

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg

adfc
Hamburg

3.2020

Juni, Juli

erscheint fünfmal jährlich | hamburg.adfc.de



**#EINE SPUR
FUERS RAD**

Foto: Kay-Uwe Rosseburg

Pop-up-Bike-Lane an der Alster | Fahrradclub in Zeiten von Corona | Dienstrad-Leasing



TRENGA DE

BICYCLES

Handarbeit im eigenen Werk



100% aller TRENGA DE Fahrräder werden in Hamburg montiert. Damit haben wir die volle Kontrolle über alle Qualitätsstandards und werden den hochwertigen Komponenten die wir verwenden gerecht. So ist die maximale Flexibilität bei Ausstattung und Sonderwünschen gewährleistet, denn praktisch jedes Rad wird nach den genauen Anforderungen und Vorgaben unserer Kunden gefertigt.



Durch unser spezielles TDHT Polyester Pulverbeschichtungsverfahren verfügen alle Rahmen über höchste Oberflächenwiderstandsfähigkeit gegen Kratzer u. Steinschlag.

WWW.TRENGA.DE

GLS 7.5 Randonneur Series



GLS 4.4 Urban Series



Mehr als 90 weitere TRENGA DE Modelle sowie weitere Marken, Zubehör, und Ausstattung auf über 4000 m² Fläche finden Sie hier:

Fahrrad & E-Bike center Hamburg



Stammhaus Hamburg Harburg
Großmoordamm 63-67
21079 Hamburg



Filiale Buchholz l.d.Nh.
Innungsstraße 2
21244 Buchholz

www.fahrradcenter.de



Centrum

Fahrrad Cohrt • Saseler Chaussee 61
22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)

Sasel

Telefon: 040 · 640 60 64 · info@fahrrad-cohrt.de

Verkauf: Mo.–Fr. 10–19 Uhr
Verkauf: Sa. 10–16 Uhr

15.00–18.30 Uhr Werkstattannahme
10.30–15.30 Uhr Werkstattannahme

INHALT

3.2020 | Juni.Juli

VERKEHRSPOLITIK & AKTIONEN

- 04 In voller Fahrt – mit Rückenwind und Plattfuß**
Der Fahrradclub in Zeiten der Pandemie
- 06 Alster mal anders**
Hamburgs erste Pop-up-Bike-Lane an der Alster
- 08 Fahrrad-Leasing**
Ein Win-win-Geschäft für alle
- 10 Besser werden mit System!**
Erhebung von Verkehrsdaten
- 11 Hamburg muss sich bewegen!**
Fahrradclub fordert verkehrspolitische Sofortmaßnahmen in der Corona-Pandemie

SONSTIGES

- 12 Legendäre Fahrräder XX:** Postrad
- 13** Cartoon | Impressum
- 14 Aktiv im Fahrradclub:** Ein Verein, viele Menschen
- 15 Fördermitglieder des ADFC Hamburg** | Aktiv werden

AKTUELLES ZU DEN **ADFC-** **TOUREN:**

hamburg.adfc.de/termine

EDITORIAL

Keine Touren?

Trotz Corona eine RadCity zu produzieren und unsere Mitglieder und viele weitere interessierte Menschen über das wichtigste in Sachen Hamburger Fahrradclub zu informieren, war nicht ganz leicht. Das merkt ihr schon an dem dünnen Heftchen, das vor euch liegt. Viele Seiten mit unseren tollen Radtouren fehlen leider, weil bei Redaktionsschluss nicht absehbar war, wann unsere zertifizierten Tour-Guides wieder mit euch die schönsten Wege in und um Hamburg erobern können. Daher gleich der Tipp: Sobald wir wieder Touren anbieten dürfen, geht es los. Schaut online nach, was geht! Unsere Webseite hamburg.adfc.de verrät es euch tagesaktuell.

Bis auf ausgefallene Veranstaltungen und andere Umstellungen »wegen Virus« (S. 4/5) haben wir keine Pause gemacht. An der Alster haben wir mal flott getestet, wie es sein könnte, angemessene Rads Spuren in Hamburg zu erleben (S. 6/7). Und weil derzeit besonders viele Menschen das Rad neu entdecken, erklären wir, was es mit Fahrrad-Leasing auf sich hat (S. 8/9).

Auf Seite 10 taucht Amrey Depenau in die Tiefen der Verkehrsdatenanalyse ab – genauer: in die Untiefen. Denn besonders tief runter kommt sie da mangels Masse nicht. Anders als unsere Initiativen zu Tempo 30 und das Hamburger Bündnis Mobilität, die einiges in Bewegung setzen (S. 11).

Wer vor lauter E-Mails und Videokonferenzen mal etwas nostalgische Nachrichtenübermittlung braucht: Unser Kultbike aus Seite 12 weckt Erinnerungen. Und ob der Comic auf Seite 13 auch was mit Corona zu tun hat ... seht selbst.

Und jetzt bitte selbst zur Tat schreiten: So wie unsere Aktiven im ADFC, die wir in diesem Heft vorstellen und von denen wir gar nicht genug haben können. Mitmachen ist angesagt!

Fahrt Rad und bleibt gesund!

Georg Sommer

FLUX. S 900
macht Träume wahr.

Die geniale Konstruktion, die Verarbeitung und Ausstattung überzeugen sofort. Einfacher, eleganter und komfortabler kann Liegeradfahren kaum sein. In der Stadt, auf dem Weg ins Büro oder der schönen Radreise.



... die Leichtigkeit des Seins.

Die genussvolle Tour durch die Natur und Ihr Rücken freut sich schon darauf!

HP VELOTECHNIK *Scorpion SE*

Die neuen SE Modelle zum Vorzugspreis sind sofort lieferbar und umfassend ausgestattet. Da kommt einfach Freude auf! Jetzt ist die Zeit, sich den Herzenswunsch nach einem Traumrad zu erfüllen. Diese Serie in verschiedenen Ausführungen und auch als Pedelec ist limitiert und bei beginnender Saison zeitlich leider nur noch begrenzt lieferbar.

