

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg



4.2017

August.September

erscheint zweimonatlich | hamburg.adfc.de

E-Mobilität

Die Revolution
hat längst begonnen



© www.r-m.de | pdf

S-Pedelects | Architektur-Natur-Tour Wilhelmsburg | Eimsbüttler Schüler simulieren ...

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

FAHRRADMANUFAKTUR  IN HAMBURG

 WWW.TRENGA.DE



Trekking- und Reiseräder

Randonneure

Urban- und Cityräder

650B Trekkingräder

Elektroräder

TRENGA
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

4.2017 | August.September

KURZMELDUNGEN

- 04 ADFC-Tourguide werden | Erste-Hilfe-Kurs | Bürgerentscheid um Strand Oevelgönne in Altona | »Moin Fahrrad« – Ein neues Webportal mit Terminen und mehr | **Einladung zum Aktivenwochenende in Ratzeburg**

TITEL: ELEKTROMOBILITÄT

- 06 **I'm an alien**
S-Pedelecs: Mit 45 km/h auf dem Rad | Doppelt und dreifach sparen mit dem E-Bike | Pro & Contra: Zwei Radfahrer, zwei Räder, zwei Meinungen | »E-Cobilanz«: Was bringen E-Antriebe für die Umwelt?

VERKEHRSPPLANUNG

- 11 **Schüler simulieren Radverkehr**
Eimsbüttler Abiturienten und moderne Verkehrsplanung

TOUREN & FREIZEIT

- 12 **Von Brücken und Bauten, von Flüssen und Genüssen**
ADFC-Architektur-Natur-Tour auf der Elbinsel Wilhelmsburg

VEREIN

- 14 **Themen einbringen!**
Einladung zur Landesversammlung des ADFC Hamburg
- 16 **ADFC-Steckbrief: Arbeitskreis Verkehr**
Verkehrspolitik ist spannend!

RUBRIKEN

- 18 **Legendäre Fahrräder V:**
Das E-Bike Philips-Simplex von 1932
- 20 Machen Sie mit! | Fördermitglieder
- 21 Post | Cartoon | Impressum
- 22 **ADFC-Themenabende**

Editorial

Revolution, echt jetzt?

Unser Titel verspricht Großes. Von der Revolution durch E-Mobilität ist die Rede. Neue Zielgruppen, die das E-Bike entdecken und im Stadtbild sichtbar werden. Da bleiben auch kritische Stimmen nicht aus. Wir beleuchten das Thema von verschiedenen Seiten (S. 6–10) und werfen sogar einen Blick zurück auf den Beginn des 20. Jahrhunderts, als es bereits Fahrräder mit E-Antrieb gab (S. 18).

*Während die schnellen S-Pedelecs als Kraftfahrzeuge gelten und damit Radverkehrsanlagen nicht nutzen dürfen, gilt es für »normale« Radfahrer*innen nach wie vor, die Infrastruktur zu verbessern und die Verkehrsbedingungen so zu gestalten, dass sicheres und zügiges Radeln in Hamburg möglich wird. Welche Personen, Arbeitsgruppen und Aktionsformen spielen eigentlich zusammen, um der Fahrradstadt näher zu kommen? Der Arbeitskreis Verkehr ist Dreh- und Angelpunkt der verkehrspolitischen Aktivitäten des ADFC Hamburg. Auf Seite 16 lesen Sie, wer dort aktiv ist und wie die Mitglieder die vielfältigen Aufgaben organisieren.*

Beim Aktivenwochenende im November geht es diesmal darum, die Arbeit im Verein auf eine breitere Basis zu stellen (S. 5). Das Herz des ADFC Hamburg ist natürlich der Vorstand, der im letzten Jahr neu gewählt wurde und nun vor der kommenden Landesversammlung Halbjahresbilanz zieht (S. 14).

Wie jetzt? Kann es sein, dass diese Ausgabe völlig G20-frei ist, das Thema der Stadt in den vergangenen Wochen gänzlich ausgeblendet wird? Keinesfalls. Auch wir lassen es uns nicht nehmen, die Gipfeltage aus Sicht der Radfahrenden zu betrachten ... und kommen zu einem überraschenden Schluss (S. 19). Kleiner Tipp: Wie immer geht es um Geld.

Amrey Depenau

... die Wohltat für den Rücken

und rasante Fahrt zur Arbeit oder zum nächsten Urlaubsziel.

HP
Velotechnik **Scorpion FX**
Das faltbare Scorpion FX gibt es nun mit elektrischem Zusatzantrieb in 2 Varianten: Dem kraftvollen Go SwissDrive mit Rückwärtsgang oder dem SHIMANO STEPS mit bequemer, vollautomatischer Schaltung.

In jedem Falle ein wirkliches HighEnd-Trike, mit dem die Welt sehr klein wird und das viele, viele Jahre unglaublichen Spaß macht.

*Lassen Sie sich von uns Ihr steuersparendes Leasingmodell ausrechnen!



Liegeradstudio

HP VELOTECHNIK, TRAIK, FLUX, ICE Trikes, KMX Karts - Fahrradbau & Service in Hamburg
Osdorfer Landstr. 245a - 22549 Hamburg - Telefon 040 395 285 - www.liegeradstudio.de



■ JETZT ADFC-TOURGUIDE WERDEN: SEMINAR IM OKTOBER

Sie haben Lust mit anderen zu radeln und die schönsten Wege zu zeigen? Dann werden Sie doch ADFC-Tourenleiter*in! Am 14./15. und 21./22. Oktober 2017 findet die Ausbildung zum offiziellen ADFC Tour Guide statt. Neben Erster Hilfe steht das Ausarbeiten, Vorbereiten und Durchführen von Radtouren auf dem Programm. Dazu kommen versicherungs- und verkehrsrechtliche Details, Ausrüstungstipps für unterwegs und der richtige Umgang mit schwierigen Fällen. Zum Abschluss gibt es eine dreistündige Radtour. Das Seminar ist auch für erfahrene Tourenleiter geeignet, die Ihre Kenntnisse auffrischen wollen. Anmeldeschluss: 1.10.2017; Anmeldung: hamburg.adfc.de/termine



© ADFC Hamburg



© Bert Löwenheer / Johammer

■ ERSTE-HILFE-KURS BEIM ADFC

Der Erste-Hilfe-Kurs am 14. Oktober kann auch einzeln gebucht werden. Von 9 bis 17 Uhr lernen Sie von der Johanniter-Unfallhilfe, wie Sie bereits mit einfachen Mitteln sinnvoll helfen können. Im Seminar werden unter anderem die folgenden Inhalte vermittelt: Vorgehensweise am Notfallort | Notruf | Helmabnahme | Stabile Seitenlage | Herz-Lungen-Wiederbelebung | Stillen lebensbedrohlicher Blutungen | Maßnahmen bei Knochenbrüchen, Stromunfällen, Vergiftungen, Verbrennungen | Herzinfarkt und Schlaganfall. Der Kurs kostet 45 Euro für Mitglieder und 50 Euro für Nicht-Mitglieder. Hinweis: Tourenleiter*innen des ADFC Hamburg können sich die Kosten des Seminars erstatten lassen, Sie müssen nur den Beleg der nächsten Radtourenabrechnung beifügen.

Separate Anmeldung unter: info@hamburg.adfc.de

■ 15.09.2017: BÜRGERENTSCHEID UM STRANDWEG OEVELGÖNNE IN ALTONA

Über die beiden Bürgerbegehren für und gegen einen Strandweg an der Elbe in Oevelgönne entscheiden nun die Wähler*innen im Bezirk Altona. Das hat die Bezirksversammlung Altona beschlossen und einen entsprechenden Bürgerentscheid für den 15. September angesetzt. Schon das Vorhaben des Bezirksamts, die Machbarkeit eines befestigten Wegs am Elbstrand auch nur zu prüfen, hatte wütenden Protest hervorgerufen. Die Gegner eines solchen Wegs fürchten eine Minderung des Erholungswertes und Gefahren für Kinder und Hunde. Die Befürworter hingegen sehen außer Vorteilen für den Radverkehr auch eine Verbesserung der Zugänglichkeit für ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Spaziergänger und für Eltern mit Kinderwagen. Außerdem erwarten sie eine Entlastung der Anwohner am Weg vor den Lotsenhäusern und Vorteile für den Tourismus. Zur geplanten Abstimmung erhalten die wahlberechtigten Einwohner des Bezirks Altona neben den Briefwahlunterlagen ein Informationsheft, in dem die Bürgerinitiativen ihre Anliegen vorstellen.

Wer sich schon vorab informieren möchte, kann die Einwände der Gegner auf

elbstrand.hamburg
vergleichen mit den Argumenten der Befürworter auf
elbstrandweg.hamburg



© Elbstrandweg/Hamburg

Ein Weg entlang des Elbstrands bei Övelgönne wäre ein Lückenschluss für den Elberadweg. Gegner fürchten, die Fläche würde »zubetoniert«.



© ADFC Hamburg



»MOIN FAHRRAD« – NEUES WEBPORTAL MIT TERMINEN UND MEHR

Mit »Moin Fahrrad – Norddeutscher Rückenwind fürs Radfahren« gibt es Hamburgs ersten Online-Terminkalender rund um Themen der Radverkehrspolitik und -planung. Der ADFC fördert die Plattform, auf der unter anderem die Sitzungen der Verkehrsausschüsse, Bürgerbeteiligungsverfahren oder die Termine der ADFC-Arbeitskreise und -Bezirksgruppen angekündigt werden. Nutzer*innen können aus der Übersicht Details zu den Terminen abrufen und Kommentare beisteuern, beispielsweise um unklare Tagesordnungspunkte zu erläutern. Der Betreiber der Webseite, Stadtplaner Johannes Bouchain, möchte »Moin Fahrrad« nach und nach zu einem Informationsportal zu Verkehrs- und stadtplanerischen Themen ausbauen.

<http://moin.bike>

© ADFC Hamburg

AKTIVENWOCHELENDE IN RATZEBURG | 17.–19.11.2017

Der Vorstand lädt alle Aktiven ganz herzlich zum Aktivenwochenende 2017 ein! Von Freitag, 17.11., bis Sonntag, 19.11., wollen wir den Verein fit machen für die anstehenden Aufgaben.

