

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg

 **adfc**
Hamburg

5.2017

Oktober.November

ersch. zweimonatlich | hamburg.adfc.de

Mit dem Rad zur Schule

Wege für Schulkinder müssen sicher sein



© ADFC

Tempo 30: Grundrechte nur gegen Gebühr? | Fahrradstadt – damals und heute

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



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

5.2017 | Oktober.November

KURZMELDUNGEN

- 04 Schluss mit der Platzverschwendung durch parkende Autos – International Park(ing) Day | GPS-Workshop für Anfänger und Fortgeschrittene im November | Der WoMo-Rechner ist online! | ADFC-Landesversammlung will JuFaFe 2019 nach Hamburg holen | **Bundespräsident ehrt ADFC-Aktive aus Hamburg**

FAHRRADSTADT HAMBURG

- 06 **Ein Blick zurück in die Geschichte**
09 **Heute ist es andersrum!**

VERKEHRSPPLANUNG

- 11 **Mit dem Rad zur Schule**
Neuer ADFC-Arbeitskreis »Schulwegsicherung«
13 **Grundrecht nur gegen Gebühr?**
Stadt Hamburg verlangt hohe Bearbeitungsgebühren für Tempo-30-Anträge

VEREIN

- 14 **Wasser marsch!**
Mit dem ADFC Hamburg zum JuFaFe 2017 in Mannheim
16 **ADFC-Steckbrief: Arbeitskreis GPS**
Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt ...

RUBRIKEN

- 18 **Legendäre Fahrräder VI:**
Das Bonanzarad
19 Kolumne: Bremer Schlüssel
20 Machen Sie mit! | Fördermitglieder
21 Post | Cartoon | Impressum
22 **ADFC-Themenabende**

Editorial

Auf Sand gebaut ...

*Nun kommt er (erstmal) wohl doch nicht: Drei Viertel der befragten Bürger*innen in Altona haben den Strandweg an der Elbe in Övelgönne abgelehnt. Auch die Radfahrer*innen ahnten schon, dass diesen Weg vor allem Menschen ohne Räder benutzt hätten, aber nun ja ... Ich schätze aber, an anderen Orten gäbe es solche Befragungen gar nicht, weil es an einem so hochfrequentierten Freizeitort schon seit Jahrzehnten einen Radweg gäbe – alles andere wär ja auch blöd. Als Zugereister kann man diese und ähnliche Diskussionen eigentlich nur kopfschüttelnd als typisches Hamburger Phänomen bestaunen. Das kommt davon: Was ein halbes Jahrhundert lang versäumt wurde, soll jetzt in kurzer Zeit nachgeholt werden. Gefühlt ganz plötzlich entstehen da neue Verkehrsräume und tauchen deren Benutzer*innen auf – und das wird von vielen immer noch als Einschränkung oder sogar Bedrohung empfunden.*

Was in Hamburg oft einfach noch fehlt, sind Pragmatismus und Normalität im Umgang mit dem Rad, wie sie in der benachbarten Hansestadt Bremen bereits herrschen (Kolumne »Bremer Schlüssel«, S. 19).

In diesem Heft geht es auch um die Zukunft, die natürlich von den Kleinsten verkörpert wird. Der ADFC bemüht sich sehr darum, dass das Rad für den Schulweg wieder zur Normalität wird. Ausgerechnet ein Blick in die Vergangenheit zeigt, wie die Zukunft mal aussehen könnte. Vor 100 Jahren galt ausgerechnet Hamburg nämlich als Deutschlands Fahrradhauptstadt und bekam aus diesem Grund sogar Besuch aus Kopenhagen! Wir sind da ganz sicher: So oder ähnlich wird es wieder kommen. Eins, zwei, drei, im Sauseschritt läuft die Zeit, wir radeln mit! Oder auch schon mal voran...

Michael Lutter

Stark (und flink) wie drei.

... ist denn mehr Komfort, Dynamik und Spaß überhaupt noch denkbar?

ICE ADVENTURE HD
Für starke Piloten jetzt mit
automatischem SHIMANO
Steps-Elektroantrieb!

Der Alleskönner für Ausdauer-
sport, Touren und jeden Tag.
Komfortabler und trotzdem:
sportlicher gehts kaum!



ICE FULLFAT

plus SHIMANO Steps plus ROHLOFF-Schaltung
Mit dem Fullfat fliegen Sie über Stock und Stein,
und alles mit einem beeindruckenden Komfort.

Mit dem eDrive und der Luxus-Schaltung wird dieses
Trike dann zur Raubkatze - hier treffen sich HighTech
und HighEnd-Qualität, aufregende Fahreigenschaften
und komfortabler Ausdauerport.

Wenn Sie zum Sonnenaufgang 50 KM und mehr Abenteuer hellwach
gemacht haben, legt sich dieses Tier gefaltet in den Kofferraum zum Schlafen.



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

■ SCHLUSS MIT DER PLATZVERSCHWENDUNG DURCH PARKENDE AUTOS!

Stell dir vor, es gibt Straßen und keiner parkt sie mit Autos zu, sondern nutzt sie wieder als Aufenthaltsraum, als Spielplatz oder einfach nur, um dort zu sitzen. Wie jedes Jahr am dritten Freitag im September machten auch diesmal weltweit Künstler, Aktivisten und andere Menschen am »International Park(ing) Day« auf die Platzverschwendung durch Autos in Städten aufmerksam und gestalteten Autoparkplätze kreativ in öffentliche Parks um. Der ADFC Hamburg beteiligte sich mit Aktionen im Eppendorfer Weg (Eimsbüttel) und in der Ottenser Hauptstraße (Altona). Hintergrund: Die Hälfte aller Bundesbürger wünscht sich, wie eine vom ADFC-Bundesverband in Auftrag gegebene Studie ergeben hat, eine andere Aufteilung des öffentlichen Raumes: 87 Prozent wollen mehr Platz für Begegnungen, Rad- und Fußverkehr, 50 Prozent wollen diese Veränderung zulasten des Autoverkehrs. »Wir sehen das als Bestätigung, dass die Verkehrswende von breiten Bevölkerungsschichten gewollt ist«, sagt Stefanie Miczka vom ADFC Hamburg. »Denn nur wenn es gelingt, den größten Teil des Autoverkehrs auf Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV zu verlagern, bleiben Städte lebenswert.«

<http://parkingday.org/>



© ADFC Hamburg



© ADFC Hamburg

■ GPS-WORKSHOP FÜR ANFÄNGER UND FORTGESCHRITTENE IM NOVEMBER

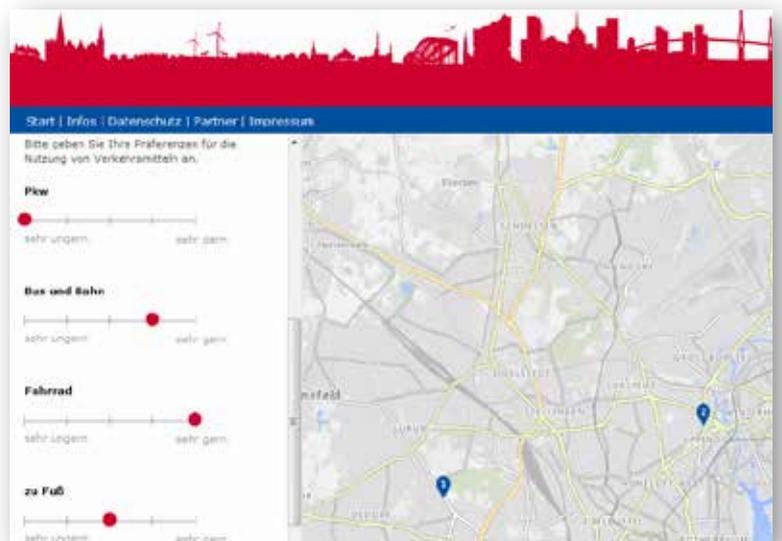
Der Arbeitskreis GPS des ADFC Hamburg bietet am 11. November wieder die Möglichkeit, Wissen zur GPS-Navigation beim Radfahren zu erwerben oder zu vertiefen. Inhalte: Tipps zur Bedienung von Outdoorgeräten, Smartphones (Android, I-Phone, Windows-Phone) und Software, Tourenplanung (an Windows und Mac) Kartenmaterial, Radtourenportale, Stromversorgung unterwegs. Darüber hinaus stehen die Aktiven des Arbeitskreis für Fragen zur Verfügung.

Sa. 11.11.2017, 11-15 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, Teilnahmebeitrag: 20 Euro bzw. 10 Euro für Mitglieder bei Vorlage des gültigen ADFC-Ausweises. Anmeldung erforderlich: gps@hamburg.adfc.de

■ WOMO-RECHNER IST ONLINE!

