe Bremen zum JuFaFe (Jugend-Fahrrad-Festival) nach Göttingen gefahren. Das gibt es alle 2 Jahre.

Unser Ziel ist, dass unsere Gruppe wächst und alle Spaß am Radeln haben. Wenn ihr auch Interesse am Fahrrad habt, zu unserem Filmabend kommen wollt (siehe Seite 5) oder ein paar Ideen habt, was wir als FahrradFreunde machen können, ruft doch Marc im ADFC-Büro an oder schreibt eine Mail.

Wir antworten garantiert, wo und wann genau wir uns treffen.

Jette Burmester und Femke Pfaue

Die FahrradFreunde

Die FahrradFreunde sind die Jugendgruppe des ADFC Hamburg. Die Jugendlichen planen Radtouren, Freizeiten und Projekte und führen alles eigenständig durch. Sie werden vonseiten der ADFC-Geschäftsstelle durch Marc Requardt, Mitarbeiter für die Jugendarbeit, begleitet.

Marc Requardt
Tel. 040 - 32 90 41 18
Jugend@hamburg.adfc.de

So viele freundliche Menschen



In 23 Tagen von Hamburg nach Lissabon

Die schönen Tage in Lissabon musste Martin Borek am Ende seiner Reise alleine verbringen. Ursprünglich hatte seine Frau zu ihm hinunter fliegen wollen und sie hatten geplant, die Hauptstadt Portugals gemeinsam zu erkunden. Doch statt der veranschlagten 30 Tage plus x hatte der Unternehmensberater die 3000 Kilometer in sage und schreibe 23 Tagen hinter sich gebracht – und so früh konnte seine Frau keinen Urlaub bekommen.

Nun, rund vier Wochen nach Martins Rückkehr sitzen wir im Altonaer Eisenstein bei herbstlicher Kürbispizza und Salat und halten Rückschau auf den Europatrip.

gefahrte Strecke



RadCity: Im Durchschnitt ca. 150 Kilometer pro Fahrtag, das hat ja schon fast Tour de France-Niveau. Wie hast du das durchgehalten?

Martin Borek: Ich hatte mir vorgenommen, jeden Tag um sieben Uhr aufzustehen und um acht loszufahren. Nachmittags ab 18 Uhr wollte ich die Suche nach der Unterkunft beginnen, um 20 Uhr eingeecheckt haben und um 22 Uhr schlafen. Das habe ich tatsächlich bis auf wenige Ausnahmen durchgehalten. Der regelmäßige Tagesablauf hat sehr geholfen. Mein Körper bekam eine Routine und war jeden Tag wieder bereit, in die Pedale zu treten.

Dabei hattest du ja durchaus mit kleinen Zipperlein zu kämpfen ...

Die unangenehmste Sache war tatsächlich eine Achillessehnenreizung. Für die ich dann anderthalb Tage in Biarritz pausiert habe. Immerhin war es dort so wunderschön, dass ich schnell weiterreisen musste, um nicht "kleben" zu bleiben. Und der Körper war natürlich ohnehin ständig präsent. Bei einer solchen Anstrengung zieht es immer mal irgendwo, beispielsweise bis die richtige Fußstellung für die Knie gefunden ist. Aber einen richtigen Einbruch hatte ich kein einziges Mal.

Beeindruckend. Wie hast du es mit Speis und Trank gehalten?

Während der Etappen hatte ich nachher raus, wann ich kleine Snackpausen machen musste. Richtiges Essen vermied ich tagsüber konsequent, danach sind die Beine schwer. Nach der Ankunft in der Unterkunft habe ich dann aber immer sehr ausgiebig gegessen. Das waren tolle Erfahrungen. Mehr als einmal bin ich privat eingeladen worden oder durfte am Familienessen der Gastgeber teilnehmen.

Du bist neben Deutschland durch fünf europäische Länder gefahren. Was war jeweils das Spezielle?

Gemeinsam war allen Ländern erst einmal die Freundlichkeit und das Interesse der Menschen – aber leider auch der permanente Gegenwind, der mich zwischendurch so richtig genervt hat. In Holland war ich verblüfft davon, wie viele Leute dort mittlerweile E-Bikes haben. Die fahren dir einfach davon. Das war manchmal ein wenig frustrierend. In Deutschland und Holland sind mir die



Interview bei Kürbispizza

vielen Reitpferde aufgefallen. In Belgien dominierten dann eher Hunde. Frankreich war wohl der schönste Abschnitt der Reise. Dort musste ich meine Navigationssoftware wechseln, damit mir Radwege angezeigt wurden, die diesen Namen verdienten, aber dann war es wirklich wunderbar. Besonders in den südlichen Regionen.

Nach dem idyllischen Frankreich wartete eine Herausforderung.

Ja, Nordspanien begann mit den Pyrenäen bergig und grün, doch dann musste ich mich durch Castilla y León kämpfen: Verdorrtes Gelb, soweit das Auge reichte.



v. l.: Niederlande: Extrem gute Strecken, hier ein Radweg entlang eines kleinen Flusses

Frankreich: Montdisier; es wird hügelig

Spanien: Morgenstimmung in den Pyrenäen



Mein Hauptthema dort war Wasser. Während ich bis Frankreich immer drei Liter dabei hatte und auf die Suche nach Nachschub bei einem Liter ging, fühlte ich mich ab Burgos mit viereinhalb Litern sicherer und kümmerte mich ab drei Litern um Nachschub. Es kam vor, dass ich mehrere Stunden keinerlei „Quelle“ fand. Salamanca, das ja damals der Auslöser für meine Reiseidee gewesen war, ist übrigens schön - aber weniger spektakulär, als gedacht. Zuletzt bin ich dann durch Portugal gefahren. Dort hatte ich zum ersten Mal Probleme mit der Sprache. Es gab Dörfer, in denen ich mit Englisch gar nicht weiterkam. Und Spanisch half dort definitiv auch nicht weiter, sodass ich mich teils mit Händen und Füßen verständigen musste. Aber zum Schluss wollte ich eh nur noch möglichst schnell in Lissabon ankommen. **Welche Einsichten haben sich für dich denn nun aus dieser Tour de Force ergeben?**

