

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg



6.2019

Dezember/Januar

erscheint zweimonatlich | hamburg.adfc.de



**WIR LASSEN
NICHT LOCKER!**

Elterninitiativen kämpfen für **Tempo 30**



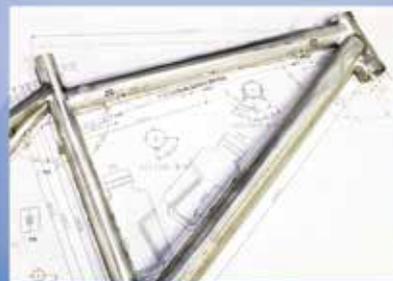
TRENGA DE

BICYCLES

GLS 7.5 Randonneur Series

GLS 4.5 Urban Series

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.



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

Fahrrad center

HARBURG



Fahrrad Center Harburg
Großmoordamm 63-67
21079 Hamburg



Fahrrad Center Buchholz i.d. Nh.
Innungsstraße 2
21244 Buchholz

WWW.TRENGA.DE

WWW.FAHRRADECENTER.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 15.30-18.30 Uhr Werkstattannahme
Verkauf: Sa. 10-16 Uhr 10.30-15.30 Uhr Werkstattannahme

INHALT

6.2019 | Dezember/Januar

KURZMELDUNGEN

- 04 10.01.2010.:** Neujahrsempfang des ADFC Hamburg | Ost-West-Move | Fahr Rad! Ausstellung im Architektursalon | **Trauer um Petra Stang** | Hamburger*innen im Lastenrad-Rausch

VERKEHRSPOLITIK & MOBILITÄT

- 06 Fahrradstadt machen!**
ADFC-Forderungen zur Bürgerschaftswahl 2020
- 08 Endlich geht's los!**
Hamburg plant jetzt seine Verkehrsentwicklung
- 10 Mitte Altona macht mobil**
Autoarme Quartiersentwicklung
- 12 Stadtradeln 2019**
Eine schöne Geschichte!
- 14 Zwischen Stereotypen und Empowerment**
Über die Gefahr, Geschlechterverhältnisse zu verfestigen
- 18 Wir lassen nicht locker!**
Elterninitiative kämpft für Tempo 30 in der Friedrichsberger Straße

TOUREN & FREIZEIT

- 22 Das Ziel ist der Weg**
Zeitfahren Hamburg–Berlin des Audax-SH-Clubs
- 24 Alles im Fluss**
Herbert Rönneburgs Buch *Radtouren am Wasser*

SONSTIGES

- 26 Legendäre Fahrräder XVII:** Kuwahara E.T. Model
- 27 Kolumne Am Stadtrand:** Stadt, Land, Auto
- 28 Mach' mit!** Adressen, Termine, Arbeitsgruppen
- 29 Ins Netz gegangen** | Cartoon | Impressum
- 30 Rückenwind fürs Rad – Fördermitglieder des ADFC Hamburg**

EDITORIAL

Mit Geduld und Spucke

Man kennt das ja: Endlich hat man sich zu einer Veränderung durchgerungen, dann soll dieser Wandel aber bitte schön von jetzt auf gleich passieren. Man lässt endlich das Rauchen sein und meldet sich schon mal prophylaktisch zum Marathon an. Man ringt sich zu einer Diät durch, spätestens übermorgen soll der Spiegel – aber hallo! – nur noch schlanke Menschen wiedergeben.

Leider ist in diesem Kampf zwischen innerem Schweinehund und kühnem Vernunftbär noch etwas anderes gefordert: Geduld. Davon legt dieses Heft einiges an Zeugnis ab. Denn nach den vielen warmen Worten der letzten Jahrzehnte sollen nun endlich Taten folgen; das Fahrrad ist schließlich unbestrittener Hauptakteur der viel diskutierten Mobilitätswende. Ab Seite 6 lässt sich der konkrete Forderungskatalog des Fahrradclubs an die Hamburger Politik nachlesen. Man wird sehen, wieviel davon irgendwann Wirklichkeit wird. Gleich danach geht es um das Thema Verkehrsentwicklungsplanung (S. 8–9). Mit der Flickschusterei soll endlich Schluss sein. Drei Jahre müssen wir aber auch hier auf Ergebnisse warten.

Ein wenig Ungeduld zeigt unsere Autorin Amrey Depenau bei den hartnäckigen Vorurteilen, die auch das Radfahren in geschlechterspezifisches Verhalten einteilt – Recht hat sie. Hartnäckigkeit und Geduld beweist die Eltern-Initiative, die für Tempo 30 in der Friedrichsberger Straße kämpft. Ich selbst werde auch noch ein wenig Geduld haben müssen, bis ich die Radtouren im Buch von Herbert Rönneburg (S. 24–25) abfahren kann. Schönes Wetter lässt sich ja nicht im Internet bestellen. Noch nicht ... nur Geduld.

Michael Lutter

carry freedom. THE LEAF

Der faltbare Qualitäts-Radhänger aus Schottland: hält viel mehr als er zunächst zu versprechen scheint, passt in jede Wohnung und transportiert unfassbar viel.



aktiv Rad fahren
Testurteil: Sehr gut!

... unvergessliche Geschenke!

die garantiert immer wieder Freude bereiten und einfach glücklich machen.

FLUX. A10 Das Komfortrad

Dieses Fahrrad ist anders und konstruktiv genial. Die einzigartige Rahmengenometrie ermöglicht einen ungeahnten Fahrkomfort, im Sattel sitzend können die Füße auf den Boden gesetzt werden und die Kraftumsetzung ist überraschend gut. Ausgestattet mit wartungsfreiem Riemenantrieb, Rohloff-Schaltung und hochwertigsten Komponenten, in exquisiter FLUX Qualität ist dieses spezielle City- und Tourenrad jeden Euro wert.



Gern im Leasing - testen Sie diese Glücksbringer bei uns!

Liegeradstudio

■ 10.01.2020: NEUJAHRSEMPFANG DES ADFC HAMBURG

Wir wollen gemeinsam auf das neue Jahr anstoßen, uns austauschen, kennenlernen und diskutieren, was 2020 auf uns zu kommt. Der Vorstand des ADFC Hamburg lädt alle Mitglieder und ehrenamtlich Aktiven zum Neujahrsumtrunk am Freitag, den 10. Januar 2020, um 19 Uhr, in die ADFC-Geschäftsstelle in der Koppel 34–36 ein. Auch wer bisher noch nicht aktiv ist, aber Lust auf Engagement hat, ist herzlich willkommen. Nach einer kurzen Begrüßung durch den Vorstand wird mit Sekt und Saft angestoßen.

hamburg.adfc.de



© Merja Spott



© Martina Sankthöher

■ OST-WEST-MOVE

Die Akteure des Neustadt-Festivals DRUNTER & DRÜBER luden am 14. September 2019 gemeinsam mit der Hauptkirche St. Katharinen und der Initiative Altstadt für Alle! zu einer digitalen Demonstration und einem mobilen Wendemanöver ein: der Ost-West-Move. Die Fahrbahnen der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße wurden ab 20 Uhr für den Autoverkehr gesperrt, um das utopische Szenario der autofreien Stadt spielerisch zu zelebrieren. Man traf sich auf dem Großeumarkt und wählte Regenschirme, die in ihrer jeweiligen Farbe alternative Fortbewegungsmittel darstellten: Grün für Fahrrad, Blau für zu Fuß oder Gelb für ÖPNV. Darüberhinaus konnten die Teilnehmer*innen mithilfe eines QR-Code-Aufklebers auf dem Schirm

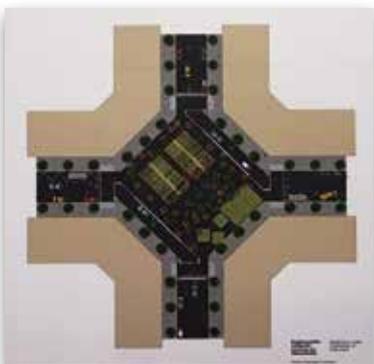
ihre eigenen Wünsche und Forderungen an die Politik äußern: Per Klick auf den Code erschien die Botschaft! So entstand eine bunte Vision neuer Nutzungsmöglichkeiten. Die Entwicklung dazu fand im Vorfeld an der HCU in dem Q-Studies-Seminar #Partizipation statt. Dort wurden Visionen zur Neunutzung der Ost-West-Straße unter der Leitung von Daniel Jenett entwickelt.

neustadt.io

■ FAHR RAD! DIE RÜCKEROBERUNG DER STADT

Eine Ausstellung des Deutschen Architekturmuseums (DAM) im Hamburger Architektursalon

Der Platz in dicht bebauten und intensiv genutzten Großstädten ist so begrenzt wie begehrt, öffentliche städtische Räume sind ein knappes, wertvolles Gut. Dieses gerecht und für die Menschen lebenswert zu verteilen ist eine wichtige Aufgabe der Stadtplanung und Landschaftsarchitektur, aber auch für die Verkehrsplanung. Radverkehr spielt dabei eine zentrale, verbindende Rolle und kann der Schlüssel zum Erfolg werden, um die Lebensqualität in Städten zu verbessern und mehr Raum auf Straßen und Plätzen, mehr Grün- und Freiflächen zu schaffen. Die DAM-Ausstellung »Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt« gastiert bis Januar 2020 in den Räumen des Hamburger Architektursalons. Sie wirft einen Blick auf acht internationale Radverkehrsprojekte und Städte – vom Ruhrgebiet über Oslo bis nach New York City und Kopenhagen, das natürlich nicht fehlen darf und mit seiner Cycleslangen-Brücke vertreten ist –, die den Weg zu einer nachhaltigen und sozialen Stadt auch über die Planungen für eine fahrradgerechte Stadt zeigen.



© Dirk Lau

Ein Element der modernen Stadt- und Verkehrsplanung sind die sogenannten Superblocks – hier auf der Ausstellungstafel zu Barcelona.



© Dirk Lau

Kuratorin Kristina Bacht und Peter Cachola Schmal, Leiter des DAM, anlässlich der Eröffnung der Ausstellung am 29.10.2019.

Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt | Ausstellung im Architektursalon Hamburg, Bei den Mühren 70, 20457 Hamburg | 30.10.2019–10.01.2020 | Öffnungszeiten: Mittwoch 13–18 Uhr, Donnerstag 11–20 Uhr, Freitag 13–18 Uhr | hamburg.ait-architektursalon.de

E-Bike-Reisen für Entdecker

Die Welt aktiv erleben – mit
Genuss und Komfort auf
allen Kontinenten

*Bergauf ist wie bergab.
Gegenwind? Kenne ich
nicht. Ein völlig neues
Fahrgefühl!*

Gardasee | Jakobsweg
Andalusien | Baltikum
Kroatien und Montenegro
Marokko | Südafrika
Peloponnes | Vietnam
Kanada und viele mehr

Höchstens 12 Gäste plus
Reiseleiter
Inkl. Qualitäts-E-Bikes vor Ort



Kostenlosen
Katalog
anfordern!

Tel.: 030 786 000-124
info@belvelo.de | www.belvelo.de



■ TRAUER UM PETRA STANG

Im November 2019 ist unser langjähriges Mitglied Petra Stang gestorben. Petra hat sich viele Jahre aktiv im ADFC Hamburg engagiert. Das Redaktionsteam der *RadCity* unterstützte sie in den letzten Jahren regelmäßig durch Korrekturen von Beiträgen. Petra trug damit entscheidend zu sprachlich einwandfreien Texten in unserem Mitgliedermagazin bei. Auch bei anderen Dokumenten – beispielsweise der Satzung des ADFC Hamburg – hat uns Petra mit ihrem geschulten Blick über alle Tücken der Rechtschreibung, Zeichensetzung und Grammatik hinweg geholfen. Ihre großzügige Unterstützung und ihr freundliches, zugewandtes Wesen wird allen, die sie kannten, in guter Erinnerung bleiben. Wir trauern mit ihrer Familie und wünschen ihr viel Kraft.