Testen Sie diese Glücksbringer bei uns!



Radleasing: jetzt bis 40% Ersparnis

Liegeradstudio

IN VOLLER FAHRT – MIT RÜCKENWIND UND PLATTFUSS

Was der Fahrradclub macht, wenn die Pandemie zuschlägt.

Schon traurig, so ein einsamer Besuch in der Geschäftsstelle, wo tagsüber sonst eifrige Hauptamtliche arbeiten, wo die Telefone niemals stillstehen. Wo abends oft zwei Arbeitsgruppen gleichzeitig tagen und engagierte Diskussionen laufen, gähnt mich jetzt öde Leere an. Ich reinige die Türklinken, Tischplatte und PC-Tastatur, die ich benutzt habe.

Schlag ins Kontor Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie sind für den ADFC ein Schlag ins Kontor und verhagelten uns viele wichtige Vorhaben. Die finanzielle Lage des Vereins ist angespannt und wir hatten in den letzten Wochen einige Pläne, um etwas dagegen zu unternehmen. Um den ADFC noch bekannter zu machen und neue Mitglieder zu gewinnen war eine starke Beteiligung am Frühlingsfest im Wilhelmsburger Inselpark geplant, außerdem Aktionen mit dem DESY und beim Stromanbieter Lichtblick und dem Betriebssportverband.

In der verkehrspolitischen Arbeit hätten wir einen starken ersten öffentlichen Auftritt des frisch gegründeten Hamburger Bündnis Mobilität abgefeuert. Bunt und laut hätten wir mit Fridays for Future demonstriert und die Koalitionsverhandlungen mit Forderungen zum Radverkehr befruchtet.

Hätte, hätte Fahrradkette Der ADFC war in voller Fahrt mit Rückenwind unterwegs – und hatte plötzlich einen Platten. Bei Erlass der ersten Verordnungen hatte das Vorstandsteam traurige Veranstaltungsabsagen zu kommunizieren. Die Arbeit der Hauptamtlichen musste auf Homeoffice umorganisiert werden. Der technische Teil gelang dank unserer frisch

Desinfektionsmittel ausverkauft!

In der ADFC-Geschäftsstelle fand sich noch eine Flasche Spiritus. Inzwischen gibt es weitere Hilfsmittel für verschärfte Hygiene.



Im ADFC-eigenen Konferenzsystem chattet es sich fast so gemütlich wie in der Geschäftsstelle – jedenfalls wenn man es sich zu Hause schön gemacht hat.



© ADFC Hamburg

eingerrichteten Computerlandschaft recht problemlos. Per Internet können Geschäftsführerin Sünje Callsen und Campaignerin Wiebke Hansen vom heimischen PC aus arbeiten. Für Buchhaltung und Zahlungsverkehr muss Thomas Nittka einige Dinge vor Ort aus den Räumen in der Koppel erledigen – ist aber dann auch der Einzige auf weiter Flur. Die Telefone sind umgeleitet, nur Bundesfreiwilliger Julian Lindner schaut täglich kurz herein, um den Briefkasten zu leeren.

Alles online Durch die Veranstaltungsabsagen entfielen zunächst auch Aufgaben, sodass vorübergehend Kurzarbeit angesagt war. Inzwischen ist für die tägliche Arbeit und für die digitalen Ersatzveranstaltungen aber der volle Einsatz aller Mitarbeiter*innen nötig. Die unvermeidliche Kinderbetreuung zu Hause erschwert das Homeoffice, doch wir organisieren flexibel und sind dementsprechend auch mal zu ungewohnten Tageszeiten aktiv.

Die Treffen unserer Arbeitskreise sind bis auf weiteres abgesagt oder auf Online-Meetings verlagert. Wir haben mit verschiedenen Systemen experimentiert, Zuverlässigkeit, Bedienbarkeit, Datenschutz und Kosten bewertet. Letztlich haben wir auf Initiative und mit viel Einsatz von Sven Anders ein eigenes Konferenzsystem aufgebaut.

Erfreuliche Nebenwirkungen Bei Notstandsverwaltung belassen wir es aber nicht. Die Einschränkungen wegen der Pandemie haben zu interessanten Nebenwirkungen geführt: Es sind mehr Radfahrende auf den Straßen unterwegs und weniger Autos. Nun wird deutlich sichtbar, was der ADFC seit Jahrzehnten beklagt: Der notwendige Platz für mehr Radverkehr steht an vielen Stellen in der Stadt noch längst nicht zur Verfügung. Erst recht nicht, wenn der geforderte Sicherheitsabstand eingehalten werden soll: Auf winzigen Warteflächen und handtuchschmalen Rad- und Fußwegen sind kaum ausreichende Abstände einzuhalten, weder für Sicherheit noch Infektionsschutz. Mit der Demonstration einer Pop-up-Bike-Lane an der Alster konnte der ADFC zeigen, wie es besser geht (siehe S. 6–7).

Förderer fördern Bei Erlass der Beschränkungen für den Handel hat der ADFC sich auch für seine Fördermitglieder (FöMis)

eingesetzt: Unter anderem unterstützen viele Fahrradläden den Club regelmäßig. Durch unseren Einsatz konnten wir mit dazu beitragen, dass es sehr bald eine Ausnahme für die Erlaubnis zur Öffnung dieser Läden gab – zunächst nur für Reparaturen und Service, später auch für den Verkauf. Direkt zum Nutzen der Fördermitglieder haben wir außerdem aktuelle Informationen zur Krisenbewältigung für kleine Betriebe gesammelt und ihnen exklusiv zur Verfügung gestellt sowie eine gemeinsame Austauschmöglichkeit per Telefonkonferenz geschaffen.

