

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg



4.2016

August, September

erscheint zweimonatlich | hamburg.adfc.de

Tempo 30 für Hamburg! Die Lösung für viele Probleme



Landesversammlung: 18.9.2016 | Per E-Bike auf die Alm | Es geht bergauf in Harburg

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**



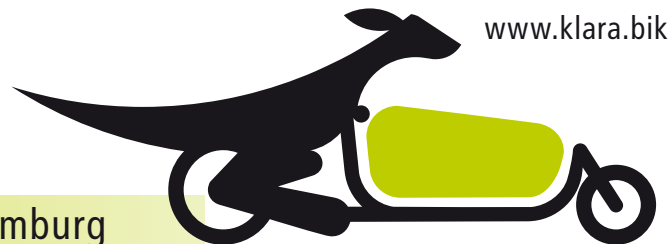
Montag bis Freitag 10 - 20 Uhr • Sonnabend 10 - 16 Uhr
Mittagspause Werkstatt 13 - 15 Uhr

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

Klara

Das kostenlose Lastenrad für Hamburg

www.klara.bike



QUALITÄT BIS INS DETAIL – FAHRRADMANUFAKTUR  IN HAMBURG – WWW.TRENGA.DE



Trekking- und Reiseräder

Randonneure

Urban- und Cityräder

650B Trekkingräder

Elektroräder

TRENGA **DE**
BICYCLES



Fahrrad center

HARBURG · BUCHHOLZ

www.FahrradCenter.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!

Fahrrad Center Harburg Großmoordamm 63-67 21079 Hamburg
Fahrrad Center Buchholz Innungsstraße 2 21244 Buchholz

Inhalt

4.2016 | August.September

KURZMELDUNGEN

- 04 Verkehrspolitische Radtour am 23.9.2016: »Ein Schild macht noch keine Veloroute!« | Hamburg schließt »Bündnis für Radverkehr« | Radreise nach Indien | Kinderzweig der Fahrradsternfahrt ein großer Erfolg | Talkin' bout a ... bikewash – mobile Waschanlage für Fahrräder | **Fahrrad & Recht:** Mit Schlaglöchern und Absperrungen ist zu rechnen

VERKEHRSPOLITIK

- 06 **Tempo 30 für Hamburg!**
Die Kontroverse um das Tempolimit nimmt an Fahrt auf

VEREIN

- 14 Alle Jahre wieder ... Landesversammlung!
Einladung und Vorbereitungstreffen
- 16 **Steckbrief:** »In Harburg geht's bergauf!« – ADFC-Bezirksgruppe Harburg stellt sich vor
- 17 Geschäftsstelle goes Galerie – Ausstellung mit Illustrationen und Cartoons von Denis Mohr

RUBRIKEN

- 18 **Motivator** – Mit dem E-MTB in den Alpen unterwegs
- 19 **Kolumne:** Händler aufgepasst: mehr Radfahrer, mehr Knete!
- 20 Fördermitglieder | Adressen und Termine
- 21 Leserbrief | Cartoon | Impressum
- 22 **Das Vorletzte:** Ähnliche Bilder ... andere Politiker.

Editorial

Wie weit is' noch?

Als wir klein waren, mussten wir immer mal mit unseren Eltern irgendwo hin. Das Ziel interessierte uns nicht, der Weg war weit, die Füße taten weh, da wir unbedingt die neuen Schuhe hatten anziehen wollen. Da kam dann mehr als einmal die quengelnde Frage: »Papi, wie weit is' noch? Ich mag nich' mehr ...«

*So komme ich mir manchmal in der Hamburger Radverkehrspolitik vor. An einigen Stellen sieht man schon Erfolge – allein, der Alltag bleibt anstrengend, mühsam und gefährlich. So ertappe ich mich jetzt manchmal beim Quengeln: »Wie weit is' noch?« Doch leider ist ein Ende noch nicht abzusehen. Das frustriert manche Radler*innen und führt dazu, dass einige die Regeln des gemeinsamen Vorankommens recht eigenwillig auslegen. »Solange sich hier nichts gewaltig ändert, bleibe ich ein Recklist« (also jemand, der auf dem Rad rücksichtslos seine Interessen verfolgt), so sinngemäß ein Radler auf der Facebook-Seite des ADFC Hamburg.*

Das Gefühl kennen wir, doch wir setzen alles daran, es in Engagement für bessere Radverkehrsbedingungen münden zu lassen. In unserem Schwerpunkt (S. 6–13) zeigen wir, wie mehr Tempo 30 in Hamburg dabei helfen kann. Doch ein Verein bewirkt immer nur so viel, wie seine aktiven Mitglieder zustandebringen. Wir geben daher einen Ausblick auf die Landesversammlung im September, auf der ein neuer Vorstand gewählt wird (S. 16).

Wer sich mal eine Auszeit nehmen möchte, kann den Tipp unseres Redakteurs Georg Sommer befolgen, der viel Spaß mit einem E-Mountainbike in den bayrischen Alpen hatte (S. 18).

Amrey Depenau

wieselflink & leopardenschnell

... muss man einfach gefahren sein.



Liegeradstudio

nihola

In Dänemark der Renner:
vielseitig, flink, kompakt...

Mit drei Rädern und der großen Box entfaltet es beim Beladen, Anfahren und in der Stadt seine herausragenden Stärken.



Im Liegeradstudio auch mit dem beliebten und erprobten Elektroantrieb.

ICE VTX

Moderner Radsport mit mehr Action, Geschwindigkeit und zeitgemäßem Komfort.

Traumhaft leichtes, elegantes Trike der Extraklasse: Britische Rahmenbaukunst in bester Verarbeitung und Ausstattung. Futuristisches Design aus einer der weltweit erfahrensten und ältesten Trikeschmieden.

ab 3950.00 Euro
Liegeräder werden immer individuell hergestellt und konfiguriert.

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



© ADFC Hamburg | Ulf Dietze

Verkehrspolitische Radtour am 23.9.16: »Ein Schild macht noch keine Veloroute!«

Hamburg will ernst machen mit dem Radverkehr. Aber was bedeutet »Fahrradstadt Hamburg«? Bis 2020 sollen unter anderem die Velorouten fertig sein. Der ADFC begleitet dieses Vorhaben und möchte auch die von der Stadt angewandten Qualitätsstandards auf den Prüfstand stellen. Überall wird bereits geplant, gebaut und vor allem beschildert! Für einen Zwischenstand radeln wir auf Abschnitten einiger Velorouten und sehen uns genauer an, was es an guten Beispielen und Lösungen schon gibt. Wir starten am 23. September um 16 Uhr am Rathausmarkt an der Ecke zur Straße Plan. Über Teile der Velorouten 8, 13, 6, 5, 5a und 4 erreichen wir nach ca. drei Stunden wieder unseren Startpunkt.

hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/velorouten

Hamburgs Behörden schließen »Bündnis für den Radverkehr«

Vertreter des Senats und der Bezirke haben am 24. Juni 2016 gemeinsam mit dem Ersten Bürgermeister Olaf Scholz das »Bündnis für den Radverkehr« unterzeichnet. Es sieht unter anderem vor, das 280 Kilometer lange Netz der 14 Velorouten in Hamburg bis 2020 fertigzustellen sowie Bezirksrouten und Abstellmöglichkeiten auszubauen. Die Bezirksämter und die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) schließen dazu für die im jeweiligen bezirklichen Zuständigkeitsbereich liegenden Infrastrukturmaßnahmen jährliche Vereinbarungen ab. »Die ausreichende personelle Ausstattung der Bezirke wird dadurch gesichert, dass die Bezirke sechs Prozent der jeweils veranschlagten Baukosten für Personal-mittel erhalten. Insgesamt stehen 33 Millionen Euro für die Realisierung der baulichen Maßnahmen allein bis 2018 zur Verfügung«, schreibt die BWVI, die außerdem ein externes Ingenieur- bzw. Planungsbüro als zentralen Projektsteuerer beauftragt.

Der Bündnistext war zuvor über mehrere Monate hinweg abgestimmt worden mit den sieben Bezirksämtern und den bezirklichen Gremien, den Fachbehörden, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der Hamburg Port Authority (HPA), der Hafencity Hamburg GmbH, der Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH, der Stadtreinigung Hamburg und dem Landesbetrieb Verkehr. Hamburgs Radverkehrs-koordinatorin Kirsten Pfaue: »Das Bündnis für den Radverkehr ebnet



© hamburg.de

nicht nur den Weg, den Radverkehr in Hamburg zu stärken. Es kommt der gesamten Stadt zu Gute. Gute Radverkehrsangebote verbessern den Verkehrsfluss insgesamt auf den Straßen«.

hamburg.de/hamburg-auf-dem-weg-zur-fahrradstadt



© Ulrich Roeder

Privat geführte Radreise durch Südindien

ADFC-Mitglied Ulrich Roeder bietet vom 14. bis 28. Januar 2017 eine privat geführte Radreise in Südindien an. Ulrich tourt seit fast 20 Jahren jährlich mit dem Rad durch Indien und gibt seine Erfahrung gern in einer kleinen Gruppe weiter. Mit Begleitbus geht es für 14 Tage durch Kerala und Westghats. Die täglichen Etappen sind 50 bis 60 km lang und bieten genug Zeitreserve für Pausen und um den Anschluss zu halten. Flug, Hotelbuchung und Versicherung werden von einem Reisebüro geleistet, der Preis für die Reise liegt bei 2400 Euro.

Info: u.roed@web.de | 0157 38357436



© ADFC-Hamburg | Marc Reupardt

■ Kinderzweig der Fahrradsternfahrt ein großer Erfolg!

Unter dem Motto »Rad fahren – Klima schützen!« startete am Sonntag, den 19. Juni, die Fahrradsternfahrt 2016. Für Kinder gab es erstmals einen eigenen Zweig. Auf diesem demonstrierten – ausgestattet mit Ballons, Fahnen und Buttons – rund 100 Kinder mit ihren Eltern für die Belange von Hamburgs Radler*innen. Die Strecke führte vom Lattenkamp zum Rathausmarkt. Dort gab es für alle Kinder die Auszeichnung »Radelmeister«. Zudem sorgte Käpt'n Jonas Kümmel mit Hund und Zaubertrichter für gute Laune. Unser Fazit zur Tour: Bitte im nächsten Jahr wieder! Die ausgeklügelte Streckenführung macht Lust, gleich auf den Sattel zu steigen und mit zu radeln!

hamburg.adfc.de/jugend

■ Talkin' bout a ... bikewash!

Das Kölner Startup-Unternehmen CycleWASH hat eine Waschanlage für Fahrräder entwickelt. In 130 Sekunden wird das Zweirad wassersparend und schonend auf Hochglanz gebracht. Die mobile, umweltschonende Fahrradwaschanlage in kompakter Kofferraum-Größe ist besonders beliebt auf Städte- und Fahrraderevents und trat schon in Kooperation mit der »Fahrradgarderobe« auf. »Auch für Tourismus-Dienstleister ist die Anlage ein toller Service für ihre Kunden. Wir bieten cycleWASH weltweit zur Miete und zum Verkauf an«, sagt Gründer Sachin Kumar.

www.cyclewash.de



© cycleWASH

Kolumne

Mit Absperrungen und Schlaglöchern ist zu rechnen ...