© Stefan Kayser

■ HAMBURGER*INNEN IM LASTENRAD-RAUSCH

»Mehr Lastenräder und weniger Autos und Laster auf Hamburgs Straßen! Das nützt dem Klima, macht die Luft besser und Hamburg leiser.« Diese Diagnose stellte Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne) im Oktober 2019 bei der Bekanntgabe des Förderprogramms seiner Behörde für Lastenräder. Während die Prämie der Bunderegierung für den Kauf von E-Autos ein Rohrkrepiierer bleibt, kommt aus Hamburg das nächste Kapitel der erfolgreichen Geschichte

der Lastenradförderung durch die Kommunen und Städte. Alle Hamburger*innen können beantragen – ob Privatperson, Hausgemeinschaft, Verein oder Gewerbebetrieb. Gefördert werden 33 Prozent des Kaufpreises, maximal 2000 Euro beim Kauf eines neuen E-Lastenrads, 500 Euro bei Cargo-Bikes ohne Elektro-Antrieb und 500 Euro für einen Lastenrad-



© Amrey Depenau

Fahrradanhänger. Einen besonderen »Abwrackbonus« gibt's bei gleichzeitiger Abschaffung eines Dieselfahrzeugs. Genauer gesagt: gab es! Denn die Fördermittel waren so gefragt, dass schon nach gut drei Wochen und knapp 1000 Anträgen das Budget komplett ausgeschöpft war. Um der Nachfrage doch zu entsprechen, wurde die ursprünglich für drei Jahre vorgesehene Summe von 1,5 Millionen Euro schon für 2019 freigegeben. Die Investitions- und Förderbank (IFB), die das Programm für die Behörde abwickelt, bearbeitet nun die vorliegenden Anträge, weitere werden zunächst nicht entgegengenommen. Der ADFC begrüßt die Initiative und befürwortet eine Fortführung und Ausweitung des Förderprogramms.

moinzukunft.hamburg/lastenrad-programm



FAHRRADSTADT machen!

Am 23. Februar 2020 wählt Hamburg eine neue Bürgerschaft. Wir heizen der Politik schon jetzt kräftig mit unseren Forderungen ein, damit alle Menschen in Hamburg sicher und entspannt Rad fahren können. Die Reaktionen der Parteien lest ihr in der nächsten *RadCity* Anfang Februar 2020.

VERKEHRSWENDEJETZT

Vorfahrt fürs Klima

Der Klimaschutz erlaubt kein Zögern, je länger wir mit der Umsetzung einer klimafreundlichen Mobilität warten, um so geringer wird das verbleibende CO₂-Kontingent. Für uns ist klar: die vorrangige Förderung des Radverkehrs ist der schnellste und kostengünstigste Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität. Die Stadt muss bis 2022 unter Beteiligung der Bevölkerung, Verbände und Parteien eine Verkehrsentwicklungsplanung anschieben, die den Verkehrssektor in Hamburg bis zum Jahr 2035 CO₂-neutral macht. Bei der Mobilitätswende geht es aber nicht allein um Klimaschutz. Immer noch sterben Menschen im Straßenverkehr oder werden schwer verletzt. Lärm, schädliche Abgase und Feinstaub schaden Mensch und Umwelt und der Wunsch, eine lebenswertere Stadt zu gestalten, ist ein Gebot der Vernunft. Nur die Antriebe zu elektrifizieren oder Fahrzeuge automatisch zu steuern löst die Probleme

nicht. Fahrzeuge müssen kleiner und effizienter genutzt werden, sowohl bei der Personenförderung als auch in der Logistik, wo Cargo-Bikes schon heute zeigen, wie es geht. Wir brauchen die Verkehrswende. Jetzt!

MEHRGELDFUERSRAD

Mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr für den Radverkehr!

Hamburg braucht das Fahrrad. Und jeder investierte Cent zahlt sich mehrfach für die Stadt aus: durch bessere Umwelt und Gesundheit, durch mehr Sicherheit im Verkehr, durch weniger Verschleiß von Fahrbahnen, durch Entlastung von Bussen und Bahnen, und durch höhere Lebensqualität. Wir fordern mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr. Dauerhaft. Dazu kommen Fördermittel vom Bund und der EU! Rad- und Fußverkehr muss in der Verkehrsplanung vorrangig gedacht werden. Dazu brauchen wir in allen

Bezirken, Landesbetrieben, der Polizei und den Behörden mehr Personal, das dies koordiniert und ein hohes Maß an Qualität sicherstellt. Die aus dem Bündnis für Radverkehr heraus entstandenen Strukturen sind weiter auszubauen

MEHRPLATZFUERSRAD

Eine Spur fürs Fahrrad auf Hauptstraßen!

Radverkehr braucht Platz – dafür müssen auch Entscheidungen getroffen werden, die den motorisierten Individualverkehr einschränken. Fahrradstraßen, Tempo 30 oder großzügige Radfahrstreifen auf der Fahrbahn müssen zur Regel werden, wo nötig auch mit Trennelementen zu Kraftfahrzeugspuren. Hochbordradwege dürfen nur gut begründete Ausnahmen sein. Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege lehnen wir ab: Auch der Fußverkehr braucht sicheren und exklusiven Raum. Straßenbäume sollten möglichst geschont werden. Den nötigen Platz für diese Maßnahmen muss der Autoverkehr abgeben: Eine Spur fürs Rad!

RADNETZAUSBAU

100 Kilometer neue Radwege pro Jahr, Radschnellwege bis ins Zentrum

Wir fordern die umgehende Fertigstellung des Veloroutennetzes mit hohen Standards und den Bau sowie die Weiterführung der derzeit geplanten Radschnellwege ins Zentrum Hamburgs bis 2025. Wo diese an bestehende Velorouten anknüpfen, sollen die Qualitätsstandards der Radschnellwege auf den Velorouten weitergeführt werden: Möglichst kreuzungsfrei und mit eigenständigen Trassen. Auch an allen Hauptverkehrsstraßen müssen großzügige Radverkehrsanlagen eingerichtet werden: Wo Autoverkehr in großen Mengen oder mit mehr als 30 km/h unterwegs ist, sind breite, geschützte Radverkehrsanlagen zwingend erforderlich, um sicheres und entspanntes Radfahren zu ermöglichen.

QUARTIEREFUERMENSCHEN

Kein Kfz-Durchgangsverkehr in Wohnvierteln!

Die Stadt gehört den Menschen, nicht den Autos! Unsere Wohnquartiere sollen zu Räumen, in denen sich jeder frei und sicher bewegen kann, gestaltet werden. Kein Kfz-Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und Tempo 30 oder geringere Geschwindigkeiten stellen die Basis dafür sicher. Hinzu kommen autofreie Quartierszentren nach dem Vorbild der Pilotprojekte in Ottensen und

der Altstadt, viele Spiel- und Fahrradstraßen sowie der Abbau von Kfz-Parkplätzen. Dies erreichen wir mit Maßnahmen wie Einbahnstraßen, Diagonalsperren, Abbinden der Neben- von Hauptstraßen, und Kreuzungen, die von parkenden Fahrzeugen frei bleiben. Für Planungen aus einer Hand werden die unteren Straßenverkehrsbehörden in den Bezirksämtern angesiedelt, nicht wie bisher bei Polizei und Innenbehörde. Bei der politisch gewollten Neuaufteilung des Straßenverkehrsraums hat die Polizei ausschließlich beratende Funktion.

BESSERRADPARKEN

Parkhaus für mindestens 5000 Fahrräder am Hauptbahnhof

Radfahrer*innen benötigen diebstahlsichere und wettergeschützte Abstellanlagen. Die Stadt muss an allen öffentlichen und städtisch genutzten Gebäuden mit Publikumsverkehr großzügiges und sicheres Fahrradparken ermöglichen. Dies betrifft zum Beispiel sämtliche Bücherhallen, Kitas, Behörden, Bezirksämter. Wir brauchen außerdem ein Förderprogramm zum Bau von hochwertigen Abstellanlagen in Wohnquartieren und am Arbeitsplatz, auf privaten und öffentlichen Grund. Der Ausbau der Schnellbahn-Haltestellen mit Rad-Abstellanlagen muss fortgeführt und beschleunigt werden. Und wir fordern ein Fahrradparkhaus am Hamburger Hauptbahnhof mit Platz für mindestens 5000 Räder sowie entsprechende Anlagen an allen anderen Fernbahnhöfen.

VISIONZERO

Sicherheit geht vor: Umbau von Kreuzungen, Kfz-Verkehr reduzieren, Verkehrsklima verbessern

Oberste Priorität hat, dass alle heil ankommen: Null Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr (Vision Zero). Flüssigkeit und Geschwindigkeit insbesondere des Motorverkehrs werden diesem Ziel untergeordnet. Die Stadt muss bessere Verkehrsanlagen bauen, sichere Kreuzungen und Ampelschaltungen einrichten, Tempobeschränkungen verhängen und durchsetzen. Ab 2025 dürfen nur noch Lkw mit Abbiegeassistenten in Hamburg fahren. Die Verkehrserziehung muss verstärkt werden: Auto- und LKW-Fahrende besser ausbilden! Gefährliches Fehlverhalten von Auto- und Lkw-Fahrenden wird stärker sanktioniert, falsch parkende Autos werden konsequent abgeschleppt. Die Fahrradstaffel der Polizei muss personell aufgestockt werden und das gesamte Stadtgebiet regelmäßig kontrollieren.

ADFC Hamburg, Arbeitskreis Verkehr

Nach langen Jahren des Wartens beginnt ein Prozess, an dessen Ende ein umfassendes Handlungskonzept zur verkehrlichen Entwicklung Hamburgs stehen soll. Flickenteppich war gestern! Das vorherrschende Klein-Klein an umgesetzten Minimalkompromiss-Lösungen im Hamburger Verkehrswesen kommt an sein Ende. Die Stadt Hamburg kann sich nicht mehr aus dem Themen-

Was ist eine Verkehrsentwicklungsplanung (VEP)? Eine VEP ist ein Planungsinstrument, um der Verwaltung einer Stadt mögliche Maßnahmen strukturiert aufzuzeigen, damit die zukünftige Mobilität organisiert werden kann. Im Falle Hamburgs ist eine integrierte Planung angestrebt. Das bedeutet, dass versucht wird, alle Belange zu betrachten, die mit dem Thema Verkehr in Verbindung stehen.

eine kontinuierliche Entwicklung ausgelegt, um dem Wandel der Mobilität und den Herausforderungen, die sich dadurch an die Stadt stellen, begegnen zu können. Explizit wird auch die Möglichkeit erwähnt, »neue« Ideen auszuprobieren und den urbanen Raum als Labor für veränderte Mobilität zu verstehen. Der Verkehrsentwicklungsplanung liegen vier Kernthemen zugrunde:

ENDLICH GEHT'S LOS!

Hamburg plant jetzt seine Verkehrsentwicklung.

komplex des sich stark verändernden Mobilitätsverhaltens herauswinden und muss sich diesem intensiv annehmen und dem vorherrschenden Stückwerk eine übergreifende Strategie mit verbindlichen Handlungsplänen entgegensetzen. Die nächsten drei Jahre werden zeigen, wie ernst es Hamburg mit diesem neuerlichen Angang ist. Doch zunächst einmal zu den Begrifflichkeiten.

Besonders hervorgehoben sind die Themen Umwelt (Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmbelästigung), die Logistik, Anforderungen des Radverkehrs, des privaten Autoverkehrs aber auch des Fußverkehrs, der Hafententwicklung und Wohnungsbauplanungen.

Was ist das Besondere an der Hamburger VEP? Die Hamburger VEP ist auf

- Stärkung der Leistungskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg
- Schutz von Gesundheit, Umwelt und Klima
- Sichere und vielfältige Mobilitätschancen
- Erlebbarer und vernetzter Verkehrs- und Stadträume.



Wer ist beteiligt? Initiatorin der VEP ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Weitere Hamburger Behörden, die Politik, Interessenverbände, Beiräte, Verkehrsunternehmen und Akteure aus dem Umland werden explizit beteiligt. Begleitend beraten werden die Beteiligten durch die Planungsbüros ARGUS und Planersocietät sowie das Büro für Stadtentwicklung urbanista.

In dem dreijährigen Verfahren werden in drei Phasen unterschiedliche Schwerpunktsetzungen behandelt, die am Ende in ein integriertes Handlungskonzept zusammengeführt werden. In den ersten beiden Phasen des Prozesses wird eine mehrstufige Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Phase 1 In dieser Phase werden alle bisherigen Planungen, Szenarien, Leitbilder und existierenden Maßnahmen in einer Grundlagenanalyse aufgenommen und bewertet. Lücken und sich widersprechende Maßnahmen sollen identifiziert und daraus erste zu vertiefende Fokusbereiche ermittelt werden. Der Status Quo – also das tägliche Verkehrsgeschehen auf Hamburgs Straßen in seiner Gesamtheit - soll in einer Zustandsanalyse mit einfließen und eine valide Prognose bis in das Jahr



Auftaktveranstaltung zur Verkehrsentwicklungsplanung auf dem Rathausmarkt.

2030 zulassen. Betrachtet wird der Mix aus Fuß- und Fahrradverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der Motorisierte Individualverkehr (MIV). In dieser Phase liegt der Fokus vor allem darauf, die Bevölkerung für zukünftige Verkehrsthemen zu sensibilisieren, zu informieren und deren Wissen als Nutznießer abzufragen. Der Auftaktveranstaltung im September auf dem Hamburger Rathausmarkt folgten insgesamt acht weitere Stopps im Stadtgebiet an dem der »Mobilitätsdialog on Tour« halt machte. Der letzte Stopp dieser Tour war am 2. Oktober in Eimsbüttel.

