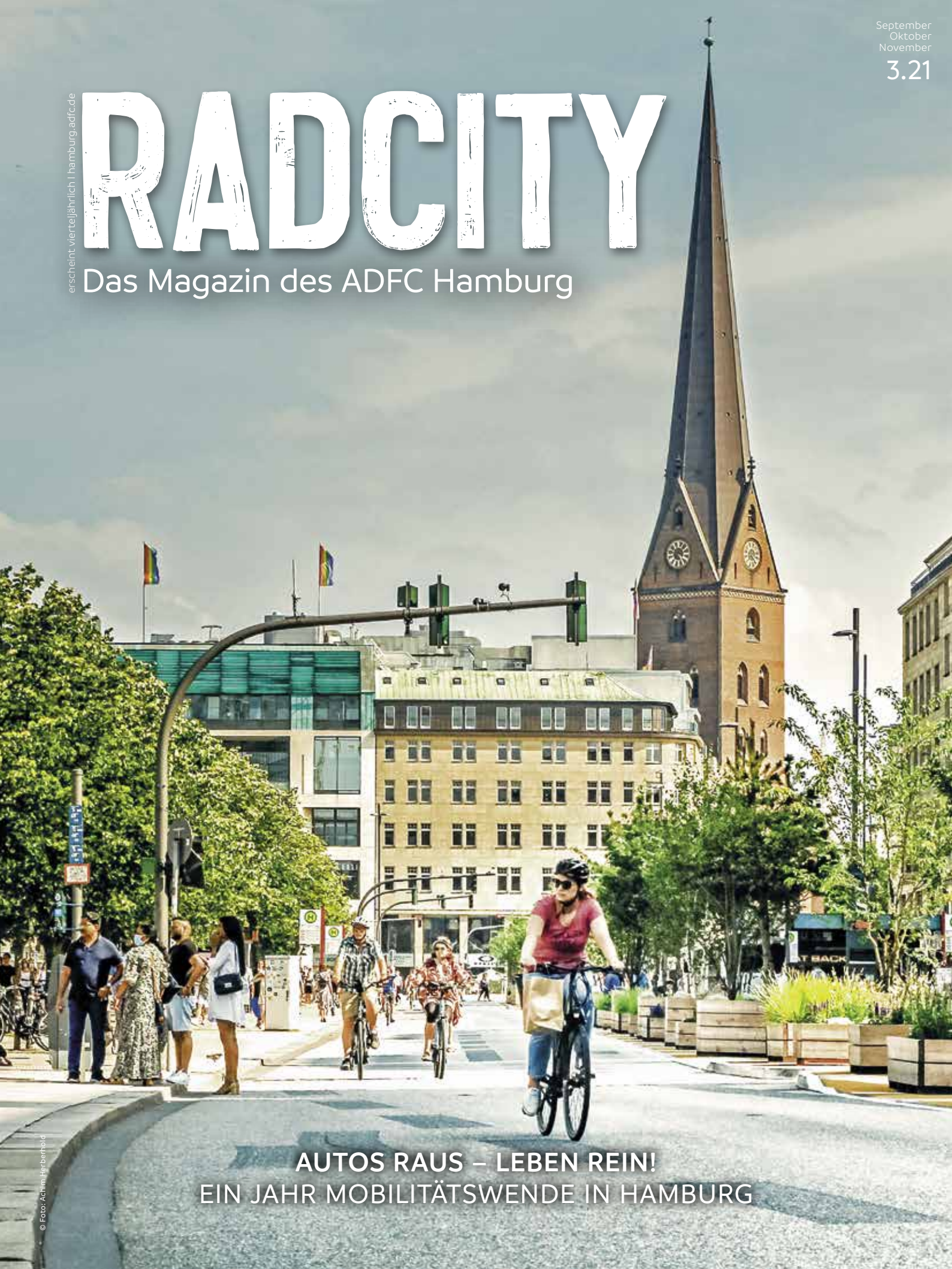


erscheint vierteljährlich | hamburg.adfc.de

RADCITY

Das Magazin des ADFC Hamburg



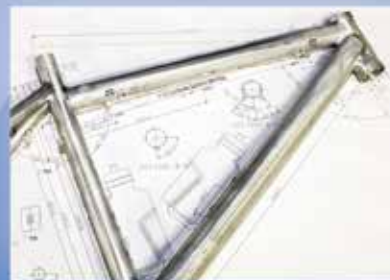
AUTOS RAUS – LEBEN REIN!
EIN JAHR MOBILITÄTSWENDE IN HAMBURG



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 4.5 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



