

RadCity

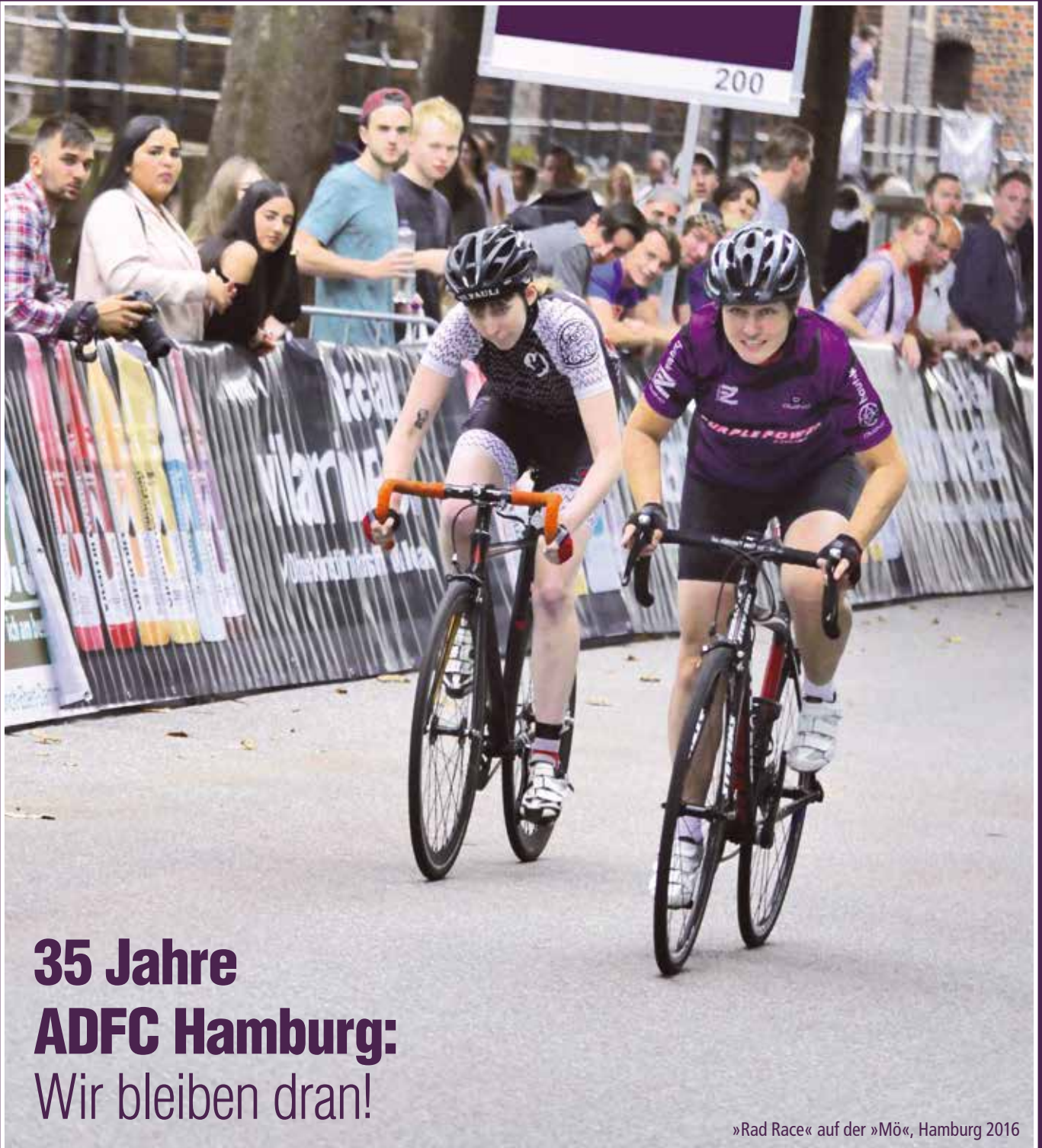
Das Magazin des ADFC Hamburg



5.2016

Oktober.November

erscheint zweimonatlich | hamburg.adfc.de



**35 Jahre
ADFC Hamburg:
Wir bleiben dran!**

»Rad Race« auf der »Mö«, Hamburg 2016

Neuer Landesvorstand | Warum nur bei Grün fahren? | Streit um die Max-Brauer-Allee

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



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

5.2016 | Oktober.November

KURZMELDUNGEN

- 04 Aktivenwochenende des ADFC Hamburg | GPS-Workshop | ADFC-Fahrradklima-Test | Video-Workshop | Termine auf und mit dem Rad | **Fahrrad & Recht:** Bei Rot über die Ampel (Teil 1: Grundlagen)

VERKEHRSPOLITIK

- 06 **Legalize it!**
Radfahrer*innen und rote Ampeln
- 08 **Punktlandung in Wilhelmsburg**
Neugestaltung der Veringstraße

GEMISCHTES

- 10 Fünf Fahrradfreunde für Hamburg:
Der neue Vorstand und seine Ziele
- 11 **Läuft!** Max-Brauer-Allee:
Stadt bleibt stur
- 12 Is watt? Die Wattolümpiade in Brunsbüttel
- 14 1981–2016: 35 Jahre ADFC Hamburg
- 16 **Steckbrief:** »Holt euer Rad aus dem Keller!«
ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel stellt sich vor
- 18 Wo kann ich nur meinen Akku aufladen?
In Hamburg fehlen Ladestationen für E-Bikes

RUBRIKEN

- 19 **Kolumne:** »Rad Race«: Auf die Plätze, fertig – kick it!
- 20 Machen Sie mit! | Fördermitglieder
- 21 Leserbrief | Cartoon | Impressum
- 22 **ADFC-Themenabende:** Oktober/November 2016

Editorial

Bald ist Herbst

So langsam werden die Radwege wieder leerer, die Schönwetterradler packen ihre Schätze wieder in die Keller und Garagen. Je kräftiger sich die Blätter herbstlich färben, desto stärker verblassen die schönen Sommerradel-Erlebnisse, etwa von der Tour zur Wattolümpiade auf Seite 12. Kräftige Farben, und zwar die sogenannte Zornesröte, bekommen vorwiegend Wutbürger und Facebook-Alles-Kommentierer hingegen bei der Frage, wie sinnvoll es wäre, Radfahrer*innen fallweise das Überfahren roter Ampeln (verkehrsdeutsch: Lichtsignalanlage, LSA) zu erlauben. Wer ständig hört, dass »die« Radfahrer sowieso »immer« bei Rot fahren, findet auf Seite 6 vielleicht Überraschendes – etwa, dass Rotradeln in anderen Ländern längst legal ist. Illegal handelt hingegen die Verwaltung, weil sie Anwohner*innen der Max-Brauer-Allee seit Jahren wissentlich einer viel zu hohen Lärm- und Schadstoffbelastung aussetzt. Dass sie das probate Gegenmittel Tempo 30 einfach ohne Begründung abbügelt, bringt nun die Bürger*innen und den ADFC auf die Barrikaden (S. 11).

Aber es gibt auch Positives zu melden: Im Reiherstiegviertel in Wilhelmsburg ist die Veringstraße neu gestaltet und bietet nun Platz für alle Verkehrsteilnehmer*innen (S. 8). Seit September hat der ADFC einen neuen Vorstand (S. 10) – ein Foto beweist, dass alle Gewählten tatsächlich Rad fahren können. Fotos und Anekdoten aus der Anfangszeit des Clubs in Hamburg gibt's hingegen auf Seite 11. Damals gab es noch keine E-Bikes, also auch keine öffentlichen Aufladestationen dafür. Wer welche sehen will, muss in den Süden Deutschlands fahren – im Norden sind sie so selten wie ein Sandsturm (S. 18). Ach ja, mit reiner Muskelkraft geht Rad fahren auch: Beim »Rad Race« macht auch das Zugucken Spaß (S. 19).

Michael Link

SUNSTAR
DER Elektro-Antrieb für die
Niholas und andere Räder.

Den S03+ Motor montieren wir
bereits seit Jahren erfolgreich. Er
passt an fast jedes Rad und er ist
effizient, bringt ordentlich Vortrieb,
lässt sich kinderleicht bedienen.



Im Liegeradstudio für ganze 1250 €
oder inkl. Montage ins Nihola für 1350 €

ICE Fat Trike

Das Rad, mit dem der erste Mensch
den Südpol erreichte - alltagstauglich.

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

Beste Komponente und Verarbeitungsqualität,
mit/ohne Elektroantrieb - das Novum unter den Trikes!

Gern unterbreiten wir Ihnen für unsere Räder ein steuersparendes Leasingangebot.

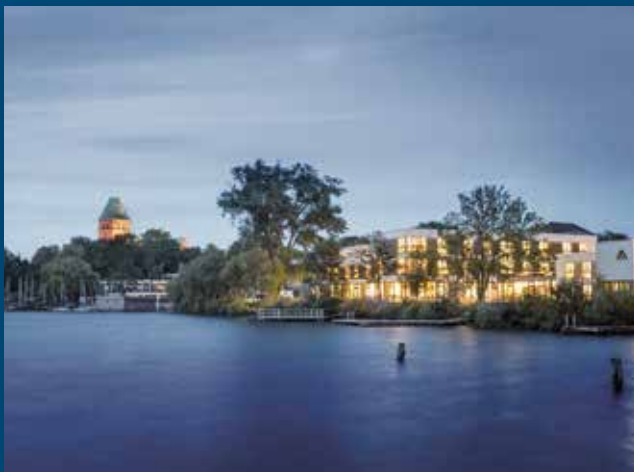


.. der ungebochene Trend in 2016.