Der Wohn- und Mobilitätskostenrechner (WoMo) ist ein gemeinsam vom HVV und der Metropolregion Hamburg entwickeltes Tool, mit dem man flexibel und schnell die Miet-, Kauf- und Fahrtkosten und den Zeitaufwand zwischen Wohnorten in zentraler oder peripherer Lage vergleichen kann. Am Anfang stand der Gedanke, dass Mieten und Kaufpreise in zentraler Lage in Hamburg zwar teuer sind, von günstigeren Wohngebiete am Stadtrand oder jenseits der Stadtgrenzen aus aber die Arbeitswege erheblich länger und damit teurer und zeitaufwändiger werden können. Nun lassen sich verschiedene Wohnlagen mit individueller Haushaltsgröße und den jeweiligen Arbeitsplätzen direkt vergleichen. Der Rechner ermöglicht das schnelle und spielerische Ausprobieren mit groben Eckdaten oder aber präzise Eingaben mit detailreichen Ergebnissen zu Wohn- und Mobilitätskosten, CO₂-Bilanz und Zeitaufwand.

womorechner.de



ADFC-LANDESVERSAMMLUNG WILL JUFAFE 2019 NACH HAMBURG HOLEN

Am 10. September kamen wieder 40 von derzeit etwa 7700 Mitgliedern des ADFC Hamburg zu ihrer jährlichen Landesversammlung in der Geschäftsstelle auf St. Georg zusammen. Reichlich Diskussionsstoff versprach ein Antrag, wonach der Fahrradclub künftig bei Kooperationen mit Anbietern von Radreisen auf das Flugzeug verzichten sollte. Vorher aber lieferte der Vorstand noch seinen Bericht ab und wurde entlastet. Dann stellte Finanzvorstand Tobias Kochems ausführlich den Haushaltsplan für 2018 vor, den die Versammlung nach kurzer Diskussion annahm. Nach der Kaffeepause und den obligatorischen, aber wichtigen Wahlen der Kassenprüfer*innen und Delegierten kam der erste Antrag – der mit überwältigender Mehrheit angenommen wurde: Alle 40 anwesenden Mitglieder stimmten dafür, dass das JugendFahrradFestival (JuFaFe) im Sommer 2019 in der Hansestadt stattfinden soll – eine tolle Sache, die der »Fahrradstadt« Hamburg sicher gut zu Gesicht stünde, war die einhellige Meinung im Saal. Nicht ganz so einfach war der abschließend behandelte zweite Antrag. Nach einer intensiven, kontroversen Diskussion nahm die Versammlung aber auch diesen in veränderter Form an: »Der ADFC Hamburg wirbt nicht aktiv für Reisen, in denen explizit Flugreisen angeboten werden, vorausgesetzt, bestehende Verträge werden dadurch nicht gebrochen.« Welche Konsequenzen dieser Beschluss auf das Tagesgeschäft des Clubs hat, stand zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht fest.

hamburg.adfc.de



© ADFC Hamburg | Ulf Dietze

HAMBURG HAT EINEN NEUEN FAHRRADFREUNDLICHEN ARBEITGEBER

Fahrradförderung zahlt sich aus: So bietet die Software-Firma Workplace Solutions GmbH allen Mitarbeiter*innen ein Dienstrad an. Dafür und für weitere Bemühungen, den Angestellten den Umstieg auf das Rad zu erleichtern, überreichte Johanna Drescher vom ADFC Hamburg das Zertifikat »Fahrradfreundlicher Arbeitgeber« in der Stufe Bronze. Geschäftsführer Dr. Guido Gryczan freute sich gemeinsam mit allen Mitarbeiter*innen. Wir gratulieren zu diesem tollen Erfolg!

Auf fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de kann jedes Unternehmen selbst testen, wie fahrradfreundlich es bereits ist.



© ADFC Hamburg

BUNDESPRÄSIDENT EHRT ADFC-AKTIVE AUS HAMBURG

Mit einem Bürgerfest im Schloss Bellevue würdigte Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier (SPD) am 8. und 9. September 2017 ehrenamtlich Aktive. Im Fokus standen wieder Menschen, die mit ihrem bürgerschaftlichen Engagement zu einer starken Zivilgesellschaft beitragen. Die Hamburger Heidrun und Uwe Jancke, die sich seit Jahrzehnten für den Radverkehr einsetzen, waren dieses Jahr mit dabei. Der ADFC Hamburg gratuliert herzlich!

Wer in Hamburg mit Radverkehr zu tun hat, kennt »die Janckes« bestens: Das Ehepaar engagiert sich seit vielen Jahren fürs Radfahren und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Heidrun und Uwe Jancke wirken maßgeblich bei der Fahrradsternfahrt des Vereins »Mobil ohne Auto« mit und mobilisieren dabei alljährlich tausende Teilnehmer. Im ADFC engagieren sie sich unter anderem bei der

Fahrradcodierung, bei Infoständen und im städtischen Forum für Verkehrssicherheit.

Die Leitung der »ADFC Radreise-Messe« war bei den Janckes jahrelang in besten Händen. Auch im Vorstand des Fahrradclubs hat Uwe Jancke schon mitgearbeitet. Seine Frau Heidrun wirkt bei so viel Engagement oft

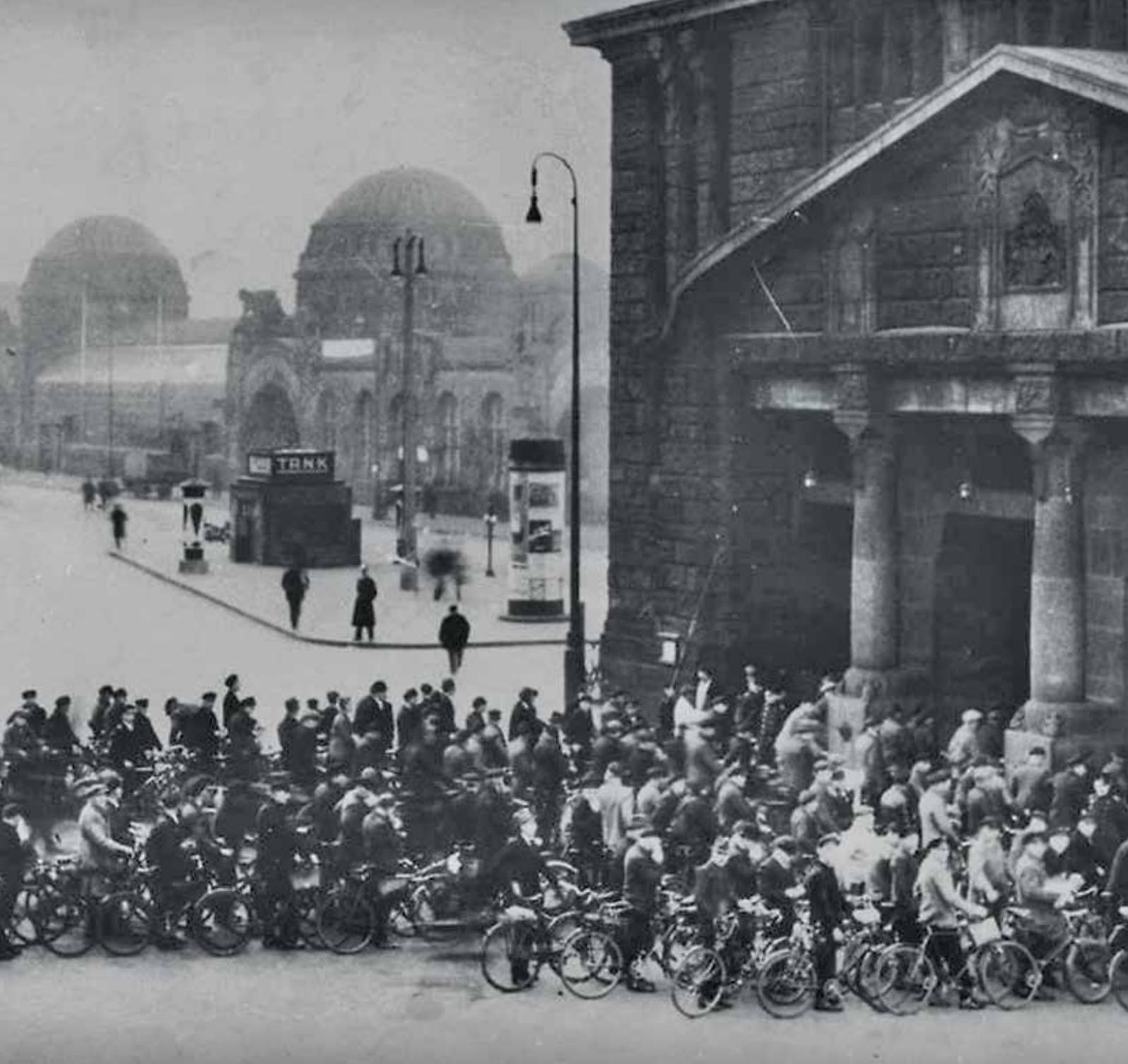


© Privat

im Hintergrund mit – mit mindestens dem gleichen Arbeitseifer: Sie organisiert Termine und Logistik, regelt Finanzen, kümmert sich ums Telefon, betreut die Facebook-Seite und vieles mehr.