Ich hatte ja gedacht, dass sich auf einer so langen Strecke hin und wieder Zeit ergeben würde, um auf dem Rad ein we-

nig die Seele baumeln zu lassen. Tatsächlich war ich aber quasi rund um die Uhr mit meinem Körper und der Umgebung beschäftigt. Das lag unter anderem am schon erwähnten Gegenwind. Andere Gründe sind auch schon genannt worden: Wassersuche, holprige Wege, kleinere Beschwerden. Zuerst hatte ich mit der Idee gespielt, von unterwegs zu bloggen. Das wäre aber schon zeitlich überhaupt nicht gegangen. Die fahrfreie Zeit abends ist mit Essen, Wäsche waschen und Telefonaten mit meiner Frau definitiv besser verwendet. Da blieb kaum Zeit für Reflexion.

Die kommt jetzt allerdings nach und nach. Fast täglich steigen schöne Erinnerungen vor meinem geistigen Auge hoch: Landschaften, Gerüche, Erlebnisse, die Freundlichkeit der Menschen. Eine tolle Erfahrung, die mich wirklich glücklich macht.

Herzlichen Dank, dass wir an dieser schönen Reise teilhaben durften.

Gerne.

Interview: Amrey Depenau



Selbstporträt am Ziel

Lissabons berühmter Fahrstuhl Elevador de Santa Justa verbindet seit 1902 die Stadtteile Baixa (Unterstadt) mit Chiado und Bairro Alto (Oberstadt). Erbaut wurde er von Gustave Eiffels Schüler Raoul Mesnier de Ponsard. In jede der beiden Kabinen passen 24 Personen.



Westwind – Fahrräder für Flüchtlinge!

Initiativen sammeln Spendenfahrräder und arbeiten sie zusammen mit Geflüchteten auf



Spendenannahme beim Fahrradflohmarkt in Stellingen

Hamburg ist aufgestanden. Überall in der Stadt engagieren sich Menschen ehrenamtlich rund um die Refugee-Camps. Kleider verteilen, Essen ausgeben, mit Kindern Ausflüge machen, Familien zum Essen ins Zuhause einladen ... da liegt es nahe, dass auch die Radlerszene etwas dazu beiträgt, die Lebensumstände in den Camps zu verbessern. Denn Fahrräder und Selbsthilfewerkstätten sind auf verschiedenen Ebenen nützlich. Zum einen erweitern die Fahrzeuge den Aktionsradius der Menschen, die so ihr direktes Umfeld »erfahren« können. Zum anderen macht das Schrauben an Rädern Spaß und schafft Kontakt zwischen Helfern und Bewohnern.

Netzwerk Westwind In den einschlägigen Austauschgruppen für Alltagsradler auf Facebook kommen verschiedene Leute auf ähnliche Gedanken: Fahrräder für Flüchtlinge! – Fast jeder kann doch Fahrrad fahren und es ist ein einfaches Fortbewegungsmittel, mit dem die Menschen in den Unterkünften aus eigener (Muskel-)Kraft mobil werden. Christian arbeitet in einem Fahr-

radladen, er bekommt von seinem Chef einige gebrauchte Räder, die er nach Feierabend instand setzt. So geht es langsam los. Im August bekommt das Kind dann einen Namen: Westwind. Die Mitglieder der Initiative sammeln Fahrräder, arbeiten sie auf und stellen sie den Camps zur Verfügung. Außerdem bieten sie an verschiedenen Orten Schraubwerkstätten an.

Logistische Herausforderung Was sich einfach anhört, ist vor allem eine Transport- und Lagerfrage: Die Spendenräder stehen in irgendeinem Keller und müssen quer durch Hamburg zu einer Schraubstelle oder einem Lager gefahren werden. Oft sind sie ja nicht fahrtüchtig, sodass ein Transporter gefragt ist. Auf dem Vernetzungstreffen in der Produktionsschule Eimsbüttel ist das ein wichtiges Thema: Carmen berichtet, dass der bisher verwendete VW-Bus eine Weile ausfallen wird und Ersatz nicht in Sicht ist. So werden demnächst wohl noch mehr Einzelpersonen benötigt, um Räder zu überführen. Zumal die Spender_innen manchmal merkwürdige Ansprüche haben: »Bitte

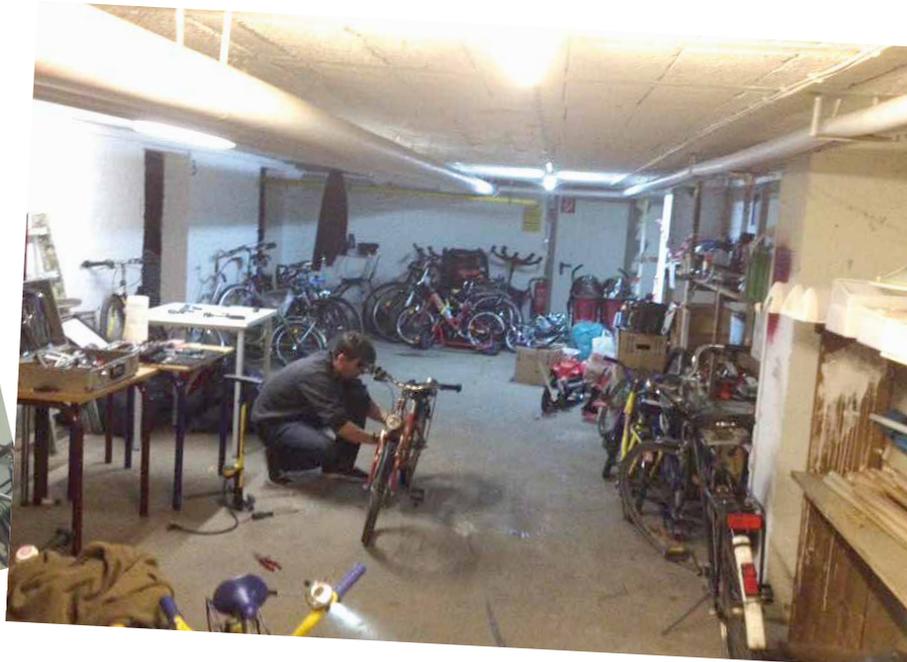
Fahrräder für Flüchtlinge

holen Sie die Räder nur am Tag X zwischen 9 Uhr und 10 Uhr ab.« Oliver von der Produktionsschule schlägt vor, die Logistik mit den Next Bike-Stellplätzen zu verbinden, die er ohnehin regelmäßig wartet. Wenn Räder dort mit Zahlenschlössern abgestellt würden, könnte er sie einsammeln.