**PANNEN-
SOFORT-
HILFE**

Fahrrad Cohrt • Saseler Chaussee 61

22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)

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



**MONTAG
RUHETAG**

Verkauf: Di.-Fr. 10-19 Uhr
Verkauf: Sa. 10-16 Uhr

15.00-18.30 Uhr Werkstattannahme
10.30-15.30 Uhr Werkstattannahme

INHALT

3.21 • September | Oktober | November

VERKEHRSPOLITIK

- 04 Kurzmeldungen:** ADFC-Stellungnahme zur ITS-Strategie • Cartoon von Denis Mohr • 40 Jahre ADFC Hamburg • Wiebke nimmt Abschied! • Einladung zur Landesversammlung am 28.11.2021
- 06** Ein Jahr Mobilitätswende in Hamburg – eine gemischte Bilanz
- 12** Neues aus Hamburgs Bezirken – Bergedorf und Nord
- 14** Endspurt in Eimsbüttel – #QuartiereFürMenschen

VEREIN & KAMPAGNEN

- 16** STADTRADELN 2021: Hamburg fährt vor – Neuer Rekord als Ziel
- 18** Tattoo mit Botschaft – Nagelcodierung beim ADFC schützt Fahrräder gegen Diebstahl

SONSTIGES

- 21** Amreys Kolumne: Lieber im Flow
- 22** Fördermitglieder im ADFC • Aktiv werden!

IMPRESSUM

Die RadCity – „Deutschlands führendstes Fahrradmagazin“ (Horst Tomayer) – bzw. ihr Vorläufer ADFCmagazin Hamburg erscheint seit 1998.

HERAUSGEBER

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE

Solveig Allendorf, Alex Ballas, Sünje Callsen, Kaija Dehnkamp, Amrey Depenau, Jens Deye, Stefan Eli, Josef Kwasnitza, Andrea Kupke, Dirk Lau (Layout, Produktion), Michael Prah, Reinhold Reumann, Leo Strohm (Redaktion, V.i.S.d.P.), Alexander von Stryk
E-Mail: RadCity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 39 vom 26.11.2020: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt:

bfo – 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

KLAR ZUM WENDEN!

Auf einem Segelboot leitet dieses Kommando einen Kurswechsel ein. Während des Wendemanövers legt sich das Boot von einer Seite auf die andere, und der Wind kommt kurzzeitig von vorn. Was das mit dieser neuen Ausgabe der RadCity zu tun hat? Seit einem guten Jahr verfügt die Hansestadt über eine neu geschaffene „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“. Der Name verheißt einen Kurswechsel, und Gegenwind gibt es auch reichlich, sogar von allen Seiten. Wir ziehen auf den Seiten 6 bis 11 eine erste Bilanz zum Stand des Manövers, überprüfen aus verschiedenen Blickwinkeln das Verhältnis von Anspruch und Wirklichkeit und machen Vorschläge, wie die Kurswende noch effektiver gestaltet werden könnte.

Die Aktion #QuartiereFürMenschen hat sich ebenfalls einen Kurswechsel auf die Fahnen geschrieben. Wir haben das Projekt für ein lebenswerteres Eimsbüttel auf einem Stadtspaziergang begleitet (Seiten 14–15). In unserer Rubrik „Neues aus den Bezirken“ auf den Seiten 12 und 13 gibt es mit einem Fahrradparkhaus an der Kellinghusenstraße und einer fahrradfreundlichen Umbaumaßnahme in Bergedorf dafür ein bisschen Rückenwind zu vermehren.