Am Freitagabend gibt es ein gemütliches Kennenlernen, angeregt durch einen Impulsvortrag und viele interessante Gespräche im Anschluss. Am Sonnabend und Sonntag geht es in mehreren Arbeitsgruppen um die Aktiven im ADFC Hamburg. Es gibt einen Workshop »Aktive gewinnen« und mehrere kleine Workshops zur technischen Unterstützung unserer Vereinsarbeit.

Um möglichst viele der Aufgaben zu bewältigen, die sich dem ADFC stellen, benötigen wir in allen Arbeitsgruppen weitere ehrenamtlich Aktive. Wenn Menschen sich für eine Gruppe interessieren, gibt es Methoden, diese dauerhaft für die Mitarbeit zu motivieren. Gemeinsam mit Peter Hölzer von der Beratergruppe Ehrenamt lernen wir diese Techniken kennen und anzuwenden.



Für alle, die im ADFC aktiv sind, stellt der Club eine Reihe von technischen Lösungen zur Verfügung, um die Arbeit zu erleichtern. So haben wir eine Cloud für den Datenaustausch. Das Tourenprogramm und die Terminverwaltung wird online gepflegt. In Workshops werden wir diese Tools in Kleingruppen besprechen und die Nutzer*innen schulen.

Und wie immer gibt es an diesem Wochenende sehr viel Zeit, sich mit anderen Aktiven zu vernetzen und einfach gemeinsam eine gute Zeit zu haben.

Das Aktivenwochenende findet in der Jugendherberge in Ratzeburg statt. Die Teilnahme kostet bei Übernachtung im Einzelzimmer 50 Euro, bei Übernachtung im Doppelzimmer 25 Euro pro Person. Die Zimmer sind begrenzt! Jeder, der ein Doppelzimmer wählt, ermöglicht damit weiteren Aktiven die Teilnahme.

Weitere Infos zu den Workshops, zur Anfahrt und Anmeldung:
hamburg.adfc.de/freizeit/veranstaltungen/aktivenwochenende



© ADFC Hamburg



© Fotos: Michael Prahl (alle)

Das digitale Display am Lenker zeigt Tempo 33, der Blick ist konzentriert auf die 200 Meter entfernte Kreuzung über den Ring 2. Die Ampel springt auf Grün – jetzt heißt es beschleunigen. Mit 44 Sachen (12,2 m/s) im dicken Gang der 27-Gang-Shimano geht es über die Kreuzung. Natürlich nicht auf dem Radweg. Es sind Momente wie dieser, die Gefühle echter Fahrfreude erzeugen, nicht etwa wegen des Geschwindigkeitsrausches – sondern allein wegen des Potenzials dieses E-Bikes, das dem gemeinen Radler gefühlte Sprinterleistungen der Profiklasse ermöglicht.

500 Watt Leistung liefert der Radnabenmotor im 26-Zoll-Hinterrad meines Schweizer E-Bikes, auf den Asphalt gebracht durch einen »Big Ben«-Reifen mit 50 mm Breite. Mit der Eigenleistung des trainierten Radlers ergeben sich tagesformabhängige 750 Watt oder rund eine Pferdestärke. Zum Vergleich: Chris Boardman soll um 850 Watt getreten haben, als er 2005 seinen Weltrekord im Stundenfahren (56,375 km) errungen hat. Außerirdisch ...

Kraftfahrrad Kommt das Gespräch auf E-Bikes, dann ist in neun von zehn Fällen die Rede von Pedelecs, also Fahrrädern, die die Tretleistung des Radlers mithilfe eines maximal 250 Watt starken Elektromotors bis zur Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützen. Daneben allerdings gibt es auch die sogenannten schnellen E-Bikes, amtlich S-Pedelecs, bei denen ein maximal 500 Watt starkes E-Aggregat den pedalierenden Fahrer bis maximal 45 km/h beschleunigen kann. Diese gelten jedoch aus Behördensicht als Kraftfahrzeuge mit Haftpflichtversicherungs- und Führerscheinpflicht und unterliegen außerdem etlichen weiteren Einschränkungen, etwa der Kennzeichnungspflicht.

Nicht wenige Benutzer von S-Pedelecs – und das sind ohnehin schon sehr wenige – fühlen sich daher wie Außerirdische. Zum einen wegen des

Mit Tempo 45 auf dem Fahrrad? Ich fahre S-Pedelec.

I'M AN ALIEN

Sie sind unter uns: die schnellen E-Bikes, amtliche Bezeichnung S-Pedelecs. Noch sieht man sie selten, und wenn doch, dann fallen sie nicht auf. Jedenfalls nicht dem flüchtigen Betrachter. Was ist anders an dieser Spezies und wie sieht es damit aus im Alltag?



Das Ladekabel wird an die Buchse am Rahmen angeschlossen. Der Akku kann auch herausgenommen und extern geladen werden.

Das Versicherungskennzeichen gilt für 12 Monate: immer von März bis Februar.

exorbitanten Leistungszuwachses in den Beinen, zum anderen wegdergefühlt in Zwitterposition im öffentlichen Raum: Von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen als Radfahrer, aber im Sinne des Gesetzes klassifiziert als Kraftfahrer sind sie quasi Zwischenwesen – Aliens nicht unähnlich.

Ab auf die Straße! Ich bin einer von denen. Morgens starte ich zu gewohnter Zeit auf meine tägliche Strecke ins zeh-

Kilometer entfernte Büro in der City Süd. Das Thermometer zeigt heute sieben Grad, deshalb entscheide ich mich für den gefütterten Wintersporthelm mit Skibrille und die dicken Fleece-Handschuhe, denn bei Geschwindigkeiten jenseits der 30 km/h raubt der Fahrtwind jede Menge Körperwärme und lässt die Augen tränen.

Es ist kalt, aber trocken und die Sonne lacht. Schön wäre jetzt die Route über den Wanderweg im Park – doch halt! Ein Kraftfahrzeug hat dort nichts zu suchen.

Dummerweise gilt mein E-Bike als ein solches selbst bei ausgeschalteter Elektrounterstützung oder ausgebautem oder leerem Akku. So benutze ich die Fahrbahn auf der Walddorferstraße, die mich ohnehin schneller ans Ziel bringt. Aber schneller ist nicht immer schöner.

Zwischenwesen Schöner radeln geht dafür auf der Veloroute 6 ab Friedrichsberger Straße. Tempo 30 für alle, auch für mich. An der Uferstraße beginnt eine



Am Display lässt sich die Fahrstufe für die Unterstützung einstellen sowie der Ladezustand des Akkus ablesen.



Die 500-Watt-E-Power wird auf das Hinterrad übertragen.

Einbahnstraße, die für den Radverkehr in Gegenrichtung frei gegeben ist. Nicht für mich. Ohnehin kommt dahinter ab Richardstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg: für Kraftfahrer ganz dünnes Eis!

So richtig problematisch wird es an der Wandsbeker Chaussee. Hier gibt es zwar einen einigermaßen intakten Radweg, ich darf ihn nur nicht benutzen. Eigentlich müsste ich auf der sechsspurig ausgebauten B75 auf der Fahrbahn fahren. Geht's noch? Soll ich mich wie ein Hase auf der Treibjagd von HVV-Bussen und schweren Lkw hetzen lassen, die ihr Revier mit der Hupe massiv verteidigen? Selbst Tempo 45 wäre zu wenig, um nicht zum Verkehrshindernis zu werden, zumal dies nur mit voller



© www.habite.de

45 km/h ganz ohne Windschatten! Mit dem bisher einzigen E-Rennrad in Serienfertigung kommen selbst weniger trainierte Fahrer auf Geschwindigkeiten wie die Profis bei der Tour de France – müssen aber ein Kennzeichen haben.

Kraftanstrengung über eine begrenzte Distanz gelingt. Das S-Pedelec ist nun ein Fremdkörper – ein Alien.

Reichweite Glückseligkeit für den E-Biker ist ein frisch aufgeladener Akku. Da kann die elektrisch unterstützte Reichweite schon mal 60 km betragen. Genaues lässt sich nicht sagen, denn der

Verbrauch ist abhängig von Fahrer- und Ladungsgewicht, von der Topografie der Strecke, von der Tagesform, von der Außentemperatur, von Gegenwind und Regen und vielen anderen Faktoren. Im Alltag kennt man seine Strecken und hängt den Akku zuhause ans Ladegerät. Im Zweifel lässt sich das Gerät auch einfach mitnehmen. Ein kompletter Ladevorgang dauert etwa drei bis vier Stunden. Doch auch nach einer Stunde ist schon genug Saft in den Zellen, sodass sich die Fahrt fortsetzen lässt. Komplett leerfahren sollte man den Akku möglichst selten, damit sich Ladezeit und Wärmeentwicklung in Grenzen halten.

Michael Prahl

Doppelt und dreifach sparen mit dem E-Bike

Die Anschaffung hochwertiger Fahrräder oder E-Bikes kann durch ein cleveres Steuersparmodell leicht finanziert werden.

Wer mit dem Rad fährt, hat Spaß, gesunde Bewegung, schont die Umwelt und spart bares Geld – gerade auf dem täglichen Weg zur Arbeit. Und mit einem E-Bike flitzen Arbeitnehmer auch auf längeren Anfahrtswegen mühelos zum Job. Alltagstaugliche Pedelecs kosten allerdings ab 2000 Euro aufwärts. Clevere Sparfüchse können die Anschaffung eines hochwertigen Rades aber steuersparend finanzieren.

Dienstwagenprivileg Die steuerliche Regelung, die als »Dienstwagenprivileg« schon zu viele klobige Spritfresser auf die Straße brachte, gilt seit 2012 auch für Fahrräder und E-Bikes. Spendiert der Arbeitgeber ein schickes Rad, darf es sowohl für den Arbeitsweg als auch privat gefahren werden. Ob wirklich ein beruflicher Nutzen besteht, spielt für den Fiskus keine Rolle. Bei diesem Modell kostet das den sportlichen Arbeitnehmer um die 10 Euro pro Monat – das ist der Steueranteil, der für den geldwerten Vorteil des genutzten Rades anfällt.