Gerade Wald- und Wiesenwege gehören zu den bevorzugten Flächen für Freizeitsportler, wie Wanderer, Läufer und Radfahrer. Poller, Schlagbäume und ähnliche Absperrrichtungen, die oftmals auf solchen Wegen vorhanden sind, sind meist dazu da, das Befahren dieser Verkehrsflächen durch Kraftfahrzeuge zu verhindern. Dies gilt insbesondere für Naturschutzgebiete. Solche Hindernisse sind jedoch gerade für Radfahrer eine potenzielle Unfallquelle, und zwar vor allem dann, wenn diese Hindernisse nicht ausreichend gekennzeichnet sind. Das Oberlandesgericht Rostock hat dazu bereits 2004 in einem Urteil festgestellt, dass unzureichend gekennzeichnete Sperrpfosten und Hindernisse eine klare Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch die Städte oder Kommunen seien. Denn da jedes auf dem Weg befindliche Hindernis eine Gefahrenquelle darstelle, seien Wege – auch Radwege – von Hindernissen möglichst frei zu halten. Lässt sich das Errichten eines derartigen Hindernisses nicht vermeiden oder ist es im Einzelfall verkehrstechnisch geboten, müsse das Hindernis für den Benutzer zumindest rechtzeitig erkennbar sein, weil er gewöhnlich nicht damit rechnen müsse.

Leider entspricht dieses Urteil, das höhere Anforderungen an die Sicherheit derartiger Absperrungen stellt, nicht dem Stand der herrschenden Rechtsprechung. Denn diese geht überwiegend davon aus, dass für die Ausübung des Radsports auf öffentlichen Straßen und Wegen der Träger der Straßenbaulast grundsätzlich nicht verpflichtet ist, flache Mulden und Schlaglöcher von geringer Tiefe auf dem Weg zu beseitigen, damit auf diesem gefahrlos Rad gefahren werden kann. Außerdem müssten Radfahrer damit rechnen, dass am Beginn und am Ende öffentlicher Wege Absperrungen eingelassen sind, um Autofahrer daran zu hindern, dort zu fahren. Prallen sie vor eine solche Absperrung, so können sie keinen Schadenersatz verlangen. Die gefahrlose Ermöglichung einer solchen sportlichen Betätigung sei grundsätzlich nicht Aufgabe und Zweck der Anlage öffentlicher Straßen und Wege. **Wer eine Straße oder einen Waldweg in gefahrerhöhender Weise mit einem Sportgerät benutzt, müsse selbst durch erhöhte Aufmerksamkeit Sorge dafür tragen, dass er nicht durch deren Zustand zu Schaden kommt.**

Ähnlich hat jüngst das Landgericht Hamburg entschieden, als es bei einem Fahrradunfall mit einem Schlagbaum die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), die sich mit der Vermeidung von Behinderungen durch Sperren im Radverkehr befassen und grundsätzlich eine rotweiße Warnlackierung für Schlagbäume empfehlen, bei der rechtlichen Bewertung des Unfalls völlig außer Acht gelassen hat. Das Gericht vertrat die Auffassung, es käme lediglich darauf an, dass die Absperrung bei Tage ohne weiteres zu erkennen gewesen sei. Insofern zeigt sich leider, dass es sich bei dem Regelwerk der ERA 2010 tatsächlich lediglich um »Empfehlungen« ohne rechtliche Bindungswirkung handelt. Dies leider zu Lasten der Sicherheit der Radfahrer.

Dr. Anja Matthies

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



Läuft! Tempo 30 für Hamburg!

Die Kontroverse um das Tempolimit nimmt Fahrt auf

Die Diskussion um mehr Tempo 30 für Hamburg ist in vollem Gange. Gut so – denn Tempo 30 ist sicherer für die Menschen, reduziert Umweltbelastungen durch Kraftfahrzeuge und hat keine oder nur geringe Zeitverluste im Straßenverkehr zur Folge. Das sind längst bekannte Fakten, die jetzt zunehmend ernst genommen werden. Immer noch zu viele Unfallopfer, Klimakatastrophe, schädlicher Feinstaub, wachsende Lärmbelastung und Stau-Kollaps zwingen Politik, Verwaltung und Gerichte zum Handeln. Dass Tempo 30 gut für den Radverkehr ist, für Fußgänger, für die Umwelt und die Stadtentwicklung ist längst gut belegt.

Tempo 30 hilft gegen Lärm und Luftverschmutzung In Berlin wurden die Auswirkungen von mehr Tempo 30 bereits untersucht.

Das Ergebnis: positiv. Und das, obwohl auch dort Tempo 30 noch längst nicht überall angeordnet ist, wo es gefordert wird (siehe Kasten »Beispiel Berlin«, S. 12).

Inhaltlich argumentieren Gegner von Tempo 30 nur noch mit der Behauptung, dass Tempo 30 zu langsam wäre, um den nötigen Durchsatz des Verkehrs auf den Straßen zu ermöglichen. Ein nachvollziehbarer Irrtum: Wenn ich 50 fahre, bin ich doch schneller am Ziel als mit 30. Das scheint trivial – klappt in der Praxis aber nicht unbedingt. Denn in der Stadt und in der Masse der Fahrzeuge gelten die idealen Gesetze der Newtonschen Physik nur bedingt.

Weniger Speed – mehr Spielraum Ampeln und Staus, enge Fahrbahnen und unterschiedlich schnelle Verkehrsteilnehmer zwingen



© ARGUS

dem Verkehr einen ganz eigenen Rhythmus auf. Eine geringere Höchstgeschwindigkeit würde dabei für mehr Spielraum sorgen. Und letztlich würde sogar der in Hamburg so gern beschworene Wirtschaftsverkehr profitieren: Gleichmäßigerer Verkehrsfluss ist am Ende schneller als ständiges Stop-and-Go. Bessere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr bewegen auch die ein oder anderen Kraftfahrenden zum Umstieg. Und auch das entlastet die Straßen für notwendige und sinnvolle Fahrten.

Freie Fahrt für freie Bürger? Aber warum geht es dann nur so schleppend voran? Wo liegen die Hemmnisse, warum wird Tempo 30 nicht einfach flächendeckend umgesetzt? Ein Grund: Politik und Verwaltung haben sich in den vergangenen Jahrzehnten

Zukunftsvision der Osterstraße: Die Einrichtung der Straße wird in der Praxis den Kraftverkehr auf Tempo 30 bremsen. Eine Beschränkung wird aber nicht ausgesprochen.

selbst Hemmschuhe angelegt. Gesetze und Verordnungen befördern derzeit noch »freie Fahrt für freie Bürger« – statt aktiv Sicherheit und Umweltschutz zu gewährleisten (siehe Kasten »Rechtliches«, S. 11).

Und Politiker schrecken immer noch davor zurück, ihren potenziellen Wählern eine solche Umstellung zuzumuten. Das Beispiel der Heimfelder Straße zeigt das deutlich: Hamburgs Innensenator Andy Grote lehnte dort die von Bürgern, Orts- und Bezirkspolitik gewünschte Einführung von Tempo 30 ab. Aus der Begründung:

»Für eine behördliche Bewertung kann jedoch nur die geltende Rechtslage maßgeblich sein.«

Ausrede: Rechtslage Die geltende Rechtslage sieht so aus, dass nur dann Verkehrsbeschränkungen – also auch Tempo 30 – angeordnet werden dürfen, wenn »eine Gefahrenlage besteht.« Dieser Satz der Straßenverkehrsordnung (StVO) wird in Hamburg gewöhnlich so ausgelegt, dass ein Unfallschwerpunkt vorliegen muss. Mit anderen Worten: erst muss Blut fließen, damit die »unter günstigsten Bedingungen zulässige Höchstgeschwindigkeit« (StVO) von 50 km/h gesenkt werden darf. Aber diese Auslegung ist vom politischen Willen abhängig. Wie der aussieht, zeigt auch Grotes Ablehnung: »Letztlich müsste die Polizei unter den gleichen Voraussetzungen auch in vielen anderen Straßen in Hamburg, in denen der Wunsch besteht, durch Tempolimits dazu beitragen, die Ängste zu reduzieren und eine Akzeptanz zur Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu steigern, in gleicher Weise Geschwindigkeitsreduzierungen anordnen.«

Es fragt sich, was daran so schlimm wäre. Offensichtlich ist Tempo 30 also



Tempo 30 am Stadtrand: Auch Radfahrer*innen müssen oft abwarten, bis die sperrigen Autos an Pflanzkübeln und Parkständen vorbeimanövriert sind.

Stadtweit Tempo 30?

Ein neues Verkehrskonzept für Schleswig schlägt vor, bei Mischverkehr auf Tempolimit zu setzen.



Die RadCity sprach mit Dr. Anja Wendt, in Schleswig für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt verantwortlich.

RadCity: Wie lässt sich das Verkehrsklima in Schleswig beschreiben?

Dr. Anja Wendt: Das Straßennetz im Stadtgebiet Schleswig beträgt etwa 112 km. Das Verkehrsklima ist relativ entspannt. Die jährlichen Unfallzahlen bewegen sich in der unteren Hälfte des Landesdurchschnitts. Unfallschwerpunkte gibt es seit vielen Jahren nicht. Lediglich der Gotorfer Knoten, als verkehrsstärkster Knotenpunkt Schleswigs, weist eine Unfallhäufung auf. Der Schwerlastverkehr wird durch entsprechende wegweisende Beschilderung um Schleswig herum in die jeweiligen Gewerbegebiete gelenkt. Bezüglich des Modal Splits gibt es keine Erhebungen. Aus Sicht der Verkehrsbehörden und Polizei überwiegt allerdings der motorisierte Individualverkehr. Der ÖPNV erlangt überwiegend durch den Schülertransport Bedeutung. Der Radverkehr ist zahlenmäßig ebenfalls dem motorisierten Verkehr unterlegen.

Wie sieht die Situation für Radfahrer in Schleswig aus?

Einige Radführungen enden im »Nichts«. Auch an verschiedenen Knotenpunkten gibt es eine für Radfahrer unklare und damit unsichere Verkehrssituation. Das Verkehrskonzept, eher als »Verkehrsuntersuchung« in Teilbereichen zu bezeichnen, hat dieses bestätigt und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Länge der Radwege, Rad-

fahr- und Schutzstreifen sind nicht bekannt. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ergeben sich aus dem Verkehrskonzept. Hier werden in den nächsten Monaten und Jahren durch die Verkehrsbehörden zusammen mit der Polizei Maßnahmen wie Schutzstreifen, geänderte Knotenpunkte (auch mit Radfahrersignalisierungen) etc. geprüft.