Liegeradstudio

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



18.11.–20.11.: ADFC-AKTIVEN- WOCHENENDE IN RATZEBURG

Einmal im Jahr treffen sich Aktive des ADFC Hamburg an einem Wochenende, um sich fortzubilden, kennenzulernen und in Workshops gemeinsam über Konzepte und Ideen zu diskutieren. Eingeladen sind nicht nur alle Aktiven, sondern jede/r, der/die sich gern engagieren würde. Das Wochenende findet in der Jugendherberge Ratzeburg statt. Die Teilnahme kostet im Einzelzimmer 50,- Euro und im Doppelzimmer 25,- Euro pro Person (zwei Übernachtungen); gemeinsame Anreise mit der Bahn oder dem Rad. Die Themen der Workshops lauten: »Wie weiter in der Jugendarbeit?«, »Rhetorik gegen Wutbürger« und – besonders für Tourenleiter*innen interessant – »ADFC-Know-How und Erste Hilfe«. Anmeldung erforderlich; Anmeldeschluss ist der 1.11.2016.

hamburg.adfc.de/freizeit/veranstaltungen/aktivenwochenende



© ADFC Hamburg | AK GPS

5.11.: GPS-WORKSHOP FÜR ANFÄNGER UND FORTGESCHRITTENE

Der Arbeitskreis GPS des ADFC Hamburg bietet am 5. November viele detaillierte Infos zur GPS-Navigation beim Radfahren an. Inhalte des Workshops: Tipps zur Bedienung von Outdoorgeräten, Smartphones (Android, I-Phone, Windows-Phone) und Software, Tourenplanung (an Windows und Mac), Kartenmaterial, Radtourenportale, Stromversorgung unterwegs. Darüber hinaus stehen die Aktiven des Arbeitskreises für Fragen zur Verfügung.

Sa., 05.11., 11–15 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, Teilnahmebeitrag: 5,- Euro für Mitglieder (bei Vorlage des gültigen ADFC-Ausweises), 10,- Euro für Nichtmitglieder.

Anmeldung erforderlich bis 1.11.2016 an: gps@hamburg.adfc.de



6.11.: VIDEO-WORKSHOP

Mit einfachen Mitteln kurze Videos für die Öffentlichkeitsarbeit des ADFC produzieren – in diesem ganztägigen Workshop lernen Interessierte alles, was man dafür braucht. Grundwissen und Tipps zu Planung und Gestaltung, Aufnahme, Schnitt, rechtlichen und technischen Fragen vermittelt Multimedia-Redakteurin und Dozentin Christine Klein. Natürlich wird auch praktisch gearbeitet und

ein Clip produziert. Teilnehmer*innen bringen möglichst Kamera – Smartphone genügt – und Laptop mit Schnittprogramm mit (I-Movie oder Windows Movie-Maker).

6.11.2016, 10–19 Uhr,
Geschäftsstelle des ADFC, Koppel 34-36
Teilnehmerzahl begrenzt! Anmeldung erforderlich: redaktion@hamburg.adfc.de



© ADFC Hamburg | Ulf Dieze

EIN SCHILD MACHT NOCH KEINE VELOURUTE

Am 23.9. lud die Projektgruppe Velorouten des ADFC Politiker*innen zu einer Radtour entlang gut gelungener Lösungen ein. An sechs Haltepunkten erläuterte die Gruppe vor allem die positiven Aspekte der jeweiligen Planung. Um substanziell mehr Menschen fürs Radfahren zu gewinnen, sind die Velorouten besonders wichtig. Und dabei kommt es entscheidend auf deren Qualität an: sichere Führung, attraktive Ampelschaltungen, komfortable Oberflächen ...

hamburg.adfc.de/velorouten



ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2016

Wie fühlen sich Deutschlands Radfahrer? Welche Stadt strengt sich erfolgreich an und wer tut gar nichts für den Radverkehr? Der ADFC-Fahrradklima-Test wird es auch in diesem Jahr ans Licht bringen. Bewerten Sie jetzt die Fahrradfreundlichkeit Hamburgs und beantworten Sie bis zum 30.11.2016 die 29 Fragen. 2014 landete Hamburg auf Platz 35 von 39 Großstädten. Wirken sich die aktuellen Bemühungen des rot-grünen Senats aus? Machen Sie mit und verraten Sie es uns!

fahrradklima-test.de



TERMINE MIT UND AUF DEM RAD

16.10.: »2. Rote Radtour«

Politische Fahrradtour mit der LAG Sport der LINKEN und dem ADFC Hamburg von der Außenalster nach Ohlstedt (ca. 25 km), Start: 13 Uhr, Heidi-Kabel-Platz (Hbf), Ende mit Einkehr ca. 17 Uhr.

Weitere Infos und Voranmeldung:
Harald Singler | sport@die-linke-hamburg.de | sport.die-linke-hamburg.de

10.11.: ADFC-Podiumsdiskussion »Qualität von Velorouten«

Bis 2020 will Hamburg 280 Kilometer Velorouten fertigstellen. Was eine Veloroute ausmacht und welchen Standards bei Planung, Bau und Instandhaltung sie entsprechen sollte, diskutieren wir nach einem Fachvortrag von Jörg Thiemann-Linden (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V.).

10.11.2016, 19 Uhr, Bürgerhaus Wilhelmsburg

Kolumne

BEI ROT ÜBER DIE AMPEL (TEIL 1: GRUNDLAGEN)



Ein sogenannter Rotlichtverstoß mit dem Fahrrad kann weitreichende Folgen haben – bis hin zum Verlust der Fahrerlaubnis. Die Installation von Lichtsignalanlagen (LSA) soll die Verkehrssicherheit an stark vom Verkehr belasteten Orten erhöhen. Verstöße gegen dieses Signale sorgen nicht nur für eine Vielzahl von Problemen in allen Bereichen des Verkehrsrechts, sondern es ergeben sich technisch und rechtlich auch immer wieder spannende Konstellationen daraus. Denn schon die Fehlerträchtigkeit bei der Feststellung des Verstoßes ist durchaus hoch, die Frage nach den Rechtsfolgen nicht weniger komplex. **Für die Frage des Verschuldens bei einem Rotlichtverstoß verbietet sich daher eine pauschale Beurteilung. Vielmehr kommt es regelmäßig auf die besonderen Umstände des Einzelfalles an.** Denn bei einem Rotlichtverstoß eröffnen sich meist viele bußgeldrechtliche Fragen: So ist zunächst zu prüfen, ob überhaupt ein Verstoß vorliegt; anschließend, wie der Verstoß festgestellt wurde, und schließlich, ob der Verstoß in qualifizierter Weise geschehen ist.

Um festzustellen, ob überhaupt ein Rotlichtverstoß vorliegt, muss man sich zunächst den Schutzbereich einer Lichtzeichenanlage vergegenwärtigen. Der durch die Anlage geschützte Kreuzungs- und Einmündungsbereich ist dabei für den jeweiligen Einzelfall anhand der örtlichen Gegebenheiten zu bestimmen. Im Grunde ist für jede Verurteilung wegen eines Rotlichtverstoßes zunächst maßgebend, dass festgestellt werden kann, ob die LSA zur Zeit der Tatbegehung ordnungsgemäß funktionierte. Hinzu kommen erforderliche Feststellungen zu Tatzeit, Tatort und Fahrereigenschaft des Betroffenen und, sofern es nur um einen »einfachen« Rotlichtverstoß geht, wo sich der Betroffene beim Umschalten von Gelb- auf Rotlicht befand. Außerdem bedarf es der Feststellung der Ampelschaltung, der gefahrenen Geschwindigkeit und der Entfernung des Betroffenen von der Haltelinie. Schließlich kommt es darauf an, wie der Verstoß festgestellt wurde – bei Radfahrern geschieht dies regelmäßig durch Zeugenbeobachtung.



Die Göttinger Piraten beantragten 2015 die Einführung dieser zwei neuen Verkehrsschilder in Deutschland.

Damit aber die Feststellungen eines von einem Zeugen beobachteten (qualifizierten) Rotlichtverstoßes eine tragfähige Grundlage für eine Verurteilung bilden, ist es erforderlich, dass der Richter in den Urteilsgründen die von dem Zeugen angewandte Messmethode darstellt und sie hinsichtlich ihrer Beweiskraft bewertet. Soll durch Zeugenbeweis – ohne technische Hilfsmittel – ein (qualifizierter) Rotlichtverstoß bewiesen werden, so ist eine kritische Würdigung des Beweiswertes der Aussagen geboten. Dabei ist selbst die gezielte Beobachtung durch Polizeibeamte unter Umständen problematisch.