Phasen 2 und 3 Aufbauend auf den ermittelten Grundlagen der ersten Phase werden erste Handlungsoptionen für den betrachteten Verkehrsmix auf unterschiedlichen Maßstabsebenen entwickelt. Für das weitere Vorgehen sollen ein wahrscheinliches, ein weniger favorisiertes und ein besonders wünschenswertes Szenario ausgearbeitet und bewertet werden. Die Ergebnisse werden auf der eigens eingerichteten Webseite verständlich und für die breite Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Interaktiv können mit den bis hierhin erarbeiteten Ergebnissen die unterschiedlichen Szenarien durchgespielt werden.

In der letzten Phase werden die Erkenntnisse aus dem Gesamtprozess und dem wahrscheinlichsten Zielszenario in ein Handlungskonzept überführt. Dieses beantwortet durch konkrete Aussagen die Frage, mit welchen Maßnahmen die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans erreicht werden können. Ein Plan, der die tatsächlichen Kosten, Zuständigkeiten der einzelnen Träger und klare Fristsetzungen enthält, soll die Umsetzung garantieren. Dieser Plan enthält auch leicht umsetzbare, kleinräumlich bezogene Teilmaßnahmen. Begleitend dazu wird ein Monitoring durchgeführt, das die Umsetzung und Auswirkungen der Maßnahmen kritisch betrachtet. Angeschlossen daran werden die Konzeptbausteine evaluiert.

Welche Maßnahmen am Ende tatsächlich in die Realität umgesetzt werden oder ob sich manche Erkenntnisse noch innerhalb des Prozesses selbst überholen, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht adäquat beurteilt werden. So oder so wird es in den folgenden Ausgaben der *RadCity* weitere Beiträge zu den aktuellen Zwischenständen dieses wichtigen Prozesses geben.

Florian Dumsky

Informationen zum Weiterlesen:
www.hamburg.de/bwvi/verkehrsentwicklungsplanung



© Florian Dumsky

MITTE ALTONA

macht mobil!

Seit Anfang September 2019 können in der Mobilstation im neuen Quartier Mitte Altona E-Lastenräder rund um die Uhr ausgeliehen werden.

Hierfür wurde ein Anbieter gesucht – und gefunden: ProQuartier, eine Tochterfirma der SAGA Unternehmensgruppe, entschied die Ausschreibung für sich und ist als Quartiers- und Mobilitätsmanager seit November 2017 vor Ort und dabei auch für die Mobilstation zuständig.

Reservierung, Bezahlung und Schlüsseltransfer abzuwickeln. Die Ausleihe der Falträder und des Bollerwagens ist nur direkt in der Mobilstation während der Öffnungszeiten möglich. Eine Anmeldung bei Cambio ist hierfür nicht erforderlich.

Daneben bietet die Mobilstation auch eine Mobilitätsberatung an, die nach Aussage vom Quartiersmanagement gut angenommen wird.

Wer kann das Angebot nutzen? Nicht nur die Bewohner*innen des neuen Quartiers, sondern auch diejenigen aus den umliegenden Stadtteilen Bahrenfeld, Altona-Nord/Altstadt und Ottensen können das Angebot nutzen. In diesem Kontext erscheint die Zahl der insgesamt drei E-Lastenfahräder und eines E-Anhängers erst einmal nicht üppig. Der Praxisbetrieb wird zeigen, ob es nachzulegen gilt: Das wäre zu wünschen!

Christine Mader



© ProQuartier

Ein kurzer Blick zurück: Als das neue Quartier geplant war und die Investoren bereitstanden, wurde ein sogenannter Städtebaulicher Vertrag zwischen diesen und der Stadt Hamburg geschlossen. Darin steht, dass »Mitte Altona [...] ein Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen werden« soll. Um dieses Ziel zu realisieren, wurde ein Mobilitätskonzept beschlossen. Beide Dokumente sind im Netz verfügbar. Man schrieb das Jahr 2014.

Das Mobilitätskonzept kommt nach vielen Seiten auf den Punkt, der uns hier und heute interessiert: »Mobilitätsmanagement und -dienstleistungen«.

Wie sieht das Angebot der Mobilstation aus? Das kleine, aber durchdachte Angebot bietet praktische Hilfen für besondere mobile Herausforderungen. Die Station verleiht Elektro-Lastenräder in verschiedenen Ausführungen und bietet einen elektrisch unterstützten Fahrradanhänger an, der auch als Handwagen benutzt werden kann. Außerdem gibt es Falträder und einen Bollerwagen.

Die elektrisch betriebenen Angebote sind – abwicklungstechnisch gesehen – über das Ausleihsystem des Carsharing-Anbieters Cambio zu entleihen. Diese Kooperation ermöglicht es, eine Ausleihe rund um die Uhr bereitzustellen und

WIE? WO? WANN?

Für die Ausleihe sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Du meldest dich bei Cambio CarSharing an; das geht zunächst nur mit Führerschein.
- Du schließt einen Nutzungsvertrag mit dem Quartiersmanagement von ProQuartier.
- Du bist mindestens 18 Jahre alt.
- Du wohnst in Bahrenfeld, Altona Nord / Altstadt oder Ottensen.

Die Verträge können direkt in der Mobilstation abgeschlossen werden. Nach Bearbeitung durch Cambio kommt eine E-Mail mit den Zugangsdaten – und los!

Interview mit Björn Ruhkieck vom Quartiers- und Mobilitätsmanagement Mitte Altona



RadCity: Vor gut zwei Monaten ist die Mobilstation Mitte Altona mit der Ausleihe von E-Lastenrädern gestartet. Seit Anfang September lassen sich hier nun unterschiedliche Modelle über das Ausleihsystem des Kooperationspartners Cambio CarSharing entleihen. Wie ist die Resonanz? Gibt es schon Zahlen?

Björn Ruhkieck: Es haben sich seit dem Start bereits fünfzig Personen für dieses Angebot bei uns angemeldet. Genaue Zahlen zum Ausleihverhalten liegen uns noch nicht vor, die werden uns von Cambio in Kürze anonymisiert zur Verfügung gestellt. Dennoch können wir bereits jetzt sagen, dass es gut anläuft. Die Lastenräder werden regelmäßig nachgefragt – Tendenz steigend. Es kommen aber auch Anwohner zu uns, die sich beraten lassen wollen. Sei es wegen der Anschaffung eines eigenen Lastenrades oder wegen genereller Fragen zum Mobilitätsangebot im Quartier – auf der Suche nach Alternativen zum

eigenen Auto, denn wir haben das Thema urbane Mobilität insgesamt im Blick und nicht nur das Lastenrad-Ausleihgeschäft. Nicht zuletzt agieren wir in Mitte Altona auch in einer städtebaulich neuartigen Situation, aus der aufschlussreiche Erkenntnisse darüber gewonnen werden können, welche Mobilitätsforderungen an künftige Wohnquartiere zu stellen sind.

Welche wären das?

Sicherlich gibt es immer einige Dinge, die man noch besser machen könnte, die sich aber nicht immer praktisch umsetzen lassen. Das Thema Mobilität sollte aus unserer Sicht auch weiterhin von Beginn an in städtebauliche Planungen integriert und dabei möglichst flexibel und anpassungsfähig gehalten werden. Entwicklungen wie zum Beispiel der aktuelle Lastenrad-Boom waren vor einigen Jahren in dieser Ausprägung nicht absehbar. Wie uns von der Bewohnerschaft zurückgespiegelt wird, fehlt es im Quartier an ausreichend geeigneten Abstellmöglichkeiten. Durch das von der Stadt Hamburg kürzlich aufgelegte Lastenrad-Förderprogramm nimmt diese Entwicklung sprichwörtlich weiter an Fahrt auf. Bauablaufprozesse in dieser Größenordnung und in einem solchen städtischen Gefüge sind sehr komplex. Ziel der Stadt ist es, diese im Idealfall dennoch so zu koordinieren, dass mit dem Bezug der Bewohner eines neuen Wohnquartiers auch die ganze Palette moderner urbaner Mobilitäts-Infrastruktur – also insbesondere der Umweltverbund – zur Verfügung steht, sodass mit dem neuen Wohnstandort auch gleich eine neue Mobilität Einzug halten kann.

Warum genau dieses Mobilitätsangebot? Und bewährt es sich im Praxistest?

Die Konzeption der Mobilstation und unserer Mobilitätsangebote beruht auf unterschiedlichen Aspekten. Wir haben einen guten Überblick über die städtebauliche und wohnungswirtschaftliche

Situation in Hamburg und wir haben den urbanen Mobilitätssektor, der sich aktuell sehr dynamisch entwickelt, genau analysiert. Außerdem haben wir uns mit der spezifischen Situation in Mitte Altona intensiv vertraut gemacht, eine Mobilitätsumfrage durchgeführt und uns mit unterschiedlichen Akteuren abgestimmt.

Die Idee des ‚Rolli-Transporters‘ wurde zum Beispiel im Austausch mit dem Forum Eine Mitte für Alle geboren, das sich bereits seit vielen Jahren für inklusive Aspekte in Mitte Altona einsetzt. Die Vielfalt unserer Modellpalette wird sehr geschätzt. Wir haben uns für robuste, alltagstaugliche und einfach zu handhabende Fahrzeuge mit Elektromotorunterstützung entschieden. Und auch wenn deren Bedienung zwar grundsätzlich einfach ist, so ist das Fahrverhalten im Vergleich zu normalen Rädern ungewohnt. Wir raten Lastenrad-Neulingen daher immer zu einer kurzen Einführung bei uns. Das Modell, das für Kindertransport geeignet ist, wird übrigens besonders stark nachgefragt. Alle Nutzer haben sich bisher auch sehr erfreut über die Leihkosten geäußert, die wir bewusst niedrig halten, um möglichst vielen Interessenten Zugang zu unserem Angebot zu verschaffen. Wir scheinen also auf dem richtigen Weg zu sein, wollen aber auch, wo es nötig und möglich ist, auf Nachfrageschwerpunkte reagieren.

Wie sieht die Zukunft der Mobilstation Mitte Altona aus?

Die Veränderung von Mobilitätsgewohnheiten ist ein langer Prozess, den wir mit viel Einsatz und Umsicht begleiten. Wir richten unsere Arbeit so aus, dass sie auch über unseren 2024 endenden Auftrag hinaus in unserem Sinne Fortbestand hat. In welcher konkreten Konstellation dies gelingen kann, wird sich im Verlauf der kommenden fünf Jahre erweisen.

Interview: Christine Mader

Die Mobilstation liegt am Rande des neuen Quartiers direkt an den Gleisen in der Glückel-von-Hameln-Straße. Öffnungszeiten: Mo + Mi 17–19 Uhr, Do + Sa 10–12 Uhr. Weitere Informationen und Preise unter mitte-altona.info/mobilstation-mitte-altona



Die Aktion STADTRADELN verlief bei ihrem zweiten Durchgang in Hamburg sehr erfolgreich. Die Behörde für Umwelt und Energie hatte den Mitradel-Wettbewerb des Klimabündnisses STADTRADELN zum zweiten Mal angemeldet und 2019 das erste Mal den ADFC Hamburg mit der Durchführung betraut. Nach einer kurzen Vorbereitungszeit stattete bereits im Mai der STADTRADELN-Botschafter Rainer Fumpfei Hamburg einen offiziellen Besuch ab. Diese Gelegenheit wurde von uns genutzt, um die Presse zu diesem Auftakt-Event einzuladen und die Aktion in der Stadt bekannt zu machen.

Werbung Die eigentliche Werbung fing erst danach an. Freiwillige des ADFC haben unermüdlich Flyer verteilt, Betriebe wurden mit Postern und Broschüren versorgt und Firmen, Verbände, Vereine und Schulen angeschrieben und auf das STADTRADELN aufmerksam gemacht. Außerdem hat der ADFC fleißig Spendenakquise betrieben. Dazu wurden viele Firmen angeschrieben und um Sachspenden gebeten, die wir am Ende der Aktion unter allen aktiven Radler*innen verlost haben. Die Zahl der registrierten Teilnehmer*innen wuchs beständig. Natürlich wollten wir die

2901 Teilnehmer*innen aus dem letzten Jahr übertreffen. 5000 Stadtrader*innen war eine Zahl, die im Raum stand und angepeilt wurde. Am Ende hatten sich über 8000 Menschen angemeldet, von denen 6739 Teilnehmer*innen mindestens einen Kilometer in ihren Fahrtenbüchern eingetragen hatten. Und das obwohl die App mangelhaft war: Die Kilometer wurden zum Teil nicht oder nur unvollständig getrackt, oft wurde berichtet, dass nach 14 Kilometern abgebrochen wurde. Der Bildschirm musste bei einigen Handys dauerhaft in Betrieb sein, um Kilometer tracken zu können, was natürlich viel Strom verbrauchte und zu genervten Nutzer*innen führte. Für das nächste Jahr muss eine zuverlässigere Lösung her. Notfalls wäre es besser, Kilometer über andere Apps, Fahrradcomputer oder Online-Karten zu ermitteln und dann nachträglich ins Kilometerbuch einzutragen.