Bittet man Uwe und Heidrun um Hilfe oder Unterstützung, sind sie zur Stelle: »Sie sagen fast nie nein – außer sie haben da schon einen Termin«, erzählt Johanna Drescher, Geschäftsstellenleiterin des ADFC Hamburg. »Wir freuen uns über die Einladung des Bundespräsidenten«, sagt das bescheidene Paar im »Unruhe-Stand«, dem es fast ein bisschen peinlich ist, so in die Öffentlichkeit zu treten. Prompt geben sie die Ehrung an ihre Mitsstreiter weiter: »Diese Auszeichnung sehen wir auch stellvertretend für die vielen Menschen, die uns unser Engagement überhaupt erst ermöglichten.«

Der ADFC Hamburg dankt den Janckes für ihren großartigen Einsatz!



Fahrradstadt Hamburg – ein Blick zurück in die Geschichte

An Alster, Elbe und Bille dominierte einst das Fahrrad die Straßen. Radfahrvereine und Fahrradhändler blühten auf, Rennen und Radkultur waren en vogue – und es ist noch gar nicht so lange her.



Es war einmal. Radfahrer drängen sich vor den Fahrkörben des Alten Elbtunnels, der damals noch neu war. Autos? Fehlangezeige.

Heute wird bei dem Begriff »Fahrradstadt« gern auf Kopenhagen verwiesen und die dortige Infrastruktur als vorbildlich gelobt. Aktivist*innen und Politiker*innen aus deutschen Metropolen pilgern in die dänische Hauptstadt, um sich vor Ort anzuschauen, wie Fahrradstadt geht. Vor hundert Jahren sah dies noch anders aus: Anfang des 20. Jahrhunderts besichtigten unter Führung des Altonaer Fahrradaktivisten Gregers Nissen (1867–1942) »mehrfach Herren der Kopenhagener Stadtverwaltung und des Dansk Cyclist Forbund die technische Anlage der Hamburger Radfahrwege«. Seit 1899 ließ der Hamburger Senat Radwege außerhalb des engeren Stadtkerns anlegen und reagierte damit auf den seinerzeitigen Fahrradboom.

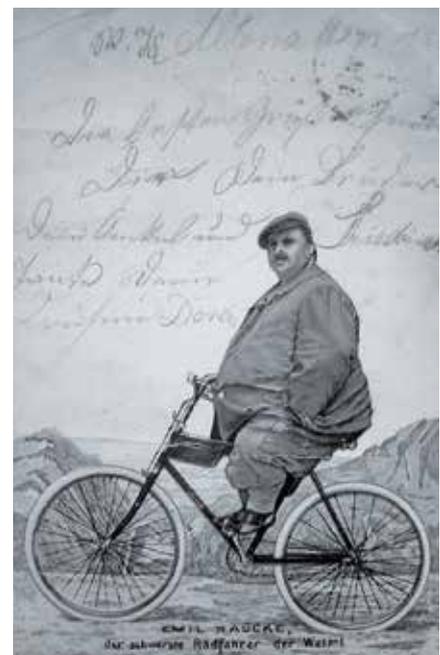
Feddersens Velozipede Hamburg hatte sich bereits früh als Fahrradhochburg einen Namen gemacht. Pioniere wie Harro Feddersen (1835–1917) förderten bereits seit 1869 den Radsport und verkauften Velozipede – Feddersen betrieb seit jenem Jahr sein Eisenwaren- und Fahrradgeschäft an der Palmaille, das erste in ganz Deutschland. Nach dem Hochrad ebneten das »Niederrad« und der Luftreifen Anfang der 1890er-Jahre den Siegeszug des Fahrrads. Um die Jahrhundertwende sprossen dann aber Fahrradgeschäfte in Hamburg wie Pilze aus dem Boden. Wöchentlich wurden neue Radvereine gegründet. Tausende Zuschauer verfolgten die Radrennen auf der Grindelbergbahn und verehrten die »Matadore« wie die Brüder Hugo und August Underborg.

Schwer veräppelt Hamburg besaß damals sogar einen Humoristen, der die Fahrrad-Mode auf die Schippe nahm. Der Hamburger Anzeiger schrieb 1898: »Wo Alles, Alles radelt, kann's Naucke alleine nicht lassen«. Emil Naucke (1855–1900), mit seinen 230 Kilogramm nicht gerade ein Leichtgewicht, betrieb auf dem Spielbudenplatz ein eigenes Varieté und führte dort Fahrradkunststücke auf. Als

»schwerster Radfahrer der Welt« veräppelte er den Hype ums Fahrrad der Jahrhundertwende und begeisterte damit sein Publikum.

Aufgrund der industriellen Massenproduktion und günstiger Importe sanken die Preise für Fahrräder und immer mehr Menschen, nun auch Arbeiterinnen und Arbeiter, konnten sich seit 1900 ein eigenes Fahrrad leisten. Auf Fotos oder Bildpostkarten aus jener Zeit waren oft Radfahrer*innen zu entdecken, die nun wie Fußgänger*innen und Straßenbahn zum gewöhnlichen Stadtbild gehörten.

Kuriere und Lieferdienste Auch in der Arbeitswelt breitete sich das Fahrrad aus. Um 1910 eröffneten in Hamburg und anderen Großstädten Fahrradkurierdienste, die eilige Post aber auch schon schwere Lasten auf Dreirädern beförderten. Bekannt waren die »Roten Radler« aus München zu dieser Zeit. Weit weniger bekannt dürften Hamburger Firmen wie das »Eilbotenbureau Braune Radler« in der Düsternstraße gewesen sein. In anderen Städten existierten zudem blaue, gelbe, grüne Radler, die sich alle mittels der unterschiedlichen Farbe ihrer Kurierfahrer voneinander ab-



Emil Naucke war ein populärer Artist, Berufsringer und Kunstradfahrer.

© HPA

© Sammlung Lais-Amenda | Altonaer Bicycle-Club von 1869/80



Unbeschwertes Radeln von Jung und Alt auf der autofreien Elbchausee um 1905

Massenmotorisierung Das NS-Regime versprach der »Volksgemeinschaft« die Massenmotorisierung, welche aber bloßes Versprechen bleibt. Die Straßen sollten per Radwegebenutzungspflicht ab 1937 dennoch vorsorglich schon einmal freigemacht werden. Im Zuge des Wiederaufbaus nach 1945 wurde Hamburg anschließend zur »autogerechten Stadt« umgebaut, die für die immer weniger werdenden Radfahrer immer ungerechter wurde. Seit

den 1980er-Jahren äußern Radfahrerinnen und Radfahrer ihren Unmut darüber. Aber wer weiß, vielleicht wird Hamburg als autogerechte Stadt auch irgendwann Geschichte sein – und Hamburg wieder eine Fahrradstadt werden.

hoben und damit gleichzeitig Marketing betrieben. Auch die Polizei, die Post, Feuerwehr, Wachdienste und viele andere verwendeten nun Fahrräder und profitierten von der neuen Mobilität. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg mauserte sich Hamburg auf diese Weise zur Fahrradstadt. Der Krieg unterbrach die Entwicklung. An der »Heimatfront« wurden nun Fahrradreifen gesammelt, die an die deutsche Armee weitergegeben werden.

Fahrrad statt Straßenbahn

Nach Kriegsende nahm die Zahl der Radfahrer noch einmal spürbar zu, auch wenn genaue Zahlen nicht überliefert sind. Gerade in wirtschaftlicher Krisenzeit wie dem Inflationsjahr 1923 ermöglichte das Fahrrad vielen ihre tagtäglichen Strecken kostengünstig zurückzulegen. Ähnliches wiederholte sich nach der Weltwirtschaftskrise 1929, als immer mehr

Menschen arbeitslos wurden. Etliche konnten sich keine Tickets mehr für Straßen- und U-Bahn leisten und stiegen auf das Fahrrad um. Der Hamburger Hochbahn waren die ehemaligen Kunden, die nun stattdessen kostengünstig radelten, ein Dorn im Auge. Auf Plakaten schürte die Hochbahn die Angst vor dem Radfahren, wie 1935, als eine Straßenbahn, auf der der Tod als ein Sensenmann auf einem Fahrrad prangte, durch die Stadt fuhr.

den 1980er-Jahren äußern Radfahrerinnen und Radfahrer ihren Unmut darüber. Aber wer weiß, vielleicht wird Hamburg als autogerechte Stadt auch irgendwann Geschichte sein – und Hamburg wieder eine Fahrradstadt werden.

Lars Amenda

Lars Amenda ist Historiker und Mitglied im Altonaer Bicycle-Club. Mehr Informationen: lars-amenda.de und altonaer-bicycle-club.de

Wahrzeichen der Fahrradstadt Hamburg: Michel, Grindelbergbahn, Rathaus und bürgerlicher Radlergruß »All Heil!«; Postkarte von 1899.



Heute ist es andersrum!

Es scheint, als käme der einstige Fahrradboom wieder in Hamburg an – doch es gibt Widerstände.

Hamburgs Fahrradwege galten seinerzeit als vorbildlich - am Anfang des 20. Jahrhunderts. Wie im vorangegangenen Beitrag bereits erwähnt, wurde die damals wegweisende Fahrradinfrastruktur Vertretern der Kopenhagener (!) Stadtverwaltung und des Dansk Cyclist Forbund stolz vorgeführt. Man mag es kaum glauben, aber damals wurde diese Planung als best practice nach Dänemark exportiert. Doch nach Jahrzehnten der Versprechungen, ein Veloroutensystem umzusetzen, Jahren an Vorplanungen und Antrittsbesuchen ganzer Delegationen in ebendiesen Fahrradstädten scheint es, als habe die Hamburger Entscheidungsträger der Mut verlassen, diese knapp 100 Jahre zurückliegende Verve einer echten Fahrradstadt wieder aufleben zu lassen und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine klare Absage zu erteilen.