Jetzt erst recht! Trotz einiger Rückschläge und Einschränkungen kann der ADFC auch gestärkt aus der Krise hervorgehen: Wir haben viel dazu gelernt und unsere Beweglichkeit unter Beweis gestellt, neue Chancen ergriffen und das Beste aus der Situation gemacht. Egal, wie sich die Situation weiterentwickelt: Wir bleiben dran! Das Fahrrad ist jetzt nötiger denn je – und unser Einsatz dafür erst recht!

Georg Sommer



© radlobby.at



ALSTER

Hamburgs erste Pop-up-Bike-Lane an der Alster

mal anders

Berlin, Bogotá, Brüssel, Budapest, Calgary, Mexiko-Stadt, New York, Paris, Rom, Tirana ... was haben alle diese Städte gemeinsam? Dort hat es die jeweilige Stadtverwaltung geschafft, mit Beginn der Corona-Krise innerhalb kürzester Zeit so genannte Pop-up-Bike-Lanes einzurichten.

Pop-up-Bike-Lanes, was soll das sein?

Die Idee stammt aus den USA, wo verschiedene Städte schon seit Jahren damit experimentieren. Der deutsche Begriff »temporärer Fahrradstreifen« klingt vielleicht nicht ganz so sexy, meint aber das Gleiche: Auf einer mehrspurigen Straße werden für eine begrenzte Zeit eine oder mehrere Fahrspuren für Autos gesperrt und zu Radwegen umgewidmet. Die Stadtverwaltung muss dafür nichts weiter tun,

als den Fahrradstreifen mit einer eindeutigen Abgrenzung zu versehen, etwa durch Baken, Blumenkübel, Verkehrshütchen oder ähnliches.

Ein naheliegender Gedanke also, vor allem dann, wenn der Autoverkehr deutlich abnimmt, der Fahrradverkehr aber zulegt. Genau diese Entwicklung war vor allem zu Beginn der Corona-Krise im gesamten Hamburger Stadtgebiet eindeutig zu beobachten. Wenn darüber hinaus »Physical Distancing« zum Gebot der Stunde wird, wenn die Nutzung des Fahrrads nicht nur die individuelle Gesundheit fördert, sondern aktiv zum Corona-Schutz für sich und andere beiträgt, dann kann es doch für verantwortungsbewusste Politiker*innen gar keine andere Möglichkeit geben, als sich mit aller Kraft für die Errichtung zahlreicher Pop-up-Bike-Lanes

einzusetzen. Und mit einem rot-grünen Senat müsste das eigentlich ein klarer Selbstläufer sein. Oder?

Denkste! Berlin, Bogotá, Brüssel ... aber eben nicht Hamburg. »Weltweit liefern sich Städte gerade eine Art Wettrennen, wer während und nach der Corona-Pandemie mehr Platz für die Menschen auf den Straßen schafft, damit sie die empfohlenen Sicherheitsabstände einhalten können. Nur in Hamburg tut sich nichts, sondern es werden die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern vom Senat flächendeckend ignoriert«, so der Hamburger Fahrradclub-Sprecher Dirk Lau.

»Wenn die das nicht machen, dann müssen wir eben selbst aktiv werden.« Das sagten sich die ADFC-Aktivisten Benjamin Harders und Jens Deye und

beantragten die Einrichtung eines temporären Radwegs entlang der fünfspurigen Straße »An der Alster«. Und sie bekamen tatsächlich eine Genehmigung für eine zweitägige Demonstration, natürlich unter scharfen hygienischen und verkehrsrechtlichen Auflagen. Fazit: Am 3. und 4. Mai musste der Autoverkehr einen 750 Meter langen Fahrstreifen entlang des östlichen Alsterufers an die Radfahrer*innen abtreten.

Zwischen der endgültigen Zusage und dem Beginn der Veranstaltung lagen gerade einmal vier Tage. Das bedeutete maximale Anspannung für die Organisator*innen des ADFC, und – eine der vielen Auflagen – es durfte nicht einmal öffentliche Werbung für die Veranstaltung gemacht werden. Also wurden über die internen ADFC-Kanäle Mitstreiter*innen und Freiwillige aktiviert, die notwendig waren, um Absperrungen zu errichten, Richtungspfeile auf die Fahrbahn zu malen, als Ordner*innen zu fungieren, Plakate aufzuhängen, für Warnwesten zu sorgen und Fotos zu machen. Sogar an Kaffee für die Helfer*innen entlang der Strecke wurde gedacht – am Montagmorgen zum Beispiel war es empfindlich kalt.

Ein Riesenerfolg Aber wie würden die Radfahrenden das ungewohnte Angebot

annehmen? Der erste Tag war ein Sonntag, sodass reger Ausflugsverkehr herrschte. Schon kurz nach der Eröffnung des neuen Pop-up-Radwegs wurden dort innerhalb einer einzigen Stunde 387 Radfahrende gezählt. In der gleichen Zeit waren auf den benachbarten Fahrspuren etwa tausend Autos zu verzeichnen.

Bereits jetzt war deutlich zu sehen und zu spüren, dass diese Aktion ein Riesenerfolg werden würde. Die vielen Helfer*innen am Rand der Strecke verströmten jede Menge gute Laune, und die Radler*innen genossen den zusätzlichen Platz, den glatten Straßenbelag und die freie Fahrt entlang der Alster sichtlich. Viele rollten mit gereckten Daumen, einem breiten Grinsen im Gesicht oder einem herzlichen »Danke!« auf den Lippen am Ende der Pop-up-Bike-Lane wieder zurück auf den amtlich gepflasterten Radweg. Und so war es auch den gesamten Montag über, trotz des sehr viel stärkeren Berufsverkehrs.