Lässiges Leasing Doch auch wenn der Chef das Zweirad nicht finanziert, können Arbeitnehmer bei der Anschaffung und Nutzung eines neuen Fahrrads sparen: Least man das Bike über die Firma, kostet das den Chef keinen Cent: Die Leasingrate wird per Gehaltsumwandlung vom Monatsbrutto abgezogen. Auch eine jeweils anteilige Übernahme der Kosten ist möglich.

Der Spiegel rechnete es vor: Ein Arbeitnehmer mit 4000 Euro Bruttogehalt least ein Pedelec für 2200 Euro. Monatliche Leasingrate und Versicherung (etwa 65 Euro) wird direkt vom Gehalt abgezogen. Das zu versteuernde Einkommen sinkt um diesen Betrag. Nur ein Prozent des Neuwerts (22 Euro) wird als geldwerter Vorteil zu Steuer und Sozialversicherung herangezogen – monatlich also etwa 10 Euro.

Doppelt absahnen Netto hat der Arbeitnehmer dann 44 Euro weniger im Monat. Übernimmt er das Rad nach drei Jahren zum Restwert (10 % des Neupreises) für 220 Euro, hat er rund 1800 Euro insgesamt bezahlt. Sogar inklusive Versicherung sahnt er das Rad dabei noch günstiger als beim normalen Kauf ab. Obendrein kann man die steuermindernde Pauschale von 30 Cent je Kilometer für den Arbeitsweg auch mit dem Dienstrad geltend machen und sich so das Toastbrot von beiden Seiten buttern.

Georg Sommer

EIN ZIEMLICHER ALLESKÖNNER

Das bisherige Alltagsrad war nach vielen Kilometern reif fürs Altenteil und es musste was Neues her. Als Freiberufler hatte ich jeden Tag Termine über die ganze Stadt verteilt. Stabil, praktisch, zuverlässig und komfortabel waren die Kriterien. Ich dachte, ich schau mir mal so ein E-Bike an. Nach der ersten Probefahrt war ich begeistert. Denn seien wir mal ehrlich: Ein Fahrrad hat im Alltag auch hier und da natürliche Grenzen. Zu weit, zu nass, zu windig sind manche Wege und dann wird es doch mal die S-Bahn oder – zähneknirschend – das Vierrad. Damit ist Schluss. Das E-Bike ist ein ziemlicher Alleskönner. 15 Kilometer fühlen sich an wie fünf, ein sattes Fahrgefühl auch auf schlechten Wegen, zapackende Bremsen, ordentliche Beleuchtung und eine Anhängerkupplung für größere Besorgungen. Ich gebe gerne zu: Wie ein Fahrrad fühlt sich das Ganze nicht mehr so an. Aber dafür habe ich auch noch andere, für gemeinsame Touren oder fürs Einkaufen um die Ecke. So ein E-Bike ist eben mehr und so wird es auch genutzt: für mehr. Inzwischen be- weisen das auch Statistiken; E-Biker fahren rund dreimal soviel wie normale Radler. Den Vorwurf, es sich einfacher machen zu wollen, können wir also achselzuckend zurückweisen. Übrigens: Niemand macht daraus weniger eine Glaubensfrage als die E-Biker selber. Man erfährt täglich die Vorteile und betrachtet es ganz pragmatisch als eine technische Weiterentwicklung des Fahrrades, das jetzt noch einige Argumente mehr mit sich trägt. Und das ist doch schön für uns alle!

Michael Lutter

Riese & Müller Delite, 2 x 500 Wh, Bosch Drive Unit Performance CX, 25 km/h, Vollfederung



SO LÄUFT DAS NICHT!

Nein, so nicht! Ich trete auf der Elbchaussee hinter Teufelsbrück den Hang hoch. Schweißperlen bilden sich auf meiner Stirn, während Autofahrer beim Überholen meine

Nähe suchen. Immer öfter ist es aber kein Panzer aus Blankenese, der an mir vorbeirollt, sondern ein zweirädriger »Alien«, manchmal im flotten Büroanzug, oft mit Helm und Satteltasche, meist männlich, selten mit Bart, aber immer ohne zu schwitzen – und auch fast ohne zu treten! Ich versuche mich an das Hinterrad des Kollegen zu hängen. Aussichtslos – mir fehlt die Kraft ... und ein Motor! In solchen, leicht demütigenden Momenten empfinde ich

diese Verkehrsteilnehmer als zutiefst unfair. Gern denke ich dann an das Radrennen auf dem Nürburgring vor ein paar Jahren zurück, als die Teilnehmer der E-Bike-Wertung beim Überholen konsequent von allen anderen Fahrern ausgebuht wurden – und sei es mit letzter Luft, bevor sie an der Hohen Acht aus dem Sattel fielen! Das mag gehässig klingen, aber wer glaubt schon, dass Radfahrer die besseren Menschen seien ... Außer diesem sportlich-

kompetitiven Motiv gibt es natürlich die bekannten Gründe gegen die »Stromer«: Sie sind oft eine ästhetische Zumutung, ihre Umweltbilanz ist schlecht, denn auch Ökostrom muss erzeugt werden, dazu kommen steigende Unfallzahlen, das hohe Gewicht und der noch höhere Preis. Aber entscheidend bleibt: Die Genialität des Fahrrads besteht darin, sich mit eigener Muskelkraft fortzubewegen – schwitzen und fluchen inklusive. Ich fordere daher ein sofortiges Überholverbot von Fahrrädern für E-Bikes! Oder ich starte eine Online-Petition ...

Dirk Lau

Böttcher Leeds, 1 x 9-Gruppe, 12-25

PRO & CONTRA



Zwei Radfahrer, zwei Räder, zwei Meinungen

»E-Cobilanz«

Was bringen E-Antriebe für die Umwelt?

Elektrofahrzeuge produzieren keine Abgase und sind deshalb umweltfreundlicher als solche mit Verbrennungsmotoren. So einleuchtend der Gedanke ist, die Wirklichkeit ist etwas komplizierter. Auch elektrische Antriebe müssen mit Energie versorgt werden. Die muss erzeugt und in Batterien gespeichert werden. In der gesamten Produktionskette und Ökobilanz ergibt sich für E-Fahrzeuge daher ein differenziertes Bild. Der Wirkungsgrad von Verbrennungsmotoren liegt bei rund 20 Prozent – der von Elektromotoren bei über 90 Prozent. Hier ergibt sich ein klarer Vorteil der elektrischen Antriebe. Einige Prozent technisch bedingter Verluste oder Gewinne zum Beispiel bei der Aufladung oder Wiedergewinnung von Bremsenergie berühren diese Größenordnung kaum.

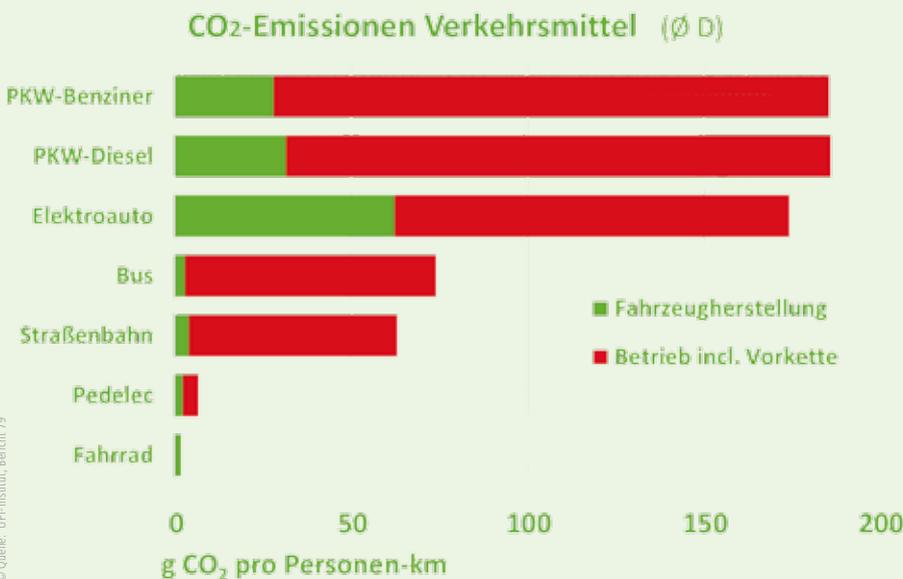
Knackpunkt Akku Die Schwachstelle elektrischer Fahrzeugantriebe sind die Akkus – in Hinsicht auf klimaschädliche Emissionen und andere Umweltbelastungen durch die Herstellung. Berechnungen zeigen nun, dass ein Auto mit Verbrennungsmotor über acht Jahre lang fahren kann, bis es die gleiche Umweltbelastung eines E-Autos erreicht hat. Nur wenn E-Autos vollständig mit Ökostrom laden, fällt die Umweltbilanz auf Dauer etwas günstiger aus. Doch bei Pedelecs sind die Umweltbelastungen deutlich geringer. Selbst unter Berücksichtigung der Energievorkette und der direkten Fahrzeugemissionen fallen hier nur im Vergleich mit konventionellen Fahrrädern zusätzliche Belastungen an.



© Artwork: Michael Pahl

Bike ist besser! Wenn man also Herstellung und Energieerzeugung berücksichtigt, sind die Umweltwirkungen von Pedelecs deutlich geringer als bei allen anderen Motorfahrzeugen – einschließlich des Öffentlichen Nahverkehrs. Eine Studie des Bundesumweltministeriums zeigt dabei auch, dass besonders Berufspendler mit dem Pedelec viele Autofahrten ersetzen. Und dabei erzielen die Umsteiger in der Klimawirkung eine Verbesserung um Faktor 11. Von den Vorteilen in Sachen Lärminderung, geringem Platzbedarf, gesunder Bewegung, Flexibilität und Fahrspaß profitieren Rad- und E-Bike Fahrer sowieso. Am Ende ist es also doch recht einfach: Elektrofahräder produzieren keine Abgase und sind deshalb umweltfreundlicher als Autos mit Verbrennungs- oder E-Motoren.