Radverkehr mitdenken Trotzdem ist erkennbar, dass das nötige Planungswissen durchaus vorhanden ist. Die meisten Betei-



© ADFC Hamburg | Dirk Lau

Im Gegensatz zu früher lassen sich Radfahrer*innen heute nur selten auf der vom Autoverkehr dominierten Elbchaussee blicken.

ligten waren ja eh schon vor Jahren in Kopenhagen oder Groningen oder eben beim ADFC. Nicht ohne Grund verändert sich daher das Stadtbild Hamburgs merklich. Die »rote« Infrastruktur wird bei fast allen Umbauten im Straßenraum mitgedacht. Je nach Vorhaben ist mal mehr, mal weniger stark ausgeprägter Wille auf Seiten der Planer, der Behörden und letztlich auch bei den Senatsparteien zu erkennen – aber eben auch nur das. Die Prämissen der Umsetzung kleben nach wie vor am Leitbild einer autogerechten Stadt fest.

Natürlich steckt auch die gesellschaftliche Bereitschaft, die eigene Komfortzone zu verlassen, den Rahmen des politisch Umsetzbaren sehr eng ab. Wer kann schon von sich behaupten, die eigene Bequemlichkeit hinten zu stellen und tatsächlich problemlos auf ein Auto zu verzichten? Wohl leider die wenigsten! Eine kleine qualitativ durchgeführte Umfrage im Rahmen meiner Masterarbeit (vgl. RadCity 2/17: »Von wegen nicht vergleichbar«), in einem Hamburger Stadtteil an zuvor bestimmten neuralgischen Punkten (ein Nahversorger, eine KiTa, ein Freizeitzentrum), untermauerte zumindest im städtischen Kontext diese Vermutung. Freilich lässt sich das Ergebnis mangels wissenschaftlicher Standards und daher fehlender Repräsentativität nicht verallgemeinern, lässt aber durchaus Rückschlüsse hinsichtlich der Akzeptanz Radverkehr fördernder Maßnahmen zu.

Die Mär vom sicheren Radweg Die Tendenz, postfaktischen Tatsachen mehr Glauben zu schenken als wissenschaftlichen Ergebnissen, ist leider eine ebenso hemmende Tatsache. Nicht wenige Radfahrende weinen den alten Führungsformen der Hochbord-



© Florian Dumsky

»Restflächenverwerter Fahrrad«: neue Planung – alte Fehler! Viel zu gering dimensionierte Aufstellflächen am Kreuzungspunkt, wie hier an der Mundsbürger Brücke.

Radwege nach. Subjektiv stellen diese die vermeintlich sicherere Alternative dar, obwohl genau das Gegenteil bereits oftmals bestätigt wurde. Studien zeigen deutlich, dass die aufgepinselten Rad- und Schutzstreifen (soweit nicht zugeparkt) oder Fahrradstraßen die sicherste Art der Radverkehrsführung darstellen. Bestehenden Unsicherheiten bei der Benutzung dieser »neuen« Infrastruktur und auch deren rechtlicher Dimension, kann durch gut ausgearbeitete und anschauliche Materialien begegnet werden. Trotzdem zeigt sich die Realität aber oftmals anders.

Schlechte Kompromisse Der Dauerbrenner Papenhuder Str./Hofweg/Mühlenkamp zum Beispiel. Im Zuge der Busbeschleunigung sollte hier der Platz neu verteilt und ebenso die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Bis Ewiggestrige begannen, sich für den Erhalt von Parkplätzen zu interessieren. Regelmäßig tritt dieser Reflex einiger weniger zutage, bei Vorhaben, die die Mobilität und die Erlebbarkeit des städtischen Raums für die Mehrheit verbessern würden. Und für jeden Gusto findet sich dann auch die entsprechende Interessensvertretung. Heute einseitig als ein Projekt mit Modellcharakter gepriesen, zeigen sich beim alltäglichen Benutzen durch die Radler die Nachteile des faulen Kompromisses. Ein einseitig aufgepinselter Schutzstreifen stadteinwärts schützt natürlich nicht, anders als der Begriff suggerieren würde, vor brenzlichen Situationen. Plötzlich ausscherende Fahrzeuge, ständig Zweite-Reihe-Parker auf dem Schutzstreifen sowie fehlende adäquate Abstellereinrichtungen sind kennzeichnend für diesen Straßenabschnitt. Auch musste erst kürzlich nach Protesten eine Metallbake, die eigentlich den Verkehr leiten und vor allem

die Fahrradfahrer besser schützen sollte, an der Kreuzung Mühlenkamp/Gertigstraße auf Grund zu häufiger Blechschäden an Autos wieder zurückgebaut werden. Komisch, dass nur diese Bake als »Vollpfosten« bekannt wurde. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Als ein weiteres Indiz der hinkenden Hamburger Fahrradstadt-Pläne stellt sich ein Großteil der Baustellen im Stadtgebiet dar. Diese sind natürlich erst einmal ein Zeichen für Veränderung, an den meisten fehlen jedoch jegliche Maßnahmen einer ordentlichen Koordination des Fahrradverkehrs, wie es für den Kfz-Verkehr natürlich der Standard ist. Es sei hier auf den Artikel »Lost in Tiergartenstraße« der RadCity 2/17 verwiesen. Die dort beschriebene Situation findet man mühelos an zahllosen weiteren Baustellen vor. Dabei bedarf es nicht vieler Anstrengungen, diese Verhältnisse zu entschärfen: Das Fahrrad muss nur endlich als vollwertiger Teilnehmer des Straßenverkehrs berücksichtigt werden – leider ist man in Hamburg auf vielen Seiten noch weit davon entfernt.

Bremsende Behörden, populistische Presse Neben denen, die sich am Status Quo festkrallen, um »ihre« Parkstände im öffentlichen Raum nicht zu verlieren und so mancher auf kontrafaktischen Annahmen basierender und je nach Wetterlage geführten Argumentation des ein oder anderen Oppositionspolitikers, gibt es noch einen weiteren Beteiligten in der Troika des Gestern: Behördliche Einrichtungen wie die Polizei und Verkehrsdirektionen. Regelmäßig werden Tempolimits NICHT eingerichtet (siehe Tempo-30-Kampagne des ADFC und die Reaktion der überzogenen Gebührenforderungen) oder aber die Umwidmung von Kraftfahrts Spuren zugunsten einer menschengerechten Aufteilung des öffentlichen Raums von vornherein ausgeschlossen. »Der Autoverkehr muss fließen!«, lautet dabei das gern wiederholte Dogma. Wenig förderlich sind in dieser Dichotomie Fortschritt-Stehenbleiben auch Teile der Presse, die je nach Gusto einzelner Redaktionen ihre Fähnchen nach dem Wind ausrichten, der die beste Schlagzeile erwarten lässt. Eine sachliche und faktenbasierte Auseinandersetzung steht dabei oftmals leider im Hintergrund.

Fehlende Vision Trotz des eingangs erwähnten Reimports von Wissen darüber, was eine echte Fahrradstadt ausmacht, der sichtbaren Ansätze und Umsetzungen und eines intensiven Austauschs mit Fachverbänden, geben die Entwicklungen in Hamburg nicht allzu viel Anlass zu Hoffnung. Einfache, wenig investive und probate Mittel, dem MIV Herr zu werden, werden durch eine Melange aus Zukunftsängsten, fehlender Vorstellungskraft und rückwärts-gewandtem Status-Quo-Fixieren blockiert. Lieber versucht man, die zukünftigen Probleme auf dem technischen Niveau des letzten Jahrhunderts zu lösen, als den öffentlichen Raum für die wirklich wichtigen Dinge zu verwenden. Es scheint fast so, als wolle man gar nicht wirklich Fahrradstadt werden, sondern begnüge sich mit der autogerechteren Variante davon.



Fahrradstreifen – die ideale Baustellenerweiterungsfläche ...
Das Foto zeigt die aktuelle Situation im Hofweg auf Höhe des Uhlenhorster Kanals

MIT DEM RAD ZUR SCHULE

Beim ADFC Hamburg steht das Thema Schulwegplanung auf der Agenda: Ein neuer Arbeitskreis kümmert sich um radfahrende Schüler und sucht noch Mitstreiter*innen.

Mit viel Aufwand versucht Hamburg in den letzten Jahren die Infrastruktur für Radfahrer zu verbessern und mehr Leute zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen. Bis aber ein adäquates, komfortables und sicheres Gesamtnetz aus Radstreifen, Fahrradstraßen und Velorouten entsteht, werden noch einige Jahre vergehen. Und selbst dann wird es noch viele Verkehrsteilnehmer geben, die das Radfahren aus verschiedenen Gründen ablehnen. Kinder hingegen kennen kaum Bedenken gegen das Radfahren. Zwar kullern nach dem ersten Sturz im Park mal dicke Tränen über die Wangen, aber die sind aufgrund der faszinierenden Geschwindigkeit und der vorher nie dagewesenen Freiheit beim Radfahren bald wieder vergessen. Und schaffen Kinder und Jugendliche es während ihrer Schulzeit, sichere und selbstbewusste Radfahrer zu werden, nutzen sie im weiteren Leben auch das Fahrrad als ein selbstverständliches Verkehrsmittel in einer multimodalen Welt.