Im Verkehrskonzept heißt es, überall dort, wo es nicht möglich sei, auf beiden Seiten der Straße ausreichend breite Radwege zu bauen und die Radfahrer mithin auf der Straße fahren müssen, sei es zwingend erforderlich, die Geschwindigkeit für Autofahrer zu beschränken. Worauf fußt das rechtlich?

Bisher wurden keine Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet. Dies ist auch pauschal nicht geplant. Vielmehr zeigt das Verkehrskonzept einen Vorschlag des Verkehrsplaners auf, dass in einigen Nebenstraßen die Geschwindigkeit zur Förderung und Sicherung des Radverkehrs auf 30 km/h reduziert werden könnte. Die Vertreter der Polizei und der Verkehrsbehörden fühlen sich selbstverständlich an die Straßenverkehrsordnung (StVO) und an die Verwaltungsvorschriften gebunden, auch wenn Radfahrer im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen geführt werden müssen. Nach der StVO ist die Standardhöchstgeschwindigkeit

innerhalb geschlossener Ortschaften bekanntlich 50 km/h. Und wir lesen den § 45 (9) StVO so, dass »Beschränkungen für den fließenden Verkehr nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.« Radverkehr gehört grundsätzlich zu den Verkehren, die auf der Fahrbahn zu führen sind. In Bereichen, in denen ein Radwegebau möglich ist, kann der Radfahrer auch auf einen abgesetzten Radweg oder auch einem Radfahrstreifen am Fahrbahnrand geführt werden. Auch für Radfahrer gilt dabei immer das Rechtsfahrgebot und – wo angeordnet – die Radwegebenutzungspflicht. Deshalb ist das Radfahren auf der Fahrbahn grundsätzlich als eine typische Gefahrenlage des Straßenverkehrs zu sehen. Nur bei weiteren Gefahren, die noch hinzu kommen, kann für den Gefahrenabschnitt mit verkehrslenkenden Maßnahmen agiert werden. Diese Prüfung wird in den nächsten Monaten und Jahren erfolgen, wobei dieses als wiederkehrender Prozess anzusehen ist.

Was halten Sie von einer generellen Umkehrung der Regelgeschwindigkeit, also einer Änderung der StVO?

Eine generelle Umkehr der innerörtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist aus Sicht der Verkehrsbehörde nicht notwendig. Insbesondere für die klassifizierten Straßen sollte weiterhin die geltende Regelung Bestand haben. In den gemeindlichen Nebenstraßen unterliegt es jeweils einer Einzelfallprüfung, ob die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann bzw. muss.

Gibt es erste Reaktionen, etwa von den Bürger*innen in Schleswig? Wie teuer wird die Umsetzung des Verkehrskonzepts sein?

Diese Fragen können nicht beantwortet werden, da es bisher nicht zu einer entsprechenden Anordnung gekommen ist. Allerdings wurden die Interessengruppen an dem Konzept beteiligt. Auch erfolgte eine öffentliche Bürgerinformations-

STADT SCHLESWIG

Die seit 2014 von dem parteilosen Bürgermeister Arthur Christiansen regierte »Wikingerstadt« an der Schlei hat 24 000 Einwohner (Fläche: 24,3 km², zum Vergleich: Hamburg-Harburg hat 23 000 Einwohner auf 3,9 km²). Es gibt kaum nennenswerte Industriebetriebe, jedoch befinden sich alle Landesgerichte von Schleswig-Holstein und der Hauptsitz der Schleswiger Asphaltwerke innerhalb der Stadtgrenzen. Im Norden der Stadt gibt es ein Gewerbegebiet, wirtschaftlich spielen der Fremdenverkehr und etwas Küstenfischerei eine Rolle.

Im März 2016 stimmte der Schleswiger Bauausschuss einem »Verkehrskonzept« des Hamburger Planungsbüros VVT zu, genauer einem Verkehrslenkungs-, Parkraum- und Radwegekonzept, mit dem die Verkehrssituation in der Stadt verbessert und zukunftsfähige Verkehrslösungen und Verkehrsoptimierungen entwickelt werden sollen. Bundesweit sorgte vor allem der Vorschlag für Furore, auf fast allen Straßen das Tempolimit auf 30 km/h herabzusetzen, ausgenommen nur einige Hauptverkehrsadern. Viele Straßen in der Stadt seien zu eng, als dass man dort regelkonforme Radwege bauen könnte.

Prompt kamen Proteste der Autolobby und auf einer Bürgerveranstaltung zum Verkehrskonzept Ende Mai 2015 ruderte der Bürgermeister zurück: Keinesfalls solle die Stadt zur Tempo-30-Zone werden. In welchen Straßen es zu einer verringerten Höchstgeschwindigkeit komme, unterliege der Einzelfallprüfung.

veranstaltung im Ständesaal des Schleswiger Rathauses.

Wird es begleitende Maßnahmen zur Umstellung geben?

Eine erste Idee ist, eine Art »Verkehrs-Update« in regelmäßigen Abständen in der örtlichen Presse zu veröffentlichen. In diesem soll über einzelne Verkehrsregeln oder auch Veränderungen und die Folgen informiert werden. Dieses »Projekt« bedarf allerdings noch genauerer Planungen und Abstimmungen.

Interview: Dr. Dirk Lau



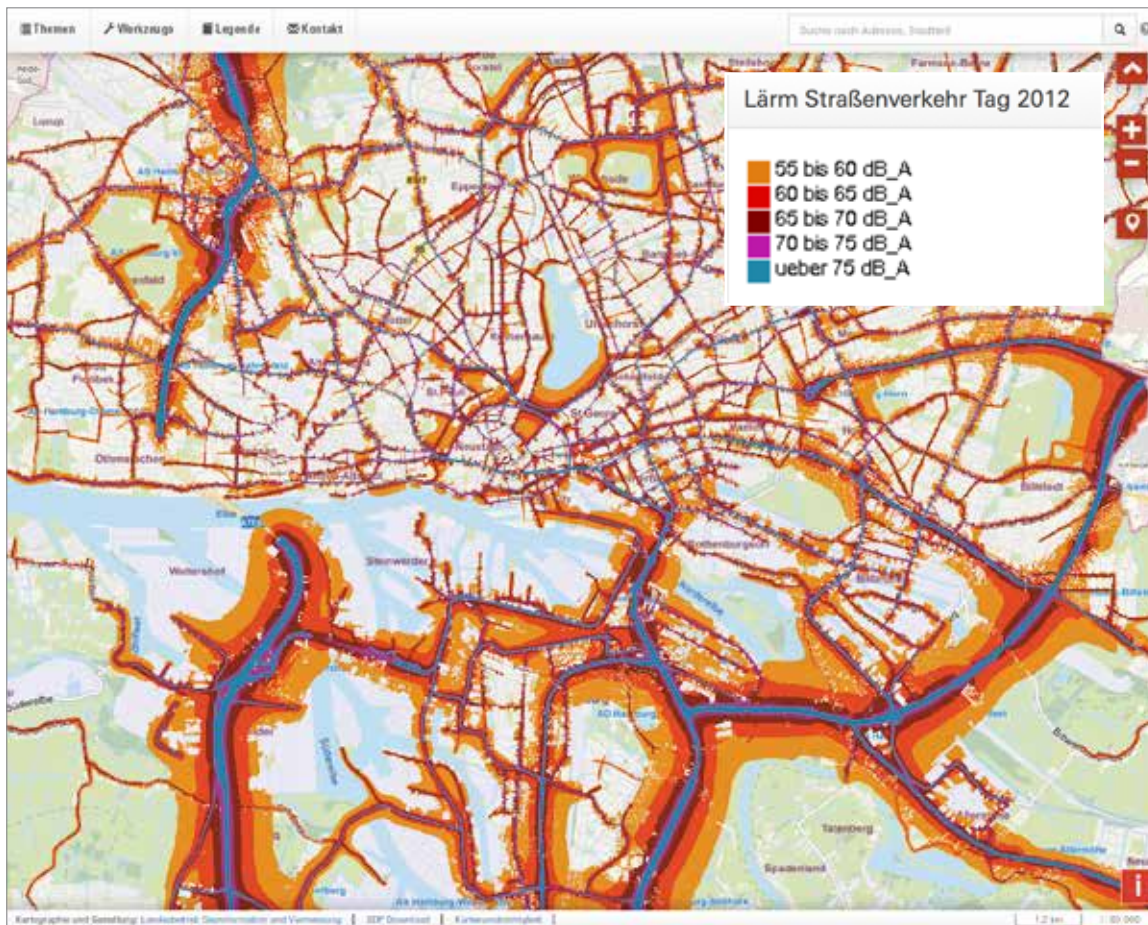
© ADFC Hamburg | Dirk Lau

Entschleunigung geht auch ohne Tempolimit: In der Langen Reihe in St. Georg sorgen Buskaps, Querungshilfen, Ampeln und Überholverbot für moderate Geschwindigkeiten.

schlicht nicht gewollt. Außer von den Grünen und den Linken kommen aus der Politik auch kaum positive Signale dafür. Auch Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz lehnt Tempo 30 vehement ab, zum Beispiel im Interview mit der *RadCity* (Ausgabe 6.2014). Der Sozialdemokrat glaubt an Tempo 50: »Weil es schneller geht.«

Mutige politische Entscheidungen für Sicherheit, Umweltschutz und lebenswerten Stadtraum sind von dieser Seite also nicht zu erwarten.

Keine Rechtsgrundlage Auch in Schleswig argumentiert man mit der Rechtslage: Tempo 30 dort anzuordnen, wo Radfahrende im Mischverkehr die Fahrbahn nutzen müssen, forderte das Verkehrskonzept. Doch die Behörden sehen sich an die StVO gebunden: Mischverkehr allein stelle keine besondere Gefahrenlage dar. Und nur diese rechtfertige die »verkehrsbeschränkende Maßnahme« Geschwindigkeitsbegrenzung. Aber viele Radfahrende empfinden das anders, meiden solche Strecken, weichen auf den Gehweg aus oder verzichten ganz aufs Fahrradfahren. Geringere Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Kraftverkehr könnten



Lärmkarte Hamburg: Anwohner können Tempo 30 beantragen, wenn die Werte am Tag über 59 dB(A) liegen. Nachts gelten maximal 49 dB(A) als zulässig, so die Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 4.06.1986 – 7 C 76.84).

© <http://www.geportal-hamburg.de/larm/index.html>

dem abhelfen. Aber dafür bietet die StVO in dieser Lesart keine Rechtsgrundlage.

Die Bewertung, dass Radverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 50 gefährlich sei, beruht tatsächlich eher auf subjektivem (Un-)Sicherheitsempfinden, als auf nachweisbarer Unfallhäufung. Diese Einsicht führte immerhin zur Abschaffung vieler falsch angeordneter Benutzungspflichten auf Radwegen. Gut so, denn die gefährlichsten Situationen für den Radverkehr entstehen durch rechts abbiegende Kraftfahrzeuge an abgesetzten Radwegen – und nicht im Mischverkehr.