Platzprobleme Neben dem Transport geht es auf dem Treffen vor allem um Orte, an denen Werkstätten stattfinden bzw. dauerhaft eingerichtet werden können. Im Sommer war das kein Problem. Zur warmen Jahreszeit brauchte man nur wenig Platz, um das Werkzeug und Ersatzteile wegschlie-

ßen zu können. Geschraubt wurde draußen. Bei nun einstelligen Temperaturen, die bald gen null tendieren, fallen einem nach 10 Minuten die Finger ab. Container kommen auch nicht in Frage, da sie schlecht beheizbar sind. Alle werden aufgefordert, zum Thema Räume kreativ zu werden.

Kapazitätsgrenzen Überhaupt geraten die Westwindler gerade an ihre Grenzen. Es gibt zwar viele Schrauber, die spontan Werkstätten durchführen, aber die Last der Organisation verteilt sich auf recht wenige Schultern. Und vom Personal in den Camps ist meist auch keine Hilfe zu erwar-



In den Fahrradwerkstätten bereiten HamburgerInnen und Geflüchtete die gespendeten Räder auf



Westwind
Fahrräder für Flüchtlinge

KONTAKT

Website: www.westwind-hamburg.de
Facebook: Westwind – Fahrräder für Flüchtlinge
E-Mail: info@westwind-hamburg.de

ten. Das ist oft schon mit der Organisation der alltäglichen Dinge mehr als ausgelastet. Im Netzwerk wird daher die Idee diskutiert, interessierte Bewohner der Camps in Praktika zu schulen, sodass sie mittelfristig die Organisation der Werkstatt und Ausgabe der Räder selbst übernehmen können.

Ansprechpartner ADFC Der ADFC Hamburg hat die Initiative auch schon unterstützt, u. a. mit einer Annahmestelle für Räder beim Fahrradflohmart. Ich biete auf dem Treffen einfach mal frech (weil nicht abgesprochen) weitere Kooperationsmöglichkeiten an, wie z. B. Aufrufe an unsere Mitglieder und Orgahilfe. Auch das Thema Radtouren mit Flüchtlingen könnte sich eignen, weil Chris bei Westwind dazu bereits Ideen hat und sich auch im ADFC gerade eine Arbeitsgruppe bildet.

Während in der Produktionsschule noch angeregt diskutiert wird, mache ich mich auf den Heimweg. Gleich morgen werde ich in der Facebookgruppe vorbeischaun und auf jeden Fall am Ball bleiben.

Amrey Depenau



Weg von der Laterne

Hamburg-Nord vereinfacht das Aufstellen von Fahrradhäusern

Die Furcht vor dem Fahrraddiebstahl begleitet Hamburgs Radfahrende, denn mehr als 14.000 Räder werden hier jedes Jahr geklaut. Die Aufklärungsquote liegt bei wenigen Prozent. Es ist also eine gute Idee, das Fahrrad immer mit mindestens einem hochwertigen Schloss mit dem Rahmen an einen festen Gegenstand anzuschließen. Nur verhilft einem das nachts noch nicht zu einem ruhigen Schlaf und der Versicherung reicht es auch nicht.

Wohin mit dem Rad? In vielen Altbauquartieren in Hamburg gibt es weder Fahrradkeller noch -boxen oder geeignete Hinterhöfe, die ein gutes Rad ausreichend schützen und leicht erreichbar sind. So kam vor Jahrzehnten die Idee der Fahrradhäuser auf: In einem Fahrradhaus sind Räder vor Witterung, Abbau von Teilen, Vandalismus und Diebstahl geschützt. Je nach Modell passen 8 - 12 Räder in ein Haus. 350 davon gibt es schon in Hamburg.

WAS KOSTET EIN FAHRRADHAUS?

Ein Fahrradhaus kostet rd. 5.200 Euro. Der Eigenanteil je Einstellplatz beträgt 250 Euro (bei 12 Einstellplätzen also 3.000 Euro). Der Baukostenzuschuss ist in Hamburg-Nord abhängig von der Anzahl der Einstellplätze. Die Differenz zwischen den Erstellungskosten für das Fahrradhaus und dem Eigenanteil wird als Zuschuss gewährt (max. 3.000 Euro). Andere Bezirke haben andere Regelungen.

Auf der Seite der BWVI finden sich nützliche Infos zu dem Thema und welche Betreibermodelle es gibt:

<http://www.hamburg.de/radverkehr/2940772/fahrradhaueschen/>



Massenhaft abgestellte Fahrräder im Wohngebiet engen Gehwege ein, werden auch mal demoliert oder gar gestohlen. Fahrradhäuser sind daher ein wirksames Mittel der Radverkehrsförderung

Der bürokratische Teil ... Das Fahrradhaus sowie den Zuschuss zu den Anschaffungskosten beantragt der Interessent beim Bezirksamt. Zum Antrag gehört auch der Vorschlag für einen geeigneten Aufstellort. Wenn es auf privatem Grund keine Möglichkeit gibt, kann für öffentlichen Grund eine Sondernutzungserlaubnis beantragt werden.

Das Haus darf keine Bäume beeinträchtigen, den fließenden Verkehr nicht behindern und auch nicht den Zugang für die Feuerwehr beschränken. Ob die Nutzung von Pkw-Parkplätzen für die Aufstellung in Frage kommt, wird von den Hamburger Bezirken unterschiedlich gehandhabt.