Chance für den Radverkehr Das Radfahren zur Schulzeit ist demnach eine nicht zu unterschätzende Chance des Radverkehrs. Dabei bietet sich der tägliche Weg



Zwischen 7.30 und 8 Uhr drängeln sich Schüler*innen der Wandsbeker Gymnasien an der Schloßstraße durch den morgendlichen Berufsverkehr. Der legale Weg führt auf 500 Metern über drei zusätzliche Ampeln – oder auf der Fahrbahn.

zur Schule und zurück als erstes Übungsfeld an. Um hier Schüler und Eltern nicht allein im Straßen- und Verkehrsgewirr zu lassen, gibt es das Hilfsmittel der Radschulwegpläne für weiterführende Schulen (ab der 5. Klasse). Diese stellen, im besten Fall für alle Schüler, den sichersten Weg von daheim zur Schule und zurück dar.

Um diesen zu erstellen ist eine Arbeitsgruppe aus Lehrern, Schülern, Eltern und eventuell externen Unterstützern, wie zum Beispiel dem ADFC, notwendig. Zu Beginn wird im Idealfall eine Mobilitätsbefragung unter den Schülern durchgeführt: In welcher Straße wohnst du? Wie oft kommst du mit dem Rad zur Schule?

Welche Gefahrenstellen kennst du auf deinem Schulweg? Aus den Antworten ergeben sich die zu untersuchenden Routen und Verbesserungspotenziale im Umfeld.

Direkt und sicher Danach ist es die Aufgabe der Arbeitsgruppe aus den Informationen der Befragung und den eigenen Erkenntnissen den Radschulwegplan auf einer geeigneten digitalen Kartengrundlage zu entwerfen. Dabei ist es das Ziel bei jeder Routenfindung zwischen Wohnort und Schule ein Maximum an Sicherheit auf möglichst direktem Weg zu finden. Diese Entwurfs- und Planungsphase kann durch den ADFC, eventuell sogar durch ein Ingenieurbüro, aber sollte auf jeden Fall durch das zuständige Polizeikommissariat begleitet werden. Ist der Plan fertig gestellt, kann er beispielsweise auf der Rückseite noch mit Darstellungen zum richtigen Verhalten im Verkehr oder einer kleinen Schilderkunde versehen werden



Wirkung für das Umfeld

In Baden-Württemberg haben mittlerweile fast alle weiterführende Schulen in größeren Kommunen einen Radschulwegplan.

Die Vorteile liegen auch für Hamburg auf der Hand: Der Weg zur Schule mit dem Fahrrad wird sicherer, eine Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge, insbesondere im schulnahen Bereich, eine Entlastung der Eltern durch wegfallende Hol- und Bringfahrten und eine Reduzierung des damit verbundenen Aufwands (Kosten und Zeit), Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler für das Thema Verkehr, sowie eine allgemeine Verbesserung des Fahrrad-

netzes in Hamburg. Denn die Verbesserung der Wege für die Schülerinnen und Schüler schafft eine Planungsgrundlage und Motivation für kommunales Handeln, beispielsweise beim Einrichten von Baustellen und zur Förderung des Radschulverkehrs, beispielsweise durch Verbesserung der Abstellmöglichkeiten oder Einrichtung einer Fahrradwerkstatt. Durch die jüngste Änderung der Straßenverkehrsordnung kann zur Sicherheit der Kinder auch an Hauptstraßen Tempo 30 vor Schulen angeordnet werden.

Pioniere gesucht! Der ADFC Hamburg möchte das Thema Radschulwegpläne für weiterführende Schulen in Hamburg in Angriff nehmen. Um das Projekt durchführen zu können werden noch Mitstreiter*innen gesucht. Das nächste Treffen der Projektgruppe findet Anfang November in der Geschäftsstelle des ADFC Hamburg, Koppel 34-36, statt (Termin unter hamburg.adfc.de/?1605). Menschen, die in der Gruppe mitarbeiten möchten und Schulen, die an einer Zusammenarbeit interessiert sind, melden sich bitte unter: ak-verkehr@hamburg.adfc.de.

Frank Fiedler

Stadt Baden-Baden Rad-Schulwegplan
Plan 2: Südlicher Bereich

Stand: 04. September 2014
PSV
(im Original): 1:6.000

Die Erarbeitung von Rad-Schulwegplänen mit den Schüler*innen garantiert die praxisnahe Ermittlung und Ausgestaltung empfehlenswerte Strecken.

INFORMATIONEN UND BEISPIELE

Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu Planungsablauf und Mobilitätsbefragung:
bast.de/schulwegplan

Radschulwegplanung in Baden-Württemberg:
fahrradland-bw.de/radschulwegplan

AG am Ellentalgymnasien in Bietigheim-Bissingen:
elternbeirat.ellentalgymnasien.de/agrswp/

Artikel, Links und Termine der ADFC-Arbeitsgruppe:
hamburg.adfc.de/?1605

Grundrecht nur gegen Gebühr?

Rund 340 Bürger haben seit November 2016 bei der Stadt Hamburg einen Antrag auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen gegen Lärm und Abgase in ihrer Straße gestellt. Erst Mitte August 2017 reagierte die Stadt – und kündigte für die Prüfung der Anträge Gebühren an.

Mithilfe eines Onlinetools des ADFC Hamburg ist es einfach geworden, einen Antrag auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen für die eigene Wohnstraße zu stellen. Rechtliche Grundlage für den Anspruch ist §45 der StVO. Er ermöglicht den Behörden Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Das forderten die Bürger aufgrund einer deutlichen Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe. Mitten in den Sommerferien, nach teils mehr als neun Monaten, erhielten die Antragsteller dann eine Antwort mit Fristsetzung von vier Wochen. Ein Bescheid des Antrags hat normalerweise nach drei Monaten zu erfolgen. Die Behörde teilte stattdessen mit, eine Prüfung des Antrags gebe es nur, wenn der Antragsteller bereit sei, dafür eine Gebühr von voraussichtlich 360 Euro zu bezahlen.

Grundrecht? Geldfrage! Gerade viele sozial benachteiligten Haushalte liegen an den durch Luft- und Lärmbelastung besonders betroffenen größeren Straßen der Stadt. Besonders für sie stellt diese hohe Gebühr eine Ausgrenzung von der Möglichkeit dar, sich für ihr Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit einzusetzen. Jens Deye, stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC, stellt fest: «Die Antwort der Behörde, die Anträge nur gegen eine Gebühr zu bearbeiten, ist ein Skandal.»

Nach Einschätzung des Rechtsanwalts Felix Machts sowie des ADFC-Rechtsreferenten Roland Huhn sind die Gebühren kaum zu rechtfertigen: Weil die Maßnahmen der Allgemeinheit zu Gute kommen, kann man dem Antragsteller die Gebühren nicht aufhalten, nur weil er einfordert, was die Behörde auch ohne den Antrag hätte prüfen müssen. Wenn überhaupt dürften die Gebühren nur dann erhoben werden, wenn ein Antrag unzulässig ist, z.B. weil offensichtlich keine Grenzwerte überschritten werden. Ansonsten wird dies folglich gebührenfrei geprüft. Der ADFC steht



© ADFC Hamburg

Die Bewohnerinnen des gemeinnützigen Nyegaard-Stift an der Max-Brauer-Allee, einer der am stärksten belasteten Straßen Hamburgs, kämpfen gegen den Lärm und die Abgase vor ihrer Haustür.

inzwischen im Gespräch mit den Regierungsparteien über das Vorgehen der Verkehrsdirektion.

Spenden für die Antragsteller*innen »Sollte es keine kurzfristige Lösung geben, werden wir die Antragsteller dabei unterstützen gegen diese Gebühr zu klagen.« so Deye. Um die eventuell entstehenden Kosten für Gebühren oder Prozesse zu tragen, ruft der ADFC gemeinsam mit Bürgerinitiativen aus Heimfeld und der Max-Brauer-Allee zu Spenden auf. Mithilfe eines Solidaritätsfonds soll es Betroffenen, die eine solche Gebühr nicht zahlen können, ermöglicht werden ihre Anträge aufrechtzuerhalten, und ihr Recht auf Gesundheitsschutz durchzusetzen. Unmittelbar nach den Presseberichten über die skandalösen Gebühren haben erste Hamburger*innen Spenden zugesagt.

Georg Sommer

Schreiben der Behörde, Musterantwort für Antragsteller*innen und Einschätzung der Juristen unter:

hamburg.adfc.de/?1599

Treffen der Projektgruppe Tempo 30:

Donnerstag, 10. Oktober, 19 Uhr, Geschäftsstelle des ADFC, Koppel 34-36



Spenden Sie zur Unterstützung der Antragsteller*Innen!