Wermutstropfen Selbstverständlich wurden in Hamburg auch (fast) alle Bürgerschaftsabgeordneten über das STADTRADELN informiert und zur Teilnahme aufgefordert, leider ohne Erfolg. Den 17 Abgeordneten, die im letzten Jahr mitgefahren sind, standen in diesem Jahr ganze 16 Teilnehmende gegenüber.

STADTRADELN 2019

EINE SCHÖNE GESCHICHTE!

Ausgezeichnet beim Stadtradeln:
Vertreter*innen der größten Teams
von AIRBUS, HAW und Gymnasium
Hochrad bei der Siegerehrung.



Abgeordnete der Grünen und SPD waren fleißig, von FDP und CDU schien kein Lokalpolitiker regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Ein kleiner Wermutstropfen in der Erfolgsgeschichte, denn konzipiert ist das STADTRADELN auch dazu, gerade die kommunale Politik zum Radfahren zu motivieren.

Wachstum Unser Ziel, eine Million Kilometer zu erreichen, war ein guter Aufhänger für die Medien und hat sicherlich auch den Ehrgeiz der Teilnehmer*innen angestachelt. Im Juli hat der Lokalsender noa4 das erste Mal ausgiebig über das STADTRADELN berichtet und ab dem 22. August ging es in den Medien rund: An diesem Tag haben die Hamburg Towers zur Teilnahme an der Aktion aufgerufen und dank ihrer Prominenz das STADTRADELN in diverse Medien gebracht. Am nächsten Tag stieg die Anmeldezahl prompt um mehrere Hundert Teilnehmer*innen, dafür noch mal ein dickes Dankeschön an die Hamburg Towers!

Der Startschuss wurde unter breitem Medienecho am 30. August im Thörls Park gegeben. Dort haben wir direkt an der Veloroute im morgendlichen Berufsverkehr Radfahrerfrühstück verteilt und fernsehtauglich Smoothies erradelt – mit aufgestellten Fahrrädern, die einen Mixer antrieben. Mit Hamburg Journal, noa4, RTL Nord, Sat 1 Regional und Hamburg 1 haben alle lokalen Fernsehsender darüber berichtet. Senator Kerstan fuhr als Schirmherr der Aktion in ADFC-Begleitung von Bergedorf über den Thörls Park bis nach Wilhelmsburg. Die Fahrt machte ihm sichtlich Spaß, das wurde in allen Fernsehberichten deutlich. Der Vorsitzende des ADFC Hamburg, Georg Sommer, war ebenfalls ein gefragter Interviewpartner und in allen abendlichen Lokalnachrichten zu sehen. Des Weiteren wurde über den Startschuss eine dpa-Meldung geschrieben, die dazu führte, dass etliche Online-Dienste darüber berichteten und das STADTRADELN Hamburg auch überregional in den Medien war.

Gewinne für alle Die Siegerehrung fand am 4. Oktober in Wilhelmsburg statt. Dort wurden Urkunden an die erfolgreichsten und größten Teams übergeben und auch schon einige der verlostten Gewinne verteilt. Zwei Gewinner*innen von Fahrrädern sind bereits von dort aus mit ihren neuen Rädern nach Hause gefahren und auch der Gewinner einer Fahrradtasche ging an dem Tag hocheifrig nach Hause.

Am Ende konnten wir 71 aktive Teilnehmer*innen aus der Lostrommel ziehen, die Fahrräder, diverses Zubehör, einen Picknickgrill, Kinokarten, Handtücher, Bademäntel oder Musickarten gewonnen haben und vom ADFC Hamburg entgegennehmen konnten. Gewinn für alle: Nach Rechnung des Klimabündnisses wurden bei der Aktion 179 Tonnen CO₂ vermieden. Unser Ziel von einer Million Kilometern insgesamt haben wir mit 1.258.095 Kilometer letztendlich um gut 25 Prozent übertroffen und lediglich 1719 Kilometer fehlten, um das Vorjahresergebnis zu verdoppeln. Im Städteranking ist Hamburg damit im Gesamtergebnis auf dem 7. Platz, womit wir nach einem 22. Platz



© ADFC Hamburg

Die Teilnehmenden in den Teams mit den meisten Kilometern (Pendelbuddies Bergedorf, Bike-Bild und Haspa Rennradler) kommen auf über 40 km täglich – pro Person und im Durchschnitt!

DIE GRÖSSTEN TEAMS

HAW Hamburg	209 Teilnehmer*innen
AIRBUS Cycle to work	187 Teilnehmer*innen
Gymnasium Hochrad	166 Teilnehmer*innen

DIE MEISTEN KILOMETER

AIRBUS Cycle to Work	45.085 km
HAW Hamburg	35.604 km
TK Hamburg	30.189 km

DIE MEISTEN KILOMETER/TEILNEHMER*IN

Pendelbuddies Bergedorf	1005 km
Bike-Bild	849 km
Haspa Rennradler	827 km

BESTE EINZELFAHRER

Henning Preuß	TK Hamburg
Frank Zander	Pendelbuddies Bergedorf
Heiko Fechner	Die Stadtradler

SPONSOREN

Abaton • AOK Hamburg/Rheinland • Aurubis • Ernst & Young GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft • Globetrotter • Haspa • Pappnase & Co. GmbH • Stage Theater Neue Flora

im Vorjahr sehr zufrieden sind. Nach diesem Erfolg und neuen Ideen würden wir uns freuen, wenn die Behörde für Umwelt und Energie uns auch im nächsten Jahr wieder mit der Aufgabe betraut, das STADTRADELN zu organisieren.

Kaija Dehnkamp

Der ADFC-Bundesverband hat Ende 2018 die Broschüre »So geht Verkehrswende« herausgebracht, in der es um Infrastrukturelemente für den Radverkehr geht. Gleich auf Seite eins ist rechts unten eine Abbildung: Ein Radfahrer hält ein Vorderrad in der Hand und scheint daran etwas zu reparieren. Im Hintergrund sieht man eine Radfahlerin stehen – die zuschaut. Etwas weiter hinten, auf Seite sieben der Broschüre, werden die »Four Types of Cyclists« vorgestellt. 60 Prozent interessiert, aber besorgt, dargestellt durch eine blonde junge Frau auf Hollandrad mit Korb. Weitere 6,5 Prozent begeistert und überzeugt, ebenfalls visualisiert durch eine junge Frau mit Helm, Damenrad und Korb.

Paarverhalten Im Alltag sehe ich das dann manches Mal bestätigt: Ein Paar radelt durch Hamburg. Er vorneweg, Sportrad, sie hinterher, einfaches Damen- oder Hollandrad. Ein ungleiches Paar, denn mit einem qualitativ hochwertigen Rad und der richtigen Kraftübertragung fährt es sich deutlich leichter und



Er schraubt, sie schaut.

Rollen statt Geschlechtern Aber bin ich jetzt wirklich der totale weibliche Einzelfall, mit Diamantrahmen und gänzlich ohne Gepäckträger? Natürlich nicht. Auf Hamburgs Straßen finden sich zunehmend mehr Frauen, die sportlich Rad fahren oder auch mit Lastenrad unterwegs sind. Es ist natürlich legitim, zu untersuchen,

ZWISCHEN STEREOTYPEN UND EMPOWERMENT

Wer Frauen grundsätzlich eine »andere Mobilität« zuschreibt, läuft Gefahr, Geschlechterverhältnisse zu verfestigen.

schneller. Aber das ist wohl ein eher ungewöhnliches Ansinnen, sonst würde es diese merkwürdige Aufteilung nach Damen- bzw. Herrenrad ja gar nicht mehr geben. Sondern nur verschiedene Rahmengenometrien für unterschiedliche Körper. Frauen müssten dann auch nicht mehr erklärt bekommen, welches Rad zu ihnen passt, obwohl sie sich schon im Vorwege kundig gemacht haben. Natürlich durch männliches Personal im Fahrradladen.

welcher Art die Wege sind, die Frauen zurücklegen, und inwieweit diese sich von den Arbeitswegen unterscheiden, die die sogenannten Ernährer zurücklegen, die nur zwischen Job und Wohnen hin und her pendeln. Man könnte aber auch umdenken und das nicht als weiblich bezeichnen, sondern als gesellschaftliche Rolle, unabhängig vom Geschlecht. Jemand fährt die Kinder im Lastenrad zur Schule oder begleitet sie auf dem Rad, jemand erledigt die Einkäufe – das kann der Vater, die Mutter oder auch der zweite Vater machen. Die veränderte Infrastruktur ergibt sich dann nicht durch die verschiedenen Geschlechter, sondern durch unterschiedliche Bedürfnisse. Das sieht auch Radverkehrs-koordinatorin Kirsten Pfaue so: »Schwache Deern und starker Jung? Diese Sichtweise ist rückwärtsgerichtet und bringt uns nicht weiter. Sie verfestigt lediglich Stereotype. Entscheidend ist, dass

das Radfahren, auch für schwache Jungs und starke Deerns, sicher ist. Um Sicherheit zu erreichen, müssen und werden wir allen Radfahrenden mehr Platz einräumen.«

Damen und Herren Auch die stellvertretende ADFC-Landesvorsitzende Samina Mir kann mit Klischees nichts anfangen und sieht die Gefahr von stereotypen Rollenbildern: »Menschen, die Rad fahren, nennt man umgangssprachlich in der Regel ‚die Radfahrer‘. Bei ‚den Radfahrern‘ kommen mir Bilder in den Sinn, wie man sie von der Tour de France kennt: Trainierte Männer in sportlichem Outfit auf schnittigen Rädern. Dabei sehe ich tagtäglich auf den Straßen Hamburgs etwas anderes: Frauen, Männer, Kinder und Jugendliche auf Zwei- bzw. Dreirädern unterschiedlichster Bauweise. Menschen wie du und ich, die in ihrer Alltagskleidung ihre Alltagswege fahren. Das geht sicher vielen so. Auf meinem Arbeitsweg durch den Bezirk Altona sehe ich mehr Damen als Herren radeln. Sie scheinen die Route durch die grünen Elbvororte genauso zu genießen wie ich. Wallende Röcke, Blazer und elegante Hollandräder sind ebenso vertreten



© Hartwig Kivella

Realität auf der Straße ...

wie Jeans, Gore-Tex-Jacken und Randonneure. Oft wird behauptet, dass Frauen kürzere Wege zurücklegen als Männer, dafür aber mit mehr Gepäck. Das mit dem Gepäck trifft auf mich zu. Das mit den Distanzen nicht. Ich radele deutlich mehr als einige männliche Bekannte. Nicht nur ich, auch viele meiner Freundinnen und Bekannten. Dennoch werde ich manchmal auf Partys oder anderen Treffen gefragt: ‚Na, wie seid ihr hergekommen? Mit der Bahn? – ‚Nö, mit dem Rad.‘ – ‚In dem Outfit?‘ (Kleid und Make-up) – Das Stereotyp des Radfahrers scheint tief zu sitzen.«

Platz nehmen Ein weiterer Punkt ist natürlich, dass Frauen angeblich eher geschützte Radstreifen wollen, so Marianne Weinreich, Vorsitzende der Dänischen Fahrradbotschaft, in einem Interview mit der Berliner Radzeit. Wer die Mehrheit der Bevöl-

kerung zum Radfahren bringen will, muss Radwege bauen, auf denen achtjährige Kinder und achtzigjährige Großmütter sicher Rad fahren können, so Weinreich weiter. Doch das wird noch dauern in Hamburg, auch wenn eine starke Umverteilung des Straßenraumes zugunsten des Fahrrads natürlich unser Ziel ist. Alldieweil können wir den Raum, den wir schon zur Verfügung haben, ja erst einmal selbstbewusst in Anspruch nehmen. Ist der Radfahrstreifen rechts zu dicht an parkenden Autos, halten wir so viel Abstand, dass wir nicht in die Dooring-Zone geraten, auch wenn es bedeutet, links dichter an die Kraftfahrzeuge zu geraten. Wir halten es auch aus, wenn dann ein Motor hinter uns ungeduldig heult oder wir aus dem Beifahrer*innenfenster angemault werden. Die Beifahrerin verkneift sich immerhin das F-Wort, das uns ab und zu von den Herren der Schöpfung hinterherschallt. Selbstbewusste Frauen sind eben für den einen oder anderen immer noch eine Zumutung.