Die Radverkehrsstrategie für Hamburg aus dem Jahr 2008 sagt



Wer Interesse an einem Fahrradhaus hat, sollte sich über die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Modelle informieren

dazu: »Ausdrücklich angestrebt wird in der Strategie eine Verbesserung der Regelungen zur Beantragung und Nutzung von Fahrradhäuschen. (...) In Wohn- und Geschäftsstraßen soll zur Entspannung der Situation grundsätzlich auch die Umnutzung von Pkw-Stellplätzen zugunsten von Fahrradstellplätzen verfolgt werden.«

Der Bezirk Nord tat sich trotzdem mit Genehmigungen von Fahrradhäusern auf öffentlichem Grund schwer. So schreibt das

Bezirksamt Hamburg-Nord z. B. in einem Ablehnungsbescheid im Jahr 2010: »Der Gehweg hat dort eine Breite von 1,50 m. In beiden Straßen herrscht ständig sehr hoher Parkdruck. Der Wegfall von Parkplätzen zur Aufstellung eines Fahrradhauses ist daher nicht zumutbar.«

Diese Praxis soll sich jetzt ändern. Das Bezirksamt Hamburg-Nord will zukünftig Anträge auf ein Fahrradhaus anders beurteilen. Man stehe der Errichtung von Fahrradhäusern positiv gegenüber und unterstütze »aktiv die Schaffung geordneter und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten.« Die Häuser sollten nach Möglichkeit auf Privatgrund stehen. Wo das nicht möglich sei, könne eine Sondernutzung geprüft werden. »Der Wegfall eines Pkw-Stellplatzes ist dabei kein Ausschlusskriterium.« (Zitate aus Drucksache 20-1883).

Sollte öffentlicher Grund genutzt werden, so solle das Fahrradhaus möglichst vor dem Gebäude des Antragstellers platziert werden. Aus städtebaulichen Gründen empfiehlt der Bezirk das Modell »Ottensen«. Allerdings werden hier die Räder mit dem Vorderrad eingehängt, was viel Kraft der RadfahrerIn erfordert und nicht von jedem zu meistern ist. Mit seinen gut 3 m Höhe verdeckt dieses Modell außerdem evtl. Fenster im Erdgeschoss. Darum zeigt sich das Bezirksamt nun abweichenden Einzelfalllösungen »aufgeschlossen gegenüber«.

Der ADFC begrüßt es sehr, dass es in Zukunft erheblich einfacher werden kann, eine Genehmigung für ein Fahrradhäuschen in Hamburg-Nord zu erhalten. Eine nicht unwesentliche Anmerkung der Bezirksinformation bestimmt außerdem, dass Anträge, die abgelehnt werden sollen, vorher dem zuständigen Regionalausschuss vorgelegt werden. Wünschenswert wäre eine einheitliche Praxis in den Bezirken. Antragsteller, die früher einen Ablehnungsbescheid erhalten hatten, sollten jetzt einen neuen Anlauf überlegen.

Andrea Kupke

Fotos: Ulf Dietze, Andrea Kupke

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

Radverkehr ganzheitlich

Damit Hamburg bis 2030 wirklich zur Fahrradstadt werden kann, reicht es nicht, die seit Jahrzehnten vernachlässigte Infrastruktur auf Vordermann zu bringen. Serviceangebote rund ums Rad, ein positives Image des Radfahrens und konsequentes Handeln der öffentlichen Verwaltung gehören mit dazu.

Schon der Nationale Radverkehrsplan 2002-2012 stellt die Forderung auf, den Radverkehr als System zu betrachten: Dazu gehören nicht nur das Fahren und das Parken, sondern auch Reparatur- und Lieferdienste, finanzielle Anreize zum Umstieg aufs Rad, fahrradfreundliche Unternehmen und Geschäfte sowie eine Kampagne, die Lust auf das Radfahren macht. Gute Ansätze gibt es schon heute, aber von einem Rundum-sorglos-Paket, wie es für das Auto besteht, sind wir noch weit entfernt.

Regelkreise schaffen Die Hamburger Radverkehrsstrategie läuft jetzt aus. Eine Fortschreibung sollte nicht wie bisher nur die großen Leitlinien skizzieren. Sie muss auch kurzfristige Arbeitsschritte und konkrete, überprüfbare Nahziele nennen. Auch ein System zur regelmäßigen Erfolgskontrolle fehlt bisher. Denn nur so kann nachgesteuert werden, wenn Ziele aus dem Blick geraten oder sich Maßnahmen als wenig wirksam erweisen.

Planungen aufeinander abstimmen Radverkehrsmaßnahmen finden sich in vielen Fachplanungen, sei es zum Lärmschutz oder zur Luftreinhaltung. Radverkehr kann aber auch in anderen Bereichen positive Impulse setzen: Gesundheitsvorsorge, eigenständige Mobilität (und damit Teilhabe) für Senioren und Kinder, Stauvermeidung durch Rad-schnellwege ins Umland oder die Förderung von Lastenrädern im Lieferverkehr sind nur einige Beispiele. Bisher fehlt eine



Straßen aus Radfahrersicht: Verkehrssenator Horch radelt mit dem ADFC

Stelle, die diese Ideen bündelt und anderen Fachbereichen zur Verfügung stellt.

Kompetenzen ausbauen und bündeln Radverkehr planen viele: Bezirke, Behörden, Landesbetriebe und die Polizei sind involviert. Die neu eingesetzte Fahrradkoordinatorin soll ihre Zusammenarbeit verbessern und Reibungsverluste in der Verwaltung beseitigen – aus unserer Sicht ein Schritt in die richtige Richtung. Gleichzeitig muss dafür gesorgt werden, dass mehr qualifizierte Mitarbeiter das Thema Radverkehr auf allen Ebenen voranbringen. Warum also nicht Kompetenzzentren zum Radverkehr in allen Bezirken einrichten? Natürlich müssen die Polizeikommissariate eingebunden werden, da sie für die Verkehrszeichen auf Hamburgs Straßen zuständig sind.