Kontakt: laeuft@hamburg.adfc.de

WASSER MARSCH!

Unterwegs zum JugendFahrradFestival

Ende Juli 2017 starteten wir mit drei Jugendlichen und zwei »Teamern« morgens um 6 Uhr (uahhhhh, gäh!) unsere Fahrradtour zum JuFaFe nach Mannheim. Aber anstatt mit Muskelkraft zu beginnen, ging es zuerst mit dem Zug nach Kassel. Dort trafen wir auf die Jugendfahrradgruppe aus Bremen, die schon seit ungefähr einer Woche unterwegs war und bis dahin bereits 347 km zurückgelegt hatte! Wir wären diese Strecke auch sehr gerne gefahren, aber aufgrund des späteren Ferienbeginns in Hamburg war dies nicht möglich. Trotzdem warteten



Idylle beim Camping im Morgentau. Auf der 10-tägigen Tour hat die Gruppe fast durchgängig in Zelten übernachtet.

bis nach Mannheim noch ungefähr 300 km auf uns, die erstmal geradelt werden mussten.

Das Treffen war ein großes »Hallo«, da sich einige Jugendliche schon von vorherigen Sommerferien-Touren kannten. Gut gelaunt und mit tollem Sonnenschein ging unsere erste Etappe an der Fulda entlang bis Büchenwerra. Am zweiten Tag nahmen wir auf unsere Bremer Freunde Rücksicht und gönnten uns in Rotenburg-Fulda schon einen Tag Pause. Im Freibad und bei



In Hessen erschwerte Starkregen das Fortkommen der Gruppe, aber unsere Jugendlichen waren nicht aufzuhalten.

leckerer Pizza ließen wir es uns gut gehen und lernten uns alle besser kennen.

Mit Beginn der neuen Woche ließ uns dann leider das Wetter im Stich, was uns am Abend in Schlitz aber nicht davon abhielt, das Schwimmbad mit seinem 5-Meter-Turm und den zwei Rutschen auszuprobieren. Dabei zeigte sich zur Abwechslung sogar noch die Sonne!

Gute Stimmung trotz Nässe Unser Wecker am Dienstagmorgen: Das Prasseln dicker Tropfen auf unseren Zelten! Im Regen musste alles zusammengepackt werden und los ging's fuldaaufwärts in die Nässe. Langsam aber sicher durchweichten alle Klammotten, aber unsere gute Stimmung blieb. Denn wer aus Hamburg und Bremen kommt, ist eben mehr Wasser- als Landratte!

Die weiteren Wetteraussichten für den Tag sahen jedoch nicht gut aus. Wir wollten uns für die Nacht eine trockene Unterkunft suchen. Aber die Jugendherbergen im Umkreis waren alle belegt und die Gemeinden konnten uns aus versicherungstechnischen Gründen nicht in Schulen oder Sporthallen unterbringen. Zum Glück entdeckten wir das Seminarhaus in Rommerz. Obwohl durchnässt bis auf die Haut und stark tropfend, wurden wir sehr freundlich aufgenommen. Im Keller konnten unsere Sachen über Nacht trocknen. Viele wärmten sich mit einer heißen Dusche auf.

Härtetest durch überflutete Radwege Die Nacht unter einem festen Dach tat uns allen sehr gut und am nächsten Morgen starteten wir sogar ohne Regen in den Tag! Aber wo Wasserratten radeln, ist die Nässe nicht weit. Diesmal zur Abwechslung nicht

von oben, sondern von unten! Wegen des reichlichen Regens in diesem Jahr waren schon viele Gewässer über die Ufer getreten und hatten die Wege überflutet. Unsere Strecke führte natürlich genau hindurch. Knietiefes Wasser war ein Härtestest für die Fahrradtechnik, den nicht alle Räder bestanden, wie sich erst daheim herausstellte! Und weil uns Badeverrückten das an dem Tag einfach zu wenig Wasser war, sprangen wir nach dem Abendbrot noch in den am Campingplatz gelegenen Bärensee.

Der Donnerstag führte uns jetzt schon wieder mit Sonnenschein und dieses Mal auf Wald- anstatt Wasserwegen nach Darmstadt zur Medienagentur 2+, die die »Radwelt« gestaltet. Mit großer Begeisterung wurden wir empfangen und bekamen einen kleinen Einblick in die Arbeit der Medienprofis. Zum Dank und wie es sich für Nordlichter gehört, servierten wir den etwas skeptischen 2+-Mitarbeiterinnen am Abend Labskaus! Die kulinarische Spezialität aus dem Norden schien ihnen zu schmecken. Aber ob es mein Lieblingsessen wird?

Die Zeit verging schnell: Die letzte Etappe nach Mannheim stand bevor! In einer Kolonne rollten wir von der Mannheimer Stadtgrenze bis zur Jugendherberge direkt am Rhein. Unser Ziel war erreicht!



JuFaFe 2017 in Mannheim: 120 Jugendliche diskutierten, tourten durch die Quadrate und feierten den 200. Geburtstag des Fahrrads.



Skeptische und fröhliche Gesichter beim Labskausessen: Wat de Buur nicht kennt ...

Kleine medizinische Notfälle Dort angekommen, trafen wir auf 120 weitere fahrradbegeisterte Jugendliche, mit denen wir abends das JugendFahrradFestival 2017 eröffneten. Zuerst mussten aber noch kleine medizinische Notfälle versorgt werden: zum Glück nur eine leichte allergische Reaktion auf Mückenstiche und ein loser Zahnspangendraht. Anschließend wurden die Zimmer aufgeteilt. Die erlebnisreiche Tour hatte uns so zusammengeschweißt, dass sich der Großteil der Gruppe unbedingt mit 11 Personen in ein 4er-Zimmer quetschen wollte. Was folgte, war eine große Isomattenparty auf dem Boden.

Am Samstag besuchten wir alle interessante Workshops rund um das Fahrrad. Von Mountainbiking und Kunstradfahren über Upcycling von alten Fahrradteilen bis zu Fahrradreparaturkursen war für jeden etwas dabei.

Sonntags fuhren zum Abschluss alle Teilnehmer bei einer Fahrradparade mit Musik durch die Mannheimer Innenstadt. Zwar nicht so groß wie die »Critical Mass« in Hamburg, aber trotzdem ein schönes Erlebnis! Etwas wehmütig traten wir danach per Bahn unsere Heimreise an.

Fazit: Es war wirklich eine unglaublich tolle, aufregende und witzige Tour, an die wir uns wohl alle noch lange und sehr gerne erinnern werden. Ich hoffe, dass nächstes Jahr wieder viele von euch dabei sein werden. Bringt gern Freunde mit für die Tour 2018!

Paula Becker

Paula Becker leistet seit August 2017 Bundesfreiwilligendienst beim ADFC Hamburg. Ihr erreicht Sie unter Tel. 040 32904115 oder per E-Mail: jugend@hamburg.adfc.de
Mehr News für Jugendliche: hamburg.adfc.de/jugend



 | Steckbrief

Arbeitskreis GPS

Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt ...

... mit einem GPS-Gerät am Fahrrad geht es jedoch leichter! Der Arbeitskreis GPS, 2005 als offizieller Arbeitskreis aus der Wiege gehoben, ist heute eine zehnköpfige Gruppe. Ihr Thema: die Navigation am Fahrrad zu vermitteln – in Workshops und durch Vorträge. Nebenbei gilt es noch das anspruchsvolle Tourennetz auf Vordermann zu halten, damit jede*r Interessierte wunderschöne und erprobte Radtouren nachradeln kann.

Was macht euren Arbeitskreis aus?

Wir beschäftigen uns mit dem Thema Navigation am Fahrrad – sowohl mit klassischen Outdoor-GPS-Geräten als auch mit dem Smartphone. Inzwischen haben wir für alle Betriebssysteme Fachleute in der Gruppe. Ziel der Arbeit unseres Arbeitskreises (AK) ist es im Großen und Ganzen, Interessierten das Thema Navigation näher zu bringen oder sie bei der Entscheidung zum Kauf eines speziellen GPS-Gerätes zu unterstützen.

Wie geht ihr dabei vor?

Die erste Stunde der monatlichen Treffen des Arbeitskreises ist ausschließlich für Gäste mit ihren konkreten Themen reserviert. Anschließend widmen wir uns dem Austausch innerhalb der Gruppe. Die Vorbereitungen unserer Projekte sind zwar sehr aufwendig, machen uns dennoch viel Freude.

Die Aktiven im Arbeitskreis GPS wissen, wo's längs geht und geben ihre Erfahrungen gern an Interessierte weiter.

Was sind eure wichtigsten Projekte?

Unsere wichtigsten Projekte sind unsere Workshops, unser Tourenportal und die Radreise-Messe. Auf dieser sind wir seit 2007 mit einem Stand präsent. Der große Besucherandrang zeigt, wie wichtig die Thematik GPS am Fahrrad ist. Seit zwei Jahren bieten wir überdies einen stets gut besuchten Vortrag auf der Messe an.

Welches Projekt ist am erfolgreichsten?