Die Masse macht's Wer aus Furcht vor der Nähe zu Autos lieber holprige Radwege oder gar Gehwege nutzt, fühlt sich zwar



© Pixabay

... und pinkfarbener Zeichnertraum.

subjektiv sicherer, ist aber tatsächlich objektiv stärker gefährdet. Die überwiegende Zahl von schweren Unfällen der letzten Zeit fand an Kreuzungen statt, in die Radfahrende aus Hochbordradwegen einfuhren. Geisterradeln, ebenfalls eine wichtige Ursache für schwere Unfälle, findet etwa auf Radfahrstreifen so gut wie nicht statt. Frauen sind also gut beraten, die neue Infrastruktur zu nutzen, auch wenn das manchmal anstrengend ist. Dies gilt, wie schon gesagt, für alle Radfahrenden. Je mehr ganz normale Menschen – Frauen, Männer, Jugendliche, Ältere – auf Hamburgs Straßen alltäglich mit dem Rad unterwegs sind, desto sicherer wird es, nicht nur für die Radfahrenden.

Amrey Depenau

DIESE TOUR WIRD
DICH
VERÄNDERN!

radhamburg.de



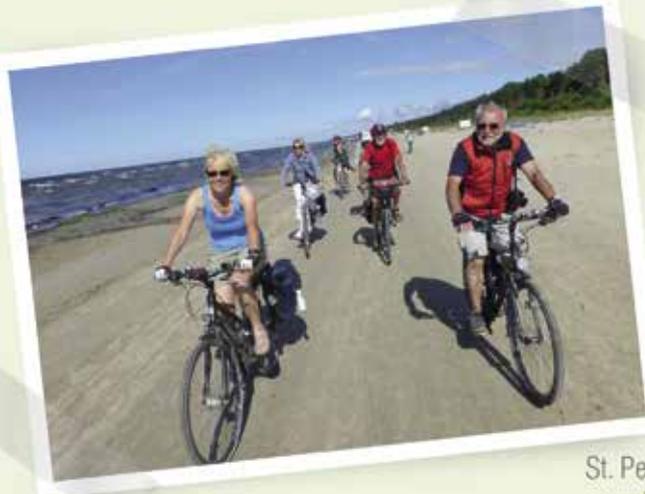
5.-9. Februar 2020



Gutschein: 2,50 € sparen!

Online-Code **FW2009** unter
oohh-freizeitwelten.de/tickets
einlösen und sparen.

6 MESSEN – EIN TICKET:
oohh-freizeitwelten.de



St. Petersburg

Jetzt informieren und für 2019 vormerken

ADFC E-BIKE-REISE VON HAMBURG NACH ST. PETERSBURG



Etappe 2 von
Danzig nach Riga
letztmalig in 2019

Riga

Danzig

Hamburg



WIR LIEBEN RADFAHREN.



DEINE
SPENDE
MACHT UNS
LAUT!

Wir lieben Radfahren. 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 vier 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.

30 FÜR
UNS

Ü 30 NUR
IN DER DISCO

**WIR LASSEN
NICHT LOCKER!**

Elterninitiative an der Friedrichsberger Straße kämpft für Tempo 30

Obwohl in Hamburg fast hundert neue Tempo-30-Strecken an sozialen Einrichtungen angeordnet wurden, ist der Handlungsbedarf immer noch enorm. An vielen Kitas und Schulen setzen sich Eltern und Leitungen intensiv für mehr Verkehrssicherheit und Tempo 30 ein. Die *RadCity* interviewte Anne Koblenz, Mutter einer Fünfjährigen. Sie ist im Elternrat der Kita Frieberg und engagiert sich seit Februar 2019 in der Elterninitiative für Tempo 30 und Verkehrsberuhigung in und um die Friedrichsberger Straße, gemeinsam mit dem Elternrat der Adolph-Schönfelder-Schule und dem Stadtteilrat Barmbek-Süd.

Was ist da los in der Friedrichsberger Straße?

Die Friedrichsberger Straße ist eine viel befahrene Straße, die Barmbek und Wandsbek miteinander verbindet. Auf etwa 500 Metern befinden sich eine Kita, eine Grund- und Vorschule, ein Spielplatz und die Querung der Fahrradstraße (Veloroute 6). Zur Nachbarschaft gehören mittlerweile neue Wohnquartiere mit etlichen Familien und sehr vielen Kindern. Wir möchten unsere Kinder allein zur Schule gehen lassen, zum Bäcker oder Spielplatz. Aber der Verkehr lässt dies leider nicht zu.

Was wollt ihr erreichen?

Wir Eltern haben einen umfassenden Forderungskatalog erstellt. Aktuell ist uns wichtig, dass die gefährliche Ampelschaltung an der Kreuzung Friedrichsberger Straße/Dehnhaiide verbessert wird, dass hier Fußgängerüberwege auch in der Tempo-30-Zone angelegt werden und dass in der Friedrichsberger Straße im Bereich des Schulwegs und des Haupteingangs der Kita Tempo 30 eingeführt wird.

Wieso bekommt ihr nicht einfach Tempo 30?

Wir haben die Buslinie 213, die im Zehnminutentakt fährt. Und das ist für die Innenbehörde Grund genug, Tempo 30 in der Straße abzulehnen. Angeblich würde der Bus auf diesen 300 Metern 14,4 Sekunden verlieren und es müsste ein zusätzlicher Bus in 24 Stunden eingesetzt werden. Die Fahrgäste würden die S-Bahn nicht mehr pünktlich erreichen. Für uns Eltern ist das als Begründung völlig unzureichend. Der Bus hält bei der Kita sowieso an der Haltestelle an.

Ihr habt schon so einiges auf die Beine gestellt – erzähl doch mal!

Am 21. Mai sind 50 Kitakinder mit einem langen Brief auf Tapetenrolle zur Hochbahn. Unsere Zwei- bis Sechsjährigen baten um Unterstützung für ein Tempolimit: »Es kann schnell passieren, dass wir nicht auf den Verkehr achten. Deswegen brauchen wir mehr Schutz.« Am 23. Mai haben wir eine wundervolle, laute, bunte und schöne Demo veranstaltet. 400 fröhliche Teilnehmer*innen, alt und jung, forderten Verkehrssicherheit in Barmbek-Süd. Wir haben eine Menge Aufsehen erregt und viel Zuspruch erhalten, auch von den Parteien im Bezirk, Stadtteilrat,

AWO, Kirchengemeinde. Auf unser Schreiben vom August antwortete die Innenbehörde: Die rechtlichen Voraussetzungen für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h lägen nicht vor. Jetzt bitten wir den Bürgermeister um Unterstützung. Wir haben einen Brief an Peter Tschentscher verfasst: Er erhält jetzt täglich fünf Briefe mit je einem gemalten Bild eines Kita-Kindes.

Ihr seid beeindruckend kreativ. Was habt ihr denn erreicht?

Tatsächlich eine Menge, aber noch nicht genug. Die Friedrichsberger Straße wurde zu einem Politikum. Es finden dort jetzt verstärkt Verkehrsüberwachungen, Zählungen und Geschwindigkeitsmessungen statt. Auf weiteres darf man gespannt sein. Wir geben nicht auf.

Interview: Wiebke Hansen

hamburg.adfc.de/?1728

ADFC STARTET KAMPAGNE

Gemeinsam für Verkehrssicherheit: Du dokumentierst, ob in den Straßen im Umfeld deiner Kita, Schule, Senioreneinrichtung oder Krankenhaus Tempo 30 gilt und forderst Tempo 30 dort, wo es noch fehlt. Wir stellen das praktische Online-Tool dafür, unterstützen Initiativen vor Ort und verwenden die hamburgweit gesammelten Informationen für fundierte politische Arbeit.

hamburg.adfc.de/tempo30sozial

Die Kampagne wird gefördert von

HRVV: RECHT VERDREHT

Seit 2016 schreibt die Straßenverkehrsordnung vor, Kinder und Senioren an sozialen Einrichtungen durch Tempo 30 zu schützen, und zwar überall dort, wo Haupteingänge liegen oder wo im Umfeld »Quell- und Zielverkehr« zur Einrichtung herrscht. Hamburg gönnt sich als einziges Bundesland eine Ausnahme: Die Hamburger Innenbehörde verweigert Tempo 30 in ihrer »Hamburger Richtlinie zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen« (HRVV) jedoch pauschal, wenn in der Straße zwischen sieben und acht Uhr morgens sechs oder mehr Busse pro Richtung fahren oder die Straße mehr als eine KFZ-Spur pro Fahrtrichtung hat – also gerade da, wo der Verkehr besonders schnell und gefährlich ist.

DEZEMBER

Alle Jahre wieder nach Lüneburg

So, 8.12.2019, Start: 12:00 Uhr

Neuländer Platz, 55 km, 19-21 km/h, unebener Untergrund,

Ltg.: Reimer Mohr

Unsere Adventstour zum Weihnachtsmarkt in Lüneburg führt über Maschen, Winsen und ab Bardowick an der Ilmenau entlang. Kurz vor dem Ziel werfen wir einen Blick von einer hohen Position auf die Stadt Lüneburg. Dann radeln wir zum Marktplatz am Rathaus. Hier endet die Tour, die Rückfahrt erfolgt in Eigenregie mit der Bahn.

Ende: 16:30 Uhr, Rathaus Lüneburg



© Lüneburg Tourismus

WEITERE INFOS
UND TOUREN:
[touren-termine.
adfc.de](http://touren-termine.adfc.de)

TOURENLEITER*IN GESUCHT!



Fährst du gern Radtouren? Schnell oder gemütlich? Längere oder kürzere Strecken? Kennst du Geheimtipps in und um Hamburg? Bist du gern mit Gruppen unterwegs? Sagst du gern, wo's lang geht?

Dann bist du unsere Frau oder unser Mann, um unser Team von etwa vierzig aktiven Tourenleiter*innen zu unterstützen! Du bist frei in der Gestaltung deiner Touren:

- für spezielle Zielgruppen: Familien, Senioren, Jugendliche;
- für Kultur- oder Naturinteressierte oder Menschen, die Spuren der Vergangenheit suchen;
- für Picknick- und Badeausflüge;
- für sportbegeisterte und trainierende Rennradler*innen;
- für Tages- oder Feierabendtouren oder Wochenendtrips;
- für Neubürger*innen oder Touristen, die Hamburg kennenlernen wollen.

Deiner Fantasie für die Gestaltung und Ausrichtung der Touren sind keine Grenzen gesetzt.

Der ADFC bietet dir:

- eine fundierte Ausbildung zum zertifizierten ADFC-Tour-Guide inklusive Erste-Hilfe-Kurs
- Organisatorische Unterstützung durch ein professionelles Online-Tourenportal
- Eine nette Community von erfahrenen Tourenleiter*innen, die dich mit Rat und Tat unterstützen
- regelmäßige Treffen der Tourenleiter*innen zum Erfahrungsaustausch.

Die nächsten Seminare zur Ausbildung als ADFC-TourGuide finden statt:

- 14. März 2020 **Erste Hilfe**
- 15. März 2020 **Grundlagen und Tourenplanung**
- 28. März 2020 **Kommunikation und Leitung von Gruppen**
- 29. März 2020 **Recht und Haftung**

Für aktive Tourenleiter*innen des ADFC Hamburg sind die Seminare kostenfrei

Interesse? Dann melde dich bei uns:

touren@hamburg.adfc.de
040 393933

THEMENABENDE

ADFC-Geschäftsstelle | Koppel 34-36 | 20099 Hamburg

FR, 31.1., 19 UHR: MIT DEM TANDEM DURCH ESTLAND

Anfang Mai 2019 radelten Mieke und Niko 2 ½ Wochen auf ihrem Tandem durch Estland. Ziel der Reise war insbesondere, viel Zeit in der Natur zu verbringen. So wurden die Wanderwege »Oandu-Ikla« und der kreuzende Wanderweg »Peraküla-Aegviidu-Ähijärve« zu einer wundervollen Rundreise zusammengesteckt. Die Strecke – eine echte Herausforderung an die Fahrkünste der beiden Tandemradler – führte meist auf einsamen Wegen durch das estnische Binnenland, endlose Wälder, faszinierende Moorlandschaften und urtümliche Dörfer. Von dieser Tour werden Mieke Oye und Niko Kröger berichten und dabei auch auf die Besonderheiten des Tandemfahrens eingehen.

EINTRITT: 2,50 €
FÜR ADFC-MITGLIEDER
KOSTENLOS!

KEINE ANMELDUNG
ERFORDERLICH!