Georg Sommer



Die durch Elektroautos bei der Stromerzeugung verursachten CO₂-Emissionen liegen, anders als häufig angenommen, ungefähr auf gleicher Höhe wie bei Benzin- und Dieselaautos.

QUELLEN UND LINKS

Vergleich von Wirkungsgraden

www.mx-electronic.com/pdf/Der-Elektrofachmann-Wirkungsgrad-Vergleich-zwischen-Fahrz.pdf

Umweltbelastung durch Batterieproduktion

<https://www.nordschleswiger.dk/de/motor-daenemark-wirtschaft/produktion-von-batterien-leitet-tonnenweise-co2-atmosphaere>

Studie des schwedischen IVL-Instituts (in Englisch)

ivl.se/english/startpage/pages/publications/publication?id=5407

Studie des BMU zu Klimaeffekten der Pedelecnutzung:

http://www.transportation-design.org/cms/upload/DOWNLOADS/150916_Abschlussbericht_Pedelection_final.pdf

Studie des Umwelt- und Prognose-Instituts zu E-Autos:

upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm

Schüler simulieren Radverkehr

Moderne Verkehrsplanung bildet Verkehrsverhältnisse in virtuellen Simulationen nach, um Optimierungen am Modell zu testen. Was nach komplexer Ingenieurskunst klingt, schaffen auch ambitionierte Oberschüler. 23 angehende Abiturienten aus dem Physikprofil der Eimsbüttler Gymnasien wenden ihre Fähigkeiten jetzt für den Hamburger Radverkehr an.

Die Schüler im gemeinsamen Physikprofil des Helene-Lange-Gymnasiums und des Gymnasiums Kaiser-Friedrich-Ufer arbeiten in einem Unterrichtsprjekt mit der Software SUMO (Simulation of Urban Mobility). Das Programm ermöglicht es, den Verkehrsablauf an bestimmten Stellen nachzubilden. Damit die anspruchsvolle Arbeit der Schüler einen möglichst konkreten Gegenstand

und Nutzen hat, suchte ihr Fachlehrer Sebastian Zander nach aktuellen und relevanten Fragestellungen. Beim Thema Radverkehr erkannten die Schüler sofort die Relevanz und diskutierten mögliche Themen mit dem ADFC. »Besonders schlimm ist es in der Straße An der Alster« meint Can Weidle, der mit seiner Arbeitsgruppe nun die dortige Verkehrssituation analysiert. Cans Beobachtung: »Überfüllte Radwege, scharfe und unübersichtliche Kurven, Ampelschaltungen, die einen bis zu drei Minuten bei Überfahren einer einzigen Kreuzung kosten und diverse weitere Komplikationen.«

Simulieren, was ist In 5 Gruppen, mit jeweils einem Gruppenleiter und weiteren Schülern mit den Aufgaben von Physikern und Informatikern suchten sich die Teams eine oder mehrere Problemzonen aus. Um eine optimierte Version eines Straßenabschnitts zu erstellen, musste zunächst der jetzige Zustand simuliert werden. Von dieser Arbeit berichtet Jost Röttger: »Dafür haben wir öffentlich zugängliche Karten aus OpenStreetMaps in unser Simulationsprogramm SUMO eingespeist.« Notwendige Verkehrsdaten wie Verkehrsaufkommen, Fahrzeugmengen oder Ampelzeiten erfragten die jungen Forscher bei den zuständigen Behörden. All die Daten wurden dann in die Simulation eingetragen. »Zusammen mit errechneten Größen wie Geschwindigkeit, Beschleunigung und



© SUMO-Projekt, Eimsbüttler Modell

Mit Software zur Verkehrssimulation erarbeiten die Schüler Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr an der Alster.

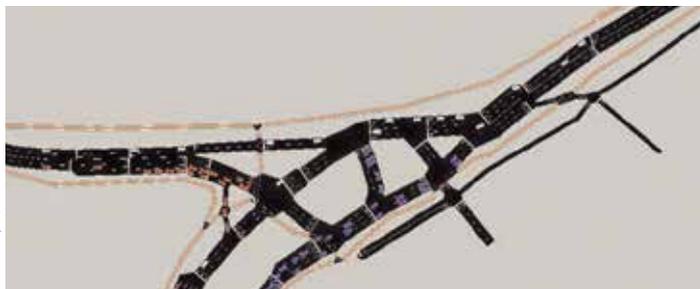
Bremsweg hatten wir so eine ziemlich realistische Simulation der jetzigen Straßen und Kreuzungen.« erklärt Jost die ersten Ergebnisse. Jost beschreibt auch den weiteren Arbeitsprozess.

Simulieren, was hilft »Der nächste Schritt ist jetzt, die Gegebenheiten in der Simulation so anzupassen, dass der Verkehr entsprechend unserer Ziele und speziell für Fahrradfahrer verbessert wird. Dafür können beispielsweise Ampelschaltungen geändert werden oder Kreisverkehre anstelle von Kreuzungen treten.«

Josts Mitschüler Can hofft, dass ihre Erarbeitungen dem ADFC bei seinem Einsatz für besseres und bequemes Fahrradfahren weiterhelfen. »Außerdem wäre es für uns ein Erfolg, wenn einige unserer Ideen in die Tat umgesetzt werden sollten.«

Im Oktober präsentieren die Schüler ihre Ergebnisse bei einem Themenabend in der ADFC-Geschäftsstelle.

Georg Sommer



© SUMO-Projekt, Eimsbüttler Modell

Screenshot einer Simulation der Kreuzung Ballindamm / Ferdinandstor

Öffentliche Ergebnispräsentation/ Themenabend:

SUMO Verkehrssimulation »An der Alster« 2017
Donnerstag, 5. Oktober, 19 Uhr
Geschäftsstelle des ADFC (Großer Raum),
Koppel 34-36, 20099 Hamburg

Von Brücken und Bauten, Flüssen und Genüssen

Bei den Architektur-Natur-Touren des ADFC Hamburg erkunden die Teilnehmer*innen reizvolle Orte jenseits der bekannten Sehenswürdigkeiten – zum Beispiel auf der Elbinsel Wilhelmsburg!

Jürgen Vieth, der Tourenleiter, empfängt uns auf der Brücke über den Gleisen am S-Bahnhof Wilhelmsburg. Uns, das sind nicht nur Menschen mit viel Tagesfreizeit, die sich hier an einem Mittwoch um 11 Uhr treffen. Manche haben sich auch extra einen Tag freigenommen, um die große Elbinsel und Teile von Harburg heute per Rad näher kennenzulernen. Ein rundes Dutzend sammelt sich schließlich an und die Protagonisten ähneln dem technischen Gerät, das sie begleitet: alles mit deutlichen Gebrauchsspuren, aber noch prima in Schuss. An diesem Tag wird viel geplappert, aber klappern tut hier gar nichts.

Wahre Zeichen Jürgen warnt uns schon mal vor. Wir werden heute einige kritische Töne von ihm zu hören bekommen, gilt es doch, auf dieser Tour auch auf Sünden und Ungereimtheiten städtebaulicher und naturschutzgemäßer Art hinzuweisen. Nun ja. Immerhin das Wetter versucht, durch

einen Mix aus Sonne und Wolken einen gewissen Grad an Perfektionismus zu erreichen. Los geht's!

Gleich hier am S-Bahnhof, der im Rahmen der Internationalen Bauausstellung umgestaltet wurde, weist uns Jürgen auf die weit um sich greifenden Betonflächen hin. Für die Besucher der IGS 2013 gebaut, wirkt es heute reichlich überdimensioniert, und auch ich muss dem ganzen Ensemble einen gewissen nostalgischen DDR Charme attestieren.

Ich persönlich erkunde öfter und gern Wilhelmsburg, aber hier sehe ich bisher Unentdecktes. Gleich um die Ecke steht die St. Maximilian Kolbe-Kirche, deren Betonurm sich spiralförmig in den Himmel dreht und hier und da trotz Denkmalschutzes schon bröckelt. Ein schönes Beispiel für den Brutalismus der frühen 1970er-Jahre. Wobei das nicht viel mit architektonischen Brutalitäten zu tun hat; das Wort speist sich aus dem französischen »brut« für roh und meint den damals beliebten Sichtbeton. Die Gruppe freut sich, denn nicht nur zum Radeln, sondern auch zum Lernen ist man dabei.

Gleich um die Ecke ist Aufatmen angesagt, denn hier dominieren schönste Fachwerkbauten das Straßenbild und von ei-

Die Windmühle »Johanna« aus dem Jahr 1875 ist vieles: Wahrzeichen der Elbinsel Wilhelmsburg, technisches Kulturdenkmal und Hochzeitsmühle der Hamburger. Sie beherbergt heute ein kleines Cafe.



© Michael Lutter

ner kleinen Brücke aus zeigt ein Blick auf die Dove-Elbe, wer in dem knappen Jahrtausend wilhelmsburgischer Geschichte vor allem das Sagen gehabt hat: die Natur. Bestand Wilhelmsburg doch anfangs nur aus einer Ansammlung von Höfen auf Warften, die immer wieder vor Überflutungen geschützt werden mussten. Daran hat sich im Prinzip nichts geändert und dass dies auch immer wieder nötig war, zeigte sich vor allem bei der Sturmflut im Februar 1962, die allein hier mehr als 200 Menschen das Leben kostete.

Nach einer kurzen Besichtigung eines weiteren Wahrzeichens, der Windmühle »Johanna«, die oben auf dem Deich Jahrhundert überlebt hat, gibt's ein Stückchen weiter den nächsten Stopp bei einem Denkmal für die Flutopfer. Es steht gleich neben einem Felsklotz, mit dem die Nationalsozialisten sich selber und Wilhelmsburg ein Denkmal setzen wollten – beim Platzieren von Memorials sind die Wilhelmsburger ganz pragmatisch.

Und dann zeigt sich in wenigen hundert Metern Entfernung wieder der



© Hermann Bernbeck/Wilhelmsburger Windmühlenerben e.V.