Die nur zufällige Zeugenbeobachtung der Ampelschaltung führt in der Regel ohnehin nicht zu einem (qualifizierten) Verstoß, ebenso wenig die bloße Schätzung selbst eines erfahrenen Polizeibeamten. Andererseits können bestimmte Beobachtungen durch Polizisten auch zu einem (qualifizierten) Rotlichtverstoß führen. Dies wurde bereits entschieden für Fälle, in denen der Beobachtungsvorgang und der Beobachtungsstandort hinreichend genau von den Polizisten beschrieben werden konnte. Da dies jedoch gerade bei Fahrradfahrern für die Beamten nicht immer einfach ist, bieten sich hier für die Verteidigung bei Rotlichtverstößen die erfolgversprechendsten Ansatzpunkte.

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

LEGALIZE IT!

Radfahrende und rote Ampeln – seit mehr als einem Jahr ein Dauerbrenner in den Medien. Mindestens der grüne Pfeil muss her, meinen die einen. Die halten sich doch jetzt schon nicht an die Regeln, tönen die anderen. Doch was als konträre Positionen daherkommt, ist in Wahrheit vielleicht gar nicht widersprüchlich.

Radfahrende kennen das: Man kommt an einer beliebigen Kreuzung an. Die Ampel zeigt rot. Doch der kreuzende Verkehr ... ist nicht vorhanden. Oder noch weit entfernt. Oder steht. Da steht man dann. Und steht. Denn gerade in Hamburg sind die Grünzeiten für das Rad gerne an die der zu Fuß Gehenden gekoppelt. Die sind bekanntlich deutlich langsamer unterwegs als Radfahrer*innen und benötigen lange Räumzeiten. Auch auf der Fahrbahn stellt uns die Ampelschaltung für den motorisierten Verkehr vor einige Herausforderungen. Sie ist nämlich in der Regel auf eben diesen ausgerichtet.

Keine Unfallursache So sieht man nicht selten Radler*innen bei Rot über eine Ampel fahren – ein Vergehen, das mit Bußgeldern von mindestens 60 Euro belegt wird. Gerne warnt auch die Polizei, nicht bei Rot zu fahren. Um der eigenen Sicherheit willen. Dabei wird anders herum ein Schuh daraus: Nur fünf Prozent aller



Personenschäden durch Verkehrsunfälle wurden in Hamburg in 2015 durch »Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen« verursacht. 21,4 Prozent hingegen durch Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren.

Genau diese Unfälle beim Abbiegen passieren häufig an – grünen – Ampeln. Radfahrende sehen, dass sie Grün haben und wännen sich in Sicherheit; der/die Fahrer*in des Motorfahrzeugs »übersieht« das Rad beim Abbiegen.

Wer stattdessen weiß, dass er bzw. sie fahren kann, wenn die Fahrbahn frei ist, trainiert ständig, den Verkehr im Blick zu haben, Gefahren einzuschätzen, sich nur auf sich selbst zu verlassen.

Pilotprojekt Aber das können die Radfahrenden in Deutschland nicht, behaupten viele Kommentare in den (sozialen) Medien. Sie sind stur und können nicht mit flexiblen Lösungen umgehen. Ich setze dagegen: Je mehr wir als Fahrradfahrer*innen im Straßenverkehr ernst genommen werden, desto weniger Bedarf haben wir, ständig unsere eigenen Regeln zu kreieren. Dass das nicht von einem zum anderen Moment klappt, ist auch klar. Aber irgendwann sollten wir anfangen. Warum nicht in Hamburg mit einem Pilotprojekt »Ampel = Stoppschild« einmal ausprobieren, wie der Hamburger Verkehr auf eine solche Regelung reagiert? Das wäre mal was. Und jetzt Shitstorm. Ich freu' mich darauf.

Amrey Depenau

sueddeutsche.de/auto/strassenverkehr-an-roten-ampeln-halten-das-ist-quatsch-1.2838109
Verkehrsunfallstatistik unter hamburg.de

Vive la France! Seit 2012 erlaubt ein an Ampeln angebrachtes dreieckiges Schild (gelbes Fahrrad auf weißem Untergrund) Radfahrer*innen in Frankreich, bei Rot die Ampelkreuzung zu überqueren. Ein Pfeil verweist auf die freigegebene Fahrtrichtung.

RADELN BEI ROT – WO IST DAS PROBLEM?

Keine Todsünde

Nicht jedes Überfahren einer roten Ampel mit dem Rad ist gefährlich und eine Todsünde, auch wenn es die Medien gerne so darstellen oder sich das einige Autofahrer vielleicht wünschen, um sich im Verkehr nicht benachteiligt zu fühlen. Sofern man dabei keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet, behindert oder irritiert und keine uneindeutige Verkehrssituation verursacht, sollte das doch möglich sein. In anderen Ländern ist das offensichtlich so: Radfahrende dürfen an ausgewählten Kreuzungen bei Rot rechts abbiegen oder geradeaus fahren und die Unfallzahlen sind nicht angestiegen. Es gibt also keinen Sicherheitsaspekt, der grundsätzlich dagegen spricht.

Kein Konfliktpotential

Dafür wäre die Erlaubnis bei Rot zu fahren eine deutliche Förderung des Radverkehrs. Radfahrende kommen flüssiger voran und fühlen sich ernst genommen. Das erhöht möglicherweise die Regelakzeptanz an anderer Stelle. Das oft gehörte Argument »Die Radfahrer halten sich ja sowieso an keine Regeln« verliert an Aussagekraft, wenn man einerseits betrachtet, dass es trotz der gefühlten massenhaften Regelverstöße relativ wenige Unfälle gibt. Und andererseits: Die »Rüpel-Radfahrer« werden sowieso bei Rot fahren – egal ob erlaubt oder nicht.

Wer bei roter Ampel eine Kreuzung überfährt, begeht einen Regelverstoß, der mit hohen Bußgeldern geahndet wird. Der Vorschlag, für Fahrräder Ausnahmen von dieser Regel zu gestatten, führte in jüngster Zeit zu hitzigen Debatten. Marco Silla und Amrey Depenau stellen den Vorschlag zur Diskussion. **Diskutieren Sie mit!** Die Beiträge sind online unter hamburg.adfc.de/?1496 zu finden und können via Facebook kommentiert werden.

Aber um die geht es gar nicht. Es geht um diejenigen, die regelkonform bei Rot an der Kreuzung stehen bleiben und dadurch oftmals unnötig ausgebremst werden. Würde man ihnen zusätzliche Freiheiten geben, so würden sie diese gewissenhaft und verantwortlich nutzen. Mit einem größeren Konfliktpotential auf den Straßen wäre nicht zu rechnen. Begleitende Informationen von verantwortlicher Seite wären dabei sicherlich hilfreich.

Radverkehr fördern

Eine Parallele zu der Diskussion über die Freigabe bei Rot findet sich in der Regelung zur Freigabe von Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radfahrende. Es wurde letztlich etwas legalisiert, was schon jahrelang verbotenerweise funktioniert hatte, ohne dass es zu Unfällen gekommen war. Wenn die Förderung des Radverkehrs in Hamburg ernst gemeint und nicht nur ein Lippenbekenntnis ist, dann muss sich die Stadt bundesweit für eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung stark machen oder Pilotprojekte werden. Wenn wir demnächst sogar Pilotstadt für fahrerlose Autos werden, sollte das doch wohl möglich sein, oder? Argumentativ steht dem nichts entgegen.

Marco Silla



ANDERSWO KLAPPT'S

»Rechtsaf voor fietsers vrij« (rechts abbiegen für Radfahrende frei) heißt es bereits seit 1990 in den Niederlanden. Die entsprechende Regelung in Frankreich heißt »Tournée à droite cycliste« und wurde nach erfolgreichen Pilotphasen in ausgewählten Städten (Bordeaux, Nantes und Straßburg) im Jahr 2012 offiziell. Belgien hat, nach einer eigenen Testphase, die französische Regelung ein halbes Jahr später übernommen. Gemeinden und Städte haben seitdem die Möglichkeit, Radfahrenden das Abbiegen und teilweise auch das Geradeausfahren bei Rot zu erlauben. Auch in der Metropole Paris wird diese Regelung angewandt, ohne dass seitdem eine höhere Gefährdung für Radfahrende oder andere Verkehrsteilnehmer festgestellt wurde. In Basel in der Schweiz (Foto links) läuft eine Testphase de-

ren Zwischenergebnis ebenfalls keine Zunahme der Unfälle aufzeigt.

Je nach Land wird Radfahrenden das Rechtsabbiegen bei Rot an ausgewählten Kreuzungen mit Schildern oder Blinksignalen erlaubt. Auch das Geradeausfahren bei Rot kann Radfahrenden beispielsweise bei T-Kreuzungen erlaubt werden, die sich an der kreuzungsfreien Seite befinden und wo sie gegebenenfalls nur Fußgängerüberwege kreuzen. Bei Nutzung der Regelung müssen die Radfahrenden den bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern (zu Fuß Gehende, Radfahrende, Kfz-Verkehr) Vorrang geben.

Siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Rechts_abbiegen_f%C3%BCr_Radfahrer_frei



© Georg Sommer

Punktlandung in Wilhelmsburg

Die Veringstraße, Herzstück des Reiherstiegviertels und Teil der Veloroute 11, erstrahlt nach einem halben Jahr Umbau in neuem Glanze

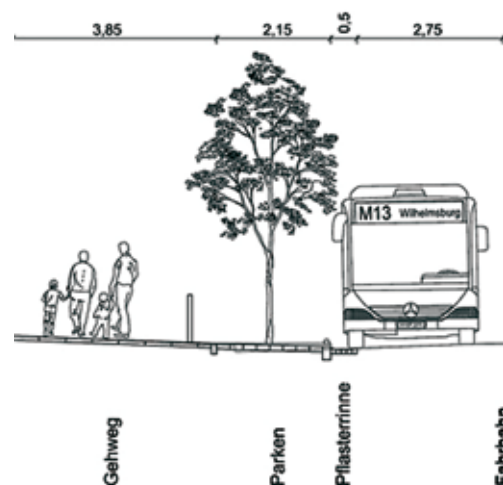
Endlich kommt die StadtRAD-Station wieder. Und die Wilde 13 fährt wieder durch das Viertel, nicht an ihm entlang. Harte Zeiten waren das für die Bewohner*innen des Reiherstiegviertels. Deutlich längere Wege mussten sie für ein halbes Jahr in Kauf nehmen. Doch die Durststrecke ist nun bald überwunden, schon seit einiger Zeit ist sichtbar, worauf das alles hinauslaufen soll.

Tempo 25 Der Fußweg wird zum Boulevard, der Verkehr entschleunigt, die Radfahrer*innen sind nun auf der Fahrbahn unterwegs. Die Veringstraße erhält einen neuen Charakter: Freundlich, hell, Platz für alle. Und Parkplätze gibt es trotzdem noch, keine Sorge, liebe Geschäftstrei-

bende! Das Besondere ist, dass das Ganze ein Tempo-25-Bereich ist. Bordsteine sind abgesenkt, es gibt fließende Übergänge vom Fußweg über den Parkplatz zur Fahrbahn. Durch Poller und Grünflächen werden trotzdem klare Grenzen gesetzt.

Ampelfrei Das Zentrum des neuen Straßenabschnitts zwischen Stübenplatz und Mannesallee ist der Kreisverkehr an der Kreuzung Fährstraße. Statt sich bei Grün auf freie Fahrt zu verlassen, müssen die

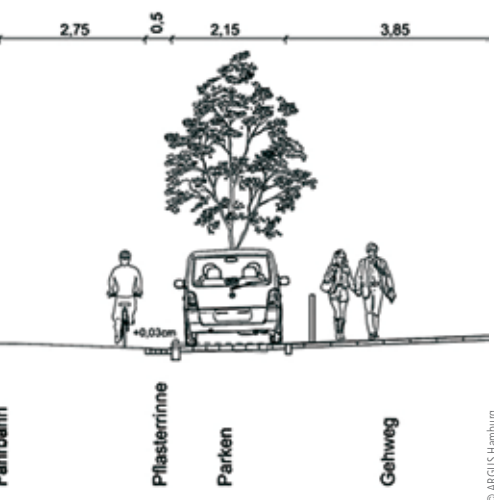
Die neue Straßenaufteilung mit 3,85 m breitem Gehweg macht die Veringstraße zum Boulevard.



Der Kreisel an der Fährstraße (hier kurz vor Fertigstellung) entschleunigt und lässt den Verkehr gleichmäßig fließen.

Verkehrsteilnehmenden nun noch mehr Augen und Ohren offen haben und vorsichtig in den Kreisel und aus ihm heraus fahren. Das mit der Vorsicht ist ja nicht unbedingt die Stärke unserer Freunde mit den dicken Limousinen und sportlichen Schlitten – aber beim Umbau wurde einiges getan, damit der Fuß eher zur Bremse als zum Gaspedal tendiert.

Keine Piktogramme Gerne hätten die Verantwortlichen auch den Radverkehr auf der Fahrbahn noch stärker betont. Große Fahrradsymbole auf dem Asphalt waren vorgesehen, doch die Innenbehörde machte den Planer*innen einen Strich durch die Rechnung. Solche Piktogramme seien in den entsprechenden Verwaltungsvorschriften nicht vorgesehen. Dabei ist die Veringstraße ein Teil der Veloroute 11, die die Innenstadt über den Alten Elbtunnel mit Wilhelmsburg und Harburg verbindet. Es wäre gar nicht so verkehrt, das an der ein oder anderen Stelle großflächig zu visualisieren.



So geht es weiter Nach dem ersten Bauabschnitt, der nun voraussichtlich im Oktober mit den Asphaltierungsarbeiten fertig gestellt wird, soll die Veloroute auf der Veringstraße bis zum Gert-Schwämmle-Weg weitergeführt werden, wo sie dann auf den so genannten »Loop« Richtung S-Bahn Wilhelmsburg einbiegt. Entsprechend ist auch für den Straßenabschnitt zwischen Mannesallee und Bonifatiusplatz Tempo 30 geplant. Bei konsequenter Durchsetzung bringt das den Anwohner*innen einen großen Gewinn an Lebensqualität – vor allem durch weniger Lärm.

Komplexes Projekt Die bisherigen Baumaßnahmen haben übrigens rund zwei Millionen Euro gekostet. Davon wurden 600 000 Euro aus dem Topf für integrierte Stadtteilentwicklung finanziert, der Löwenanteil jedoch aus dem Velorouten-Budget der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die Federführung bei Planung und Durchführung des Projektes lag bei den Fachämtern Management des öffentlichen Raumes und Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirks Hamburg Mitte. Und das dortige Projektteam um Herrn Heitmann und Frau Hellenbach hat eine Punktlandung vollbracht. In der Information an die Anlieger wurden »Straßenbaumaßnahmen bis Oktober 2016« angekündigt, die nun auch genau so fertig gestellt werden.

Party Wenn alle am Projekt Beteiligten sich auf einen Termin einigen können und auch Bezirksamtsleiter Falko Droßmann noch ein passendes Zeitfenster findet, wird es dann Ende Oktober eine feierliche Einweihungszeremonie geben, an der sicher auch der Sanierungsbeirat Reiherstiegviertel und natürlich der ADFC teilnehmen werden. Vielleicht reisen sie dann ja schon wieder mit StadtRAD und Bus an.

Amrey Depenau



An der Außengastronomie in der Veringstraße können Fußgänger*innen jetzt entspannt und mit viel Platz vorbeibummeln.



Markttag am Stübenplatz: Die neuen Fahrradbügel werden gut angenommen.



Fünf Fahrradfreunde für Hamburg

Der neue Vorstand des ADFC Hamburg will ein breites gesellschaftliches Bündnis für menschengerechten Verkehr in der Hansestadt schmieden.

Auf der Landesversammlung am 18. September 2016 wählten die Mitglieder des ADFC Hamburg ein neues, fünfköpfiges Vorstandsteam, das sich viel vorgenommen hat: Hamburgs Verkehrspolitik mitgestalten und noch mehr Menschen für das Radfahren begeistern.

Ein Stück Freiheit Neuer Landesvorsitzender ist Georg Sommer. Der kaufmännische Angestellte leitete bislang die Bezirksgruppe Mitte: »Radfahren ist ein Stück Freiheit. Es ist ökologisch, sozial, ökonomisch und gesund. Und das Beste daran: Es macht Spaß!« Mit seinen Mitgliedern könne der Fahrradclub ein breites gesellschaftliches Bündnis für menschengerechten Verkehr in einer lebenswerten Stadt voranbringen. Sommer: »Sie wollen mitmachen? Fahren Sie Rad!«

Dirk Lau, Redakteur, wird weiterhin die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Fahrradclubs verantworten. Sein Ziel ist es, dass »alle Menschen sicher, entspannt und komfortabel Rad fahren können.« Hamburg sei immer noch eine klassische Autostadt: »Es braucht eine mutige und konsequente Politik, das zu ändern und die Stadt fahrradfreundlich umzubauen.«

Diese Politik mitzugestalten wird die Aufgabe von Jens Deye sein. Der Diplomingenieur engagiert sich seit Jahren in der Bezirksgruppe Eimsbüttel und im Arbeitskreis Verkehr. Deye will eine bessere Vernetzung des Fahrradclubs erreichen. »Die bereits gute Basis des ADFC möchte ich mit neuen Partnern aus der sozialen und ökologischen Gesellschaft Hamburgs zusammen zu bringen, um den Wind in der Verkehrspolitik zu drehen – für eine wirkliche Fahrradstadt Hamburg.«

Marc Requardt, Diplom-Ökonom, wird im Vorstand den Jugendbereich vertreten, den er seit 2015 mit engagierten Ehrenamtlichen aufgebaut hat. »Das große Ziel, Hamburg zur Fahrradstadt zu machen, kann nur mit der Jugend gelingen«, weiß er. »Viele Jugendliche sind begeistert vom umweltfreundlichen Allroundtalent Rad und wissen ganz genau, was sie von einer fahrradfreundlichen Stadt erwarten.«

Tobias Kochems, Diplom-Informatiker, wird sich um die Finanzen kümmern: »Die vielfältigen Aufgaben des ADFC Hamburg erfordern eine solide finanzielle Grundlage. Durch Kontinuität, Sorgfalt und die richtigen Investitionen die Leistungsfähigkeit des ADFC Hamburg zu stärken,

ist mein Ziel. Fahrradfahren ist ein Gewinn – für alle!«

Bettellampen müssen weg! Zukünftig wird sich der ADFC Hamburg noch stärker bemühen, dass auch die letzten Bettellampen verschwinden – und auf keinen Fall neue gebaut werden. Dieser Meinung war die große Mehrheit der anwesenden Mitglieder. Eine längere Diskussion entbrannte über der Frage, was eigentlich eine »Bettellampe« genau sei. Nicht jede Anforderungsampel ist auch eine Bettellampe im ADFC-Sinn, sondern gemeint sind damit Ampeln an Kreuzungen, die dem nichtmotorisierten Verkehr im Gegensatz zum parallel verlaufenden Autoverkehr erst auf Anforderung Grün geben.