Vereinzelt gab es natürlich auch verärgerte Reaktionen, und das – verblüffenderweise – nicht nur auf der benachbarten Autospur, wo gelegentlich kleinere Staus zu beobachten waren. Aber auch Radfahrer*innen sind schließlich per se keine besseren Menschen, nur weil sie das bessere Verkehrsmittel benutzen. Am Montagabend jedenfalls, nachdem die Absperr-



Benjamin Harders, Sabine Hartmann und Jens Deye vom Fahrradclub (v.l.n.r.) eröffneten am 3. Mai 2020 Hamburgs erste Pop-up-Bike-Lane an der Alster.

rungen wieder eingesammelt, die Plakate eingerollt und die Fahrradmarkierungen auf der Fahrbahn ausgeradiert waren, verströmten alle Beteiligten große Zufriedenheit. »Die beste Aktion, die ich mit dem ADFC je erlebt habe«, der Satz war mehr als einmal zu hören.

Wie geht es weiter? Klar, so ein Erfolg macht Lust auf mehr. Aber ob Pop-up-Bike-Lanes tatsächlich ein Baustein für eine dauerhafte Veränderung der autofixierten Verkehrspolitik in der Hansestadt sein werden? »Was sich temporär bewährt, kann man gern langfristig durchsetzen«, sagt LINKE-Abgeordnete Heike Sudmann. Und auch die Grünen wollen die befristeten Radwege nutzen, um eine »tastende« Verkehrsplanung durchzuführen. Konkret: Erst wird ausprobiert, und dann, vorausgesetzt, der Versuch verläuft positiv, wird umgesetzt. Da der ADFC-Versuch kaum positiver hätte verlaufen können, bleibt eigentlich nur eine Schlussfolgerung: Die Stadt Hamburg setzt in naher Zukunft ganz verstärkt auf den großflächigen Ausbau der Radinfrastruktur. Oder? Wir werden sehen.

Leo Strohm



Vision des Planungsbüros ARGUS von 2015: So könnte es aussehen an der Alster – leider wohl erst in noch fernerer Zukunft, wie die futuristischen Fahrzeuge befürchten lassen.

Spende für die Kosten der Aktion

oder werde jetzt Mitglied im Fahrradclub:

hamburg.adfc.de/Spende

Am Anfang war der Frust. Ulrich Prediger arbeitete bei einer Medizintechnikfirma im Raum Freiburg. Seinen Dienstwagen nutzte er kaum, da er lieber mit dem Rad zur Arbeit fuhr (und bis heute fährt). Ein Dienstfahrrad wollte sein Arbeitgeber ihm aber nicht genehmigen. Damit gab sich Prediger nicht zufrieden. Aus dem Frust wuchs eine Vision: das Dienstfahrrad als gleichwertige Alternative zum Dienstwagen in Deutschland zu etablieren. Und einen Namen dafür hatte er auch: das Jobrad.

Mit hartnäckiger Arbeit und zahlreichen Verbündeten wie dem Fahrradclub erreichte Prediger, dass Diensträder und Dienstwagen seit 2012 steuerlich gleich behandelt werden. Schlagartig sind Leasing-Fahrräder für viele Unternehmen

auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht interessant geworden.

Seitdem boomt der Markt für Leasing-Fahrräder. Marktführer ist immer noch Ulrich Predigers Firma »JobRad«, aber inzwischen gibt es überall in Deutschland zahlreiche vergleichbare Dienstleister. Wer im Netz nach den Begriffen »Fahrrad Leasing Hamburg« sucht, wird auf jeden Fall bei einem Anbieter in seiner oder ihrer Nähe landen.

Private Nutzung von Diensträdern

Interessant ist das Leasing-Prinzip vor allem für Unternehmen. Sie können ihren Mitarbeiter*innen so Fahrräder überlassen, die sie auch privat nutzen dürfen. Manche Arbeitgeber übernehmen die vollen Leasingkosten, manchmal bezahlen

auch die Mitarbeiter*innen die Monatsraten vom Bruttolohn. Dann müssen 0,25 Prozent des Brutto-Listenpreises des Rades als geldwerter Vorteil monatlich versteuert werden.

Für wen könnte sich Fahrrad-Leasing lohnen?

Konkrete Rechenmodelle lassen sich auf den Webseiten aller Anbieter mit Hilfe von »Jobrad-Rechnern« durchspielen. Die Faustregel lautet aber: je höher der persönliche Steuersatz, desto höher die Ersparnis beim Leasing im Vergleich zum Kauf. Jetzt braucht es nur noch aufgeschlossene Arbeitgeber*innen.

Leo Strohm

hamburg.adfc.de/1851



Ein Win-win-Geschäft
für alle



Franziska Laboch arbeitet in einem mittelständischen Betrieb in Scheenefeld und ist dort unter anderem für Personalfragen zuständig. Im letzten Jahr wurde vonseiten der Belegschaft der Wunsch nach Dienstfahrrädern laut. Die Geschäftsleitung hat die Idee aufgegriffen und seit Januar 2020 in die Tat umgesetzt. Sieben der mehr als hundert Mitarbeiter*innen fahren seitdem mit einem Jobrad zur Arbeit. Die Umsetzung für das Unternehmen war unkompliziert, und auch für die einzelnen Mitarbeiter*innen war die Bestellung ihres Wunschrades problemlos zu bewältigen. Lieferung und Betreuung der Fahrräder haben mehrere Händler vor Ort übernommen. Und das Fazit: »Alle sieben sind durch das Fahrrad noch motivierter als zuvor und kommen viel lieber zur Arbeit.«

»So einfach ist das nicht«, erfuhr **Jörg Maltzan**, als er sich mit der Idee, ein Jobrad anzuschaffen, an seinen Arbeitgeber, den Axel-Springer-Verlag, wandte. Nicht etwa, weil seine *Auto Bild*-Cheftage diese schöne Idee nicht unterstützen wollte. Ganz im Gegenteil. Aber der Einstieg in das komplexe Thema fiel etwas holprig aus. Restwerte, steuerliche Aspekte, Anträge und bürokratische Hürden mussten überwunden werden. Ein bisschen fühlte es sich an, als hätte der Interessent in Relation zum eigentlichen

Franziska freut sich über unkomplizierte Steuervorteile und einen motivierenden Arbeitsweg.