An der Bunthäuser Spitze mit dem Leuchtturm (kleines Bild) teilt sich die Elbe für etwa 15 Kilometer in die Norder- und die Süderelbe auf und bildet ein Binnendelta. Die beiden Elbarme umschließen die Elbinsel Wilhelmshurg.



Endlich Pause! Noch ein kurzes Stück und es kommt endlich zur angekündigten Pause. Stattfinden soll diese bei der Inselklause, einem Imbiss und »Event«-Treff, der sich auf der Pionierinsel verstecken möchte, aber natürlich schon längst von Hamburger Profi-Auskennern entdeckt wurde.

Der Wirt Andreas empfängt uns leicht erstaunt, heute ist nämlich zu, eigentlich. Aber nach einem kleinen Disput über die auseinanderklaffende Aktualität von analogen Papiermedien und neuzeitlichen digitalen Informationsmöglichkeiten, geschieht eines dieser kleinen Wunder, die jeder Radreisende immer wieder erlebt: Wie weiland an den Ufern des Sees Genezareth findet auch hier an den Gestaden der Süderelbe das Mirakel der Vermehrung von Schwarzbrot und perfekt geräucherter Forelle statt, Ruhetag hin oder her.

Charme dieses Teils von Hamburg: eben noch Betonburgen, im nächsten Moment Bauernhäuser. Nach einem kurzen Stück landen wir am Deich, der die Norderelbe zurückhält und begutachten ein neu geschaffenes Spülfeld, das als Ausgleichsfläche den weiteren Anstieg der Elbe durch die Ausbaggerungen der Fahrinne mildern soll.

Schafweiden und Schnellstraßen Den Wendepunkt der Tour bildet natürlich die Bunthäuser Spitze, an der sich Norder- und Süderelbe aufteilen. Eine hübsche kleine Allee führt dahin und am Ende bemerken die Kenner unter uns freudig, dass man statt auf Brennesseln heute mal auf dieses Naturschauspiel sehen kann; jawohl, hier darf die Motorsense dann doch mal Auslauf haben.

Am Deich der Süderelbe zurück und wieder dieser Kontrast: Eben noch mit den Schafen auf Du und Du und dann geht's direkt neben der laut donnernden sechsspürigen A1 über den Fluss nach Harburg hinüber.

Endstation Denkmalschutz So gestärkt geht es zu den letzten Stationen der Tour, zu dem Teil, wo das alte Harburg mit seiner Geschichte aus Hafen und Industrie auf die Bedürfnisse der modernen Dienstleistungsgesellschaft trifft. Hier hat Jürgen nicht soviel zu meckern, die Symbiose ist größtenteils gelungen. Und mir wird auch

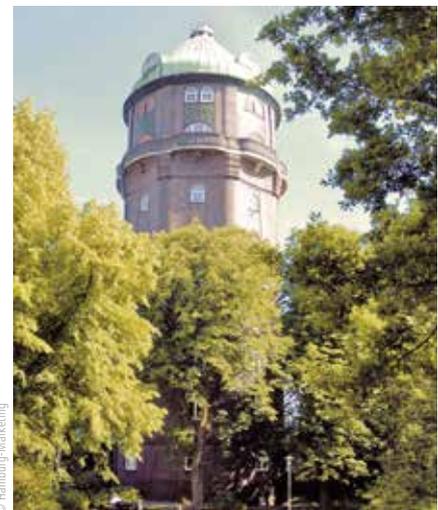
Wilhelmshurgs bekanntestes Wahrzeichen, der Wasserturm Groß Sand, wurde 1910/11 nach Entwürfen des Altonaer Architekten Wilhelm Brünicke erbaut. Mit einer Gesamthöhe von 46 Metern sicherte er einen ausreichenden Wasserdruck.

endlich klar, warum das alte unscheinbare Gebäude überlebt hat, das hier lange frei auf den Brachflächen stand und heute von neuen Appartementshäusern umzingelt ist. Das war der alte Harburger Bahnhof, Endstation in der Provinz Hannover und Eingangstor für die Hansestadt; der Denkmalschutz ist also redlich verdient.

Wir brauchen keine Kutsche und Fähren mehr wie damals und sind mit den Rädern sowieso schneller, als es über die Alte Harburger Elbbrücke zurückgeht, die nur noch Fußgänger und Radler nutzen und die schon x-fach als Filmkulisse diente. Auf der anderen Seite könnte man jetzt die S-Bahn in die Stadt nehmen. Aber wer will das schon an so einem Tag? Also weiter, auf Schleichwegen an den Kanälen von Wilhelmshurg und an seinem eigentlichen Wahrzeichen, dem Wasserturm Groß Sand, vorbei, an dem sich Industriebau und Jugendstil vortrefflich vereinen. Und schließlich geht es durch den alten Elbtunnel in die Stadt. Von uns kennen den ja alle schon... Verabschiedungsszenen an den Landungsbrücken bilden den freundlichen Abschluss der Tour. Danke, schön war's!

Michael Lutter

Diese und andere geführte Radtouren des ADFC Hamburg finden Sie in Ausgabe 3.2017 des Magazins RadCity oder online unter hamburg.adfc.de/radtouren



Themen einbringen!

Im September 2016 gab es an der Spitze des Fahrradclubs in Hamburg einen nahezu kompletten Mannschaftswechsel. Vier frische Vorständler traten erstmals in dieser Funktion an. Zur Landesversammlung 2017 liefert das neue Team eine Zwischenbilanz.

Die Vorstandsfrischlinge sahen sich kurz nach Amtsantritt mit Herausforderungen konfrontiert: Kaum waren sie im Amt, drohte in der Geschäftsstelle ein längerfristiger Personalengpass – mitten in der Vorbereitungsphase zur Radreisemesse. Zum Glück konnte das Team die Lücke schnell schließen, die Geschäftsstelle nachbesetzen und die Messe über die Bühne bringen. Dabei haben viele Aktive, aber auch die Hauptamtlichen großen Einsatz gezeigt.

Unter anderem ein Komplettausfall der Telefonanlage machte deutlich, dass

es technischen Modernisierungsbedarf gibt. Landesvorsitzender Georg Sommer kümmerte sich darum, dass die Technik in der Geschäftsstelle aktualisiert wurde und zukünftig Hauptamtliche und Aktive auf wichtige Daten auch mobil und von zu Hause aus zugreifen können, um besser und schneller zusammenzuarbeiten. Um Zusammenarbeit kümmerte sich Sommer gemeinsam mit Jens Deye auch in Hinsicht auf den ADFC-Bundesverband, andere Vereine oder Firmen. Dirk Lau, der für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig ist, hat die große Medienpräsenz des ADFC und unserer Themen auch im vergangenen Jahr mit seinem engagierten Auftreten in bewährter Weise fortgeführt.

»**Mehr Raum fürs Rad**« Für die Verkehrspolitik setzte sich Jens Deye in seiner Vorstandsarbeit ein. »Das erste Jahr als neuer Vorstand für Verkehr war sehr abwechslungsreich«, sagt Deye. Einer der Höhepunkte sei die sehr gut besuchte Infoveranstaltung der Projektgruppe Velorouten in Wilhelmsburg gewesen. »Ich möchte einen dicken Dank

an die Projektgruppe platzieren, die den Abend sehr gut organisiert und durchgeführt hat!«

Die erfolgreichen Projektgruppen zu den Velorouten, aber auch zu Tempo 30 haben den Druck auf Politik und Verwaltung erhöht, endlich bessere Bedingungen fürs Radfahren zu schaffen. Im Rahmen der Kampagne »Läuft!« haben mehr als 700 Hamburger*innen das ADFC-Antragstool auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen genutzt, bei der Stadt sind bereits mehr als 330 Anträge eingegangen. Der Druck auf den Senat, die Bürger vor Lärm und Luftverschmutzung zu schützen, ist deutlich gestiegen, vier Klagen von Antagssteller*innen wegen Untätigkeit unterstreichen dies noch mal.

»Mehr Raum fürs Rad«, die neue Initiative des Fahrradclubs, setzt hier nach und macht weiter Druck. Damit will der ADFC Hamburg darstellen, wie wichtig breite und qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen sind und auch motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen für die Einhaltung des Überholabstands sensibilisieren.

»Früh übt sich, daher wollen wir im nächsten Jahr einen Schwerpunkt der verkehrspolitischen Arbeit auf die Schulweg-

sicherheit legen«, sagt Deye. Tempo30 sei dort genauso ein Thema wie menschengerechte Wohnquartiere, in denen sich Kinder wieder frei und sicher bewegen könnten.

Deye: »Das Ganze geht natürlich nur mit einem starken Team von Ehrenamtlichen und mit Unterstützung unserer verkehrspolitischen Referentin Stefanie Miczka. Allen gilt vielen Dank für den Einsatz, für konstruktive Diskussionen und die langen Nächte über Stellungnahmen und anderen Projektplanungen.«

Jugend und Kinder Der Bereich Jugend und Kinder hat seine Arbeit aus dem letzten Jahr stabilisiert und ausgebaut: So gab es erneut ein Programm mit abwechslungsreichen Tagestouren, eine herausfordernde mehrtägige Sommertour, diesmal zum Jugendradfestival nach Mannheim, und auf der Fahrradsternfahrt einen gut besuchten Kinderzweig. Zudem präsentierte sich die Jugend mit einem Stand auf der ADFC-Radreisemesse und in Gestalt von Femke Pfaue auf der Bundesebene. Mit Hannes Deutsch gab es wieder einen engagierten Bundesfreiwilligen, der durch den Jugendvorstand Marc Requardt und mehrere ehrenamtliche Helfer*innen unterstützt wurde. Mehr Informationen gibt es im neu geschaffenen Jugendblog hamburg.adfc.de/jugend. Im nächsten Jahr gilt es, diese kontinuierliche Arbeit fortzuführen.

Das liebe Geld Finanzvorstand Tobias Kochems arbeitete sich in das nicht ganz einfache Finanzwesen des Vereins ein und sorgt zuverlässig dafür, dass die Kas-

EINLADUNG ZUR LANDESVERSAMMLUNG

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

Sonntag, 10. September 2017, Beginn: 14 Uhr,
ADFC-Landesgeschäftsstelle, Koppel 34–36, 20099 Hamburg

Bitte bringt euren Mitgliedsausweis mit.