Besonders herzlich fiel die Verabschiedung der ausscheidenden Vorstände aus. Dirk Pfaue war in den letzten acht Jahren für die Finanzen, Mitglieder und Aktive zuständig. Insgesamt war er damit 18 Jahre seines Lebens gewählter Vorstand im ADFC Hamburg. Respekt! Susanne Elfferding und Kirsten Annuschat widmen sich nach sechs bzw. zwei Jahren im Vorstand verstärkt ihrem Beruf.

Johanna Drescher

Läuft!

DANKE, TEMPO 30!

Sicher
Leise
Saubere
Schnell

Max-Brauer-Allee: Stadt bleibt stur

Stau und Gedränge, Schadstoffbelastung und Lärm sind in der »MBA« unerträglich. Aber die Stadt lehnt Anträge der Anwohner*innen auf Tempo 30 ab.

© ADFC Hamburg | Georg Sommer



Genau 25 Anwohner*innen der Max-Brauer-Allee in Altona haben im Juni und Juli 2016 wegen Lärm und Abgasbelastung verkehrsbeschränkende Maßnahmen beantragt. Das Ziel: Mit Tempo 30 den unerträglichen Lärm und den schädlichen Cocktail aus gefährlichem Feinstaub und giftigen Abgasen reduzieren. Solche Anträge gemäß § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung muss die Straßenverkehrsbehörde prüfen – in diesem Fall die Polizei. Dabei gibt es nur einen begrenzten Ermessensspielraum. Im Fall der stark belasteten Straße wäre die Stadt voraussichtlich verpflichtet, einschneidende Maßnahmen anzuordnen – zum Beispiel Tempo 30.

Dass die Behörde hier nicht freudig an die Bearbeitung des Begehrens herangehen würde, ließ sich vorausahnen. Entsprechend ist die Antwort negativ ausgefallen, die Betroffene jetzt von der Verkehrsdirektion erhielten: Der immer gleich lautende Brief referiert einige rechtliche Rahmenbedingungen sowie den Lärmaktionsplan – und vertröstet die Antragsteller*innen auf die Planungswerkstatt zur Neugestaltung der Straße.



Antrag abgelehnt! Anwohnerin Maria Wendeler wird gegen die Behördenentscheidung vorgehen.

zu bearbeiten. Fürchtet man das Ergebnis und versucht deshalb mit allen Mitteln, die Bürger zu entmutigen? Das dürfte kaum gelingen, denn die Antragsteller*innen haben sich bereits bestens organisiert und vernetzt. »Wir werden nicht klein begeben und

aktionsplan – und vertröstet die Antragsteller*innen auf die Planungswerkstatt zur Neugestaltung der Straße.

Keine sachliche Prüfung Allerdings: Eine inhaltliche Prüfung der Sachverhalte ist nicht erkennbar. Weder hat die Behörde Lärmwerte betrachtet, noch die bestens dokumentierte Luftbelastung bewertet. Offensichtlich versäumt die behördenübergreifende Arbeitsgruppe, die das Schreiben veranlasst hat, die Anträge wie gesetzlich vorgesehen

Die Max-Brauer-Allee erstickt buchstäblich im Autoverkehr: Die Luftmessstation dokumentiert ständig Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte.

gegen die Ablehnung vorgehen« kündigt Maria Wendeler von der Initiative der Anwohner*innen an. Neben dem ADFC, der die Gruppe berät, kommt Unterstützung vom BUND, dem NABU und anderen Initiativen, die bereits bei einer Demo im Juni mitgewirkt haben. Wenn die Behörden ihr Vorgehen nicht bald überdenken werden, dürfte die Stadt eine weitere blamable Niederlage erleben – und zwar vor Gericht.

Georg Sommer

Podiumsdiskussion: »Luft- und Lärmbelastung – hilft nur klagen?« der Grünen Hamburg-Nord, 31.10.2016, 19 Uhr, Museum der Arbeit, Wiesendamm 3, 2. OG | hamburg.adfc.de/laeuft

MBA – Tempo 30 jetzt!

Die **Max-Brauer-Allee** führt durch das Kerngebiet Altonas und ist vom Verkehr chronisch überlastet: Radfahrende quälen sich zwischen Blechlawinen durch Abgaswolken, zu Fuß Gehende drängen sich auf schmalen Gehwegen. Lärmbelastung und Luftschadstoffe stellen ein ernstes Problem für die Menschen vor Ort dar. Eine Luftmessstation dokumentiert dort seit März 2002 permanent Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte. Eine Initiative von Bewohner*innen des Nygard-Stiftes fordert jetzt: »Tempo 30 auf der Max-Brauer-Allee«. Der ADFC und andere Umweltverbände unterstützen die Initiative.

Läuft!

Mit seiner Kampagne »**Läuft!**« setzt sich der ADFC Hamburg dafür ein, die Stadt lebenswerter zu machen. Schöner zu wohnen, ruhige, saubere Umwelt zu genießen, sicher unterwegs zu sein und doch immer zügig voranzukommen soll kein Wunsch bleiben.

Läuft! Sicher. Leise. Sauber. Schnell. Danke, Tempo 30!

Is watt?

Schmutziger Sport für eine saubere Sache: Das Wattenmeer vor Brunsbüttel ist Schauplatz für eine Sportveranstaltung der etwas anderen Art. Die »Wattolümpiade« vereint Sport und Spaß für einen guten Zweck. Die *RadCity* hat sich bei den Wattkämpfen und Schlamm Schlachten umgesehen.



© wattoeluempiade.de



© Wolfgang Henn

Schlamm Schlachten, dreckige Wattkämpfe? Die Neugier ist größer als die Vorbehalte. Eine Tour zur Wattolümpiade mit dem Rad heißt unser Thema. Die Tour beginnt am Freitag morgen gegen 10 Uhr. Mit Rad, Reisegepäck und Fotoausrüstung geht es per S-Bahn von Bergedorf nach Wedel. Die Strecke führt auf gut ausgebauten Radwegen bis auf wenige Ausnahmen immer am Elbdeich entlang. In der Regel säumen Schafe den Wegesrand.

Auf dem Weg von Wedel nach Glückstadt muss man zwei Sperrwerke passieren (Krückau- und Pinnausperrwerk). Aber Achtung: Unbedingt die Öffnungszeiten der Sperrwerke einplanen, sonst droht ein Umweg von 30 Kilometer über Elmshorn. Auffällig und schon von Weitem sichtbar auf dem Weg nach Glückstadt sind die Hafenkräne des Außenhafens. Zwischen Glückstadt und Brokdorf gefallen uns die sehr schönen Reetdachhäuser.

Die Entfernung von Wedel nach Brunsbüttel beträgt rund siebzig Kilometer. Brunsbüttel wird erst um 19 Uhr erreicht, denn Gegenwind und Regen erschweren das Vorankommen.

Oben: Das Bike im Dschungel-Look ist zwar nicht Watt-tauglich, hat aber in Sachen naturnahe Dekoration die Sattelspitze vorn.

Links: Engel im Schnee ist für Anfänger – bei der Wattolümpiade dürfen sich auch Erwachsene endlich mal so richtig im Matsch suhlen ... und versuchen, Handball zu spielen.

Gottesdienst und Fackellauf Sonnabend, 12 Uhr: Die Veranstaltung beginnt pünktlich mit den Wattgottesdienst (Glockengeläut über Lautsprecher). Pastor i.R. Edgar Huhner hält die Andacht. Anschließend laufen die Mannschaften in ihren farbenkräftigen Kostümen auf.

Die Spiele werden eröffnet durch einen Fackelläufer, der dem Tochterboot des Seenotrettungskreuzers ins Watt entsteigt und das »Olümpische Feuer« durchs Watt zum Veranstaltungsgelände bringt.

Rein in den Matsch Das Olümpische Feuer wird entzündet und die Spiele können beginnen. In den Teamdisziplinen kommt es zu mehreren Wettkämpfen, bei denen herkömmliche Sportarten an das Watt angepasst werden. Dies sind Fußball, Handball und Volleyball. Darüber hinaus gibt es noch ein Schlickschlitten-Rennen und den Aal-Staffellauf, bei dem der Staffelstab durch einen mit gekochtem Reis gefüllten Fahrradschlauch ersetzt wird. Nicht nur die erfolgreichsten »Wattlethen«, auch die besten Kostüme oder die lustigste Mannschaft werden prämiert.