© M. Oye / N. Kröger



CHECK' DEINE

Kita, Schule,
Senioren-
einrichtung
oder das
Krankenhaus –
rundum sicher mit **Tempo 30?**

AN SOZIALEN EINRICHTUNGEN



Kitas



Schulen



Seniorenheime



Krankenhäuser

Wenn ja, trage es bitte ein. Wenn nicht, helfen wir dir, Tempo 30 durchzusetzen: hamburg.adfc.de/tempo30

Von den mehr als 1800 sozialen Einrichtungen in Hamburg sind immer noch mehrere hundert nicht durch Tempo 30 geschützt und für viele weitere fehlt Tempo 30 im engeren Umfeld.

Tempo 30 vermeidet Unfälle und lindert Unfallfolgen drastisch. Kontakt: Wiebke Hansen, tempo30sozial@hamburg.adfc.de, 040 329 041 15, hamburg.adfc.de/tempo30



Die Kampagne wird
gefördert von



Nee, echt nicht! Die Aussicht, mitten in der Nacht aufzustehen, mich in Plastik-Klamotten, die ewig muffelnde Radfunktionskleidung, zu zwingen und an einem feucht-kühlen Herbsttag knapp 300 Kilometer auf dem Rad zu verbringen, macht mir keine gute Laune. Immerhin stimmt die Wettervorhersage: Als ich am 12. Oktober morgens um 5 Uhr mit dem Rad zum Bahnhof Sternschanze schleiche, ist es nicht nur dunkel, sondern auch nass. In der S21 nach Bergedorf treffe ich Norwid-Rennradkollege Arne, ein Gespräch über Vor- und Nachteile von Stahlrahmen vertreibt die Müdigkeit. In Bergedorf dann die immer gleiche, bange Frage: Wer kennt den Weg zum »Clausen's Vierländer Landhaus«? Ich folge den Rücklichtern einiger Sportsfreund*innen, die ihr GPS-Gerät offenbar schon eingeschaltet haben, und tatsächlich: Nach nur einem falschen Abzweig haben wir kurz nach 6 Uhr das Landhaus im Heerweg gefunden – wo im Dunkeln schon ein

lustiges Treiben herrscht. Etwa 400 Frauen und Männer, junge und nicht mehr ganz so junge Radbegeisterte (letztere sichtbar in der Mehrzahl) sowie ein paar Velomobilisten treffen letzte Vorbereitungen für das diesjährige Zeitfahren Hamburg-Berlin (HH-B), füllen Trinkflaschen und Reifen auf, geben Gepäck ab oder zerstören das unverschämt üppige Frühstücksbuffet, das allein schon die Startgebühr von 25 Euro pro Nase wert ist. Andere reihen sich noch schnell in die Warteschlange vor der einzigen Toilette ein, bevor es allein oder im Team auf die Strecke von Altengamme nach Berlin geht, genauer gesagt zum Wassersportheim Spandau in Alt-Gatow direkt am Havelsee. Die Rennleitung hat der Audax-Club Schleswig-Holstein (SH) inne, ein Haufen enthusiastischer Randonneure, wie Langstreckenradfahrer*innen auch heißen.

Eine doch eigene Spezies. Das lassen schon die speziellen Teamnamen erahnen: *Kilometerfresser, Torpedo 1, RADlos, FC St.*

Pauli Bolivarianos, Stiftung Wadentest, Team Hotte Tomayer, während *Bjoern allein* fährt und Steffen als *Ritzelritter schleicht nach Hause* startet. Mein Team mit dem eher langweiligen Namen *BSV Hamburg Radsport* muss erst um 6.45 Uhr los, ich treffe Jens, Borwin und Käpt'n Ulli also noch am Frühstückstisch. Plan und Renntaktik waren klar: in einer größeren Gruppe gemütlich mitrollen und, ja, Spaß haben! Das HH-B-Motto ist ohnehin jedem bekannt: »Es wird aus eigener Kraft (im Team) gefahren«. Was das heißt, verrät uns der Audax-SH-Club auch: »eigene Muskelkraft« und »Unterstützung nur vom eigenen Team und eventuell von anderen Startern sowie von dem, was sich an der Strecke sowieso befindet.« Und: Die Benutzung von Autobahnen ist leider unzulässig, es drohen »Disqualifikation und lebenslanger Ausschluss«! Für Ulli, der sich nach einem Radunfall mit Schlüsselbeinbruch zwei Wochen lang im Krankenhaus vorbereitete und daher jetzt MTB fahren muss,

Das Ziel ist der Weg

Am Ende des Rennradsommers ruft der Audax-SH-Club zum Zeitfahren Hamburg-Berlin – am 12. Oktober 2019 bereits zum 14. Mal.



6.45 Uhr: Nächtlicher Start in Altengamme (Vierlande).



10.30 Uhr: Kontroll- und Verpflegungsposten in Dömitz – die erste Etappe ist geschafft!

und mich ist es die sechste Berlin-Fahrt. Auch Jens und Borwin bleiben cool und lassen sich ihre Vorfreude kaum anmerken.

Endlich Regen! »Endlich mal wieder Regen am Start«, freuen sich die Hartgesottenen auf ein »richtiges« Zeitfahren. Auch uns begrüßt die Elbuferstraße mit nassem Asphalt und schmutzigen Spritzern der Hinterräder. Als empfindlicher Schönwetterfahrer danke ich allen, die ein Schutzblech montiert haben. Tespe, Bleckede, Hitzacker rauschen im Regen vorbei, Samstagmorgens sind in dieser Ecke außer uns nur Brötchenholer mit dem Auto unterwegs, deren Gehupe auch mich wachhält. In Dömitz, dem einzigen HH-B-Kontrollpunkt, den wir nach 95 Kilometern und gut dreieinhalb Stunden erreichen, ist es trocken und aus Berlin wird sogar Sonne gemeldet – Klamottenwechsel auf kurz-kurz ist angesagt, richtig warm wird mir an diesem Tag aber nicht mehr. Nach einer mit Brötchen, Müsliriegeln und

Bananen gut gefüllten Pause rollen wir weiter. Dann Aufregung nach ein paar Kilometern: Jens und Borwin fehlen! Wir haben sie in Dömitz vergessen. Anhalten, telefonieren, warten, schon kommen die beiden von hinten laut schimpfend über die Ignoranz der Gruppe. Zu Recht, denn die erste HH-B-Regel lautet: »Niemand wird zurückgelassen!« Aber Schimpfen macht keine Strecke, also wieder rauf auf die Räder und durch das UNESCO-Biosphärenreservat *Flusslandschaft Elbe* weiter Richtung Wittenberge, wo wir unsere Gruppe beim Pannestopp erwischen.

Wieder vereint geht es auf recht eintönigen Straßen und durch Städtchen wie Havelberg nach Südosten – bald wird es meditativ, nur einzelne »Vorne-kürzer«-Rufe, weitere Pannestopps und Dispute darüber, welcher Track nun wirklich »der King« ist, stören das Surren und Rauschen der Räder. Dann sind wir auch schon auf der nie endenden »Allee des Grauens«, die doch irgendwann endet, und zwar

genau am Höhepunkt jeder HH-B-Fahrt: dem NP-Supermarkt in Rhinow! Dort decken wir uns nochmal fürs Wochenende ein – und für die restlichen 80 Kilometer.

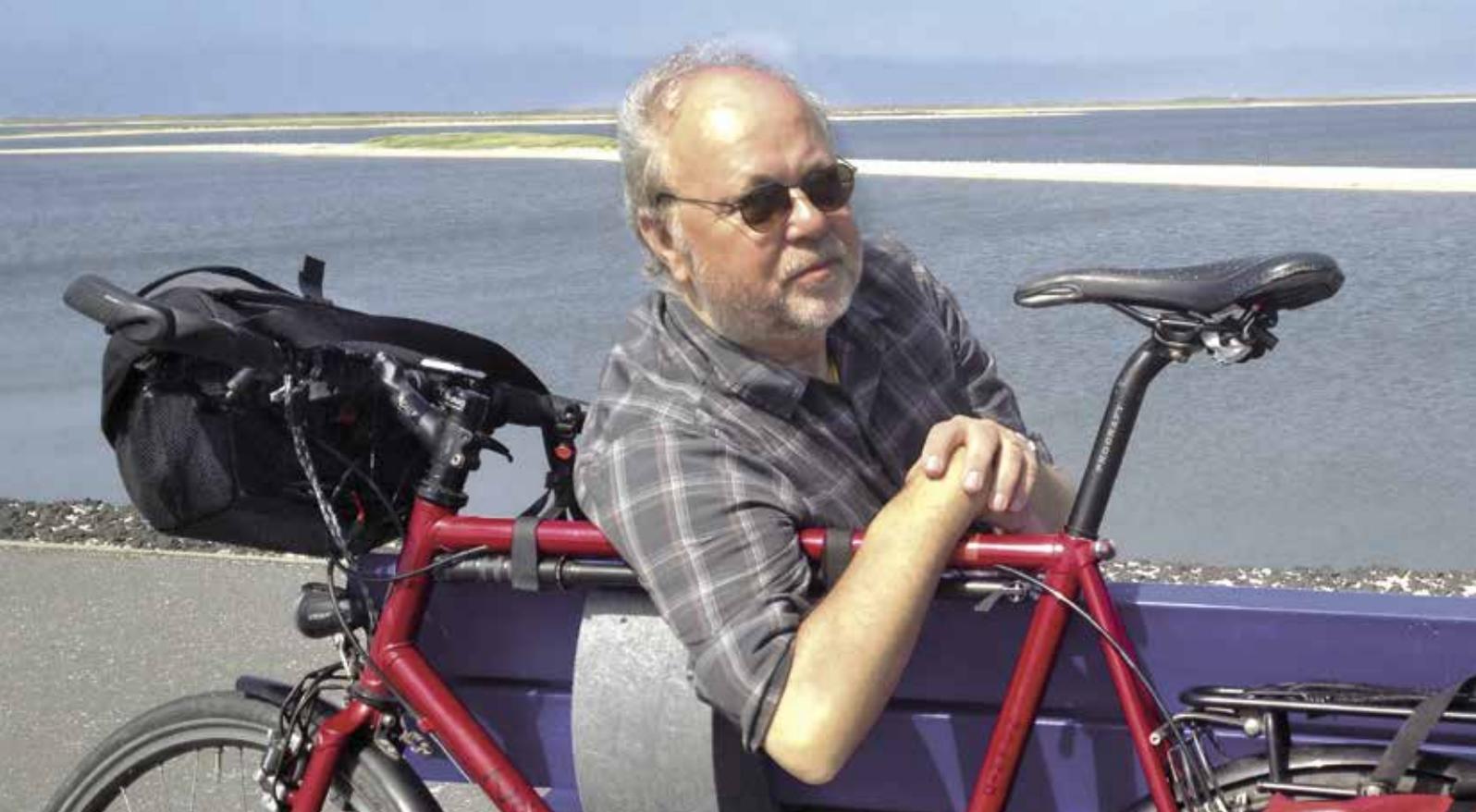
Endlich Bier! Friesack, Nauen, Falkensee heißen die letzten Etappenziele, bevor wir nach zwei weiteren Reifenwechseln von der Polizei in Berlin begrüßt werden, die unseren brav in Zweierreihe fahrenden Verband anhupt, gefälligst einzeln hintereinander zu fahren. Kurz vor 19 Uhr sitzen aber auch wir dann endlich bei Berliner Kindl und (vegetarischem) Eintopf am See vor dem Wassersportheim – für dieses Ziel lohnt sich fast jeder Weg! Dem Audax-SH-Club sei gedankt für die perfekte Organisation dieser tollen Veranstaltung. Ja, hat wieder Spaß gemacht!

Dirk Lau

Anmeldung für HH-B (voraussichtlich ab 1. August 2020): audaxclub-sh.de



13.15 Uhr: Pannestopp im Nirgendwo, Ulli nutzt die Zwangspause, um in seinem Rucksack aufzuräumen.



Alles im Fluss

Reiseradler Herbert Rönneburg stellt in seinem ersten Buch 30 Radtouren rund um Hamburg vor – immer dicht am Wasser!