Angebot unverhältnismäßig viel Aufwand zu stemmen. Auch der Begriff »Jobrad« hinterließ bei Jörg Maltzan ein paar Fragezeichen. Vermitteln die »historischen« Begriffe »Dienst- und Firmenwagen« im Vergleich nicht eine viel höhere Wertigkeit? Dennoch berichtet Jörg Maltzan am Ende unseres Gesprächs mit spürbarer Zufriedenheit, dass der betriebsinterne Austausch schnell Früchte trug. Unterm Strich wird auch er einen – dann sicherlich erfolgreichen – zweiten Anlauf nehmen und bald auf seinem Muskelkraft getriebenen *Auto-Bild*-Dienstfahrzeug zu bewundern sein.

Katrin Stromann ist bei einem großen Hamburger Traditionsunternehmen angestellt. Für ihren Weg zum Arbeitsplatz und zurück in den Feierabend legt die bekennende Schönwetterradlerin täglich etwa 16 Kilometer zurück. Als ihr Arbeitgeber 2019 mit viel Engagement für ein Fahrrad-Leasing-Angebot warb, war die Wilhelmsburgerin schnell von der Idee überzeugt. Mit dem dazugehörigen »Jobrad-Rechner« waren nicht nur alle Fragen zur Finanzierung sehr einfach zu beantworten, darüber hinaus glänzte das Angebot mit einem niedrighwelligen Zugang. Freundlich, aufgeschlossen und hilfreich zeigte sich nach dem administrativen Teil dieser Erfolgsgeschichte auch das »Fahrrad- und

Michael genießt mit seinem Swapfiets-Rad eine Art Mobilitätsgarantie.

E-Bikecenter Hamburg«, sowohl im direkten Beratungskontakt als auch in der gesamten Abwicklung. Katrin Stromanns zufriedenes Fazit lautete am Ende: »einfache Kiste«.

Leo Strohm

jobrad.org | swapfiets.de

Michael Kellenbenz hat als Betreiber der »FahrradGarderobe« (fahrradgarderobe.de) beruflich viel mit Fahrrädern zu tun, ist aber weder Technik-Freak noch begeisterter Schrauber. »Ein Fahrrad muss robust, einfach und zuverlässig sein. Für mich ist das ein Gebrauchsgegenstand, wie ein Wecker.« Daher hat er sich ein Swapfiets-Rad gemietet – ein anderes Geschäftsmodell als der Mietkauf per Leasing. Die Hollandräder mit den charakteristischen blauen Vorderreifen sind schon in 30 deutschen Städten unterwegs, Tendenz steigend. Für Michael liegen die Vorteile auf der Hand: garantierte Reparatur oder Ersatz innerhalb von 24 Stunden, umfassende Versicherung und zwei Schlösser inbegriffen, ein Laden in seiner Nähe als Servicestelle – alles für € 19,50 im Monat. Und wer das Fahrrad beruflich nutzt, kann die Kosten von der Steuer absetzen. »Ich hab das gesehen und mich sofort entschieden. Und bis jetzt bin ich sehr zufrieden.«





© BikeCitizens

Verkehrsdaten, wie sie diese Heatmap darstellt, helfen bei der Bewertung und dem weiteren Ausbau der Infrastruktur.

relativieren. Oder eben auch nicht. Aber zumindest würden solche Aussagen dann aufgrund von validen Daten getroffen und nicht aus dem Bauch heraus.

In der Kolumne in Heft 2.20 hatte ich es ja schon angedeutet: Was nützt uns neue Radinfrastruktur, wenn wir nicht kontinuierlich an ihrer Verbesserung arbeiten? Das aber geht nur mit systematischer Evaluation. Heißt: Wir müssen gezielt Daten erheben und erfassen, die uns ermöglichen, die neue Infrastruktur auf ihre Tauglichkeit hin zu untersuchen.

der neuen Radinfrastruktur, in der alle Maßnahmen erfasst wären, mit der Zahl der Radfahrenden über die Jahre vor und nach dem Umbau, dazu die Unfälle vorher und nachher an den betreffenden Stellen, aufgeschlüsselt nach Verursachenden, Beteiligten und Ursachen.

Mit ein paar Klicks könnte man dann zum Beispiel ermitteln, ob die gern so

Daten einordnen Bei den bisher vorhandenen Zahlen zu den Unfällen, die die Polizei erhebt, fällt übrigens auf, dass etwa ein Drittel der Unfälle mit Fahrradeteiligung »keine Besonderheit« der Unfallstelle ausweisen. Das ist insofern merkwürdig, als »RVA auf der Fahrbahn«, »RVA baulich getrennt« und »RVA Benutzungspflichtig« getrennt ausgewiesen werden und eigentlich die möglichen Radverkehrsführungen abdecken. Waren dann ein Drittel der Unfälle auf Sandwegen oder ... ja, auf was denn eigentlich? Hier scheint es also eine Verzerrung zu geben. Auch die Verschlagwortung scheint wenig systematisch. Viel besser wäre es, wenn die Planer gemeinsam mit der Polizei eine Kategorisierung entwickeln würde, nach der Unfälle mit Fahrradeteiligung aufzunehmen wären. Interessant wäre dann sicherlich auch die Kategorie Gehweg.

Weder die Maßnahmen der Radverkehrsplanung noch die Unfälle und ebenso wenig die Anzahl der Radfahrenden auf wichtigen Streckenabschnitten der Hamburger Radverkehrsanlagen werden also bisher systematisch erfasst, kategorisiert und digital verarbeitet, sodass sie zur Verbesserung beitragen können. In einem ersten Schritt gibt es nun in diesem Frühjahr 41 feste Zählstellen, die über Wärmebildkameras den Radverkehr erfassen. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung und war Punkt 9-1 der Radverkehrsstrategie von 2008. Punkt 9-2 wies die »Klärung der personellen und technischen Voraussetzungen für eine fortschreibungsfähige Radwegdatenbank« aus. Das lässt doch hoffen.