Die Spiele finden unter einem gewissen Zeitdruck statt: wenn die Flut kommt ist alles vorbei! Ab 18 Uhr bis zur Siegerehrung unterhält die Gruppe »Big Harry« Publikum und Sportler mit Oldies. Die Siegerehrung findet ab 19 Uhr auf der Festwiese statt. Die harten Klänge der Coverband »Mandowar«, die Metal-Klassiker mit Mandoline, Bass und Ukulele intonierte, bilden den Abschluss der diesjährigen Wattolümpiade.

Kein Spendensumpf Sämtliche Organisatoren arbeiten ehrenamtlich, die Kosten werden von Sponsoren übernommen. Auch die Wettkampfgruppen tragen ihren Teil zum Spendenerfolg bei. Meine Hochachtung für diese gelungene Veranstaltung. Dies war mein erster Besuch, aber bestimmt nicht der letzte.

Wolfgang Henn

www.wattoluempide.de



© Wolfgang Henn

Das Schlickschlittenrennen erinnert an eine alte Tradition von Fischern: Diese »gleiteten« auf Schlickschlitten zu ihren Stellnetzen draußen im Watt, um ihre mit frischgefangenem Fisch gefüllten Reusen zu leeren.



© Wolfgang Henn

Partystimmung: 3000 Zuschauer*innen und Teilnehmer*innen feierten für den guten Zweck. Über 40 000 Euro spielte die Veranstaltung ein.



Der gute Zweck

Mehr als 290 000 Euro hat der Verein der Freunde und Förderer der Wattolümpiade Brunsbüttel e.V. bereits seit 2004 mit dem »schmutzigen Sport für eine saubere Sache« gesammelt – Geld, das unter dem Motto »Stark gegen Krebs« Betroffenen in der Region zugutekommt.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

Bezirksverein Hamburg

ADFC - Postfach

Anschrift:

Lokstedter Damm 29
2000 Hamburg - 61

Telefon: 58 75 15

Bankkonto:

Protokoll

der Mitglieder-Versammlung
am Freitag, 27.11.81 um 19.00

im "Holsten-Ausschank", Hamburg-Altona

Hamburg, den 28.11.1981

(Ort)

(Datum)

(unser Zeichen)



1981–2016

Der ADFC Hamburg feiert seinen 35. Geburtstag (nicht).

Dass unser Verein dieses Jahr seinen 35. Geburtstag erlebt – fast unbeachtet wäre es vorübergegangen. Der 35. ist ja auch kein großes Jubiläum. Vor zehn Jahren – zum 25. – wurde mit einem rauschenden Fest in der »Fabrik« in Altona gefeiert. Und in der dazugehörigen Sonderausgabe der *RadCity* findet sich auch allerhand Wissenswertes über

den Verein, die Anfänge und Entwicklungen der ersten Jahrzehnte. Wir wollen das hier nicht wiederholen, aber ein bisschen Rückschau muss sein. Deshalb verbrachten *RadCity*-Redakteure Dirk Lau und Georg Sommer einen Abend mit Dirk Pfaue, der den Verein seit Jahrzehnten aktiv mitgestaltet – und entscheidend prägt.

Gestern, heute und morgen Beim gemeinsamen Blättern in alten *RadCity*-Ausgaben tauchte ein ganz ähnlicher Artikel der Ausgabe 2.2005 auf: Damals ließen Dirk Pfaue und Ulf Dietze die letzte Dekade Revue passieren: »Es hat sich viel verändert«, titelt die Story aus der Feder Amrey Depenaus. Bei der Lektüre wird herzlich gelacht und das jugendliche Erscheinungsbild der Protagonisten auf dem Foto bestaunt. Aber die Beschreibung der Veränderungen würde heute ähnlich ausfallen. Strukturierte Arbeitsweise, zunehmend Hauptamtliche, die das Tagesgeschäft betreuen, solide Finanzen, gutes Mitgliederwachstum, die »Marke« ADFC hat sich weiter etabliert. Fazit: Wir sind professioneller geworden – von vormalig zu damals ebenso wie von damals zu heute. Und die

Hamburgs ersten Radfahrstreifen in der Lobuschstraße (Ottensen) gibt es immer noch, den früheren ADFC-Anlaufpunkt »Feuerstein« an der Ecke leider nicht mehr. Nach Vereinstreffen in der Arnoldstraße war dort dienstags immer Pizzatag – jede Pizza nur 6 Mark!



Entwicklung geht weiter. »Die Zukunft liegt in Arbeitsgruppen zu konkreten Themen«, meinte Ulf Dietze 2005 – und hat damit auch heute Recht.

Mit Leib und Seele Nach ein wenig nostalgischem Blättern machen sich die drei aber auf den Weg, um einige wichtige Stellen der ADFC-Geschichte in Hamburg zu besuchen. Zum Beispiel den Uni-Campus. Dort hatte sich fast einmal das Schicksal der Radreisemesse entschieden: Nach den ersten Jahren in kleinerem Rahmen fand die wachsende Ausstellung in den 1990er-Jahren im Audimax statt. Beim morgendlichen Aufbau merkte das Team allerdings, dass keine Stromanschlüsse zur Verfügung stehen. Und das wäre für die Veranstalter sicher sehr ärgerlich geworden. Ein freundlicher Hausmeister half den Verzweifelten aus der Patsche: Mit einer privaten Kollektion von Verlängerungskabeln und Mehr-

© ADFC Hamburg



Protokoll der Gründungsversammlung des »Bezirksvereins Hamburg« am 27.11.1981 im untergegangenen »Holsten-Ausschank«

fachsteckdosen. Die Messe verlief positiv, die Aussteller waren zufrieden und buchten auch im Folgejahr.

Auf dem Weg durch Ottensen zeigt uns Dirk Hamburgs ersten Radfahrstreifen

in der Lobuschstraße: »Ohne ADFC-Beteiligung wäre der wohl auch nicht dort hingekommen.« Auch den Ort der früheren ADFC-Geschäftsstelle in der Arnoldstraße besucht das Trio. Vor dem Laden, der heute eine private Musikschule beherbergt, berichtet Dirk mit glänzenden Augen: »Hier hatten wir doch mühsam einen Fahrradständer erkämpft – und selbst aus Vereinsmitteln bezahlt!« So etwas bleibt dem langjährigen Schatzmeister des Vereins natürlich besonders in Erinnerung.

Dirk Pfaue ist mit Leib und Seele beim ADFC und sein Rückzug aus dem Vorstand ist zum Glück noch lange kein Abschied: In Arbeitskreisen und für den ADFC-Bundesverband wird er weiter aktiv bleiben. Und zum 40. Geburtstag des Vereins wird Dirk Pfaue sicher noch mehr aus dem Schatzkästchen seiner Erinnerungen plaudern.

Georg Sommer

Jetzt schon vorfreuen:

ADFC-RADREISE VON HAMBURG NACH ST. PETERSBURG



St. Petersburg

Sechs Länder,
drei Etappen,
ein Traum

Ab 2017 als
E-Bike-Tour!





| Steckbrief

Bezirksgruppe Eimsbüttel

»Holt euer Rad aus dem Keller!«

Seit Jahren setzt sich die Bezirksgruppe Eimsbüttel für optimierte Radverkehrsstrategien im Quartier ein. Der ohnehin schon hohe Radverkehrsanteil in Eimsbüttel soll noch um mindestens ein Drittel auf 25 Prozent gesteigert werden. Wichtige Faktoren sind dabei die zentrale Lage des Bezirks und der über den Stadtteil verteilte Universitäts-Campus.

Was ist das Besondere am Fahrradbezirk Eimsbüttel?

Eimsbüttel ist der kleinste Bezirk Hamburgs, er hat – gemeinsam mit dem Bezirk Nord – die höchste Bevölkerungsdichte. Bereits 2006/2007 wurde hier das bezirkliche »Fahrradforum« gegründet, an dessen Zielen wir beständig mitwirken. Eimsbüttel war auch einer der ersten Bezirke, die ein eigenständiges Radverkehrskonzept erarbeiteten und jährliche Sondersitzungen des Verkehrsausschusses darüber durchführten.

Was ist der Kern eurer Arbeit?

Unser Ziel ist es, dass alle Radfahrenden sicher und komfortabel durchkommen – auch unter Berücksichtigung der verschiedenen Fortbewegungsgeschwindigkeiten. Das Fahrrad soll neben dem ÖPNV und dem Fußverkehr das Verkehrsmittel der ersten Wahl werden.

Welche Rolle spielt die Bezirksgruppe in der lokalen Verkehrspolitik?

Der ADFC ist auf Verwaltungsebene und in der Politik als fachlicher Ansprechpartner anerkannt und wertgeschätzt. Bei Radverkehrsbelangen werden wir regelmäßig um Stellungnahmen gebeten. Wir setzen uns intensiv mit den Planungen auseinander und sind auf Ausschusssitzungen präsent. Die Zusammenarbeit mit Herrn Rösch, der seit Frühjahr auf der neu geschaffenen Stelle des bezirklichen Fahrradbeauftragten arbeitet, ist fruchtbar.