Mischverkehr ist sicher: Nur Gefährder gefährden! Dennoch: Viele Menschen trauen sich nicht, bei Tempo 50 mit dem Rad auf der Fahrbahn zu fahren. Denn leider überholen immer noch Kraftfahrer*innen zu knapp, hupen, beschimpfen und bedrängen Radfahrer*innen auf der Fahrbahn. Zum Glück stellen diese Straftäter (Nötigung!) eine schrumpfende Minderheit dar. Der Schaden, den sie anrichten, ist aber nach wie vor enorm: Sie verbreiten ein Klima der Angst und Bedrängung und schrecken viele Menschen vom Radfahren ab. Mit verstärkter Anordnung von Tempo 30 dürfte der vermeintliche Anspruch solcher Zeitgenossen auf uneingeschränkte Herrschaft über die Fahrbahn und höchstmögliche Geschwindigkeit einen spürbaren Dämpfer erfahren.

Bauen statt beschildern? Hamburg baut in einigen Projekten faktisch Tempo 30 ein – aber ohne ausdrückliche Anordnung. Zum Beispiel wurde die Lange Reihe für das Busoptimierungsprogramm so umgebaut, dass sie jetzt faktisch wie eine Tempo-30-Straße funktioniert. Eine ausdrückliche Anordnung hat man bei der Planung aber vehement abgelehnt. Auch der geplante Umbau der Osterstraße hat ähnliche Elemente: Fahrbahnverengung, Sprunginseln und Parkplätze wirken verkehrsberuhigend. Auch wenn die bauliche Gestaltung am Ende kaum höhere Geschwindigkeiten zulässt: Angeordnet wird Tempo 30 hier nicht. Im Ergebnis sind das zwar gelungene Umgestaltungen von Verkehrsräumen. Aber Politik und Verwaltung trauen sich nicht, Bürger in Kraftfahrzeugen mit eindeutigen Beschränkungen auf die Bremse zu zwingen. Immerhin gibt es Hoffnung auf eine Besserung der Rechtslage: Die Bundesregierung schlägt eine Änderung der StVO vor: Im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern soll es zukünftig ausdrücklich erlaubt sein, Tempo 30 anzuordnen. Der Bundesrat muss der Änderung noch zustimmen.

Klagegründe Lärm und Luft Eine weitere rechtliche Grundlage für die Anordnung von Tempo 30 sind die Umweltaspekte:

Bei Lärm und Luftverschmutzung wird Tempo 30 angeordnet – unter bestimmten Voraussetzungen. Grundsätzlich sieht die StVO Beschränkungen des Verkehrs zum Schutz der Wohnbevöl-



kerung vor Lärm und Abgasen vor. In der Praxis bedeutet dies, dass Betroffene einen Antrag bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde stellen müssen.

In Berlin haben viele Menschen mit Erfolg davon Gebrauch gemacht. Nach jahrelangem Druck bewegt sich die Stadt zunehmend selbstständig in die richtige Richtung (siehe Kasten »Beispiel Berlin«). In Hamburg gibt es bisher damit wenig Erfahrungen – aber im Zuge seiner Kampagne **Läuft!** arbeitet der ADFC daran, auch hier solche Verfahren in Gang zu bringen. Beispielsweise in der Max-Brauer-Allee, wo die BewohnerInnen des Nygard-Stifts gesundheitlich durch Lärm und Abgase stark belastet sind. Gemeinsam demonstrierten bereits im Juni die lokale Initiative für Tempo 30, ADFC, BUND, NABU, Fuß e.V. und andere für ein sinnvolles Tempolimit in der hoch belasteten Straße.

Hamburg steht auf Die Gruppe in der Max-Brauer-Allee ist entschlossen, ihren Kampf für erträgliche Lebensbedingungen fortzuführen. Und auch anderswo in der Stadt treten immer mehr Bürger für Tempo 30 ein: In der Bundesstraße (Eimsbüttel) wurde nach einem schweren Unfall und lautstarkem Protest im letzten Jahr Tempo 30 ausgeweitet. In Harburg ist eine Initiative für die Heimfelder Straße aktiv, in der Vogteistraße haben Anwohner bereits erfolgreich für Ihre Tempo-30-Zone gekämpft. In der Carl-Petersen-Straße (Hamm) treten Bürger für eine Verkehrsberuhigung ein. Auch in Borgfelde tut sich was: Die Nachbarschaft in der Klaus-Groth-Straße hat die Nase voll vom Durchgangsverkehr und wünscht sich eine Verkehrsberuhigung. In Wilhelmsburg fordern Anwohner Tempo 30 in der Vering- und Georg-Wilhelm-Straße.

Tempo 30 im Eppendorfer Weg Auch im Stadtteil Hoheluft tritt eine Initiative für Tempo 30 ein. Der Eppendorfer Weg als Nebenstrecke zum Ring 2 führt an zahlreichen Schulen und Kindergärten vorbei und hat mit seinem historischen Baubestand als Wohngebiet und den die Straße säumenden Geschäften und Cafés ein ganz eigenes Flair. Zudem wandelt sich die Straße zu einer angesagten Flanier-Meile mit hoher Aufenthalts-Qualität. Die umliegenden Straßen sind größtenteils schon Tempo 30. Leider ist das motorisierte Verkehrsaufkommen insgesamt sehr hoch, der Fahrraum durch wild parkende PKW in zweiter Reihe verengt. Überdurchschnittlich viele Unfälle, darunter auch schwere, sind die Folgen. Andreas Tintemann ist als Vertreter der Bürgerinitiative auf

RECHTLICHES

Tempo 30 darf derzeit nur unter bestimmten Vorgaben angeordnet werden. In reinen Wohngebieten sind Tempo-30-Zonen möglich, wenn keine Bundes-, Landes- und Kreisstraßen betroffen sind. Vorfahrtsstraßen, Ampeln und benutzungspflichtige Radwege gibt es dann nicht. An Kreuzungen gilt rechts vor links. Manchmal werden in den Tempo-30-Zonen auch wechselseitige Parkstände oder versetzt angebrachte Pflanzkübel aufgestellt. Dadurch wird der Verkehr meist wirksam entschleunigt. Allerdings sind dann auch Radfahrer betroffen, wenn sperrige Kraftfahrzeuge an den Hindernissen anhalten um den Gegenverkehr abzuwarten.

Die **Streckenbeschränkung Tempo 30** ist laut StVO dort möglich, wo »auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt.« Außerdem dürfen Behörden Beschränkungen aussprechen »zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.« Das bedeutet: Aus dem Grundrecht



auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 des Grundgesetzes ergibt sich ein Anspruch des Einzelnen gegenüber der Straßenverkehrsbehörde in Wohngebieten. Beispiel Lärm: Behörden müssen bei Werten oberhalb von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts »ermessensfehlerfrei« prüfen und über Maßnahmen entscheiden. Bei Werten von mehr als 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) nachts sind die Behörden zum Handeln verpflichtet. Aber die Prüfpflicht der Straßenverkehrsbehörde wird erst durch Antrag des durch Lärm Betroffenen initiiert. Bei Abgaswerten stellt sich die Situation ähnlich dar. Letztlich müssen also Anträge und Gerichtsurteile die Stadt zur Anwendung des Rechts und zum Schutz der Bürger zwingen.

Wenn Politik und Verwaltung wollen, lassen sich Tempolimits aber auch einfacher anordnen: »Zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung« können auch verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden oder Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgesprochen werden: Fahrradstraßen, Spielstraßen, Fußgängerzonen ...

BEISPIEL BERLIN

Verkehrsberuhigung war in West-Berlin schon um 1980 ein großes Thema; etwa ein Dutzend Stadtquartiere sind damals zu verkehrsberuhigten Bereichen umgestaltet worden. Dank der 1989 gewählten rot-grüne Koalition wurden fast alle Nebenstraßen innerhalb von zwei Jahren zu Tempo-30-Zonen. Der Trend setzte sich nach der Wiedervereinigung auch im Ostteil der Stadt durch. Schattenseite der Wiedervereinigung: Die Verkehrsbelastungen wurden damals so groß, dass mehrfach die Gerichte angerufen wurden. Zwischen 1995 und 1998 ergingen mehrere Urteile, die Tempo 30 zwar nicht direkt anordneten, die Behörden aber zu eingehender Prüfung zwangen. Im Jahr 1999 wurde das gesamte Hauptstraßennetz auf seine Eignung für Tempo 30 untersucht und an verschiedenen Hauptstraßen wurden wissenschaftlich begleitete Praxistests mit Tempo 30 gemacht. Seit 2000 erwirken Klagen und Initiativen verstärkt die Ausweisungen von Tempo 30 auch an größeren Verkehrsstraßen. Ergebnis: Auf etwa 17% des Berliner Hauptstraßennetzes gilt bereits Tempo 30. Klagen gegen das Tempolimit weisen Gerichte seit etwa 2005 überwiegend ab.



© Susanne Jäger

© ADFC Hamburg | Georg Sommer

Parteienvertreter und Abgeordnete in der Bezirksversammlung zugegangen. Tempo 30 im Eppendorfer Weg einzuführen, ist dort durchaus ein Ansinnen. Leider ist die Bezirksversammlung dazu aber nicht entscheidungsbefugt. Verkehrsbehörde und Polizei blockieren Tempo 30 im Eppendorfer Weg mit dem Hinweis auf den motorisierten Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr. Diese Begründung hört man nicht nur in Eppendorf immer wieder. Eine höhere Verkehrssicherheit – vor allem für Kinder – scheint gegenüber diesen Interessen nicht ins Gewicht zu fallen. Ebenso wenig wie die Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung oder des

Umweltschutzes. Auch der Gesundheitsschutz der Anwohner fällt bei dieser einseitigen Auffassung nicht ins Gewicht. Dabei werden übrigens auch Kraftfahrer selbst innerhalb ihrer Fahrzeuge von Feinstaub und Stickoxiden gefährdet – besonders an Ampeln und im Stau, wie ein Artikel der Tageszeitung *Die Welt* berichtet (<http://goo.gl/m8Q00R>). Gerade durch ein sinnvolles Tempolimit ließen sich viele Ampeln abbauen und der Verkehr flüssiger gestalten. Doch bisher zeigt in Hamburg weder die Politik noch die Verwaltung Bereitschaft, hier verantwortlich zu handeln.