Natürlich haben wir auch Bewährtes wie die Aktion STADTRADELN im Programm, die in diesem Jahr wieder mehr Hamburger*innen als zuvor aufs Fahrrad locken will. Und zu feiern gibt es auch etwas, nämlich den 40. Geburtstag des ADFC Hamburg am 27. November. Wie das in Coronazeiten gehen kann? Steht noch in den Sternen und so bald wie möglich auf unserer Webseite hamburg.adfc.de.

Dies ist die erste RadCity, die ich als Redaktionsleiter zu verantworten habe. Große Kurskorrekturen waren nicht notwendig. Meine eindrücklichste Erfahrung als Neuling auf der Kommando-Brücke war und ist die, dass ich von allen Seiten große Unterstützung erfahren habe. Dafür bin ich sehr dankbar, denn eines ist klar: Nur gemeinsam können wir etwas bewegen – ob in der RadCity-Redaktion, bei vielfältigen Aktionen und Aktivitäten oder bei unserer Forderung nach #MehrPlatzFürsRad.

Leo Strohm

HP VELOTECHNIK
Rückenfreundlich durch die Natur gleiten und den Panoramablick genießen.

Die Streetmaschine: das Trekking-Liegerad der Premiumklasse. Es radelt sich leicht und ausgeglichen und wurde auf etlichen Weltreisen erprobt.



Wer es nicht kennt: Dieses Rad macht immer wieder süchtig!

... tagtägliche Freude

mit Leichtläufern, die nicht nur draußen die beste Figur machen!

Carry Freedom THE LEAVE
Mit dem faltbaren Radhänger und seiner trickreichen Schnellkupplung vom Ladenregal bis in die Küche und selbst dort sieht er, mit 3 Handgriffen gefaltet, einfach gut aus.



Carry Freedom Y
Variabler HighEnd Radhänger, aufbaubar bis hin zum Transport von Surfbrettern. Natürlich faltbar.



Liegeradstudio

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

■ ADFC-STELLUNGNAHME ZUR ITS-STRATEGIE: „HAMBURG BRAUCHT KEINE FAHRER*INNENLOSEN AUTOS, SONDERN MEHR AUTOLOSE FAHRER*INNEN!“

Mitte Oktober 2021 findet in Hamburg der Weltkongress für „Intelligent Transport Systems“ (ITS, deutsch: Intelligente Verkehrssysteme) statt. Der Hamburger Senat versteht darunter Technologien, die „die Mobilität effizienter, sicherer und komfortabler machen sollen“. Digitalisierung und Vernetzung von Fahrzeugen miteinander, mit der Umgebung und der Infrastruktur sollen, so das Versprechen des Senats, „ganz neue Möglichkeiten [schaffen], so dass Fahrzeuge Informationen erhalten, die über die Fähigkeiten des menschlichen Auges oder der eingebauten Sensoren hinausgehen“. In seiner im April 2016 beschlossenen ITS-Strategie stellt der rot-grüne Senat die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr an oberste Stelle. Nur „unter Einsatz von modernsten Technologien und breit gefächertem Know-how“ könne das Ziel, „Mobilität in Hamburg für die Wirtschaft und die Bürgerinnen und Bürger zugänglich, sicherer, effizienter und leiser zu gestalten, in den nächsten Jahren“ erreicht werden.

Die in der Öffentlichkeit bislang kaum diskutierten ITS-Projekte mit ihrem Fokus auf automatisierte, motorisierte Fahrzeugtechnik sollen eine wichtige Rolle in der „Modellstadt für moderne Mobilität“ spielen. Eine Projektgruppe des ADFC Hamburg beschäftigt sich daher mit der Strategie, dem Kongress und den einzelnen Projekten. Sie hat nun eine erste Bewertung vorgenommen, welche die PR-Parolen der städtischen „Mobilitätspartner“ aus der Auto- und IT-Industrie kritisch beleuchtet. Denn: Autonome Fahrzeuge werden das Verkehrsaufkommen in den ohnehin schon überfüllten Stadtzentren und Metropolen tendenziell erhöhen statt verringern. Intelligente Fahrzeuge, automatisiert fahrende Autos und die digitale Vernetzung der Verkehrsarten tragen also – anders als es die ITS-Strategie des Senats verheißt – wenig zu einer nachhaltigen Mobilitätswende bei, sondern sorgen für noch vollere Straßen und eine weiterhin auf motorisierte Fahrzeuge fixierte Infrastruktur in den Städten. „Hamburg braucht keine fahrer*innenlosen Autos,