Welche positiven Ergebnisse konntet ihr erzielen?

Zu den Erfolgen zählen wir die Umbaumaßnahmen in der Osterstraße.

Die ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel (v.l.n.r.):
Stephan, Jens Deye, Bernd, Jens und Johannes.

Diese gehen zwar nicht allein auf unser Konto, aber bestärken unsere Haltung auch beim Umbau von zukünftigen Projekten. Direkt aus unserer Initiative hervorgegangen sind beispielsweise die neuen Aufstellflächen an der Kreuzung Heussweg-Osterstraße («Bikeboxen» vor den Auto-Haltelinien).

Was brennt euch unter den Nägeln?

Die Grindelallee wurde zwar gerade erst für den Radverkehr umgebaut, aber leider nur unzureichend und uneinheitlich umgesetzt. Teils ist der neue Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, teils oberhalb, teils in Kombination mit dem Autoparkstreifen, und leider zu häufig auf Kosten der Fußgänger. Unserer Einschätzung nach wird hier eine verheerend inkonsequente Haltung sichtbar. Radverkehr bitte nur da, wo Platz ist und der Raum für den Kfz-Verkehr unangetastet bleibt. Auch in der viel befahrenen Edmund-Siemers-Allee muss der Radverkehr seit Langem mit einem Radweg auf einer Seite vorlieb nehmen. Und am Dammtor-Vorplatz soll wieder Platz vom ohnehin knappen Fussweg für die Radspur abgeknapst werden.

Gab es auch Enttäuschungen in der Zusammenarbeit mit dem Land Hamburg?

Nicht ausgereift waren die auf Landesebene angestrebten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen am Harvestehuder Weg – für uns ein enttäuschendes »Leuchtturm«-Projekt. Mittlerweile wird vieles davon wieder zurückgebaut, wie z.B. die Verkehrsberuhigung durch alternierendes Parken, die wir von Anfang an in unserer Stellungnahme stark bemängelt hatten. Der dadurch gebremste Autoverkehr bremst schließlich gleichzeitig auch den Radverkehr aus. Die Fahrradstraße und dass der Radweg dort zurückgebaut ist, befürworten wir. Aber im gleichen Zug kritisieren wir, dass dort immer noch Durchgangsverkehr stattfindet – das passt einfach nicht zusammen!

Was bringt die Zukunft?

In den kommenden Jahren sind die konstruktiven, planerischen Aspekte des weiteren Ausbaus der Velorouten 2, 3, 4, 13 und 14 unser Thema. Besonders schwierig werden die Querungen über die großen Strassen werden (z. B. an der Fruchttallee / Schäferkampsallee).

Wen wünscht Ihr euch noch in eurem Team?

Mehr Leute, die mitziehen am Strang. Oftmals sind ein langer Atem und der »offene Blick« für alle Möglichkeiten förderlich. Wer Lust hat, sich für den Radverkehr in Eimsbüttel einzusetzen, ist herzlich eingeladen!

Euer Motto?

Wer sein Rad liebt – der schiebt. Und wer's noch lieber hat – der nimmt es Huckepack.

Patrick Schell

Die Bezirksgruppe Eimsbüttel trifft sich jeden ersten Dienstag im Monat um 20:00 Uhr im Hamburg-Haus, Doormannsweg 12 | Kontakt: Jens Deye, unter eimsbuettel@hamburg.adfc.de



ADFC-PannenhilfePLUS
Schieben war gestern

Hi, ich komme später. Ich habe eine Fahrradpanne.

Blöd, musst du jetzt schieben?

Nein, ich rufe die ADFC-Pannenhilfe an.

Das gibts? Super!

Exklusiv für ADFC-Mitglieder: 24-Stunden-Hotline

www.adfc.de/pannenhilfe



BIKEFACTORY
bikefactory one stresemannstr 130 Hamburg 040 38 64 05 36

END of SEASON SALE
STRESEMANNSTRASSE:

z. B. **Johnny Loco**
E- Cargo mit Shimano-Steps Antrieb
~~€ 4.299,-~~
€ 2.999,-

TREKKING- UND REISERÄDER
www.bikefactory-hamburg.de

Wo kann ich nur meinen Akku aufladen?

Diese Frage stellen sich immer mehr Pedelec-Benutzer*innen, wenn sie in die Hamburger Innenstadt kommen oder einen der vielen abgelegenen Ausflugsorte in Hamburg oder Umgebung besuchen. Ein öffentliches Angebot von Ladestationen fehlt.

Viele Pedelec-Nutzer kennen die flächendeckende Infrastruktur zum Laden der Akkus aus Süddeutschland, manche haben dort im Urlaub das Pedelec erst kennen – und lieben – gelernt. Im Süden der Republik gibt es in vielen Orten, meist an den Touristinformationen, Ladestationen. Das sind Einheiten von bis zu 12 Schließfächern, die je zwei Steckdosen enthalten und so dimensioniert sind, dass zwei normale Akkus mit Ladegerät hineinpassen. Zum Abschließen wird ein Euro als Pfand benötigt, das Laden selbst ist kostenlos.

Und in Hamburg? Fehlanzeige. Das komplette Fehlen einer öffentlichen Lade-Infrastruktur ist ein Ärgernis. Im »Bike+Ride«-Konzept sind zwar Lademöglichkeiten an neu zu errichtenden Stationen vorgesehen. Es gibt sie heute schon an der Saarlandstraße und in Poppenbüttel. Sie sind aber den Dauermietern vorbehalten. Dem Anspruch einer »Innovationshauptstadt« (Staatsrat Rieckhoff) kann Hamburg so auf Dauer nicht gerecht werden.

Standortwahl Dabei wäre eine Unterstützung des E-Bike-Trends für Hamburg ein wichtiges Mittel, um den Radverkehr zu steigern – und eines der preiswertesten. Wenn an strategisch günstigen Punkten Ladestationen eingerichtet werden, können damit auch E-Biker mit einem längeren Anfahrtsweg angelockt werden. Ladestationen mit Schließfächern sollten an touristisch interessanten Orten installiert werden. Beispiele: Anleger Zollenspieker, Landungsbrücken, Hafen-City, Stadtpark, Friedhof Ohlsdorf, Bunthäuser Spitze, Botanischer Garten ... die Liste der Attraktionen ist bekannt. Hierhin fährt man teils längere Strecken und ein Aufladen der Akkus ist je nach Modell dann schon erforderlich. Außerdem bieten sich viel frequentierte Ziele wie Einkaufszentren, Schwimmbäder, Museen und Krankenhäuser an. Natürlich erfordern die Ladestationen auch geeignete Abstellmöglichkeiten für die teils hochwertigen Räder.

Thomas Harden



Ladestation und Schließfächer bei einem Kiosk in Übersee/Feldwies. Wer hier pauert oder im See badet, tankt nicht nur frische Kräfte sondern gleich Strom für den Akku des E-Bikes.

© ADfC Hamburg | Thomas Harden

E-Bikes boomen

2,5 Millionen Räder mit Elektromotor sind inzwischen auf deutschen Straßen unterwegs. Tendenz steigend: Der Anteil der Pedelecs bei neu gekauften Rädern bewegt sich in Richtung 20 Prozent. Die elektrisch motorisierten Fahrräder machen über 90 Prozent der gesamten Elektromobilität in Deutschland aus. Im Gegensatz zu vierrädrigen Stromern sind sie platzsparend, effizient und beliebt. Pedelecs sind längst nicht mehr nur Trethilfen für Senioren. Die Nutzer werden immer jünger. Viele benutzen das elektrisch unterstützte Rad zum Beispiel, um auch längere Wege zur Arbeit zurück zu legen und dort nicht schon verschwitzt anzukommen. Weitere Infos: adfc.de/pedelecs.





Kolumne

»Rad Race«: Auf die Plätze, fertig – kick it!

Im Sommer gibt's die Cyclclassics in Hamburg. Ein Radrennen, bei dem auch wir Jedermannen von Zuschauern am Straßenrand jubelnd nach vorn gepeitscht werden. Das ist toll, nur: Hat auch jemand mal daran gedacht, was diese armen Zuschauer mitmachen müssen? Nö. Stundenlang stehen sie an der Strecke herum, auf der nix passiert. Saust dann die Kavalkade der Pedaltreter heran, ist die Show nach ein paar Minuten wieder vorbei. Lohnt sich kaum, die Tröten, Rasseln und Hörner auszupacken.

Anders beim »Rad Race«, das ich in Geesthacht besuchte. Das Rad Race hat das Motto »Stop racism, start Raceism!« und es ist ein Fest für die Augen, wenn man nur ein winziges bisschen Fahrradöl im Blut hat: Es gibt jede Menge stramme Waden (logisch!), echte Typen, mal ganzkörperätowiert oder Hipster-bebartet, mal mit Nylonstrümpfen oder Arschhänge-Hosen – oder auch mal ganz bieder. Die Piloten ergeben aber erst mit ihren Rädern ein Gesamtkunstwerk: Mutmaßlich mundbemahte Fixies und Single-Speed-Räder – Räder von der Stange zum Stadtparkradeln sieht man dagegen eher nicht. Fast schade, dass diese Kunst auf zwei Reifen auf die nur 900 Meter lange Rennstrecke soll. Müssen sie aber, einzeln oder auch mal in der Gruppe mit Namen wie »Recyclist Workshop UpCycling Team« oder »Asozialarbeiter«. Das Prinzip ist stets gleich: Der letzte, der die Ziellinie überfährt, fliegt raus, die anderen kommen in die nächste Runde – bis zum »Last man standing«. Der Lohn: eine Kiste Bier, mehr nicht.