Stadt nimmt Verantwortung nicht wahr »Ich sehe derzeit nur die Möglichkeit, über eine breite Öffentlichkeit die rückwärts gerichtete Haltung der Polizei und der Verkehrsbehörde und damit letztlich des Senats anzuprangern«, stellt Andreas Tintemann fest. Eine von der Bürgerinitiative testweise durchgeführte Unterschriftensammlung brachte der Gruppe viel positives Echo ein: »Die Menschen vor Ort, inklusive Gewerbetreibende, waren froh, dass sich Mitbürger um die katastrophale Verkehrslage im Eppendorfer Weg kümmern,« berichtet Tintemann. »Das sollte aber eigentlich die Aufgabe der verantwortlichen Stellen sein.« Die kümmern sich aber nach wie vor nicht konsequent um Luftreinhaltung, Lärmschutz, Verkehrssicherheit und eine menschenfreundliche Stadtentwicklung. Wahrscheinlich aus Angst, dass eine große Zahl von

Für Tempo 30 auf der Max-Brauer-Allee, »Hamburgs dreckigster Straße«, demonstrierten im Juni 2016 Anwohner*innen und ein breites Bündnis der Hamburger Umwelt- und Verkehrsverbände.

Jahrelanger Streit ging der Einrichtung einer Tempo-30-Zone am Grindelhof voraus. Jetzt heißt es »Einkaufen und Genießen« – bei entspanntem Verkehrsklima.



© ADFC Hamburg | Georg Sommer

© ADFC Hamburg | Georg Sommer



Andreas Tintemann kämpft mit einer Bürgerinitiative am Eppendorfer Weg für Tempo 30. Er beklagt die rückwärts gerichtete Haltung der Verkehrsbehörde: »Um Lebensqualität im Quartier und eine höhere Verkehrssicherheit – vor allem für Kinder – scheint es nicht zu gehen.«

Kraftfahrenden keine Einschränkungen akzeptieren will; dass es Proteste geben könnte; dass Wählerstimmen verloren gehen. Denn vor allem die kurzsichtige Intuition, dass Tempo 30 zu längeren Fahrzeiten führt, motiviert die Ablehnung gegen Tempo 30. Dabei kann man sich wohl kein schwächeres Argument gegen die Forderung nach langsamerem Verkehr vorstellen als die Erwiderung: »Weil es langsamer ist.«

Sicherer, sauberer, leiser – und flüssiger! Tatsächlich zeigen Untersuchungen aus Berlin, dass sich der Verkehrsfluss durch Tempo

30 verbessert – und dass die Unfallhäufigkeit um 10% sinkt. Die Schwere von Unfallfolgen nimmt mit geringeren Geschwindigkeiten ebenfalls stark ab (siehe RadCity 1.2016). Auch die untersuchte Lärmbelastung ging an Hauptstraßen Berlins durch Tempo 30 um bis zu 2,7 dB(A) zurück – eine hörbare Verbesserung. Die Reduzierung der Luftschadstoffe in den Tempo-30-Bereichen beläuft sich nach einer Auswertung der Studien durch die Initiative Tempo30.eu bei NO₂ und Ruß EC auf bis zu 28%, bei Feinstaub PM₁₀ auf 21% (siehe <http://goo.gl/UKwsyz>). Diese ermutigenden Ergebnisse erzielte Berlin an den Tempo 30-Abschnitten, obwohl viele Autofahrer das Tempolimit besonders an Hauptstraßen nicht wirklich einhalten. Im Schnitt wird aber immerhin langsamer gefahren als zuvor: Die Geschwindigkeit in den beobachteten Bereichen lag vor der Regelung bei durchschnittlich 43 km/h und sank mit Tempo 30 auf 36,5 km/h.

Die Forderungen in Berlin gehen inzwischen noch weiter: In einigen Quartieren wird von den Anwohnern Tempo 10 gefordert. Auch dies ist – oft nach zähem Widerstand der Straßenverkehrsbehörde – meist erfolgreich. In wirklich verkehrsberuhigten Gebieten ist das angemessen – und gilt natürlich auch für Fahrräder.

Allmählich wächst auch in Hamburg der Druck auf Politik und Verwaltung: Wenn die Stadt nicht von sich aus aktiv wird, werden Bürger protestieren, beantragen und notfalls die Verwaltung auf rechtllichem Weg zu Maßnahmen zwingen. Doch besser ist es, wenn Bürger und Politik die Verkehrswende im Konsens gestalten.

Georg Sommer

hamburg.adfc.de/laeuft
hamburg.de/laermkarten



Alle Jahre wieder ... Landesversammlung!

Wahlen zum Vorstand, spannende Anträge und allerlei mehr – der diesjährige Landesversammlungssonntag verspricht nicht nur für alle verkehrspolitisch interessierten Radfahrer*innen aus Hamburg eine aufregende Sache zu werden ...

Seit 2014 setzt sich der Vorstand aus der Vorsitzenden Kirsten Annuschat und ihren drei stellvertretenden Landesvorsitzenden Susanne Elfferding, Dirk Lau und Dirk Pfaue zusammen. Ein kleines Team, das auf arbeits-, aber auch erfolgreiche zwei Jahre zurückblicken kann. Neben Annuschat und Elfferding, die beide aus beruflichen Gründen nicht mehr kandidieren, stellt sich auch Dirk Pfaue nach immerhin acht Jahren im Vorstand nicht mehr zur Wahl – Grund genug für die *RadCity*, dieses »Urgestein« des ADFC nach den Highlights der letzten Jahre zu fragen.

Erste Schritte in der Jugend »Besonders gefreut hat mich, dass wir erste Schritte in der Jugendarbeit geschafft haben«, so Pfaue. Dank der Arbeit des Bundesfreiwilligen Marc habe es großartige Aktionen wie den Filmabend mit Kekse backen oder den Kinderzweig bei der Sternfahrt gegeben. »Und was auch nicht selbstverständlich ist: Wir haben direkt einen zweiten Bundesfreiwilligen gefunden.« Schön geworden sei auch die Geschäftsstelle nach der Renovierung. »Wir können sie jetzt noch besser nutzen und viel alter Ballast ist weg. Dadurch ist es einfach noch netter geworden, in die Geschäftsstelle zu kommen«.

Sehr beeindruckend findet Pfaue die ständig steigende Zahl an Aktiven. »Wir hatten bei der letzten Radreise-Messe etwa 180 Menschen, die ehrenamtlich für den ADFC Hamburg gearbeitet haben – davon lebt unser Verein!« Parallel dazu sei die Zahl der Mitglieder in den letzten zwei Jahren um fast zehn Prozent gestiegen. Auch das sei »ein Zeichen für die tolle Arbeit, die von den Ehrenamtlichen und den Hauptamtlichen gemacht wird«.

Was bleibt? »Wenn ich zurückschaue auf meine acht Jahre Vorstand, dann hat sich der ADFC Hamburg stark weiter entwickelt:

»In den letzten Jahren hat sich der ADFC Hamburg stark weiter entwickelt. Der Verein ist für die Zukunft gut aufgestellt und kann neue Aufgaben angehen.«

Dirk Pfaue





Dirk Pfaue engagiert sich schon seit Jahrzehnten ehrenamtlich im und für den ADFC Hamburg, zuletzt war er seit 2008 im Landesvorstand u.a. verantwortlich für die Finanzen des Vereins. Der Bruder von Hamburgs Radverkehrsorganisatorin Kirsten Pfaue stellt sich aus beruflichen und familiären Gründen nicht mehr zur Wahl.

Wir haben gelernt, regelmäßig Projekte durchzuführen, die uns in der Öffentlichkeit weiterbringen. Genannt seien hier nur *Ab auf die Straße* und der Bürgerschaftswahlkampf 2015. Dabei haben wir es auch verstanden, dafür externe Gelder einzuwerben. Wir haben ganz neue Aufgabengebiete bearbeitet. So sind wir auf der *Reisen*-Messe vertreten, haben Angebote für Kinder und Jugendliche und ein funktionierendes Freiwilligenmanagement. Damit ist der ADFC Hamburg für die Zukunft gut aufgestellt. Ich wünsche dem neuen Vorstand, dass er mit dem Rückenwind, den das Fahrrad derzeit in Hamburg hat, viele neue Ideen umsetzen kann und dem ADFC Hamburg, dass er weiterhin ein kräftiger Streiter für mehr Fahrrad in Hamburg ist.«

Dirk Lau



Georg Sommer ist Sprecher der ADFC-Bezirksgruppe Mitte und im AK Verkehr sowie bei der RadCity aktiv. Er bewirbt sich ebenso um einen Sitz im Landesvorstand wie Jens Deye, Leiter des AK Verkehr und Vertreter des ADFC Hamburg im Bundeshauptausschuss.



EINLADUNG ZUR LANDESVERSAMMLUNG

Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg, der Vorstand lädt Sie/euch sehr herzlich ein zur diesjährigen Landesversammlung am

Sonntag, 18. September 2016, Beginn: 14 Uhr,
ADFC-Landesgeschäftsstelle, Koppel 34–36, 20099 Hamburg

Bitte bringt euren Mitgliedsausweis mit. **Tagesordnung:**

Eröffnung | Wahl der Versammlungsleitung und Protokollant/in
Genehmigung der Tagesordnung | Tätigkeitsbericht des Vorstandes |
Kassenbericht 2015 | Bericht der Kassenprüfer/innen | Beschlussfassung
über die Entlastung des Vorstandes | **Wahlen zum Vorstand**, der
Kassenprüfer/innen, der Delegierten zur Bundeshauptversammlung,
der Delegierten zum Bundeshauptausschuss | Beschlussfassung über
den Haushalt 2017 | Anträge | Verschiedenes

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage.
Weitere Anträge müssen daher bis zum 08.09.2016 in der Geschäftsstelle
eingegangen sein. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme!

Weitere Infos und aktuell vorliegende **Anträge** unter:
hamburg.adfc.de/verein/landesversammlung



VORBEREITUNGSTREFFEN FINANZEN | 8.9.16

Donnerstag, 8. September 2016, 19 Uhr
ADFC-Landesgeschäftsstelle, Koppel 34–36, 20099 Hamburg

Bei diesem Vorbereitungstreffen wollen wir uns die Finanzen des ADFC Hamburg genauer ansehen, als dieses auf einer Landesversammlung möglich ist. Der Kassenbericht 2015 und die Bilanz des ADFC Hamburg werden vorgestellt und detailliert besprochen. Außerdem schauen wir auf den Haushaltsplan 2017 und dessen Schwerpunktsetzungen.

URGENTLY WANTED

VORBEREITUNGSTREFFEN VORSTAND | 17.8.16

Drei alte Vorstände hören auf, der Verein sucht dringend neue Leute – u.a. für die Bereiche Jugend und Finanzen.

Mittwoch, 17.08.2016, 19 Uhr
ADFC-Landesgeschäftsstelle,
Koppel 34–36, 20099 Hamburg

Nachfragen und Kontakt: vorstand@hamburg.adfc.de



 | Steckbrief

Bezirksgruppe Harburg

»In Harburg geht's bergauf!«

Lange Zeit wurde der aufstrebende Bezirk Harburg radpolitisch stark vernachlässigt. Dabei wird die »Perle der Süderelbe« gerade zu einer modernen Schnittstelle ausgebaut und der Harburger Binnenhafen brummt. Aber verkehrspolitisch besteht noch viel Nachholbedarf. Denn wenn's in Harburg stockt, ärgert sich darüber fast ganz Hamburg. Die ADFC-Bezirksgruppe Harburg setzt sich dafür ein, das Rad als Alltagsverkehrsmittel mitzudenken – wenn es am Baumarkt um Ständer für Lastenräder geht oder das Tempo eines Pedelecs am Schwarzenberg unterschätzt wird.