Besser werden mit System!

Bisher werden in Hamburg Daten zum Radverkehr, zu Baumaßnahmen und zum Unfallgeschehen nicht systematisch erhoben und ausgewertet. Das muss sich ändern, will die Stadt nachhaltig die Infrastruktur verbessern und den Radverkehrsanteil erhöhen.

Schwachstellen müssen aufgedeckt werden. Das hatten schon die Autor*innen der Radverkehrsstrategie von 2008 im Blick, als sie »Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle« als einen Baustein des Konzeptes definierten.

Daten erfassen und zusammenführen

Was eine Evaluation ausmacht, ist dort aufgeführt: Dauerzählstellen, Radwegdatenbank, Vorher-Nachher-Erhebungen bei wichtigen Radverkehrsmaßnahmen. Im Idealfall hätten wir also eine Datenbank

titulierten »Angstweichen« – offiziell »Radfahrstreifen in Mittellage« (RIM) – tatsächlich gehäuft zu Unfällen führen. Oder: Wie viele Abbiegeunfälle an Kreuzung X vor und nach der Verlegung der Radverkehrsanlage (RVA) auf die Fahrbahn passiert sind. Auch könnte man generell die erhöhte Zahl von Fahrradunfällen auf Radinfrastruktur auf der Fahrbahn in Relation zur Nutzung bringen. Dadurch würden sich möglicherweise manche Aussagen über die »Starke Zunahme von Fahrradunfällen auf der Fahrbahn«

Amrey Depenau

Ende April 2020 ging es politisch heiß her: Die Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Grünen liefen an. Gleichzeitig weigerte sich der amtierende Senat, Hamburgs Straßen für Fußgänger*innen und Radfahrende coronasicher zu machen. Deshalb stellte der ADFC gleich zwei Forderungspakete:

1. SPD und Grüne sollen in der kommenden Legislatur vier Sofortprogramme für mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität aufsetzen.
2. Der Senat soll kurzfristig vier Corona-Sicherheitsmaßnahmen umsetzen.

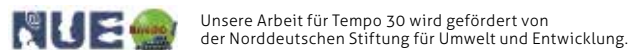
Einige Forderungen überschneiden sich. Denn was gut ist für die Mobilitätswende, hilft auch während der Corona-Pandemie. Es geht eben immer um **#MehrPlatzFürMenschen**.

#EineSpurFürsRad Auf allen Magistralen Hamburgs soll eine Kfz-Spur fürs Rad abgetrennt werden. Jetzt sofort als Corona-Pop-up-Bike-Lane, langfristig ordentlich gebaut.

#QuartiereFürMenschen: Der oder die kommende Verkehrs-senator*in soll in jedem Bezirk einen Piloten für verkehrsberuhigte, autoarme Wohngebiete starten. Um den Corona-Abstand zu ermöglichen, sollen jetzt enge Wohnstraßen für Fußgänger*innen freigegeben werden – Tempo runter natürlich.

#MitdemRadzurSchule – Hamburg soll flächendeckend sichere Schulwege mit dem Rad oder zu Fuß schaffen.

#Tempo30fürHamburg: Langfristig mindestens rund um jede soziale Einrichtung und überall dort, wo Luftbelastung und Lärm zu stark sind oder die Sicherheit für Radfahrende es gebietet. Während der Corona-Pandemie soll Tempo 30 einfach stadtweit gelten: Das lockt die Menschen aufs gesunde Rad!



#Bettelampeln auf automatisches Grün umschalten: sowieso ein Ärgernis, sind Druckampeln während der Corona-Pandemie unnötig unhygienisch, Abstandhalten unmöglich.

Wiebke Hansen

hamburg.adfc.de/news/fahradclub-fordert-sofortprogramme-fuer-ein-lebenswertes-hamburg

Hamburg muss sich bewegen!

NEUES »HAMBURGER BÜNDNIS MOBILITÄT« FORDERT KONSEQUENTE MOBILITÄTSWENDE

30 Organisationen, darunter der ADFC als Mitinitiator und Mitgründer des Bündnisses, haben am 29. April 2020 ihre Forderungen an SPD und Grüne übersandt. Das Bündnis fordert eine ganzheitliche Verkehrsplanung mit Beteiligung von Verbänden und Bürger*innen. Für eine lebenswerte und klimagerechte Stadt soll Hamburgs Mobilität sicher, gesund, inklusiv, umweltschonend und wirtschaftlich sinnvoll organisiert sein. Unter anderem fordert das Bündnis 72 Prozent weniger Auto gegenüber 2017 und somit 90 Prozent der Wege im Umweltverbund. Verkehrsfläche wird für die schönen Seiten der Stadt freigemacht. Das Bündnis tritt geschlossen gegen den Bau der A-26-Ost an. Ein tieferer Blick in Vision und Ziele des Bündnisses für 2035 und wer im Bündnis mitwirkt lohnt sich!

Arbeitsgruppe Verkehr im Netzwerk HafenCity e.V.

buendnis-mobilitaet.org



POSTRAD

© Illustration: Michael Prah | Text: Dirk Lau

Seit die von Autos verstopften Städte nach klimafreundlichen Mobilitätslösungen suchen, ist die »letzte Meile« bis zur Tür der Kunden in aller Munde – in der Logistik, bei der Post und im Transportwesen. Lange bevor es fahrende Roboter, Drohnen oder Elektrokleinfahrzeuge gab, war ein Klassiker der »letzten Meile« im Einsatz, der Städte und Post vom Auto unabhängig macht: das Fahrrad.