Die Radfahrersicht einfordern Es ist Hamburgs Straßen anzumerken, dass sie mit dem Blick durch die Windschutzscheibe geplant wurden. Dabei sind die Belange der Radfahrer und Fußgänger in den letzten Jahrzehnten zu kurz gekom-

men. Schon heute kann das gezielt durch Verkehrssicherheitsaudits ausgeglichen werden. Sie sind im Bestand, in jedem Planungsschritt und nach Fertigstellung möglich. Auch Ideen und Hinweise durch Radfahrer vor Ort helfen, gute Lösungen zu finden.

Die Fahrradstadt Werden wir Folgendes 2030 über Hamburgs Radverkehr berichten können?

»Die Verwaltung zeigt Mut und Entschlossenheit, sie stimmt alle Fachplanungen aufeinander ab und ist auf allen Ebenen mit geschultem Personal und ausreichend Mitteln ausgestattet. Über den ADFC sind die Radfahrer mit ihren Ortskenntnissen in die Planungen eingebunden. Die Prioritäten sind klar gesetzt, Angekündigtes wird ernsthaft umgesetzt. Eine überzeugende Mischung aus langfristigen Projekten und kurzfristigen Leuchtturmprojekten überzeugt die Hamburger, die schon seit Jahrzehnten auf einen gleichberechtigten Radverkehr gewartet haben.«

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. Letzter Teil.



Knöllchen-Power

In San Sebastián werden Bürgersteigradler_innen jetzt zur Kasse gebeten. Zwischen 50 und 90 Euro kostet »unangemessenes« Fahren. Finde ich gar nicht so verkehrt. Zumal die baskische Stadt es in den Monaten zuvor wohl zunächst mit einer »freundlichen« Kampagne versucht hatte. Wer es jetzt nicht kapiert hat, muss blechen. Fußwegradeln ist eben kein Kavaliersdelikt. Wer als Verkehrsteilnehmer_in ernst genommen werden möchte, kann sich



»Noch bin ich freundlich. Aber ich kann auch ganz anders. Also runter vom Gehweg!!«

nicht die Regeln selbst schnitzen: Oh, ein Umweg – husch, übern Bürgersteig. Oh, eine rote Ampel – husch, übern Fußweg. Das stresst Autofahrer_innen, weil ein solches Fahrverhalten nicht berechenbar ist, und zu Fuß Gehende, weil es nervt, ständig umkurvt zu werden.

Besonders überflüssig ist Fußwegradeln, wenn auf der Fahrbahn ein Fahrradstreifen markiert ist. »Ich muss doch gleich hier in die Einfahrt!« oder »Die Ampel ist so weit weg!« tönt es dann. Wir waren so lange gewohnt, uns irgendwie den Weg durch Hamburgs Straßen zu bahnen, dass viele anscheinend verlernt haben, einfach mal selbstbewusst Teil des ganz normalen Verkehrsstroms zu sein. Dazu gehören ab und zu rote Ampeln und auch mal ein kleiner Umweg. Was hoffentlich bald nicht mehr dazu gehört, ist die systematische Benachteiligung der Rad Fahrenden durch gemeinsame Geh- und Radwege. Ab auf die Fahrbahn mit allen Rechten und Pflichten!

Fotos: Amrey Depenau, Ulf Dietze

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**, handgefertigt und auf Maß.

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

IHR MEISTERBETRIEB
IN HAMM

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



KOECH

E-RAD TECHNOLOGIE

STEVENS • GUDEREIT • MÜSING • A2B • FALTER



**StadtRAD Hamburg —
aufsteigen und abfahren!**

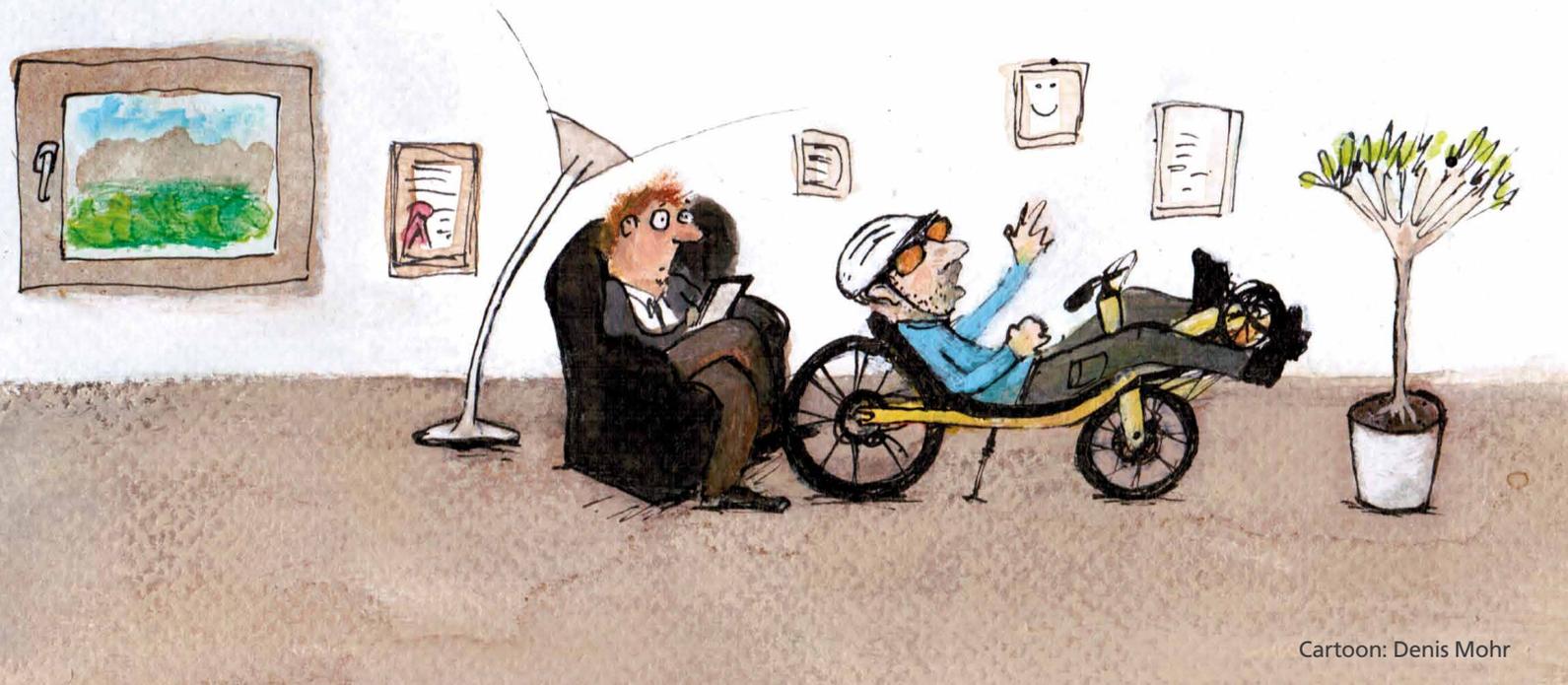
Das StadtRAD macht spontan und individuell mobil.