Vorläufige **Tagesordnung:**

1. Eröffnung | 2. Wahl Versammlungsleitung und Protokollant*in | 3. Genehmigung der Tagesordnung | 4. Tätigkeitsbericht des Vorstandes | 5. Kassenbericht 2016 | 6. Bericht der Kassenprüfer | 7. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes | 8. Wahlen der Rechnungsprüfer*innen, Delegierte zur Bundeshauptversammlung, Delegierte zum Bundeshauptausschuss | 9. Anträge | 10. Beschlussfassung über den Haushalt 2018 | 11. Verschiedenes



Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage. Weitere Anträge müssen daher bis zum 31.08.2017 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 AM 31.08.2017

Bei diesem Vorbereitungstreffen werden die Finanzen des ADFC Hamburg genauer betrachtet, als das auf einer Landesversammlung möglich ist. Der Kassenbericht 2016 und die Bilanz des ADFC Hamburg werden vorgestellt und detailliert besprochen. Außerdem schauen wir auf den Haushaltsplan 2018 und dessen Schwerpunktsetzungen.

Donnerstag, 31. August 2017, 19 Uhr |
ADFC-Landesgeschäftsstelle, Koppel 34–36, 20099 Hamburg



se stimmt. Er kümmert sich auch um den Ausbau des Fundraisings und die Erhöhung unserer Einnahmen durch Spenden.

Bei all dem und vielen weiteren Aufgaben konnte sich der neue Vorstand immer auch auf die Unterstützung der ehemaligen Vorstände verlassen. Eine gute Infor-

mationsweitergabe und teilweise Fortführung des Engagements ermöglichen erst eine hohe Kontinuität der Arbeit. Auch dafür vielen Dank!

Georg Sommer



adfc Hamburg | Steckbrief

Arbeitskreis Verkehr



Regen und Sonnenschein – Verkehrspolitik ist spannend!

Der Arbeitskreis Verkehr bearbeitet Themen des Hamburger Radverkehrs auf Landesebene, koordiniert die politische Arbeit des Vereins und initiiert innerhalb des ADFC Projekte zu aktuellen Themen und Kampagnen. Das bringt viel Arbeit mit sich – aber auch vielfältige und spannende Aufgaben für die Teilnehmer.

Was macht den Arbeitskreis aus?

Der Arbeitskreis (AK) Verkehr ist das Bindeglied der verkehrspolitischen Arbeit des ADFC auf landesweiter Ebene. Wir koordinieren politische Kampagnen und Kontakte des ADFC, berücksichtigen die Vorhaben der Bezirksgruppen, die hamburgweite Relevanz haben und diskutieren neue Sachlagen, die aus der Verwaltung kommen. Das Angenehme bei alledem ist die Arbeit mit Gleichgesinnten.

Worum geht es bei eurer Arbeit?

Das übergeordnete Ziel ist die Förderung des Radverkehrs in Hamburg, um die Umwelt- und Verkehrsprobleme der Stadt auszuräumen. Dabei spielt die Landespolitik eine große Rolle und dank der Mitarbeit unserer Verkehrspolitischen Referentin Stefanie Miczka ist der direkte und intensive Kontakt zu Verwaltung und Politik möglich, der über das

Verkehrspolitik ist Dialog: An einem Infostand erklärt Jens Deye Planungen der Behörden, argumentiert für ADFC-Positionen oder wirbt Unterstützer für Kampagnen.

ehrenamtlich Leistbare hinausgeht. Konkret besprechen wir die aktuellen Ergebnisse und anstehenden Arbeitsschritte in der Lobbyarbeit, planen Aktionen und kümmern uns um die Zielsetzungen des ADFC in Hamburg.

Welche Strategie verfolgt ihr, um eure Ziele zu verwirklichen?

Sehr wertvoll sind unsere intensiven Kontakte zu Politik und Verwaltung, die sehr konstruktiv sind. Dennoch kommt von uns

auch mal klare öffentliche Kritik, wo das erforderlich wird. Die Stadt setzt sich das Ziel, »Fahrradstadt« zu werden – dafür muss aber noch viel passieren. Mit intensiver

Lobbyarbeit versuchen wir den Weg dahin mit zu ebnen. Mit Forderungen nach flächendeckendem Tempo 30 oder breiteren Radfahrstreifen an Hauptstraßen zeigen wir

auch, was notwendig ist, damit das Ziel erreicht werden kann. Ein wichtiges Element

des AK Verkehr ist auch die Einrichtung von Projektgruppen, die gesonderte Themen erarbeiten oder Kampagnen durchführen.

Wie sehen diese Projektgruppen aus?

Die Projektgruppe (PG) Tempo30 mit der Kampagne »Läuft!« wurde durch uns angeschoben, ebenso wie die PG Velorouten, die sich mit Qualitätsstandards und der Streckenführung von Velorouten auseinander setzt. Dann gibt es noch die PG Kartentool, die digitale Kartenwerkzeuge für die verkehrspolitische Arbeit entwickelt. Im Aufbau befindet sich die PG Schulwegsicherung und zeigt deutlich wo unsere Strategie insgesamt hingeht: Radfahren muss für alle von jung bis alt attraktiv und sicher sein. Dazu werden wir auch neue Strategien entwickeln und alte Positionen überarbeiten.

Wie sieht euer größter Erfolg aus?

Der sichtbarste Erfolg der Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit ist sicher die politische Zielsetzung »Fahrradstadt Hamburg« und das »Bündnis für Radverkehr«. Mit unserer jahrelangen Lobbyarbeit konnten wir uns an vielen Stellen deutlich einbringen und an den Inhalten mitwirken. Mit unseren

Forderungen für den Ausbau der Velorouten haben wir gezeigt, was konkret an diesen Strecken verbessert werden muss. Mit unserer Tempo 30-Kampagne haben wir ordentlich Druck für einen menschengerechten Verkehr aufgebaut. Und mit der neuen Initiative »Mehr Raum fürs Rad« fordern wir jetzt, wie es weitergehen muss.

Und wie klappt es mit der Zusammenarbeit mit Stadt und Verkehrspolitik?

Wir arbeiten auf unterschiedlichsten Ebenen mit Wirtschaft, Politik und Verwaltung zusammen und haben durchweg gute Erfahrungen. Radverkehr ist nicht nur bei den Verkehrsteilnehmer*innen in – auch die Politik will das fördern. Leider fehlt manchmal der Mut und die Entschlossenheit, manchmal leider auch der Wille, weitgehende Maßnahmen anzugehen und auch mal entscheidende Einschnitte beim Kraftverkehr zu wagen.

Was wünscht ihr euch für eure Arbeit in der Zukunft?

Mehr Raum fürs Rad! Mehr Raum heißt für uns, die Flächen so intelligent aufzuteilen, dass der Verkehrsraum der Stadt von allen optimal genutzt werden kann. Dadurch können Luftverschmutzung und Verkehrslärm reduziert werden und der Verkehr – auch der Wirtschaftsverkehr – besser fließen.

Wen wünscht ihr euch noch im Team?

Mehr Leute, die die Arbeit mit uns schultern, sind immer gut. Wer Interesse an verkehrspolitischen Fragestellungen hat, die über das rein lokale Mitgestalten hinausgehen, findet sich hier bestimmt wieder. Unsere Themen sind so vielfältig, dass diverse persönliche Fähigkeiten bei uns von Nutzen sind: von fachlich-technischer Arbeit, über Lobbyarbeit im Hintergrund bis hin zum Erarbeiten kreativer Aktionen und Grafiken für unsere Forderungen.

Was gibt ihr den RadCity-Leser*innen mit auf den Weg?

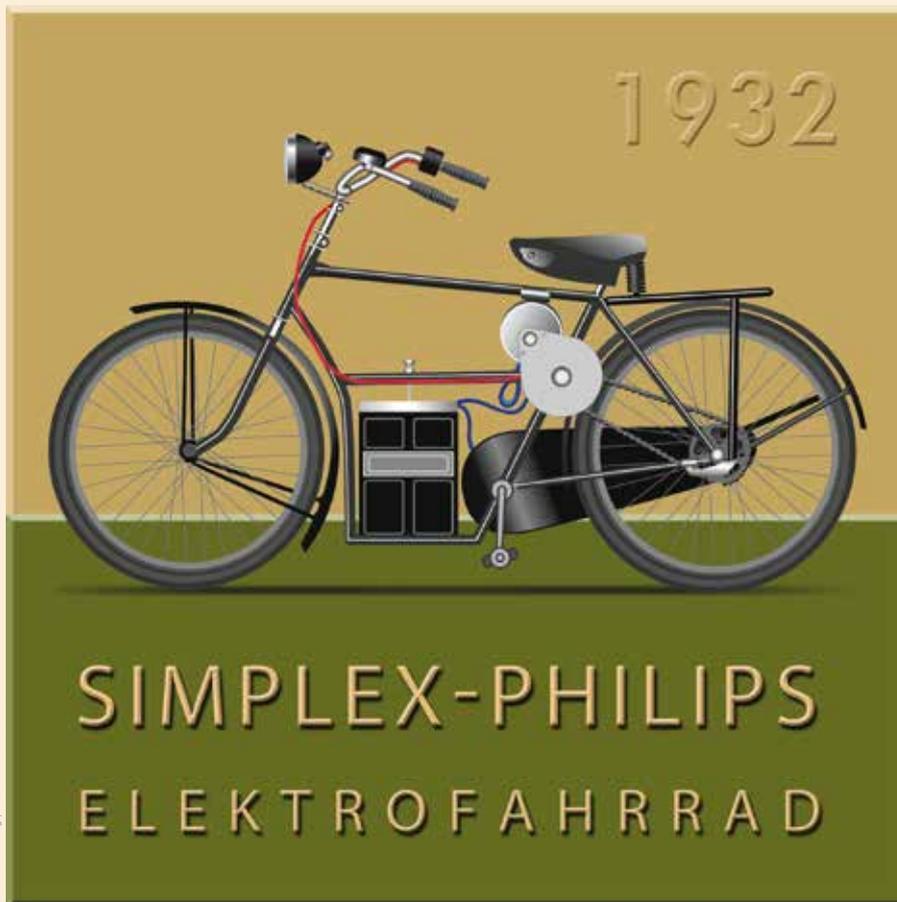
Verkehrspolitik ist weniger trocken als man denkt. Kaum fährt man los, fängt es auch schon an zu regnen, aber mit dem nächsten Projekt kommt auch der Sonnenschein wieder und belohnt einen für die erbrachte Arbeit.