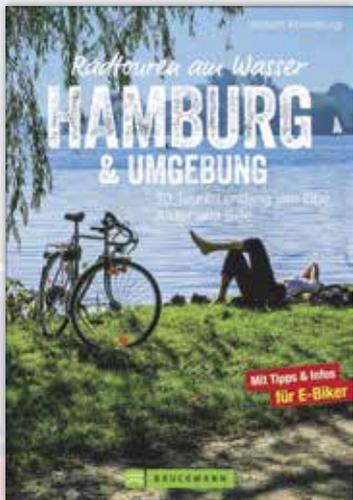
Ulli, ein gemeinsamer Freund, machte mich neulich auf Herberts Buch aufmerksam. Er kommt auch darin vor, denn er ist einige Touren mit ihm gemeinsam geradelt. Ich kenne Herbert ebenfalls schon lange, habe seinerzeit über ihn und die Hamburger Symphoniker geschrieben. Seit 2018 ist er im Ruhestand und hat noch mehr Zeit, Nah und Fern per Rad zu erkunden. Ein Rezensionsexemplar liegt tatsächlich in der Geschäftsstelle, ich nehme es freudig an mich. Prüfsteine sind natürlich die Touren durch meinen eigenen, schwer geliebten Stadtteil. Doch zunächst der Überblick: Es gibt »Rundtouren«, »Raus aus Hamburg«, »Rein nach Hamburg« und »Durch Hamburg«. Die Längste ist naturgemäß eine Rundtour, jene durch Geest und Marsch des Hamburger Ostens, die Kürzeste ist ebenfalls ein Rundkurs, nämlich einmal um die Außenalster. Neben der Distanz werden jeweils auch Schwierigkeitsgrad, Dauer und ÖPNV-Anbindung genannt. Jede Tour ist mit einer Karte ausgestattet. Am Ende des Buches befindet sich eine Tafel, die alle Strecken mit ihren Features auf einer Doppelseite im Vergleich

darstellt. Im Text werden viele hilfreiche Hinweise gegeben – ob eine Tour eher etwas fürs Wochenende ist oder ob man besser unter der Woche fahren sollte. Lustig sind auch die Sehenswürdigkeiten, wie der Fuß von Uwe Seeler (HSV-Legende), der just am Beginn der Düpenau-Tour durch Hamburgs Westen steht, meiner fast Namensvetterin.

Check der einzelnen Touren Zwei Rundtouren fallen mir ins Auge, da ich Teile davon häufig selbst nutze. Die »Inselrundfahrt« rund um Wilhelmsburg und die »Tour um die östlichen Hafenbecken« lassen nichts zu wünschen übrig. Auch ohne Ortskenntnis oder GPS lässt sich der Weg gut verfolgen und es gibt haufenweise Gelegenheit zur Einkehr. Wie ich die Hafentour in den angegebenen drei Stunden schaffen soll, ist mir allerdings ein Rätsel, da ich mindestens vier Stunden lang irgendwo essen oder trinken könnte ;).

Das Buch ist sowohl für Hamburger*innen als auch Menschen zu Besuch eine Freude. Die Touren lassen sich in die Alltagswege einbauen, laden aber auch dazu ein, Hamburg von seinen schönsten und noch unbekanntesten Seiten zu zeigen. Ich werde demnächst ganz sicher die Wandse-Tour nach Ahrensburg fahren, um den Hamburger Osten für mich zum Leuchten zu bringen. Jede/r hat ja noch so seine blinden Flecken.

Amrey Depenau



Herbert Rönneburg: Radtouren am Wasser – Hamburg & Umgebung.

ISBN 978-3-7343-1375-2

Bruckmann-Verlag, mit GPS-Daten zum Download!

Gespräch mit dem Autor

Herbert Rönneburg ist ehemaliger Klarinettist der Symphoniker Hamburg, ADFC-Mitglied und passionierter Reise- radler mit eigenem Blog (radreiseblog.blogspot.com), der regelmäßig Vorträge zu seinen Radreisen hält.

Wie bist du zu dem Buchprojekt gekommen? Hast du den Verlag kontaktiert oder andersherum?

Schön, dass du meinen Blog gelesen hast. Tatsächlich hat die Redakteurin des Bruckmann-Verlages wahrscheinlich genau auch das getan, als sie einen Autor für ein Hamburg-Projekt suchte. Ich dachte erst, dass ihre Mail Spam sei, was ich immer gleich wegklicke. Gut, dass ich das nicht getan habe. Wir wurden dann in der Folge einig. Für das Buch musste ich die Touren abfahren und vor allen Dingen

Fotos machen – und das ja bei möglichst schönem Wetter, also ab dem späten Frühling. Die Touren waren kein Problem; die Fotos aber machten mir Stress: Ich bin ja kein Fotograf, sondern nur ein Knipser. Aber am Ende hatte ich eine sehr große Auswahl und der Verlag konnte wählen und war zufrieden. Sehr geholfen hat mir da Georg Friedrich Händel – obwohl er ja schon lange tot ist. Zum Abschluss meiner letzten Saison 2017/18 bei den Symphonikern Hamburg gab es nämlich eine lange Arbeitsphase mit einer Händel-Oper. Eingeweihte wissen, dass zu Händels Zeiten die Klarinette noch nicht erfunden war und also nicht besetzt ist in seinen Werken. Das bescherte uns Klarinettisten im Orchester mehr als drei fast dienstfreie Wochen. Da bin ich dann eifrig geradelt und habe Fotos gemacht.

Welches ist deine Lieblingstour und hast du einen Lieblingsort in Hamburg?

Tatsächlich ist die »Wilhelmsburg-Tour 2« meine Lieblingstour. Ekkehardt Schulze (ehemaliger Lehrer in Wilhelmsburg) hat gerade einen Film darüber gemacht, an dem ich mitgearbeitet habe. Über diese Tour hatte ich zu Beginn meiner Zusammenarbeit mit dem Verlag mein Probestück gemacht und dann dorthin gesendet, bevor wir handelseinig wurden. Und das Witzigste war: Die Redakteurin im fernen München kannte die Tour. Bei einem viertägigen Hamburg-Besuch ist ein Freund von ihr mit ihr so ähnlich gefahren – inklusive Veddeleer Fischgaststätte.

Dein Lieblingsort?

Immer wieder: Auf der Fähre 62 oben auf Deck stehen, auf der Fahrt von Landungsbrücken nach Finkenwerder.

Würdest du eine Tour aus deinem Buch auch mal als geführte ADFC-Radtour anbieten?

Ich könnte natürlich viele Touren aus dem Buch als geführte Radtour anbieten. Ob ich dazu geeignet bin, Touren zu führen, muss noch diskutiert werden.

Bewegst du dich im Alltag auch meist mit dem Rad durch Hamburg?

Ich habe seit 2 ½ Jahren kein Auto mehr, aber eine Seniorenkarte für den HVV: Das ist die große Freiheit! Besonders die Kombi Rad und Bahn finde ich klasse. In meinem Stadtteil Eimsbüttel bewege ich mich zu Fuß oder mit dem Rad. Gerade für kleinteilige Einkäufe ist das Fahrrad ideal. Einkäufe im Baumarkt sind schwierig, bisher habe ich mir da meist ein Auto geliehen. Aber ich habe auch schon Leisten und Farbeimer im Bustransportiert.

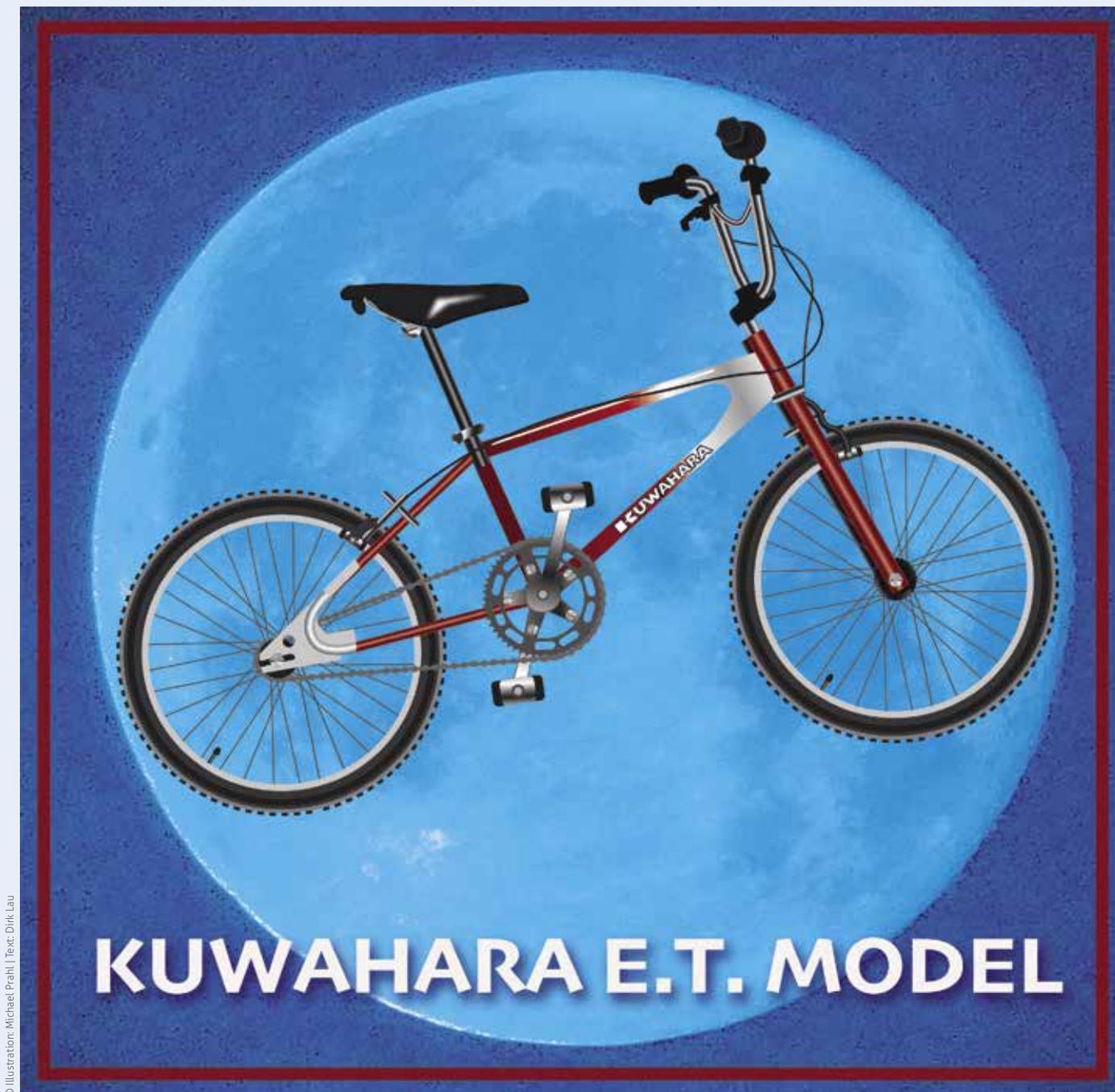
Oder hast du eigentlich nur noch Freizeit?

In diesem Jahr hatte ich noch musikalische Aufträge in der Hamburger Kammeroper und eine Unterrichtsvertretung am Hamburger Konservatorium – alles in übersichtlichem Ausmaß. Wenn ich montags am Abend meinen Unterrichtstag beende, wünschte mir die Pförtnerin scherzhaft ein schönes Wochenende. Da konnte ich sagen: Stimmt, ich habe jetzt Wochenende. Für einen Musiker ein ungewohntes Maß an Freiheit gleich Freizeit. Weiterhin nehme ich noch an Musikvermittlungsprojekten der Symphoniker Hamburg teil.

Was sagst du zur neuen Radinfrastruktur in Hamburg? Empfindest du sie als eine Verbesserung?

Ich kann mir kein qualifiziertes Urteil über die gesamte Infrastruktur des Hamburger Radwegenetzes erlauben. Klar ist, dass es im Moment leider alles nur Stückwerk ist. Ein Beispiel: Neulich bin ich mit einem Freund unterwegs gewesen, um mir den gehypten Radweg im Pergolenviertel anzusehen. Sehr schön! Aber kein Grund, gleich in Siegestaumel auszubrechen. Mein Weg dahin auf der Saarlandstraße – ja auch Teil einer Veloroute – war ungeheuer grottig. Wir brauchen dringend Vernetzungen, jedenfalls schneller als es bisher gelaufen ist. Die Freizeitrouten dagegen sind sehr hübsch ausgesucht und machen Spaß.

Interview: Amrey Depenau



© Illustration: Michael Prah | Text: Dirk Lau

Die Popularität der BMX-Räder, die besaß, wer Anfang der 1980er-Jahre als Kind die Freiheit auf zwei Rädern entdeckte, hat viel mit zwei Spielfilmen zu tun, in denen die kleinen Cross-Räder die eigentlichen Stars waren: Stephen Spielbergs »E.T. – Der Außerirdische«, der 1982 in die Kinos kam, und der australische Film »BMX-Bandits« von 1983 mit dem späteren Weltstar Nicole Kidman in ihrer ersten Hauptrolle. Die Handlung besteht vor allem im Abfilmen diverser spektakulärer Fahrten durch die Stadt: Drei Kinder auf BMX-Rädern, darunter

eben Kidman, werden von einer Gangsterbande verfolgt, weil sie irgendwas haben, das die Gangster wollen. Bei Spielberg wiederum versuchen böse Wissenschaftler E.T., den außerirdischen Freund des Helden Elliott, zu fangen und zu töten. Der aber packt den Alien kurzerhand in den Lenkerkorb seines BMX-Rads (eine eher seltene Ausstattung...) und fliegt mit ihm vor der Kulisse des Vollmonds davon.