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



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, Treffpunkt im Stadtteil Bahrenfeld, bitte per E-Mail erfragen, 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: [63 27 07 94](tel:63270794), ulf.dietze@hamburg.adfc.de
Drescher, Johanna: via ADFC-Geschäftsstelle
Harders, Benjamin: altona@hamburg.adfc.de
Hardtstock, Petra: [602 62 11](tel:6026211), phardtstock@alice-dsl.net
Heckelmann, Wolfgang: [61 19 29 70](tel:61192970), wolfganghde@gmx.de
Himmel, Morten: [27 14 56 45](tel:27145645), morten.himmel@gmx.net
Kayser, Stefan: [89 01 93 23](tel:89019323), touren@hamburg.adfc.de
Lau, Dirk: dirk.lau@hamburg.adfc.de
Reumann, Reinhold: [735 57 70](tel:7355770), berge-dorf@hamburg.adfc.de
Scholz, Christian: [64 55 44 63](tel:64554463), wandsbek@hamburg.adfc.de
Sommer, Georg: [20 23 90 13](tel:20239013), BG-Mitte@hamburg.adfc.de
Wellendorf, Jörg: info@hamburg.adfc.de

Fördermitglieder des

hamburg.adfc.de/foem

Ausrüstung Globetrotter Ausrüstung Denart & Lechart GmbH **Beratung** Verbraucherzentrale Hamburg (Korporatives Mitglied) **Carsharing** cambio Hamburg CarSharing Lilienstraße 11, Lilienhof 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, Schwarzenbeker 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** – Martinistr. 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 **Fahrradzentrum Eppendorf** Eppendorfer Weg 231, 20251 HH, ☎ 51 32 66 66 **Koech 2-Rad Technologie** Sievekingsallee 94-96, 20535 HH, ☎ 219 46 34 **konRADfiets** Jarestraße 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 **Iti sprind it-service** GmbH & Co. KG, Schützenstraße 110, 22761 HH, ☎ 38 68 69 90 **Messe REISEN Hamburg** Messeplatz 1, 20357 HH, ☎ 3569-0 **OPNV Hamburg** Verkehrerverbund Steindamm 94, 20099 HH, ☎ 32 57 75-0 **Parken** Fahrradgarderobe M. Kellenbergs & 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 **Service Der VeloMeister Produktionschule Eimsbüttel** Basselweg 64, 22527 HH, ☎ 52014400 **Fahrradstation Dammtor/Rothenbaum** einfall GmbH Schlüterstraße 11, 20146 HH, ☎ 41 46 82 77 **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** Gartens-tadt Farmsen eG Bramfelder Weg 35, 22159 HH, ☎ 64 55 72-0 **Zubehör** Firma Paulchen System Volk-mar Kerkow Grandkuhlenweg 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: Ulf Dietze
Layout: Ulf Dietze, Dirk Lau (S. 6-11)
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.

Appell an alle

Endlich passiert in Hamburg etwas für die radfahrende Bevölkerung. Ein Beispiel ist die Fortführung der Radstreifen auf dem Hammer Steindamm in Richtung Kreisel. Es ist aber dringend erforderlich, dass die Polizei gerade in der Anfangszeit ein besonderes Augenmerk auf dort wie selbstverständlich parkende Autofahrer/innen hat.

Mich treibt aber noch etwas anderes um. Hamburg tut etwas für die Radfahrer – und was machen die Radfahrer/innen? Sie fahren als Geisterfahrer/innen auf den Radstreifen, sie fahren auch bei in beiden Richtungen freigegebenen Einbahnstraßen auf dem Gehweg und das auch noch auf der falschen Seite. Hier möchte ich besonders die mit ihren E-Bikes rasenden Pizzaboten erwähnen, die mit gefühlten 40 km/h auf dem Gehweg fahren – eine maßlose und gefährliche Rücksichtslosigkeit! Hier sind verstärkt die Ordnungshüter gefragt.

Also, verehrte Radler/innen, haltet auch Ihr euch an die Regeln. Wir haben ja sowieso schon Guerillakrieg im Hamburger Straßenverkehr, weil jeder und jede macht, was ihm oder ihr am besten in den Kram passt – und das bezieht sich auf alle Verkehrsteilnehmenden. Es geht nur, wenn sich jeder selbst ein bisschen diszipliniert.

Suzanne Braun

Auch die positiven Seiten von Hamburgs Olympia-Bewerbung sehen

Zum Editorial »Olympia – Risiken und Nebenwirkungen« in RadCity 5/2015

Die Stellungnahme zu Olympia finde ich sehr einseitig. Der Titel nennt Risiken und Nebenwirkungen (die natürlich nicht auszuschließen sind), aber vom Sinn und den Chancen von Hamburgs Olympia-Bewerbung findet man kaum etwas. Vor die Risiken und Nebenwirkungen gehört eigentlich erst mal etwas zu den Wirkungen.