Das sind ganz klar unsere Workshops, die wir zwei Mal im Jahr veranstalten. Es stehen verschiedene Portale zur Anmeldung zur Verfügung, so dass der Zuspruch riesig ist. Bei unserem Workshop im November 2014, der noch ohne Voranmeldung stattfand, haben wir nicht mit dem Andrang gerechnet und wurden von 60 Besuchern in der ADFC Geschäftsstelle überrascht! Aus diesem Grund begrenzen wir jetzt die Teilnehmerzahl auf 35 Personen. In sieben Kleingruppen vermitteln wir Wissen für Anfänger mit GPS, von der Kartennavigation und Tourenausrüstung am Computer bis hin zur Smartphone-Navigation.



Und wenn ihr gerade nicht in den Vorbereitungen der Workshops oder des Messevortrags steckt?

Wir pflegen unsere Internetseite, die vor elf Jahren – also 2006 – online gegangen ist. Hier können sich Interessierte über



Die Route der »Hafenerlebnistour« lässt sich als GPS-Track auf der Seite des Arbeitskreises GPS direkt herunterladen; rechts in Kartendarstellung

das Thema GPS informieren (<https://hamburg.adfc.de/freizeit/gps/grundlagen>). Dazu gehört auch unser Tourenportal, auf dem es 32 besonders schöne Touren gibt, die regelmäßig von uns abgefahren werden (<https://hamburg.adfc.de/freizeit/gps/alle-touren>). Hier können die Tracks direkt heruntergeladen werden, um sie dann mit Hilfe eines Navigationsgerätes nachzufahren. Von 30 bis 120 km als Rund- und Streckentouren in und um Hamburg ist alles dabei!

Wen wünscht ihr euch noch im Team?

Ein etwas jüngerer Zuwachs wäre gut. Insbesondere solche, mit Interesse an der Smartphone-Navigation. Viele von uns schwören auf das solide Outdoor GPS und die klassische, gründliche Vorbereitung der Touren am Computer. Letztlich ist es jedem überlassen, wie und mit welchem Gerät er zu seinem Ziel kommt. Schön wäre es, wenn Interessierte mit anderen Herangehensweisen zu uns kommen. Das könnte für alle von Vorteil sein.

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

Glaubt nicht, mit so einem Gerät verfehrt ihr euch nicht mehr – Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt. Deshalb ist es immer sinnvoll, noch eine Landkarte dabei zu haben. Trotz allem, ein GPS auf dem Rad spart Zeit und Nerven auf der Tour! Und man sieht viel mehr. Denn der Blick kann von der Landkarte in die Ferne schweifen!

Interview: Kathryn Leve

ARBEITSKREIS GPS

Kontakt: gps@hamburg.adfc.de

Treffen: Am 2. Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle in der Koppel 34-36, St. Georg

Termine für Workshop und Vortrag: siehe S. 4 und 22

Anzeige

Radurlaub
Andalusien

GENUSSRADELN MIT KULTUR
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS

www.radurlaub-conil.com

Telefon: 0152 - 535 779 32



© ADFC Hamburg | Illustration: Michael Prahl

»Ich bleib' bei mei'm Bonanza!«

Wer kennt den Refrain nicht? »Ich fahre mit dem Bonanzarad durch die Hansestadt / damit ein jeder sieht, was für'n geiles Rad ich hab' / NoNotNow fährt Thunderbird, der Bundi fährt'n Panzer / Mir doch scheißegal – ich bleib' bei mei'm Bonanza!« Als die Hamburger Hip-Hop-Band Fischmob 1994 ihre zweite Single »Bonanzarad« veröffentlichte, waren die Fahrräder mit dem langen Bananensattel längst Kult. Wichtigstes Ausstattungsmerkmal bildete neben Sattel, Rückspiegel Tachometer und Lenkerradio natürlich der Fuchsschwanz. Ihre große Zeit hatten diese »Easy-Rider«-Räder, meist in sattem Orange lackiert, auf den Schulhöfen Anfang der 1970er-Jahren. »Als Kind hatte ich kein Bonanzarad. Nur die richtig coolen Typen hatten das«, erinnerte sich Fischmob-Gründungsmitglied Sven Mikolajewicz alias »Der schreckliche Sven« später.

Tuningkultur Das Bonanzarad entsprang der Automobil- und Motorradtuningkultur in den USA der späten 1950er-Jahre. Sie erfasste auch Kinder und Jugendliche, die ihre Fahrräder durch An- und Umbauten »tunen« wollten. Al Fritz, Ingenieur beim größten US-Fahrradhersteller Schwinn, reiste 1962 aus Chicago nach Kalifornien, um sich dort über den Trend zu informieren.



© gemeinfrei

Schwinn Stingray von 1968

Bereits im folgenden Jahr erschien das Modell »Stingray« von Schwinn, das sich binnen eines Jahres 40.000-mal verkaufte. 1964 erschien mit dem »Fair Lady« eine Version für Mädchen. Typisch für diese US-Räder war der geschwungene Rahmen, der große Ähnlichkeit mit dem des Beachcruisers hatte und sich dadurch von späteren europäischen Modellen unterschied. 1968 kam das »Krate« auf den Markt, das eine Gangschaltung am Rahmen nach Vorbild von Autos besaß.

Der traditionsreiche englische Hersteller Raleigh griff den Trend auf, kopierte das Stingray-Modell und vertrieb ab 1966 auf dem US-Markt das »Rodeo« und ab 1968 den »Chopper«, der bis 1980 produziert wurde, als der BMX-Trend einsetzte.

Ausstattung In Deutschland hatte die Firma Kynast in Quakenbrück eine eigene Kopie des Stingray gefertigt, die ab 1968 vom Versandhändler Neckermann unter der Eigenmarke »Bonanza« vertrieben wurde – zahlreiche andere Hersteller ahmten es nach und produzierten eigene Varianten. Typisch für diese Bonanzaräder aus deutscher Produktion waren der einheitliche Durchmesser von Vorder- und Hinterrad, die aufwendige Konstruktion der Vordergabel mit den funktionslosen Schraubenfedern und der doppelten Aufnahme für die beiden getrennten Lenkergestänge. Die Rahmen besaßen aber längst nicht die schwingungvolle Eleganz der US-amerikanischen und englischen Vorbilder.

Das Comeback des Bonanzarads in den 1990er-Jahren läutete gewissermaßen den Aufstieg des Fahrrads zum individuellen Statussymbol und alternativen Verkehrsmittel in den von Autos verstopften Städten ein. Das brachten Fischmob mit ihrer Hymne auf das Bonanzarad zum Ausdruck. »Steh 'n die anderen im Stau, / steh' ich daneben und bau' / Aber sicher kein' Unfall, ne – Genau / Ich fahre schneller als erlaubt, das weiß ich / Auf Tempo 30 schieß' ich und auf Nägel schieß' ich auch / denn Ching Chang Chong, Nagel geht durch Schlauch«.

Dirk Lau



Kolumne

Bremer Schlüssel

*Neulich waren mein Klappi und ich mal wieder mit dem Metro-nom in der kleinen Schwester unserer Hansestadt. Ein Freund hatte mich eingeladen auf einen entspannten Radel- und Einkehrtag. Bei schönstem Spätsommerwetter fuhren wir gleich erst mal ins »Viertel«, also Richtung Dobben und Steintor. Ab auf die Fahrbahn, dachte ich, hatte die Rechnung aber ohne meinen Gastgeber gemacht. Er so: »Wieso, der Radweg ist doch ok, da muss ich doch die Autos nicht behindern.« Solche Sätze kennen wir aus Hamburg vor allem von Autofahrer*innen. Hier handelte es sich aber um jemanden, der fast ausschließlich mit dem Rad in Bremen unterwegs ist.*

*Ich begann, auf unserer weiteren Fahrt auf die anderen Radfahrer*innen zu achten. Zunächst erlebte ich das Durch-einander in der Fahrradstraße Humboldtstraße, wo ein junger Kerl auf einem Billigrad in dritter Reihe überholte und eine ältere Dame in eine unangenehme Situation brachte. In Hamburg hätten die Beteiligten rumgebrüllt, hier fuhr einfach jeder seines Weges. Den ganzen Tag begleitete uns diese Entspanntheit, auch später auf der Weser-Promenade in der Innenstadt. Dort wurden Flohmarkt-buden aufgebaut, Touristen waren zu Fuß und mit dem Rad unterwegs, viel Potenzial für Aggression. Allein, sie fehlte völlig.*

*Die Infrastruktur in Bremen ist alles andere als optimal. Es gibt viele alte Radwege, die in keinem guten Zustand sind. Mehr als eine halbe Million Einwohner hat die Stadt auch. Und trotzdem heißt es hier: »Leben und leben lassen!«. Das scheint der »Bremer Schlüssel« zu sein und auch der Grund, weshalb die Critical Mass Bremen nur um und bei 50 Teilnehmer*innen mobilisiert. Das Miteinander im Bremer Verkehr ist jedenfalls sehr erholsam und vielleicht wert, angesehen zu werden. Vielleicht lassen sich Schlüsse(!) daraus ziehen für Hamburg.*

Amrey Depenau



NORWID
Räder für Velosophen

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

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

**IHR MEISTERBETRIEB
IN HAMM**



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

KOECH
BI-RAD TECHNOLOGIE

STEVENS • GUDEREIT • MÜSING • A2B • FALTER

Sparda
Horizont



**Deutschlands erstes
klimaneutrale Girokonto!**

Sparda Horizont ist die Mitgliedschaft für alle, die ihr Umweltbewusstsein in die Tat umsetzen wollen: Mit Deutschlands erstem klimaneutralen Girokonto inkl. BankCard und Mastercard. Ihre Willkommensprämie: Eine BahnCard 25 für ein Jahr gratis oder ein car2go-Gutschein à 180 Min.