Was macht den Bezirk Harburg einmalig?

Wir profitieren davon, das »Nadelöhr« über die Elbe zu sein. Wer von Süden in die Innenstadt möchte, muss hier durch. Als »Tor nach Hamburg« liegen wir im topografischen Spannungsfeld zwischen ländlicher Idylle (mit den höchsten Gipfeln Hamburgs) und einem wichtigen Industrie-Verkehrsknotenpunkt.

Welche Rolle spielt dabei eure Gruppe?

Wir haben eine gute Anbindung an die Innenstadt, gleichzeitig sind wir aber auch in die niedersächsischen Landkreise, also ins Hamburger »Hinterland« bestens vernetzt. Die Zusammenarbeit mit dem ADFC-Landkreis Harburg (Niedersachsen) und der Vorsitzenden Karin Sager ist sehr konstruktiv!

Wie kam es zur Gründung?

Wir kannten uns vorher nicht. 2015 haben wir die Initiative ergriffen und einfach Harburger ADFC-Mitglieder angeschrieben. Es gab schnell eine Resonanz und nun sind knapp 10 Rad-Engagierte fest dabei geblieben.

Mit welcher Strategie kommt ihr ans Ziel?

Zum Beispiel traten bei unserer Problempunkt-Befahrung (Ende letzten Jahres) fast alle beteiligten Funktionsträger des Bezirks gemeinsam mit uns in die Pedalen. Sogar Baudezernent Jörg Penner und Bezirksamtsleiter Thomas Völsch zeigten sich als leidenschaftliche Radfahrer. Nur werden leider in der letzten Zeit politische Beschlüsse (z.B. beim

Die ADFC-Bezirksgruppe Harburg (v.l.n.r.) : Rainer Schulz (ADFC Kinder- und Jugendaktivitäten), Frank Schmoll, Dominik Pörtl, Angela Stumme und Albrecht Boehm.

Thema Tempo 30) in einer unglücklichen Kompetenz-Gemengelage immer wieder durch das Harburger Polizeikommissariat, die untere Straßenverkehrsbehörde, gekippt oder einfach ausgesessen.

Was ist eure größte »Baustelle«?

Hamburgs Ziel, den Radverkehrsanteil überall auf 20 Prozent zu steigern, ist für uns Harburger eine sehr ambitionierte Aufgabe. Nicht das Gelände ist der Hauptgrund für den geringen Radverkehrsanteil von 5,1 %, hier wurde über Jahrzehnte hinweg autofixierte Politik betrieben.

Welche Rolle spielen dabei Stadt- und Verkehrspolitik?

Der »Harburger Ring«, in den 1970er-Jahren quasi als »Stadtautobahn« erdacht, zieht sich als unüberwindliche Schneise durch die Innenstadt und trennt gewachsene Stadtbereiche. An den Folgen dieser desaströsen Verkehrsplanung leiden Fußgänger und Radfahrer bis heute. Die S-Bahn-/Eisenbahnbrücke direkt neben der Ausfallstraße B73 ist ein weiteres Hindernis für den Radverkehr:

Gemeinsam sind beide nur schwer (oder durch sehr teure Bauten) zu überwinden. In den nächsten Jahren wird außerdem z.B. Neugraben durch große Bauvorhaben wachsen. Hier stellt sich die Frage, welche Verkehrskonzepte außer der nahezu bereits ausgelasteten S-Bahn gefördert werden sollen. Leider wurde bei unserer Anhörung in der Wirtschafts- und Verkehrsbehörde schnell klar, dass eine konstruktive Veränderung der trennenden Schneise

(aus B73 und Bahngleisen) für die Stadt zu teuer wäre. Aber immerhin wurden für die Veloroutenführung Tunnel- und Brückenbauten in Aussicht gestellt.

Was brennt Euch noch auf den Nägeln?

Die StadtRad-Stationen sind in Harburg leider schlecht positioniert worden – innerstädtisch viel zu dicht beieinander, aber zu gering verteilt auf die wichtigen Punkte, wie z.B. Rathaus, Binnenhafen, und die großen Arbeitgeber (AK Harburg, die Raffinerien ...). Es besteht ein breiter Bedarf an StadtRad-Fahrten hier im Bezirk.

Wen wünscht Ihr Euch noch in Eurem Team?

Wir möchten mehr engagierte Radler*innen zu unserer Bezirksgruppe einladen – und auch gerne jemand aus den Reihen der Polizei bei uns am Tisch haben. Für Tempo 30 und das bis 2020 geplante, überregionale Velorouten-Netz brauchen wir vielfältige Unterstützung.

Euer Motto?

In Harburg geht's bergauf – mit vernünftiger Radverkehrsinfrastruktur!

Patrick Schell

Die Bezirksgruppe Harburg trifft sich jeden ersten Montag im Monat um 19:30 Uhr. Treffpunkt bitte erfragen bei Dominik Pörtl und Frank Schmoll, unter harburg@hamburg.adfc.de oder Telefon/AB: 0162 1708207



© Denis Mohr | Foto: Amrey Depenau

GiRADfe auf Flipchart

Geschäftsstelle goes Galerie

Im Juli verwandelte sich die ADFC-Geschäftsstelle in der Koppel in eine Galerie: Denis Mohr, Cartoonist für die *RadCity* und Fahrradkurier auf Hamburgs Straßen, stellte Originale und signierte Drucke aus. Die hauptamtlichen Mitarbeiter*innen kamen tagsüber in den Genuss der Wandverschönerungen, die sich prima in den Alltag in der Geschäftsstelle integrierten. An einigen frühen Abenden und am Wochenende war die Galerie dann ausschließlich für die Kunst geöffnet. Leider fanden trotz Hinweise in *Mopo* und *Abendblatt* nicht allzu viele auf diesem Weg in die Koppel. Dafür genossen alle Aktiven, die in Arbeitsgruppen oder dem Vorstand in der Geschäftsstelle tagten, den kreativen Rahmen. Wer weiß, wie viele gute Ideen so unterbewusst gefördert wurden. Auch der Künstler selbst verbrachte einige Stunden vor Ort und wurde dabei immer wieder von kreativen Schüben heimgesucht. So entstand dann auf einem Flipchart schnell eine GiRADfe mit dem Kopf in den Wolken.

Im August kehrt die Geschäftsstelle nun in ihren gewohnt neutralen Zustand zurück. Schade eigentlich, aber wir haben das bestimmt nicht zum letzten Mal gemacht.

Amrey Depenau

Motivator

Flachlandtiroler im Höhenrausch

Beschreiben Sie sich mit drei Worten. Meine Antwort: faul. Das gilt besonders beim Radfahren: An Steigungen mag mancher Willen und Kondition schulen – mich frustriert das extrem. Zum Glück habe ich in Hamburg höchstens die Rampe zur Elbbrücke oder eine Deichkrone zu erklimmen. Berge und Radfahren – nichts für mich. Um so verwunderlicher, dass mich ein Ausflug in die Bayerischen Alpen in eine Art Bergauf-Geschwindigkeitsrausch versetzt hat.

Der Watzmann ruft! Das Wunder hört auf das Zauberwort »E-Mountainbike«. Die sportlichen Flitzer sind überall im Berchtesgadener Land bei einem Verleiher zu mieten. Ich fahre zum ersten Mal in meinem Leben mit einem E-Bike. Und mein erster Antritt auf ebener Strecke fühlt sich überraschend angenehm an: Wie kräftiger Rückenwind wirkt der leise surrende Motor und schiebt mich bei lässigem Tritt auf 25 km/h. Danach ist Schluss mit Motortunterstützung. Doch der Watzmann ruft – also auf zur ersten Steigung. Und dann das Wunder: Je mehr Druck ich aufs Pedal gebe, desto mehr Power bringt der 650 Watt starke Mittelmotor auf die Kette. Und so motiviert sause ich mit zunehmendem Tempo die Berge hinauf – ohne Atemnot!

Kletterkurs Auf asphaltierten Straßen ist das einfach. Spannend wird's auf Waldwegen mit Wurzelwerk, Steinen, Schlamm und Schotter. Hier ist Gefühl erforderlich, um die Traktion nicht zu verlieren und die Kontrolle über das Rad zu behalten. Sollte man



© ADFC Hamburg | Georg Sommer

Höhenrausch: Dank E-Mountainbike radeln selbst konditionsschwache Flachlandtiroler mal eben auf 1100 m über N.N.

mal hängen bleiben oder nach einer kurzen Pause wieder losfahren: Anfahren am Berg will geübt sein. Der Motor schiebt zwar sofort willig und energisch mit, sobald Druck aufs Pedal kommt. Aber die Gewichtsverteilung muss stimmen, damit das Hinterrad nicht durchdreht. Und wenn dann der Schub kommt, sollte die Richtung stimmen. Auf schmalen Bergpfaden geht es sonst leicht zu einer vorzeitigen Abfahrt.

Endorphine Das Hochgefühl, mit diesem freundlichen, kräftigen Mitschieber zu fahren, ist unbeschreiblich. Ich bin bis obenhin voll mit Glückshormonen und Adrenalin, als ich nach einer – trotz Motorhilfe – schweißtreibenden Auffahrt die angepeilte Eckaualm erreiche. Gut 500 Höhenmeter durchs Gelände liegen hinter mir – ohne Motor völlig undenkbar bei meiner Kondition. Dann folgt noch das Schmeckel einer rauschenden Abfahrt. Dank der robusten Konstruktion des Rads, solider Bereifung und zuverlässiger Bremsen ist das Fahrspaß pur!

Georg Sommer



© ADFC Hamburg | Georg Sommer

Die elektrische Tretunterstützung spart Kraft. Aber Matsch und Geröll stellen dennoch Herausforderungen dar: Radfahren im Gelände will geübt sein.



Kolumne

Händler, aufgepasst: mehr Radfahrer, mehr Knete!

Immer wenn ein paar Kfz-Parkplätze dem Gott der Pedalöre wegen eines neuen Radweges oder eines Radstreifen zum Opfer fallen sollen, ist das Geschrei unter »besorgten« Kaufleuten groß: Kundenverlust drohe und damit die Pleite. Wegen der hungerleidenden Pedaltreter mit ihren wirtschaftsfeindlichen Luxus-Sonderwünschen. Bloß: Pleiten sind wegen neuer Rad-Infrastrukturen nicht zu erwarten. Denn Radfahrende sind auch Kunden. Sagt eine Studie der European Cyclists' Federation (ECF). Das ist nicht irgendeine alternative Baumstreichler-Gruppe, denn mit der ECF sprechen auch die EU-Kommission, das EU-Parlament sowie die UN-Wirtschaftskommission für Europa. Eine im April vorgestellte Studie des Fahrradclubs stellte unter anderem heraus, dass die Umwidmung von Auto- in Fahrradparkplätze einen Sprung der Rendite von 6625 Euro auf 7000 Euro pro Quadratmeter Parkfläche bewirkt habe. Und zwar in Bern, einer Stadt mit 130 000 Einwohnern, die nicht mal als besonders fahrradfreundlich bekannt ist. So, so: Mehreinnahmen statt Pleiten durch Wegfall von Auto-Parkplätzen.