Zunächst einmal ist die Olympiade eine internationale Begegnung von SportlerInnen und auch vielen Leuten, die sie sehen wollen oder auch sonst mit ihnen zu tun haben. Ein solches Treffen dient eigentlich der Völkerverständigung und damit sogar ein bisschen dem Weltfriede-

den – meines Wissens sind die Spiele das letzte Mal im zweiten Weltkrieg ausgefallen. Daran können alle provinziellen und vielleicht auch kleinkarierten Gegenargumente nichts ändern. Und was den Fahrradverkehr angeht, so sollte man den Senat beim Wort nehmen und darauf achten, dass die Versprechungen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs auch umgesetzt werden, statt sich durch eine generelle Ablehnung der Spiele in Hamburg selbst zu outen. Meines Wissens ist übrigens im Rahmen von Olympia auch eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Elbe geplant, da kann man als RadfahrerIn doch eigentlich nicht dagegen sein. In Ihrem Artikel fehlt mir die Erwähnung dieser Planung.

Was die Kosten angeht: Sicher gibt es dabei Probleme, doch werden wir dadurch auch nicht umkommen, genauso wenig wie durch die Fehlplanung bei der Elbphilharmonie. Und es gibt ja auch Konkurrenz bei der Olympiabewerbung. Ich kann mir vorstellen, dass andere Städte längst nicht so ein nachhaltiges Konzept verfolgen wie Hamburg, sodass durch einen Hamburger Verzicht auch für die Umwelt nichts gewonnen wäre. Weder für RadfahrerInnen noch für Linke gibt es einen prinzipiellen Grund, gegen Olympia zu sein, auch die sozialistische Sowjetunion hat meistens an den Spielen teilgenommen. Der ADFC sollte lieber wie der NABU Hamburgs Olympiabewerbung kritisch begleiten, statt sie gänzlich abzulehnen.

Peter Mundhenk

Position des ADFC-Vorstands zur Olympia-Bewerbung: hamburg.adfc.de/?1220

Fahrrad-LED-Leuchten

Was mir zu schaffen macht, sind diese unglaublich hellen, blendenden Fahrrad-LEDs, die mich so behindern, dass ich stehenbleiben und mir die Hand vor Augen halten muss. Egal ob ich auf dem Wandse-Wanderweg zur Alster spazieren gehe oder mit dem Fahrrad unterwegs bin, diese Scheinwerfer finde ich lästig.

Mein Fahrradhändler meinte lakonisch, es könne schon sein, dass die nicht richtig eingestellt sind. Gibt es denn für diese Leuchten keine Norm? Sind LED nicht gefährlich, wenn man reinschaut?

Ich kann verstehen, dass so ein Super-Scheinwerfer, der alles schön ausleuchtet, klasse ist für den, der auf dem

Fahrrad sitzt. Ich kann aber nichts mehr sehen, wenn solch Scheinwerfer mich erfasst.

Regina Fürst

Antwort einiger Fahrradtechniker des ADFC Hamburg: Grundsätzlich ist es für die Verkehrssicherheit gut, dass immer mehr RadfahrerInnen mit Nabendynamo und LED-Leuchten für zuverlässiges Licht sorgen: Sie sehen besser und sind selbst besser zu erkennen. Sie sollten das unbedingt selbst mal ausprobieren.

Frontleuchten müssen so eingestellt sein, dass sie möglichst nicht blenden. Die Verordnung sagt: »Der Lichtkegel muss mindestens so geneigt sein, dass seine Mitte in 5 m Entfernung vor dem Scheinwerfer nur halb so hoch liegt wie bei seinem Austritt aus dem Scheinwerfer.« Geregelt ist das ganze in § 67 StVZO und dort insbesondere in (3) http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/___67.html

Die Zulassungsfähigkeit eines Scheinwerfers definiert sich im Wesentlichen über die Formgebung seines Reflektors und der Linse (»Scheinwerferglas«). Bei korrekter Einstellung des Scheinwerfers (Leuchtfeld trifft im Wesentlichen also 10 m vor dem Rad auf den Boden) dürfen keine relevanten Lichtmengen in einer Weise abgegeben werden, dass es zu einer Blendung des Gegenverkehrs kommt. Es gibt bei einigen Leuchtenherstellern auch Scheinwerfer, die zu viel Licht nach oben abstrahlen. Bei der Nachtfahrt im Wald werden dann auch die Baumkronen ausgeleuchtet. Diese Scheinwerfer dürfen nicht im Straßenverkehr benutzt werden.

Alle zugelassenen Scheinwerfer, welche in der von Ihnen beschriebenen Form blenden, sind schlecht eingestellt. Das Problembewusstsein ist anscheinend bei vielen Radfahrern gering ausgeprägt. Am meisten hilft in dem Moment, nicht ins Licht zu gucken, sondern an den rechten Rand des Weges. Die Lichtstärke von LED-Leuchten bei einer kurzen Begegnung im Straßenverkehr wird aber nicht ausreichen, durch ein Blenden die Augen anderer Verkehrsteilnehmer zu schädigen.

Im Grunde ist also alles geregelt, jetzt müssen sich nur noch alle dran halten oder mit einem Ordnungsgeld belegt werden, wenn sie es nicht tun. Das ist das Problem bei vielen Angelegenheiten im Straßenverkehr.

Donnerstag, 14. Januar 2016, 19:30 Uhr, Herbert Rönneburg

Baskenland und Côte d'Argent

Eine 14-Tage-Tour der Superlative: die Überwindung der Pyrenäen auf einer alten Bahntrasse mit 39 Tunnels – dabei der längste für Fahrräder hergerichtete Tunnel Europas (2,7 km), vier interessante Städte (San Sebastian, Pamplona, Bayonne und Bordeaux), ein motorverkehrsfreier Radweg entlang der französischen Atlantikküste – der Côte d'Argent – und das alles mit einer preiswerten und attraktiven An- und Abreise per Bahn!