Diesen Coupon bis zum 31.12.2017 in einer Filiale vorlegen und 3 Monate kostenlose Sparda Horizont Mitgliedschaft sichern.
Mehr Infos über Sparda Horizont unter www.sparda-bank-hamburg.de/horizont

Sparda-Bank



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, 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, oepnv@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, 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** 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** Am Schulgraben 6, 26135 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 74214420 • **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.

Muskelkraft statt Strom

RadCity 4.17 | E-Mobilität

Das Statement gegen die stromfressenden E-Bikes hat mich motiviert, meine vor einem Jahr ausgesprochene ADFC-Kündigung wieder zurückzunehmen. Gekündigt hatte ich, weil nur ganz wenige ADFCler mein Verlangen nach verpflichtenden Verkehrskursen für Radfahrer unterstützen. Gern hätte ich auch Kennzeichen an jedem Rad, wie sie ja für S-Pedeles vorgeschrieben sind. Nach zwei schweren Unfällen durch nicht zu vermeidende Kollisionen mit Geisterfahrern – ich hätte sonst Fußgänger verletzt –, fahre ich jetzt ausschließlich auf der Fahrbahn.

Ingrid Pausch, per E-Mail

Zunächst ein generelles Lob für Eure Arbeit bei Themenwahl und Gestaltung der RadCity! Im besonderen fand ich es prima, dass in der aktuellen Ausgabe das Thema Elektromobilität und Pedelec ausführlich mit Pro und Contra sowie aussagefähigen Quellennachweisen

behandelt wurde. Ich sehe den Einsatz von Pedeles anstelle von Autos und bei Lastenrädern als ökologisch sinnvolle Alternative an. Bei sportlichen Aktivitäten mit Mountainbikes oder gar Rennrädern habe ich dagegen deutliche Vorbehalte und sehe den puren Einsatz der Muskelkraft als sinn- und lustvoller an. [...] Erst recht habe ich Zweifel an der ökologischen Sinnhaftigkeit von Elektromobilität im großen Stil als Ersatz von Verbrennungsmotoren.

Harald Garzke, per E-Mail

Eigentlich entbehrlich

RadCity 4.17 | Landesversammlung

Auf der Landesversammlung am 10.09.2017 lag folgender Antrag vor: »Der ADFC Hamburg lehnt Angebote für Radreisen ab, die Flüge beinhalten oder voraussetzen [...]«. Im Beschluss der Bundeshauptausschuss-Sitzung vom 7./8. Juni 2008 steht: »Der ADFC lehnt Kooperationsangebote ab, wenn das anbietende Unternehmen bzw. das in der Kooperation werblich zu unterstützende Produkt offensichtlich erkennbar in Eigenschaft und Imageprofil im Widerspruch zu Kennwerten der Marke ADFC stehen, wie z.B. intelligente Mobilität, Gesundheitsförderung, Bewegung im Alltag, Rücksicht auf Umwelt und Natur.« Kooperationen mit Partnern, die Flugreisen beinhalten, verbieten sich also von selbst, weil sie unseren eigenen Leitlinien widersprechen.

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 Prah, 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

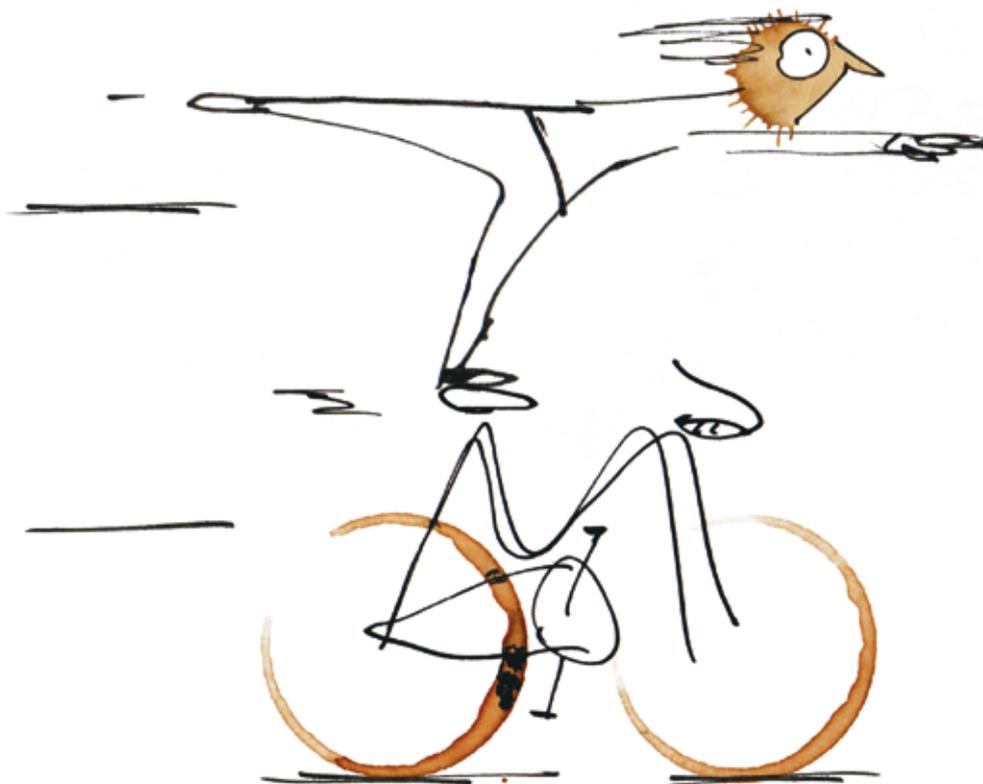
Kontakt: bfo – Büro für Öffentlichkeitsarbeit e.K.
Tel. +49 40 8090559-0, E-Mail: cohen@bfoe-hh.de

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

Der Antrag ist daher eigentlich entbehrlich, wurde meines Wissens unverständlicherweise aber sehr kontrovers diskutiert. Wir hatten ähnliche Diskussionen bei Kooperationen mit Ferrero und der Kindermilchschnitte 2008 (Bundesverband) sowie mit Vattenfall 2009 (Anzeigenschaltung auf hamburg.adfc.de). Ich wäre unserem Vorstand sehr verbunden, wenn er sich an unsere Satzung und unsere Leitlinien hält.

Uwe Mesterjahn, per E-Mail



Cartoon: Denis Mohr

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



Donnerstag, 19. Oktober, 19 Uhr
Rüdiger Weskamm

Langstreckenklassiker: London-Edinburgh-London

Der Hamburger Rüdiger Weskamm hat sich im Laufe der Jahre an immer größere Herausforderungen mit Rennrad und MTB gewagt: 2015 bewältigte er die legendäre Strecke Paris-Brest-Paris (1230 km), 2016 das achttägige Cape Epic in Südafrika und 2017 die Strecke London-Edinburgh-London (1450 km). Mit vielen Fotos berichtet er über Strecken- und Teilnehmerprofil er ebenso wie über körperliche und mentale Vorbereitung, Ernährung, Materialauswahl und den Tag- und Nachtrhythmus. Auch die wunderschöne Landschaft kommt nicht zu kurz. Abschließend wird noch auf vergleichbare Events der Randonneur-Szene geblickt.

Mittwoch, 22. November 2017, 19 Uhr

Jörg Pyrlík und Christoph Walther (AK GPS)

GPS-Navigation per Smartphone

Bei der großen Radtour oder der kleinen Ausfahrt – GPS-Geräte ersetzen immer häufiger die Papierkarte. Smartphones verfügen fast seit ihrer Einführung vor 10 Jahren über GPS, so braucht es nur noch eine passende App, um sich leiten zu lassen.



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



Sechs Länder,
drei Etappen,
ein Traum



» **WIR** denken schon heute
an die Welt von morgen. «



Ihre Prämie
zur Auswahl:
180 Freiminuten
bei car2go oder
eine BahnCard 25
für ein Jahr
gratis.

Gemeinsam mehr als eine Bank

Für alle, mit Spaß am Umweltschutz.

Sparda Horizont ermöglicht Ihnen, für eine nachhaltige Zukunft selbst aktiv zu werden: Mit Deutschlands erstem klimaneutralen Girokonto, attraktiven Einkaufsvorteilen für nachhaltige Produkte oder gemeinsamen Naturschutzaktionen direkt vor Ort. Mehr Infos im Internet unter www.sparda-bank-hamburg.de/horizont

Sparda
Horizont

Sparda-Bank

SEHEN UND G E S E H E N W E R D E N



Foto: joshua/Getty Images.de

REFLEKTIERENDE
AUSRÜSTUNG —
FÜR ERHÖHTE
SICHTBARKEIT IM
STRASSENVERKEHR