Wie kommt's? Vielleicht weil Radler langsamer an Läden vorbeifahren, so den Reizen der Schaufenster länger ausgesetzt sind und auch länger überlegen können, ob sie etwas brauchen. Und nicht viel Zeit mit der Suche nach einem freien (und womöglich kostenpflichtigen) Parkplatz verlieren. Entspannte Kunden sind bessere Kunden. Mit dem Rad ist also alles einfacher. Oh, warte! Stimmt nicht ganz. Zum Beispiel bei meinem nächstgelegenen Lebensmittelladen: Da kann ich mein Rad nämlich nicht anschließen. Die paar Alibi-Felgenmörder an der Wand laden zum Diebstahl förmlich ein. Ich fahre also zu einem anderen Laden, bei dem ich ordentliche Abstellanlagen vorfinde. Also, lieber Einzelhändler, überleg's dir: Fest montierte, moderne Fahrrad-Abstellbügel sind nicht teuer, sie kosten nur 50 bis 100 Euro. Und das amortisiert sich schnell, denn auf einen Autoparkplatz (1 Kunde) passen bis zu zehn Fahrräder (10 Kunden). Kunden, die – siehe oben – auch mehr Geld ausgeben. Was auch die etwaig über dem Laden kreisenden Pleitegeier verscheuchen könnte ...

Michael Link



NORWID
Räder für Velosophen

In unserer feinen Fahrradmanufaktur fertigen wir seit 1992 Traumrahmen und -räder aus Stahl nach Ihren individuellen Wünschen, z. B. das *Skagerrak Randonneur*, handgefertigt und auf Maß.

Edler Fahrrad- und Rahmenbau

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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

**IHR MEISTERBETRIEB
IN HAMM**

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



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

Fördermitglieder

Radverkehr in Hamburg fördern – Fördermitglied des ADFC Hamburg werden!

| **AUSRÜSTUNG** | **Globetrotter Ausrüstung GmbH** | **BERATUNG** | **Verbraucherzentrale Hamburg** | **BILDUNG** | **Alraune gGmbH Produktionsschule Eimsbüttel** Schreyerring 27, 22309 Hamburg, 040 63200420 | **CARSHARING** | **Cambio Hamburg CarSharing** Lilienstraße 11, Lilienhof, 20095 Hamburg, 040 41466700 | **TOUREN/FÜHRUNGEN** | **Hamburg-City-Radtour Bernd Kaupert** Nienstedter Str. 13, 22609 Hamburg, 0172 5117657 • **Twietenkieker in Hamburg** Dipl. Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 Hamburg, 040 85382794 | **FAHRRADHANDEL** | **Die Kette Elbewerkstätten GmbH** Friesenweg 5 b-d, 22763 Hamburg, 040 428683737 • **eBike Company GmbH** Lindenplatz 1, 20099 Hamburg, 040 209332210 • **Eimsbüttler Fahrradladen Uwe Krafft** Osterstr. 13, 20259 Hamburg, 040 493061 • **Fahrrad Buck** Tibarg 28, 22459 Hamburg, 040 582098 • **Fahrrad Cohrt** Saseler Chaussee 52, 22391 Hamburg, 040 6406064 • **Fahrrad Dulsberg** Straßburger Str. 9-11, 22049 Hamburg, 040 612280 • **Fahrrad Löwe** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 Hamburg, 040 255991 • **Fahrrad XXL Marcks** Curslacke Neuer Deich 38, 21029 Hamburg, 040 724157-0 • **Fahrradhaus Meincke** Erdkampsweg 24, 22335 Hamburg, 040 503050 • **Fahrrad Nielandt** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 Hamburg, 040 693 00 20 • **Fahrrad Pagels** Horner Landstraße 191, 22111 Hamburg, 040 6518386 • **Fahrrad Center Harburg** Großmoordamm 63, 21079 Hamburg, 040 32310010 • **Fahrradladen St. Georg** Schmilinskystraße 66, 20099 Hamburg, 040 243908 • **Koeh 2-Rad Technologie** Sievekingsallee 94-96, 20535 Hamburg, 040 2194634 • **MSP Bikes GmbH** Rentzelstraße 7, 20146 Hamburg, 040 45036180 • **Rad & Service Niendorf** Paul-Sorge-Straße 140, 22455 Hamburg, 040 41453783 • **Rad & Tat** Am Felde 2, 22765 Hamburg, 040 395667 • **Radsport von Hacht** Breitenfelderstr. 9, 20251 Hamburg, 040 48060417 • **Radsport Wulff** Frohmestr. 64, 22459 Hamburg, 040 5508472 • **Radwerk »Fahrradhandel« GmbH**, Langenfelder Damm 5+6, 20257 Hamburg, 040 499337 • **RBK – Fahrräder** Denickestraße 25, 21073 Hamburg, 040 7658489 | **HERSTELLER** | **Norwid Fahrradbau GmbH** Bauerweg 40, 25335 Neuendorf b. Elmshorn, 04121 24658 | **INITIATIVEN** | **Zukunftsforum Blankenese e.V.** Harris Tiddens, Mühlenberger Weg 64 A, 22587 Hamburg, 0170 8369071 | **MESSE** | **REISEN Hamburg** Messeplatz 1, 20357 Hamburg, 040 3569-0 | **ÖPNV** | **Hamburger Verkehrsverbund** Steindamm 94, 20099 Hamburg, 040 325775-0 | **PARKEN** | **FahrradGarderobe** M. Kellenbenz & H. Schepers, c/o Social Impact Lab Hamburg, Pastorenstraße 16-18, 20459 Hamburg, 0175 5663573 | **PFLEGE** | **Pflegedienst Knoll**, Kohlhöfen 29, 20355 Hamburg, 040 345696 | **RECHT** | **Matthies Rechtsanwältin** Dr. Anja Matthies, Katharinenstr. 11, 20457 Hamburg, 040 29813490 | **REISE** | **Die Landpartie Radeln & Reisen GmbH** Industriefeld 3, 26133 Oldenburg, 0441 570683-0 | **SERVICE** | **Der VeloMeister** Produktionsschule Eimsbüttel Basselweg 64, 22527 Hamburg, 040 52014400 • **IT sprind it-service GmbH & Co. KG**, Schützenstraße 110, 22761 Hamburg, 040 38686990 • **Fahrradstation Dammtor** einfall GmbH, Schlüterstraße 11, 20146 Hamburg, 040 41468277 | **SPORT** | **Eimsbütteler Turnverein e.V.** Bundesstr. 96, 20144 Hamburg, 040 401769-0 | **VERLEIH** | **Hamburg City Cycles Lars Michaelson** Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 Hamburg, 040 219766 • **Mehrrad e. K.** www.mehrrad.de | **WOHNEN** | **Gartenstadt Farmsen eG** Bramfelder Weg 35, 22159 Hamburg, 040 645572-0 | **ZUBEHÖR** | **Firma Paulchen System** Volkmar Kerkow Grandkuhlenweg 18, 22549 Hamburg, 040 8329590

hamburg.adfc.de/foerdermitglieder

Adressen und Termine

Arbeitskreise, Bezirksgruppen und Ansprechpartner im ADFC Hamburg

ADFC-Geschäftsstelle ADFC Hamburg, Koppel 34-36, 20099 Hamburg | Telefon: 040 393933, Fax: 040 3903955 | info@hamburg.adfc.de, hamburg.adfc.de, [facebook.com/adfchamburg](https://www.facebook.com/adfchamburg), twitter.com/ADFC_Hamburg | Keine Öffnungszeiten. Verabredungen zum Kartenkauf oder Broschüren abholen sind aber möglich. Telefonisch erreichbar: Di+Do 10-12 Uhr und Mi 15-17 Uhr | **Bankverbindung:** ADFC Hamburg, GLS Gemeinschaftsbank eG, IBAN DE80 4306 0967 2029 445600, BIC GENODEM1GLS

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. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, gps@hamburg.adfc.de | **AK Radtourenprogramm** letzter Mittwoch in ungeraden Monaten, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Friederike Suck, touren@hamburg.adfc.de | **AK Computer** Jörg Wellendorf, Kontakt über die Geschäftsstelle | **AK Fahrrad-Reparaturseminare** Jörg Wellendorf | **AK Verkehr** 4. Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-

Geschäftsstelle; Jens Deye; ak-verkehr@hamburg.adfc.de | **Bezirksgruppe (BG) Altona** 3. Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr, Ort per E-Mail erfragen, Benjamin Harders, Sabine Hartmann; altona@hamburg.adfc.de | **BG Bergedorf** Reinhold Reumann, 040 7355770, bergedorf@hamburg.adfc.de | **BG Eimsbüttel** 1. Dienstag im Monat, 20 Uhr, Hamburg-Haus, Doormannsweg 12, Raum 12; Jens Deye; hamburg-eimsbuettel@hamburg.adfc.de | **BG Harburg** Treffen bitte in der Geschäftsstelle erfragen | **BG Mitte** 1. Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Georg Sommer; 040 20239013, BG-Mitte@hamburg.adfc.de | **BG Wandsbek** 1. Dienstag im Monat, 20 Uhr, Ort erfragen, Christian Scholz; 040 64554463, wandsbek@hamburg.adfc.de | **Fahrgastbeirat (HVV)** Norbert Fleige, oePNV@hamburg.adfc.de | **Liege- und Spezialradstammtisch** 1. Mittwoch im Monat, 19 Uhr im Café SternChance; Morten Himmel; 040 27145645 | **Radfahrertreffen** letzter Donnerstag im Monat, 19 Uhr, »Memorandum«, Lattenkamp 8; Wolfgang Heckelmann; 040 61192970 | **Radfahren mit Geflüchteten** Marc Requardt, 040 32904118, jugend@hamburg.adfc.de | **Radreise-Messe-Team** ADFC-Geschäftsstelle, rrm@hamburg.adfc.de | **Online-Redaktion** Johanna Drescher, info@hamburg.adfc.de | **RadCity** redaktion@hamburg.adfc.de | **Themenabende** N.N. | **Vorstand** Kontakt über die Geschäftsstelle

hamburg.adfc.de/aktiv-werden

Leserbriefe

Bitte schreiben Sie an: redaktion@hamburg.adfc.de oder an RadCity, ADFC Hamburg, Koppel 34-36, 20099 Hamburg. Leserbriefe sind in keinem Fall Meinungsäußerungen der Redaktion. Wir behalten uns vor, die Texte zu kürzen.