Das Ganze mit hammerharter Musik und einem rotzfrechen Kommentar unterlegt, aber mit Profitechnik im Zieleinlauf und einer über die ganze Strecke tragenden Spannung. Besser als Fußball, besser als ein vorbeirasendes Peloton. Vielseitiger als ein Telefonbuch, denn eine Woche später gibt's vom Veranstalter Rad Race etwas ganz anderes: einen 200-Meter-Sprint auf der »Mö«, einen Tag vor den Cyclclassics. Mit Rädern aller Art, vom Mountainbike übers Rennrad bis zum Dreirad. Der Letzte ist raus, die anderen fahren nochmal. Bis sie der Letzte sind. Hingehen!

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 **Skagerak 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

Aktiv werden – 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, twitter.com/ADFC_Hamburg | Keine Öffnungszeiten. Verabredungen zum Kartenkauf oder um Broschüren abzuholen 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, Kontakt über die Geschäftsstelle | **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** 1. Montag im Monat, 19:30 Uhr, Restaurant Dubrovnik Kupferkanne, Julius-Ludowig-Str. 8, harburg@hamburg.adfc.de | **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, 19:30 Uhr, Ort erfragen, Christian Scholz; 040 64554463, wandsbek@hamburg.adfc.de | **Fahrgastbeirat (HVV)** Norbert Fleige, oeponv@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** Ulf Dietze, online-redaktion@hamburg.adfc.de | **RadCity** redaktion@hamburg.adfc.de | **Themenabende** N.N. | **Vorstand** vorstand@hamburg.adfc.de

hamburg.adfc.de/aktiv-werden

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** Curslackner 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 • **Koech 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 Nacht** 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 | **PFLERGE** | **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** Industriehof 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** einfal 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

Post

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

Speed enforcement?

RadCity 4.16 | Tempo 30 für Hamburg

Jetzt wird Tempo 30 in Hamburg diskutiert, dabei haben wir noch nicht einmal Tempo 50. In Hamburg wird gerast wie sonst nirgendwo. Ein Indiz für fehlende Geschwindigkeitserzwingungen (im Englischen spricht man von »speed enforcement«, was viel besser zum Ausdruck bringt, worum es hier geht). Wer traut sich da schon unter die Autos? Äußerungen von Autofahrern wie: »Wenn ich Sie hier noch einmal sehe, fahre ich Sie um, Sie Honk!« schrecken auch die ganz Harten vom Radfahren ab. Als Kind hatte ich gelernt, die Polizei solle für Sicherheit. Ist das so in Hamburg?

Olaf Waszkewitz, per E-Mail

Einkauf auf zwei Rädern

RadCity 4.16 | »Händler, aufgepasst: mehr Radfahrer, mehr Knete!«

Der Artikel spricht mir aus der Seele. Da ich seit vielen Jahren das ganze Jahr hindurch mit dem Fahrrad zum Einkaufen fahre, sehe ich immer mehr Menschen, die mit dem Fahrrad zum Einkaufen fahren. Die Fahrradstellplätze

werden aber gegenüber den Pkw-Parkplätzen nicht mehr. Ein paar Beispiele aus meiner unmittelbaren Umgebung: Der »Netto«-Markt in der Alsterkrugchaussee hat Fahrradständer am Gebäude bei den Einkaufswagen und unmittelbar am Eingang. Der Fahrradständer am Gebäude wird regelmäßig von Pkw zugeparkt. Der Fahrradständer unmittelbar am Eingang behindert diesen und ist auch nicht der Hit zum Abstellen von Fahrrädern. Montiert an beiden Fahrradplätzen sind nur die sogenannten Felgenkiller. Diesen Umstand habe ich schon vor drei Jahren dem Markt ohne Erfolg auf Änderung mitgeteilt. [...] Der Alsterdorfer Markt mit seinen Geschäften hat zwei Einrichtungen zum Abstellen für Fahrräder und die Geschäfte teilweise unmittelbar am Eingang. Wobei eigentlich Fahrverbot für Fahrräder auf dem Marktplatz ist. Die zwei Einrichtungen, einmal hinter dem Eiscafé und einmal am großen Pkw-Parkplatz, sind überwiegend überfüllt. Hier kann bei beiden Einrichtungen ausgebaut werden, da noch reichlich Platz ist. Aber trotz der Erweiterung des Pkw-Parkplatzes in den vergangenen Jahren hat sich leider nix in Bezug auf Fahrradstellplätze getan.

Michael Müller, per E-Mail

Ich will Spaß, ich geb' Gas

RadCity 4.16 | »Tempo 30 in Hamburg«

Bringt nichts (2,5 db weniger) und der Spaß beim Autofahren leidet.

Dierck Beckmann, via Facebook

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE:

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

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

Mehr Kontrollen!

RadCity 4.16 | »Tempo 30 in Hamburg«

Ein Tempolimit allein bringt noch keine Besserung. In vielen Tempo-30-Zonen wird das Tempolimit selten eingehalten. Es müsste dann gleichzeitig auch mehr Geschwindigkeitskontrollen geben. Doch das wird eher unwahrscheinlich sein.

Hans Dittmer, via Facebook



Cartoon: Denis Mohr

ADFC-Themenabende: Oktober / November 2016

Eintritt: 2,50 €
Für ADFC-Mitglieder
kostenlos!
Keine Anmeldung!
ADFC-Geschäftsstelle,
Koppel 34-36,
20099 Hamburg



Mittwoch, 19. Oktober, 19:30 Uhr

Bane Schwenn und Hanna Alt

Aus Träumen wurden Dinge, die wir einfach machten

Im Sommer 2015 erfüllen sich Bane Schwenn und Hanna Alt ihren Traum: Mit dem Fahrrad fahren sie in zwei Monaten von Hamburg nach Istanbul. Von dort geht es per Flieger runter nach Johannesburg. Die Route führt sie per Rad weiter quer durch Südafrika und Lesotho – fernab von Tourismus und Großstädten. Sie erzählen von ihren Erlebnissen und Abenteuern, von Geschichten und Menschen, die ihre Reise geprägt haben.

Donnerstag, 27. Oktober, 19:30 Uhr

Martina Böttger, Arne Birkhahn

Mit dem Rad durch Südostasien

In ihrem Sabbatjahr machten sich Martina Böttger und Arne Birkhahn auf den Weg, einen Teil der Welt mit dem Rad zu erkunden. Sie starteten in Lübeck und radelten zunächst drei Monate durch Europa. Anschließend bereisten sie vier Monate lang Thailand, Myanmar, Laos und Kambodscha. Dabei hatten sie viele wunderbare Begegnungen mit Menschen am Straßenrand, besichtigten goldbeladene Tempel auf Bergen, kauften auf bunten Märkten ein und lernten Kultur und Lebens-



weise der Bevölkerung kennen. Die Perspektive vom Fahrrad ermöglichte ihnen eine besondere Sichtweise auf Land und Leute. So entstanden schöne Bilder, die sie nun mit interessierten Radfahrer*innen teilen wollen.



Mittwoch, 23. November, 19:30 Uhr

Christoph Walther, Dieter Wichmann, Eddy Fahrenbruck

Radtourenplanung am PC (mit und ohne GPS)

Anhand ausgewählter Internetportale und der kostenfreien Software »BaseCamp« zeigen wir Ihnen beispielhaft den Umgang mit digitalem Kartenmaterial und wie Sie diese Hilfsmittel zur Radtourenplanung einsetzen können. Mit unseren Tipps sind Sie in der Lage, Touren am PC zu erstellen und auf ein GPS Gerät zu übertragen oder die Tour in Papierform auszudrucken.

Donnerstag den 24. November, 19:00 Uhr

Herbert Rönneburg

Doppelpack: Vestkystrouten und Romantische Straße

Zwei Radreisen mit grundverschiedenen Landschaften: Der Nordseeküstenradweg in Dänemark und der »romantische Straße« genannte Abschnitt der Deutschlandroute 9 (Fulda bis Augsburg). Herbert Rönneburg hat von beiden Reisen Bilder und Videos zu Filmen montiert und präsentiert sie auf diesem Themenabend.



© Fotos: Die Vortragenden

Sie möchten einen Themenabend anbieten? Schreiben Sie an: info@hamburg.adfc.de

EIN RE-KÅNKEN AUS 11 PET-FLASCHEN



FJÄLLRÄVEN
RE-KÅNKEN
IN VIELEN WEITEREN FARBEN
89,95 €

**FÜR EINE KUNSTSTOFF-FLASCHE WOHL EINE DER
SCHÖNSTEN ARTEN DER RE-INKARNATION!**



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