Interview: Kathryn Leve

Kontakt: Jens Deye | AK-Verkehr@hamburg.adfc.de

Treffen: Jeden 4. Montag des Monats, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, St. Georg





© ADFC Hamburg | Illustration: Michael Prahl

Warum treten, wenn's auch ohne geht?

Elektromobilität steht derzeit hoch im Kurs und wird als Hoffnungsträger modernen Massentransports gewinnträchtig gehandelt. Politik und Autolobby setzen – wenig innovativ – vor allem auf vierrädrige Fahrzeuge. Dabei ist die Idee des Fahrrads fast so alt wie die, es mit einem Hilfsantrieb auszustatten. Das motorunterstützte Fahrrad entspringt dem menschlichen Bedürfnis, sich immer mehr mit immer weniger Anstrengung fortzubewegen.

Wie ging's los? Es war wohl der amerikanische Erfinder Sylvester H. Roper, dem es Ende der 1860er-Jahre als Erstem gelang, ein Fahrrad mit einer Dampfmaschine auszurüsten. Etwa zur selben Zeit tuckerte Pierre Michaux, der als Erfinder des Pedalantriebs beim Fahrrad gilt, dampfgetrieben durch Frankreich. Seine

Fabrik produzierte ab 1869 Fahrräder mit Hilfsmotor. Michaux setzte dabei auf spiritusbetriebene Dampfmaschinen. Ab 1881 fuhr das E-Tricycle von Gustave Trouvé durch Paris. Trouvés Elektrokonzept wurde schnell kopiert, denn Elektroantriebe waren Verbrennungsmotoren leistungsmäßig deutlich überlegen. Als erstes, echtes Elektrofahrzeug gilt das 1895



© gemeinfrei

Elektrofahrräder wie das Philips-Simplex waren in den 1930er-Jahren ein normaler Anblick auf den Straßen.

TECHNISCHE DATEN

PHILIPS-SIMPLEX

Kategorie

Elektrofahrrad

Hersteller

Simplex (Patent: Philips)

Baujahr

1932

von Ogden Bolton in den USA patentierte Fahrzeug. Bolton setzte auf einen Radnabenmotor – ähnlich wie viele E-Bikes heute. Die Idee, Fahrräder mit einem Elektromotor zu kombinieren, lag um 1900 regelrecht in der Luft.

Wie ging's weiter? Welches Rad als erstes Serien-E-Bike der Welt gilt, ist unsicher. Manche Quellen geben an, dies sei ein E-Tandem der französischen Firma Clerc & Pingault (1900). Tatsächlich fertigte die britische Firma Humber dieses Gefährt von 1897 bis 1904 in Serie. 1932 entschied sich auch der niederländische Elektrokonzern Philips, ein Fahrrad mit elektrischem Zusatzantrieb zu bauen. Philips kooperierte dazu mit Simplex, einem der größten niederländischen Fahrradfabrikanten. Die Ko-Produktion wies bereits alle Module von heutigen E-Bikes auf.

Beim Philips-Simplex von 1932 hing die 12-V-Batterie so tief wie möglich, um die Fahrstabilität und Straßenlage zu verbessern. Der Motor unter dem Sattel trieb per links geführter Kette das Hinterrad an. Rechts geführt gab es auch noch einen Pedalantrieb, sodass sich mitstrampeln oder weiterfahren ließ, wenn die Batterie leer war. Letztlich blieb es aber bei einer kleinen Produktion im eigenen Hause. 1937 unternahm Philips einen neuen Anlauf zusammen mit der Firma Gazelle, aber auch dieses E-Bike-Modell floppte mit nur 117 verkauften Stück. Es war die »Ölkrise« ab dem Jahr 1973, die Elektrofahräder wieder als Massenverkehrsmittel zurück ins Spiel brachte.

Dirk Lau



© ADFC Hamburg | Dirk Lan

Kolumne

Fahrradstadt g(20)t doch!

Wie fühlt es sich eigentlich an, wenn unsere Straßen plötzlich von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bevölkert sind, statt von endlosen Reihen von Blechkisten? Eine Ahnung davon bekamen wir tatsächlich während des G20-Gipfels vom 7. bis 9. Juli in Hamburg. Bei schönstem Sommerwetter war das Fahrrad das einzige Verkehrsmittel, mit dem man während der Gipfeltage zuverlässig (fast) überall hin kam. Wären da nicht die nervigen Hubschrauber und bellenden Martinshörner gewesen, man hätte die Stille in der Innenstadt surren hören können.

Für kurze Zeit fuhren wir nebeneinander, in Grüppchen oder einzeln durch die Stadt und mussten uns keine Sorgen machen, angehupt oder bedrängt zu werden. Zu Fuß Gehende ertappten sich dabei, wie sie ohne Sorge auf der Fahrbahn gingen oder einfach mal die Straße kreuzten. Immer wieder stand man auf einer komplett leeren Kreuzung an der Ampel und sah es in den Köpfen der anderen Wartenden arbeiten: Wer macht den ersten Schritt, ist ja wohl bescheuert, hier auf der leeren Kreuzung auf Grün zu warten ... Mit der Zeit gewöhnte man sich daran, einfach zu gehen oder zu radeln. Ampeln regeln eben vor allem den Autoverkehr. Und der war ja aus dem Innenstadtbereich weitgehend verschwunden.

In den sozialen Medien tauchten auch immer mehr Einträge auf, in denen die Fahrrad-Community die autofreie Stadt dokumentierte. Mönckebergstraße geisterhaft, ausgestorbener Jungfernstieg, Spaldingstraße leer – die Fahrradstadt Hamburg war plötzlich möglich und geisterhafte Realität.

Genauso schnell war dann am Montag leider wieder alles beim Alten und auch im Netz dominierten wieder die Berichte von verletzten Radfahrer*innen und blockierten Radwegen. Vielleicht hätte man die 130 Millionen Euro, die im Vorwege als Hamburgs Anteil an den G20-Kosten genannt wurden, doch lieber gleich in die Fahrradstadt investieren sollen ;)

Amrey Depenau



NORWID
Räder für Velosophen

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

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

KOECH
BI-RAD TECHNOLOGIE

STEVENS • GUDEREIT • MÜSING • A2B • FALTER

★ ★ ★ ★ ★
NEUBAUER

FAHRRADREISEN



AKTIVITÄT, ERHOLUNG & ERLEBNIS IN EINEM URLAUB! JETZT KATALOG ANFORDERN!

Eine kleine Auswahl unserer Ziele:

- Rund um Berlin
- Fischland-Darß-Zingst
- Masuren
- Inn-Radweg
- Provence & Camargue
- Bodensee

Neubauer Touristik GmbH · Neubauer · Marie-Curie-Ring 39 · 24941 Flensburg
Tel. 0461 1418 50 · www.neubauer-reisen.de
info@neubauer-reisen.de

Eine Marke der
Neubauer Touristik

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

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, Raum12; Bernd Reipschläger; eimsbuettel@hamburg.adfc.de **BG Harburg** 1. Montag im Monat, 19:30 Uhr, Restaurant Dubrovnik Kupferkanne, Julius-Ludowieg-Str. 8, harburg@hamburg.adfc.de **BG Mitte** 1. Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Marco Silla; 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, oeenv@hamburg.adfc.de **Fahrradcodierung** letzter Freitag im Monat (April–Sept.), 15–17 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle **Liege- und Spezialradstammtisch** 1. Mittwoch im Monat, 19 Uhr im Café SternChance; Morten Himmel; 040 27145645 **Radlertreff** letzter Donnerstag im Monat, 19 Uhr, »Oniro«, Lattenkamp 29; Wolfgang Heckelmann; 040 61192970 **AK Lastenrad** lastenrad@hamburg.adfc.de **Radreisemesse** ADFC-Geschäftsstelle, rrm@hamburg.adfc.de | **Online-Redaktion** Ulf Dietze, online-redaktion@hamburg.adfc.de **RadCity** redaktion@hamburg.adfc.de **ADFC-Themenabende** Andreas Grab, vortrag@hamburg.adfc.de **Vorstand** vorstand@hamburg.adfc.de

hamburg.adfc.de/aktiv-werden

Fördermitglieder

Radverkehr in Hamburg fördern – Fördermitglied des ADFC Hamburg werden!

I 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 • **Fahrradtaxi Pedalotours GmbH** Hagenau 41, 22089 Hamburg, 0177 7367042 | **FAHRRADHANDEL** | **Die Kette Elbwerkstätten 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** Curslacker Neuer Deich 38, 21029 Hamburg, 040 724157-0 • **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 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, Mühlener 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** Michael Kellenbenz & Helen Schepers, c/o Zinnwerke HH-Wilhelmsburg, Am Veringhof 7, 21107 Hamburg, 0175.5663573 | **PFLEGE** | **Pflegedienst Knoll**, Kohlhöfen 29, 20355 Hamburg, 040 345696 | **RECHT** | **Matthies Rechtsanwältin** Dr. Anja Matthies, Katharinenstr. 11, 20457 Hamburg, 040 29813490 • **bikeright.de** Rehhoffstraße 4a, 20459 Hamburg, 040 68875727 | **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 Damtor** einfall GmbH, Schlüterstraße 11, 20146 Hamburg, 040 41468277 | **SPORT** | **Eimsbütteler Turnverband e.V.** Bundesstr. 96, 20144 Hamburg, 040 401769-0 | **VERLEIH** | **Hamburg City Cycles Lars Michaelsen** 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

Senf & Co.

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.