Ein Gedicht

RadCity 3.2016 | Radfahrer und Autofahrer

So gern hätt' ich ein Lied gemacht, / Über das Radfahren ganz leise. / Doch ein Auto hat es platt gemacht / Auf seltsam dumme Weise! / So nimm die ungefährliche Gabe hin / Auf einfach buntgeblühtem Weg gefahren! / Wo ein Fahrrad fährt / Hat ein Auto nicht zu rasen!

Tom Hansen

Autofahrern Platz wegnehmen!

RadCity 3.16 | Interview mit Kirsten Pfaue

Eine Aussage wie »Es ist nicht das Ziel einer Fahrradstadt, dem Autoverkehr Platz wegzunehmen«, begeistert sicher die Autolobby. Wieso macht eine Radverkehrskordinatorin schon jetzt solche Zugeständnisse? Dem Autoverkehr muss im Interesse der Sicherheit und Umwelt Platz weggenommen werden, und zwar der Platz, den der Autoverkehr in den letzten 50 Jahre den Fußgängern, besonders den Kindern, den Fahrradfahrern und allen anderen Nicht-Motorisierten weggenommen hat. [...] Also: Weniger Autos = mehr Sicherheit und mehr Gesundheit.

Ingrid Krenz

Das passende Outfit

RadCity 3.16 | Sexismus auf dem Rad

Ich bin in Hamburg viel mit dem Rad unterwegs und kann die Vorwürfe im Artikel nicht bestätigen. Vielleicht ist meine farblich unauffälligere Gesamterscheinung nicht Einladung genug für blöde Männerkommentare. Mich würde daher sehr interessieren, wie es anderen Frauen ergeht bzw. mit welchem Outfit die unterwegs sind.

Juliane Schulz, per E-Mail

Hans und Franz

RadCity 3.16 | Sexismus auf dem Rad

Dem Artikel kann ich in jeder Hinsicht nur zustimmen, leider. Ich habe mir vor vielen Jahren ein Liegerad gekauft, dieses hat die Belästigungart enorm erweitert: Bei jeder (!) Fahrt hat sich mindestens ein Hans oder Franz dazu berufen gefühlt, einen Spruch zu machen wie »Kann ich mich oben drauflegen?« oder mich optisch abzutatschen. So toll ein Liegerad ist: Als es nach zwei Jahren geklaut wurde, war ich nur empört, nicht traurig; ich konnte mir wieder ein normales kaufen, ohne das Gefühl zu haben, klein beigegeben zu haben.

Leni Plothe, per E-Mail

Sexistische Symbole

RadCity 3.16 | Sexismus auf dem Rad

Mit dem Satz »Der gesellschaftliche Sexismus macht vor dem Rad nicht Halt.« haben Sie ganz klar Recht. Ein weiteres Beispiel ist das Radfahrersymbol in Deutschland – mit einem Männerrad(-Rahmen). Wäre doch schön, stattdessen einen Mixed-Rahmen zu sehen! Im Aus-

Impressum

Die RadCity – »Deutschlands führendstes Fahrradmagazin« (Horst Tomayer) – bzw. ihr Vorläufer ADFCmagazin Hamburg erscheint seit 1998 regelmäßig alle zwei Monate.

HERAUSGEBER Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg e.V., Koppel 34–36, 20099 Hamburg-St. Georg

MITARBEITERINNEN DIESER AUSGABE:

Amrey Depenau, Ulf Dietze, Stefan Eli, Mechthild Klein, Dirk Lau (Layout, V.i.S.d.P.), Michael Link, Denis Mohr, Michael Prah, Patrick Schell, Georg Sommer (Redaktion, Titelfoto), Lutz Räbsch, Petra Stang

E-Mail: redaktion@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN Es gilt die Preisliste Nr. 25 vom 25.11.2015: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

DRUCK apm alpha print medien AG
Auflage dieser Ausgabe: 7500

Die Beiträge geben nicht unbedingt die Positionen des ADFC Hamburg wieder. Nachdruck oder Weiterverwendung von Beiträgen und Abbildungen nur mit Genehmigung des ADFC Hamburg. Download: hamburg.adfc.de/radcity

land scheint es das zu geben. Leider verstärkt die neue Hamburger Radverkehrskordinatorin ebenfalls die männerorientierte Sprache, wenn sie im RadCity-Interview von *dem* Radfahrer spricht – statt etwa von den Radfahrenden.

Barbara Müller, per E-Mail

Tut was!

RadCity 1.16 | Walddörferstraße

Ich erlebe als Alltagsradlerin auf der Langstrecke von 18 km in die Innenstadt fast täglich Nötigung durch Hupen, dichtes Auffahren und gefährlich enge Überholmanöver. [...] Bitte tut was in der Walddörferstraße!

Maren H.



Cartoon: Denis Mohr

Ähnliche Bilder ...



© Vistroslo | Rod Costa

OSLO

Wir wollen, dass Fußgänger, Radfahrer und der öffentliche Nahverkehr Priorität genießen vor dem Autoverkehr, sowohl bei den Investitionen für Infrastruktur als auch bei der Verteilung des Platzes.

Lan Marie Nguyen Berg, Umweltbürgermeister Oslo
zit. n.: <http://www.climatechangenews.com>

... andere Politiker



© www.mediaserver.hamburg.de | Roberto Kai Hegeler

HAMBURG

Mobilität in Hamburg ist so vielfältig wie die Stadt selbst. Wir gehen zu Fuß, nutzen Fahrrad, Auto, Bus, Bahn und Fähre. [...] Damit dies zum Erfolg für die ganze Stadt wird, müssen wir die Perspektive aller Verkehrsteilnehmer im Blick behalten.

Olaf Scholz, Erster Bürgermeister Hamburg
bei der Vorstellung des »Bündnisses für Radverkehr« am 24.6.2016



St. Petersburg

Sechs Länder,
drei Etappen,
ein Traum

Ab 2017 als
E-Bike-Tour!



Jetzt schon vorfreuen:
**ADFC-RADREISE
VON HAMBURG NACH
ST. PETERSBURG**





CarSharing

Soviel Auto macht Sinn.



■ einfach

Anmelden und cambio-Card mitnehmen.
Ihr Schlüssel zu allen Autos an vielen Stationen
in Hamburg.

■ zuverlässig

Jederzeit reservieren – telefonisch, per
App oder Internet. Spontan oder im Voraus.
Stunden-, tage- oder wochenweise.

■ praktisch

Keine lästige Parkplatzsuche mehr.
cambio-Autos stehen auf reservierten
Parkplätzen.

■ flexibel

Für jeden Zweck das richtige Auto –
ob Kleinwagen, Kombi, Transporter
oder Elektromobil.

■ günstig

Bis 10.000 km im Jahr günstiger als
ein vergleichbarer Privatwagen.

■ individuell

Passende Tarife für jeden Bedarf –
auch für Vielfahrer und Geschäftskunden.



Telefon 040-414 66 700

www.cambio-CarSharing.de/hamburg

SO  WEIT
DIE RÄDER
ROLLEN

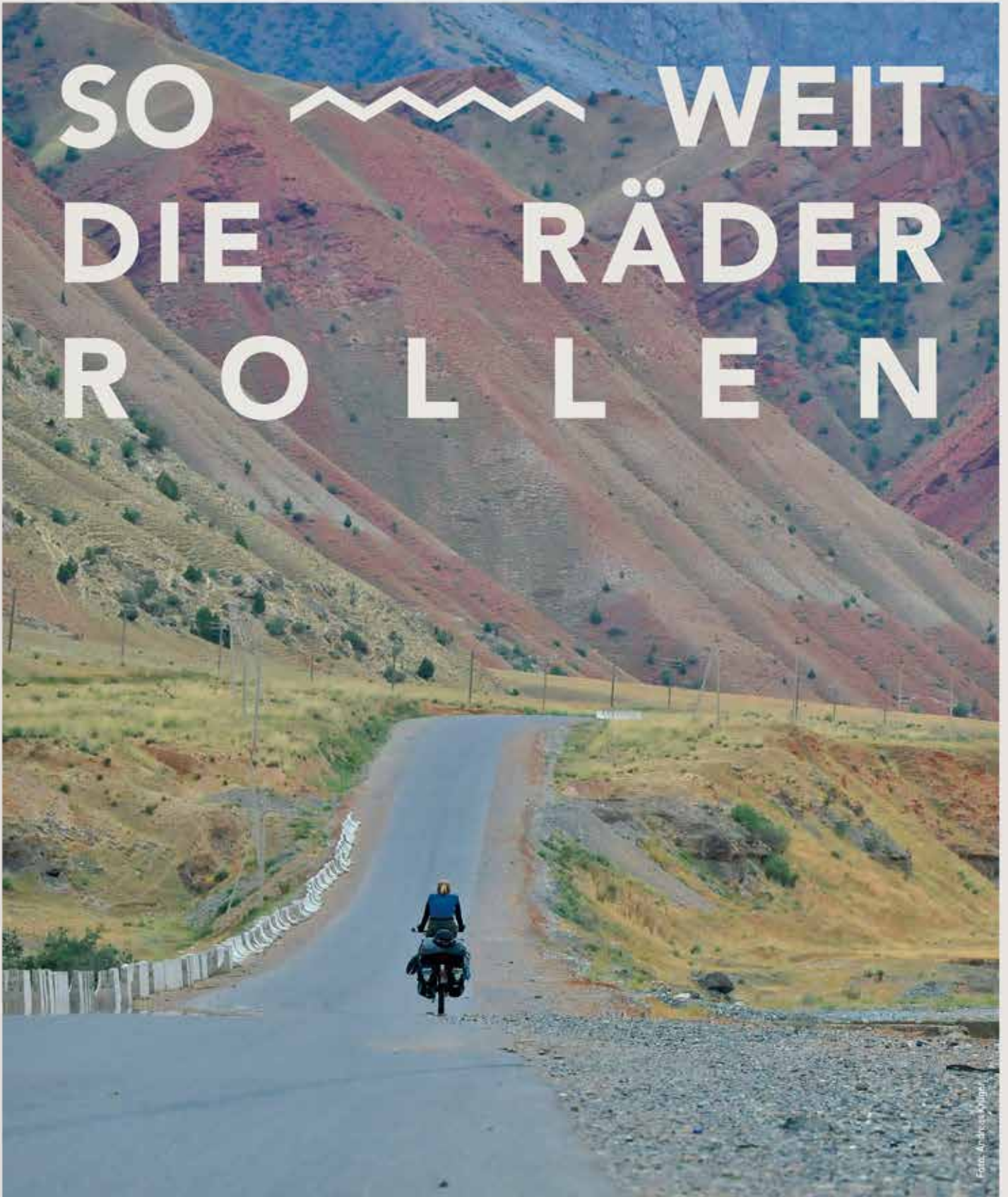


Foto: Anselmo Longo