Wer kennt nicht die gelben Posträder wie das Modell der Marke Biria, auch Zustell-

räder genannt, mit dem Briefträger*innen in Deutschland unterwegs sind? Solche Lastenräder sind schon seit 1896 im Postdienst. 2009 zählte die Post AG über 19.000 Fahrräder im Einsatz. Auch andere Paketdienste und private Zustellfirmen setzen mittlerweile aufs Rad.

Der meist in Unternehmensfarbe lackierte Rahmen ist tief geschnitten, um das häufige Auf- und Absteigen zu erleichtern. 26-Zoll-Laufräder sollen den Schwerpunkt des Rades tief halten und es so stabilisieren.

Die speziellen Boxen oder Taschen sind hinten und vorne befestigt, sodass die Last möglichst gleichmäßig und wetterfest auf beide Räder verteilt wird. Der Ständer verfügt oft über Rollen. Moderne Posträder sind zudem mit einem unterstützenden Elektromotor ausgestattet. Fällt der mal aus, kommt die Post per Rad trotzdem, anders als bei Roboter oder Drohnen. Auch lässt sich mit Menschen immer noch besser als mit Maschinen reden – falls im stressigen Briefträger*innenalltag Zeit für einen kleinen Plausch ist.

IMPRESSUM

Die RadCity – »Deutschlands führendstes Fahrradmagazin« (Horst Tomayer) – bzw. ihr Vorläufer ADFCmagazin Hamburg erscheint seit 1998 regelmäßig alle zwei Monate. Seit 2020 gibt es 5 Ausgaben pro Jahr.

HERAUSGEBER

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE

Amrey Depenau, Dirk Lau (Layout, Produktion), Kathryn Leve, Christine Mader, Michael Prahl, Georg Sommer (Redaktion, V.i.S.d.P.), Leo Strohm, Alexander von Stryk,

E-Mail: RadCity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 37 vom 22.04.2020: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt:

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

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 7500

Die Beiträge geben nicht immer die Positionen des ADFC Hamburg wieder. Nachdruck oder Weiterverwendung von Beiträgen und Abbildungen nur mit Genehmigung des ADFC Hamburg.

Download: hamburg.adfc.de/radcity



NORWID
Räder für Velosophen

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

Edler Fahrrad- und Rahmenbau

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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

In eigener Sache

Die gedruckte Ausgabe der *RadCity* wird an die Hamburger Mitglieder des Fahrradclubs jeweils zusammen mit der *RadWelt* verschickt. Beide Magazine lassen sich auch rein digital beziehen. Wer keine Printausgabe mehr braucht, kann sich unter adfc.de/radwelt-e-paper anmelden und wird zukünftig automatisch per E-Mail benachrichtigt, sobald die neue Ausgabe der *RadWelt* abrufbar ist. Die *RadCity* kann dann immer aktuell als PDF-Datei online abgerufen werden unter hamburg.adfc.de/radcity.

Die gedruckte Ausgabe der *RadCity* wird an die

IHR MEISTERBETRIEB

STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES



KOECH2RAD

HAMBURG

Cartoon: Denis Mohr





AKTIV IM FAHRRAD-CLUB

Beschreibe den ADFC in drei Worten!

Vielfalt, Kreativität und lokale Expertise.

Morten

Spezialradstammtisch

© Privat

Aktiv im Fahrradclub

Die ehrenamtlich Aktiven sind es, die mit ihrem Engagement den ADFC voran bringen. Einige haben uns kurze Fragen beantwortet und wir stellen manche von ihnen mit jeweils einer der Antworten vor. Möchtest du auch bald dazu gehören und im Fahrradclub aktiv werden? Ulrike Hanebeck von unserem Arbeitskreis für Aktivenbetreuung heißt dich herzlich willkommen und hilft dir, dich dem passenden Team anzuschließen:

AK-Aktive@hamburg.adfc.de

Du hast gern den Hut auf?

Du hast Lust, Teams zu leiten, Führungsverantwortung zu übernehmen und die Richtung vorzugeben? Du bist ein Organisationstalent, kannst gut mit Menschen umgehen und offen kommunizieren? Du brennst genau wie wir für das Thema Fahrrad?



© de.freepik.com

Dann bist du beim ADFC Hamburg genau richtig:

- im Vorstand
- als Leitung unseres Arbeitskreises Computer
- als Chef unserer Website-Redaktion
- oder in vielen anderen Bereichen

Wir haben auch für dich genau die richtige Aufgabe, die dir liegt und in dein Zeitbudget passt. Am besten schreibst du jetzt an Ulrike Hanebeck: AK-Aktive@hamburg.adfc.de

Einzelne Stellenausschreibungen und genauere Informationen findest du auf unserer Webseite:

hamburg.adfc.de/?32



AKTIV IM FAHRRAD-CLUB

Beschreibe den ADFC in drei Worten!

Engagement, gemeinsamer Spaß und Horizont-erweiterung.

Anne-Karin

Tourenleiterin und RadCity-Redaktion



© Privat (beide)

AKTIV IM FAHRRAD-CLUB

Wo in Hamburg fährst du am liebsten Rad?

Neuerdings im Pergolenviertel.