Angefangen hatte alles Ende der 1960er-Jahre in den USA, als Sportler*innen auf

einem speziellen Fahrrad mit 20-Zoll-Laufrädern verschiedene Tricks oder Stunts ausführten. Rasch kam dafür die Abkürzung BMX für »Bicycle Motocross« auf, wobei das X für das englische cross (Kreuz bzw. durchqueren) steht – aber woher das »Moto« kam, bleibt bis heute ein Geheimnis. Seit 2008 ist BMX-Racing eine olympische Disziplin. Elliotts Modell von 1982 stammte übrigens von Kuwahara aus Japan. Der Hersteller benannte sein BMX KZ-2.5 später in ET-1 um und bot das Fahrrad in einer Zweittonfarbe wie im Spielberg-Film an.



© ADFC Hamburg

Kolumne »Am Stadtrand«

STADT, LAND, AUTO

*Im August dieses Jahres verkündete der Vorsitzende der grünen Bürgerschaftsfraktion, im inneren Stadtbereich müsse das Fahrrad Vorrang haben. Nur so könne das Ziel erreicht werden, den Anteil des Autoverkehrs auf 20 Prozent zu reduzieren. Warum ich diese Nachricht erst jetzt thematisiere? Hier am Stadtrand mahlen die Mühlen langsamer. Scherz beiseite, als Alltagsradlerin in Poppenbüttel stößt mir das sauer auf. Selbstverständlich wünsche ich den Radfahrenden im Ring 2, dass sie besser vorankommen! Von meiner Warte außerhalb des Rings 3 interessiert mich die Gegend in St. Georg, Neustadt, Hafencity & Co. allerdings herzlich wenig. Hier bei uns wohnen weniger Menschen, dafür aber mehr Autos. Im Vergleich: in St. Georg gibt es 203 Privat-PKW je 1000 Einwohner*innen, in Poppenbüttel 451 (2018). Bei einigen Nachbarn kommen auf drei Personen drei Autos. Genau wie innerhalb des Rings 2 dominieren Blechkarossen das Stadtbild, bloß mit mehr Bäumen dazwischen. Bezeichnend für die Fahrrad-Unfreundlichkeit der Außenbezirke: das Alstertal-Einkaufszentrum. Zwei riesigen Parkhäusern steht dort eine Handvoll Fahrradparkplätze gegenüber, von denen die meisten nicht einmal überdacht sind.*

Dass die Haltestellen von Bus und Bahn in den Randbezirken dünner gesät sind, macht ein Umsteigen auf ökologische Fortbewegungsmittel zusätzlich unattraktiv. Wir brauchen hier extrem gut ausgebaute Rad(schnell)wege und die dazugehörige Infrastruktur, wenn die Menschen zum Umsteigen bewegt werden sollen. Geht es so weiter wie bisher, mag sich der Anteil des Autoverkehrs der Anlieger innerhalb des Ring 2 auf 20 Prozent reduzieren, vom Stadtrand aus wird die Blechkarawane unaufhaltsam weiter in die Innenstadt rollen ...

Milena Markwart

IHR MEISTERBETRIEB
 STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES

KOECH2RAD
 HAMBURG

FÜR EIN SCHÖNERES HAMBURG.

DEINE ANZEIGE IN DER RADCITY.

Beispiel: 1/4-Seite (95 x 130 mm) ab 325,00 Euro (zzgl. MwSt.).
 Alle Preise: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

GESCHÄFTSSTELLE

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
 instagram.com/adfc_hamburg
 hamburg.adfc.de



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 4456 00, BIC GENODEM1GLS

ARBEITSKREISE

Computer Jörg Wellendorf, Kontakt über die Geschäftsstelle

Fahrrad-Reparaturseminare Jörg Wellendorf, Kontakt über die Geschäftsstelle **GPS** 2. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, gps@hamburg.adfc.de

Jugend Hans Buchenauer, 040 32904118; jugend@hamburg.adfc.de **Mitglieder** Termin erfragen, Dirk Pfaue, dirk.pfaue@hamburg.adfc.de

Radtourenprogramm letzter Mittwoch in ungeraden Monaten, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Morten Himmel, touren@hamburg.adfc.de **Tempo 30** 2. Dienstag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Jens Deye, tempo30@hamburg.adfc.de **Verkehr** 4. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Jens Deye; ak-verkehr@hamburg.adfc.de

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

BEZIRKSGRUPPEN

Altona 3. Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr, Ort per E-Mail erfragen, Sabine Hartmann; altona@hamburg.adfc.de **Bergedorf** Reinhold Reumann, 040 7355770, bergedorf@hamburg.adfc.de **Eimsbüttel**

Monatlich an einem Dienstag, 19 Uhr, Hamburg-Haus, Doormannsweg 12, Termin bitte per E-Mail erfragen: Bernd Reipschläger; eimsbuettel@hamburg.adfc.de **Harburg** 1. Montag im Monat, 19:30 Uhr, Restaurant Dubrovnik Kupferkanne, Julius-Ludowieg-Str. 8, harburg@hamburg.adfc.de **Mitte** 1. Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Marco Silla; mitte@hamburg.adfc.de **Nord**

Andrea Kupke, nord@hamburg.adfc.de

Wandsbek 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr, Ort erfragen, Christian Scholz, 040 64554463, wandsbek@hamburg.adfc.de

WEITERE GRUPPEN

Fahrgastbeirat (HVV) Norbert Fleige, info@hamburg.adfc.de

Fahrradcodierung 2. Montag im Monat (April–Sept), 16–18 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle **Lastenrad** lastenrad@hamburg.adfc.de **Liege- und Spezialradstammtisch** 1. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, im Café SternChance, Morten Himmel; 040 27145645 **Online-**

Redaktion Ulf Dietze, online-redaktion@hamburg.adfc.de **Jugend-Fahrrad-Festival (JuFaFe) 2019** letzter Montag im Monat, 18:30 Uhr, Geschäftsstelle des ADFC, Hans Buchenauer, Tel. 040 32904118, jugend@hamburg.adfc.de **RadCity** Georg Sommer, RadCity@hamburg.adfc.de **Radlertreff** letzter Donnerstag im Monat, 19 Uhr, »Oniro«, Lattenkamp 29; Wolfgang Heckelmann; 040 61192970 **Rad+Reise – Die ADFC-Messe** ADFC-Geschäftsstelle, radundreise@hamburg.adfc.de **Radschulwegplan** Termin erfragen, Frank Fiedler, radschulwegplan@hamburg.adfc.de **Themenabende** Christine Mader, mader.chr@gmx.de **Vorstand** 1. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Georg Sommer (Landesvorsitzender), vorstand@hamburg.adfc.de



HAMBURG.ADFC.DE/AKTIV-WERDEN



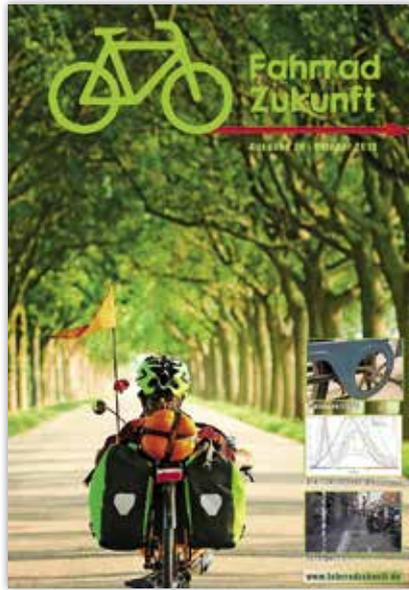
INS NETZ GEGANGEN

Zum Weiterlesen präsentieren wir einige ausgewählte Fundstücke.
Links zu den vorgestellten Seiten gibt's unter hamburg.adfc.de/lesetipps.



MOBILITÄTSATLAS 2019

Ein Kursbuch zur Verkehrswende haben Heinrich-Böll-Stiftung und Verkehrsclub Deutschland herausgebracht. Der Mobilitätsatlas präsentiert aufschlussreiche Infografiken und Beiträge zu klimafreundlicher und ressourcenschonender Mobilität.



FAHRRADZUKUNFT

Die Online-Zeitschrift *Fahrradzukunft* ist schon seit 2006 ein Muss für progressive Radaktivist*innen. Die jüngste Ausgabe berichtet unter anderem über Radentscheide in Deutschland. Download ist nach Registrierung kostenlos. Spenden willkommen.

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, Kaija Dehnpamp, Florian Dumsky,
Wiebke Hansen, Dirk Lau (Layout, Produktion),
Kathryn Leve, Michael Lutter, Christine Mader,
Milena Markwart, Michael Prahl, Georg Sommer
(Redaktion, V.i.S.d.P.)

E-Mail: RadCity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 33 vom 13.08.2019:
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: 13 500

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

Cartoon: Denis Mohr



| **AUSRÜSTUNG** | **Globetrotter Ausrüstung GmbH** | **BERATUNG** | **Verbraucherzentrale Hamburg** | **CARSHARING** | **Cambio Hamburg CarSharing** Lilienstraße 11, Lilienhof, 20095 Hamburg, 040 41466700 | **Cambio Hamburg CarSharing** Lilienstraße 11, Lilienhof, 20095 Hamburg, 040 41466700

| **TOUREN/FÜHRUNGEN** | **Hamburg-City-Radtour Bernd Kaupert** Nienstedter Str. 13, 22609 Hamburg, 0172 5117657 • **Twietenkieker in Hamburg** Dipl. Geogr. Carsten Ruthe, Zassenhausweg 86, 22589 Hamburg, 040 85382794 | **FAHRRADHANDEL** | **Die Kette Elbewerkstätten GmbH** Friesenweg 5 b-d, 22763 Hamburg, 040 428683737 • **Eimsbüttler Fahrradladen Uwe Krafft** Osterstr. 13, 20259 Hamburg, 040 493061 • **Fahrrad Cohrt** Saseler Chaussee 61, 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** Curslackener 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**, Langenfelderdamm 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 | **IT** | **WPS – Workplace Solutions GmbH** Hans-Henny-Jahn-Weg 29, 22085 Hamburg, 040 229499-0 • **IT sprind it-service GmbH & Co. KG** Schützenstraße 110, 22761 Hamburg, 040 38686990 | **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 | **PRIVATE FÖRDERMITGLIEDER** | Martina Wollesen, Prettau (Italien) | **RECHT** | **Matthies Rechtsanwälte** Dr. Anja Matthies, Vander-Smissen-Straße 2a, 22767 Hamburg, 040 39999017 | **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 • **Fahrradstation Dammtor** einfall GmbH, Schlüterstraße 11, 20146 Hamburg, 040 41468277 | **SPORT** | **Eimsbütteler Turnverband e.V.** Bundesstr. 96, 20144 Hamburg, 040 401769-0 | **VERLEIH & LOGISTIK** | **Hamburg City Cycles Lars Michaelsen** Bernhard-Nocht-Str. 89-91, 20359 Hamburg, 040 74214420 • **Mehrrad e. K.** www.mehrrad.de • **tricago eG** Kronsaalsweg 70, 22525 Hamburg, 040 67995300 | **WOHNEN** | **Gartenstadt Farmsen eG** Bramfelder Weg 35, 22159 Hamburg, 040 645572-0 | **ZUBEHÖR** | **Firma Paulchen System** Volkmar Kerkow, Grandkuhlenweg 18, 22549 Hamburg, 040 8329590

RÜCKENWIND FÜRS RAD!

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



HAMBURG.ADFC.DE/FOERDERMITGLIEDER





HAMBURG GIBT ACHT

ACHTUNG, DOORING!

Die kurze Unachtsamkeit beim Öffnen einer Fahrzeurtür kann zu schwerwiegenden Unfällen führen!

Tipps für Autofahrende: Kennen Sie schon den „Holländischen Griff“? Dazu wird die Tür mit der fahrzeuginneren Hand geöffnet, damit sich der Oberkörper mitdreht. Das hilft, Ihr Sichtfeld zu erweitern. Nutzen Sie außerdem immer den Schulterblick sowie Seiten- und Rückspiegel.

Tipps für Radfahrende: Wenn Sie stets einen Mindestabstand von einem Meter zu parkenden Fahrzeugen einhalten, bleiben Sie aus der sogenannten „Dooring-Zone“. Fahren Sie immer achtsam, um mögliche Signale, wie z.B. die Innenbeleuchtung im Fahrzeug, zu erfassen und schnell reagieren zu können.





CarSharing

Soviel Auto macht Sinn.



Manchmal ist ein Auto doch ganz praktisch! Ob Kleinwagen oder Transporter, stunden- oder tageweise, spontan oder im Voraus gebucht. Einfach anmelden und mit cambio günstig mobil sein.



www.cambio-CarSharing.de