Herbert Rönneburg hat Bilder und Videosequenzen zu einem kleinen Film zusammengeschnitten.



Mittwoch, 27. Januar 2016, 19:30 Uhr, Klaus Holst

Vom Thüringer Wald bis zur Weser

Eine Radtour an den Flüssen Ilm, Saale und Aller. Thema des Abends ist eine landschaftlich abwechslungsreiche Radtour, die vom Thüringer Wald bis an die Weser führt. Von der Höhe des Rennsteigs geht es zunächst an der Ilm, dann an der Saale entlang bis in die Naturschutzgebiete im Bereich der Saalemündung, weiter durch die Magdeburger Börde bis in die weite Landschaft der mittleren und unteren Aller. Dabei berührt die Strecke die Stätten der deutschen Klassiker in Weimar und Jena, die Großstädte Halle und Magdeburg und so unterschiedliche Städte wie Bernburg, Wolfsburg, Celle und



Verden. Faszinierend sind zahlreiche Burgen, Schlösser und interessante Museen mit Themen von Goethe über Pferde bis zu Autos.

Donnerstag, 4. Februar 2016, 19:30 Uhr, Hans Windisch

Mit dem Fahrrad quer durch Australien

Gerade 70 geworden, fliegt Hans Windisch Ende Januar 2010 nach Australien, um diesen abwechslungsreichen Kontinent zu durchqueren. Von Sydney an der Süd-Ostküste nach Melbourne und weiter über die wunderschöne »Great Ocean Road« nach Adelaide und Port Augusta. Hier beginnt der interessanteste Teil der Reise: gut 3.200 km durch das menschenleere Outback mit seinen Wüsten, niedrigem Busch sowie Gras- und Baumsavannen. Ein Abstecher zum Uluru (Ayers Rock) ist ein Highlight. Nach fast drei Monaten und genau 6.000 km erreicht Windisch Darwin im Norden. Danach reist er per Mietwagen nach Cairns an



die tropische Nord-Ostküste und wieder per Rad 1.800 km Richtung Süden. Nun durch eine ganz andere Landschaft mit blauem Meer, von Palmen gesäumten Stränden und vorgelagerten Inseln. Von Brisbane geht es per Zug zurück nach Sydney. Nach sechs Monaten fliegt er (mit Zwischenstopp in Dubai) heimwärts.

Montag, 8. Februar 2016, 19:30 Uhr,
Giesela Uhlenhaut und Jörg Martens

Donau III – vom Eisernen Tor ans Schwarze Meer

Im letzten Jahr zeigten sie Bilder zum Donauradweg von der Quelle bis zum Eisernen Tor in Serbien – jetzt gibt es die Fortsetzung: Giesela Uhlenhaut und Jörg Martens folgen der Donau entlang der rumänisch-bulgarischen Grenze. Nach dem Durchbruch durch die Karpaten wird die Donau endgültig zu einem breiten Strom. Die Landschaft zeigt sich auf der rumänischen Seite flach, bleibt am bulgarischen Ufer aber hügelig. Größere Städte werden selten. Ab Silistra verlässt der Fluss die Grenze und fließt durch Rumänien weiter.



Hier verlassen sie die Donau zunächst und fahren quer durch hügelige Landschaft nach Konstanz am Schwarzen Meer. Von dort folgen beide der Küste zum Donaudelta. Zum Abschluss zeigen die Vortragenden noch Bilder einer organisierten Reise mit Schiff und Rad kreuz und quer durchs Delta.

Einen ausgebauten Radweg gibt es in Bulgarien und Rumänien nicht, Radwegweiser auch nur sporadisch. Man folgt den Autostraßen – für den größten Teil finden sich aber Verbindungen mit nur wenig bis mäßigem Kraftfahrzeugverkehr.

Donnerstag, 18. Februar 2016, 19:30 Uhr,
Reinhard und Paul Borchers

Großbritannien: From End to End oder LeJog

Von Land's End in Cornwall an der Südwestspitze Englands bis John O'Groats an der Nordostspitze Schottlands führt eine der klassischen und aufwändigsten Radreiserouten Europas – Luftlinie ca. 970 km.

Mit dem Rad sind es über 1.900 km, die Vater und Sohn überwiegend auf den Strecken des National Cycle Network (NCN) im Juli/August 2015 in 22 Tagen zurücklegten.

Sie berichten über Vorbereitung, An- und Abreise und natürlich über ihre Etappen mit ca. 18.000 Höhenmetern und Hindernissen der besonderen Art.



SICHER ANS

ZIEL!



CRAFT VISIBILITY VEST UNISEX

39,95 €

REFLECTIVE SPRAY
INVISIBLE BRIGHT

17,95 €

AUCH ALS SPRAY FÜR IHRE
VIERBEINIGEN BEGLEITER ERHÄLTlich:
REFLECTIVE SPRAY HORSE AND PET

24,95 €



POINT REFLEXBAND

5,45 €

Globetrotter

Träume leben.

Kompetenz für -Bikes - vollgefedert und faltbar

Fahrrad
Cohrt

* SEIT 1990 *



25
JAHRE
LEIDENSCHAFT

Aus Überzeugung Manufaktur-Räder:

utopia velo 

RIESE & MÜLLER

FLYER

Innovation in Mobility

 **PATRIA**

 **SIMPLON**



Montag bis Freitag 10–20 Uhr • Sonnabend 10–16 Uhr
Mittagspause Werkstatt 13–15 Uhr

Saseler Chaussee 52 • 22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)
Telefon: 040 - 640 60 64 • www.fahrrad-cohrt.de

Ich hab den Doc-
Around-The-Clock.

AOK-Versicherte haben es besser: Zum Beispiel mit dem rund um die Uhr zu erreichenden Service-Telefon AOK-Clarimedis. Hier stehen Ihnen an 365 Tagen im Jahr Fachärzte und medizinisches Fachpersonal zur Verfügung.
www.leistungen.rh.aok.de

Wir investieren in Ihre Gesundheit.

AOK
Rheinland/Hamburg

Noch mehr
Vorteile:
aok-vigo.de