Andrea

Bezirksgruppe Nord



AUSRÜSTUNG Globetrotter Ausrüstung GmbH **BERATUNG** Verbraucherzentrale Hamburg **CARSHARING** Cambio Hamburg CarSharing
TOUREN/FÜHRUNGEN Twietenkieker in Hamburg Dipl. Geogr. Carsten Ruthe **FAHRRADHANDEL** Die Kette Elbwerkstätten GmbH •
 Eimsbüttler Fahrradladen Uwe Krafft • Fahrrad Cohrt • Fahrrad Dulsberg • Fahrrad Löwe • Fahrrad XXL Marcks • Fahrrad
 Nielandt • Fahrrad Pagels • Fahrrad und E-Bike Center Hamburg •
 Fahrradladen St. Georg • Koech 2-Rad Technologie • MSP Bikes
 GmbH • Rad & Service • Rad & Tat • Radsport von Hacht •
 Radsport Wulff • Radwerk »Fahrradhandel« GmbH •
 RBK – Fahrräder **HERSTELLER** Norwid Fahrradbau GmbH
INITIATIVEN Zukunftsforum Blankenese e.V. **IT** WPS –
 Workplace Solutions GmbH • IT sprind it-service
 GmbH & Co. KG **MESSE REISEN** Hamburg **ÖPNV** Hamburger
 Verkehrsverbund **PFLEGE** Pflegedienst Knoll • auxiliar
 Gesellschaft mbH Ambulanter Pflegedienst Stiftung
 Freundeskreis Ochsenzoll **PRIVATE FÖRDERMITGLIEDER** Martina
 Wollesen **RECHT** Matthies Rechtsanwältin Dr. Anja Matthies **REISE**
 Die Landpartie Radeln & Reisen GmbH **SERVICE** Der VeloMeister Produktions-
 schule Eimsbüttel • Fahrradstation Dammtor einfa1 GmbH **SPORT** Eimsbütteler Turnverband e.V. **VERLEIH & LOGISTIK** Hamburg
 City Cycles Lars Michaelen • Mehrrad e. K. • tricargo eG **WOHNEN** Gartenstadt Farmsen eG **ZUBEHÖR** Firma Paulchen System
 Volkmar Kerkow

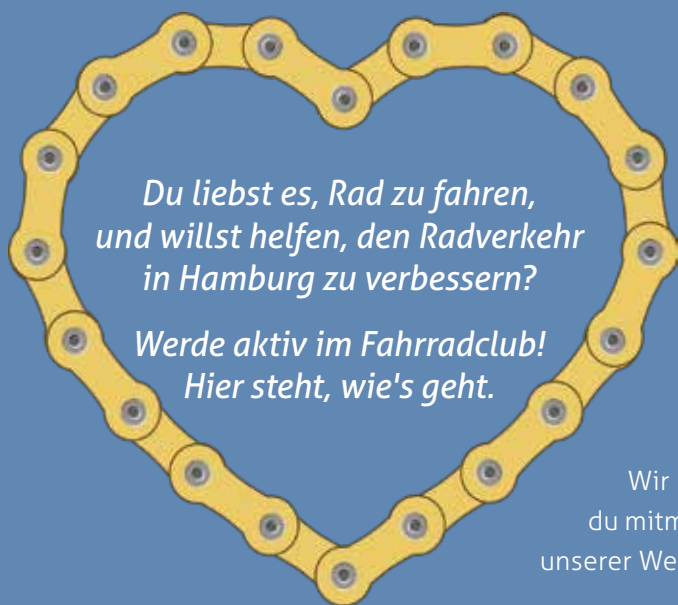
RÜCKENWIND FÜRS RAD!

*Radverkehr in Hamburg fördern –
Fördermitglied des ADFC Hamburg werden.
Wir sind schon dabei!*

hamburg.adfc.de/foerdermitglieder

Mit einer Fördermitgliedschaft im ADFC Hamburg unterstützen Unternehmen, Selbstständige und Kommunen die Arbeit und die Ziele des ADFC materiell und ideell. Im Gegenzug hast du dafür auch Vorteile. Du darfst exklusiv in deinen Werbemaßnahmen auf deine Fördermitgliedschaft hinweisen und so dein besonderes Engagement für das Radfahren zeigen.

Dafür sind ein Online-Banner sowie für Fahrradhändler, gastronomische Betriebe etc. Aufkleber erhältlich, die auf die Fördermitgliedschaft beim ADFC hinweisen. Zusätzlich erhältst du 5 Prozent Rabatt auf Anzeigen in der RadCity und wir führen deine Firma dort sowie auf ww.hamburg.adfc.de als Fördermitglied auf.



Im ADFC Hamburg arbeiten weit mehr als 100 Menschen ehrenamtlich. Auch deine Fähigkeiten und Kenntnisse sind gefragt. Den zeitlichen Umfang der Mitarbeit bestimmst du selbst.

Du kannst daher in unseren festen Gruppen mitarbeiten oder dich für einzelne Aktionen und Projekte melden.

In manchen Bereichen suchen wir gezielt und aktuell Unterstützung. Besuche dazu die Rubrik »Aktive gesucht«.

Wir freuen uns über jede neue Aktive und jeden neuen Aktiven! Wenn du mitmachen oder dich informieren möchtest, melde dich gern bei den auf unserer Website angegebenen Ansprechpartner*innen.

ADFC Hamburg, Koppel 34–36, 20099 Hamburg, Telefon: 040 393933, Fax: 040 3903955, E-Mail: info@hamburg.adfc.de

facebook.com/adfchamburg twitter.com/ADFC_Hamburg hamburg.adfc.de

hamburg.adfc.de/aktiv-werden



WIR LIEBEN RADFAHREN.



DEINE
SPENDE FÜR
#MEHR PLATZ
FÜR ALLE!

Wir lieben Radfahren! Mehr Radverkehr bedeutet weniger Autos, weniger schlechte Luft und mehr Platz in der Stadt. Deswegen setzen wir uns im ADFC leidenschaftlich dafür ein, dass Radfahren in Hamburg besser und sicherer wird – auch für dich!

Bitte spende jetzt an den ADFC und unterstütze die Arbeit unserer vielen Ehrenamtlichen und der festen Mitarbeiter*innen für die Verkehrswende, Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt.

Deine Spende kannst du übrigens steuerlich geltend machen.

Nutze unsere Online-Spendenseite für Lastschrift und Paypal: hamburg.adfc.de/spende

Oder überweise an diese Kontoverbindung:

Empfänger: ADFC Hamburg

Bank: GLS Gemeinschaftsbank eG

IBAN: DE80 4306 0967 2029 4456 00

BIC: GENODEM1GLS

Verwendungszweck: das Wort »Spende« und deine Adresse für die Spendenbescheinigung.