Besser parken

RadCity | Abstellplätze

Des öfteren erlebe ich es, dass Radler*innen ihr Rad an einer Seite des Parkbügels so eng abstellen, dass die andere Seite nur schwer oder gar nicht zu benutzen ist. Manchmal sind Räder so dicht an die Stangen geschlossen, dass es schwerfällt, ein eigenes Schloss anzubringen, ohne das fremde Rad mit anzuschließen. Außerdem zu Rädern ohne Ständer, die an der Stange angeschlossen sind und daran nur locker lehnen: Wenn ich sie zum besseren Anbringen meines Schlosses etwas von der Stange abhalte, um mein Rad platzieren zu können, kommt es immer wieder vor, dass das andere Rad dabei umfällt und ich es mühsam wieder aufrichten muss. Auch das nervt.

Gisela Gelhaar, per E-Mail

Ziemlich verformt ...

Fahrradstadt Hamburg | Sternfahrt

Wir haben in den vergangenen Jahren alle etwas gelernt. Es geht immer mehr Radfahr-

Fahrradsternfahrt

Ein Gedicht

Das glaubste nicht, da biste platt,
Echt, Hamburg ist ne Fahrradstadt
Zumindest einen Tag im Jahr,
Und der Tag, der ist wunderbar ...

Stephan de Vogel, via Mail

ern nicht nur darum, sich in der Freizeit auf das Rad zu setzen oder gelegentlich mal mit dem Fahrrad zu fahren. Das Fahrrad ist wieder zu dem Verkehrsmittel geworden, das es bis in die 60er- und zum Teil 70er-Jahre hinein gewesen ist. Und wir werden natürlich dafür sorgen, dass die Wege, die alltäglich sind, besser werden. Mancher davon sieht noch so aus wie im Jahr 1975, als man ihn errichtet hat, allerdings mittlerweile ziemlich verformt. Wir werden diese Fahrradwege in Ordnung bringen und überall dort, wo es bislang keine gibt, oder diese zu schmal für Fußgänger und Radfahrer sind, erschließen wir neue Radwege. Aber dadurch, dass Hamburg eine Stadt mit vielen tausend Kilometern Straßen ist, haben wir natürlich ordentlich etwas vor uns.

Olaf Scholz, Ansprache auf der
Abschlusskundgebung der Fahrradsternfahrt
[Aufgezeichnet von der Redaktion]

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, Florian Dumsky, Stefan Eli, Josef Kwasnitza, Dirk Lau (Layout, Produktion), Kathryn Leve, Michael Lutter, Denis Mohr, Michael Prahl, Georg Sommer (Redaktion, V.i.S.d.P.), Petra Stang

E-Mail: redaktion@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN Es gilt die Preisliste Nr. 27 vom 12.12.2016: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt: bfo Büro für Öffentlichkeitsarbeit e.K.
Tel. +49 40 80 90 55 9-0, E-Mail: cohen@bfoe-hh.de

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



© ADFC Hamburg | Rainer Schulz

Mehr von Denis Mohr auf <http://denismohr.blogspot.de>



Cartoon: Denis Mohr



**Donnerstag, 28. September,
19 Uhr**

Monika Schlechte

Israel per Rad entdecken

Sechs Wochen lang sind Monika Schlechte und ihr Mann Thomas durch Israel und die Westbank geradelt. Obwohl es dort fast keine ebenen Strecken gibt – sie sind begeistert und mit wunderschönen Fotos zurückgekehrt. Die Bilder, Geschichten und spannenden Informationen zu dem vielfältigen Land verschmelzen sie zu einer packenden Präsentation.

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

Donnerstag, 5. Oktober, 19 Uhr

Schüler des Eimsbütteler Gymnasiums

SUMO-Projekt des Eimsbüttler Modells Verkehrssimulation am PC: »An der Alster«

Abiturienten aus dem Physikprofil der Eimsbütteler Gymnasien arbeiten in einem Unterrichtsprjekt mit der Software SUMO (Simulation of Urban Mobility). Das Programm ermöglicht es, Verkehrsabläufe am Computer nachzubilden. Am Beispiel der Straße »An der Alster« untersuchten die Schüler in Teams, wie die Aufteilung des Straßenraumes, die Verkehrsführung oder Ampelschaltungen verändert werden könnten, um dem Radverkehr dort zu verbessern. Ihre Methoden und Ergebnisse präsentieren sie bei diesem Themenabend.



© Fotos: Die Vortragenden

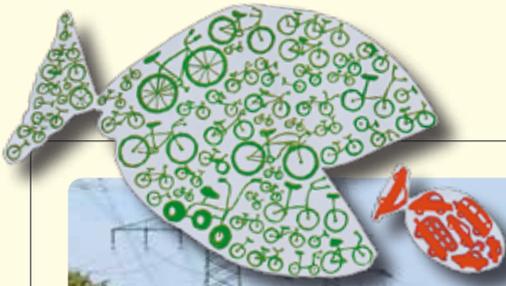


Jetzt informieren und 2018 starten
**ADFC ELEKTRO-RAD-REISE
VON HAMBURG NACH
ST. PETERSBURG**



**Sechs Länder,
drei Etappen,
ein Traum**





Für Radverkehr und Klimaschutz demonstrierten die Teilnehmer*innen der Fahrradsternfahrt am 18. Juni 2017 – auch vor dem Kohlekraftwerk Moorburg.



MEHR RAUM



Zum zweiten Mal bot der ADFC bei der Fahrrad-Sternfahrt einen eigenen Startpunkt für Kinder an. Etwa 100 Kinder radelten ab Lattenkamp mit und freuten sich auf dem Rathausmarkt über Medaillen.

FÜRS RAD!

Der ADFC informierte zu Velorouten, Radstreifen und seiner Initiative »Mehr Raum fürs Rad!«. Sehr gefragt waren die schicken Turnbeutel mit der Aufforderung an Autofahrer: »Abstand halten!«

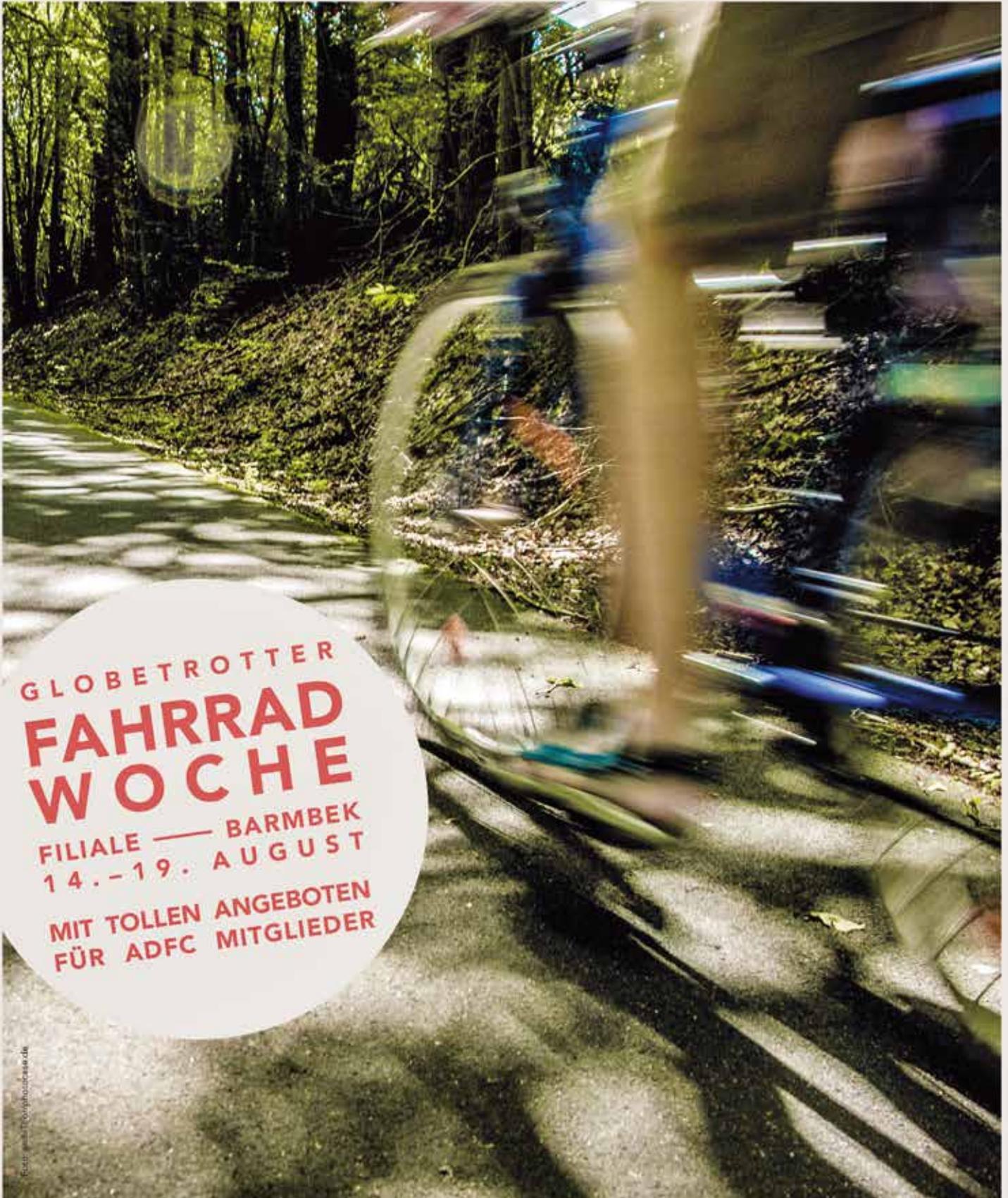


Bei schönstem Wetter zählten die Organisatoren 30.000 Teilnehmer*innen, darunter viele prominente Unterstützer*innen und sogar erstmals auch Bürgermeister Olaf Scholz.

Globetrotter



<< NEUE HORIZONTE >>



GLOBETROTTER
**FAHRRAD
WOCHE**

FILIALE — BARMBEK
14. - 19. AUGUST

MIT TOLLEN ANGEBOTEN
FÜR ADFC MITGLIEDER

Foto: www.fotografieren.de

<< GLOBETROTTER · WIESENDAMM 1 · 22305 HAMBURG · MO.- SA. 10:00-20:00 UHR >>