sondern mehr autolose Fahrer*innen!“, lautet der Titel einer Stellungnahme des Fahrradclubs. Das Versprechen des Senats, Automatisierung und Digitalisierung des Straßenverkehrs würden eine wirksame Entlastung von Stau, Abgasen und Lärm bringen und die Verkehrssicherheit („Vision Zero“) erhöhen, hat nur mittelbar die Interessen und Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zum Ausgangspunkt. Eigentlicher „Motor“ der ITS-Strategie ist aus Sicht vieler Umweltverbände vielmehr die Spekulation von Unternehmen aus der Automobil- und IT-Wirtschaft auf ein Milliardengeschäft und neue Absatzmärkte. Die Projektgruppe des ADFC lädt alle Interessierten ein, sich an der Diskussion rund um das Thema ITS zu beteiligen.

Stellungnahme mit ADFC-Forderungen, Hintergrundinformationen und Links zum Thema ITS unter: hamburg.adfc.de/its
Kontakt: Stephan Dzialas, Mail: Projektgruppe-ITS@hamburg.adfc.de



Cartoon: Denis Mohr



40 JAHRE ADFC HAMBURG!

Am 27. November 2021 feiert der Fahrradclub in Hamburg seinen 40. Geburtstag. Aus diesem Anlass haben wir eine Bitte besonders an die langjährigen Vereinsmitglieder: Wir möchten das Jubiläum zum Anlass nehmen, eine etwas dickere RadCity zu produzieren, und würden uns sehr über Fotos, Geschichten, Anekdoten und Erinnerungen aus 40 Jahren ADFC Hamburg freuen. Wenn ihr also noch irgendwo auf dem Dachboden, im Keller oder im Schrank einen Karton mit Kostbarkeiten findet, die ihr mit uns teilen wollt, dann schickt sie uns zu!

Fragen und Infos per E-Mail an RadCity@Hamburg.adfc.de oder per Post an die ADFC-Geschäftsstelle, Koppel 34-36, 20099 Hamburg.

EINLADUNG ZUR LANDESVERSAMMLUNG



Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg,

der Vorstand lädt euch sehr herzlich ein zur diesjährigen Landesversammlung am

**Sonntag, 28. November 2021,
Beginn: 14 Uhr**

in der ADFC-Landesgeschäftsstelle, Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg.

Save the date
**DER ADFC HAMBURG
WIRD 40!**

Wir laden alle Mitglieder herzlich ein zu unserer Jubiläumsfeier am **27.11.2021**. Anmeldung und weite Infos unter: hamburg.adfc.de

■ WIEBKE NIMMT ABSCHIED

Es ist leerer geworden auf der Geschäftsstelle. Ende Juli 2021 hat unsere Campaignerin Wiebke Hansen ihren Schreibtisch in der Koppel geräumt und sich zu neuen, unbekannteren Ufern aufgemacht. Im Herbst/Winter 2016 kam sie zum ersten Mal für mehrere Monate als Krankheitsvertretung in die Geschäftsstelle und musste sich sehr spontan in den laufenden Betrieb einfinden. Das hat auf Anhieb geklappt, sie hat sich problemlos ins Team integriert, mit den Ehrenamtlichen die ADFC-Radreise-messe organisiert und den Bürobetrieb am Laufen gehalten. Im Jahr 2018 erfolgte dann ihr endgültiger Wechsel vom BUND zum ADFC, auf die neu geschaffene Stelle der verkehrspolitischen Campaignerin. Denn Kampagne ist das, was sie liebt und was sie besonders gut kann. Darum hat sie sich in ihrer Freizeit auch noch bei „Tschüss Kohle“ engagiert.

Im Fahrradclub war Wiebke unter anderem für die Kampagnen zu Tempo 30 und Quartiere für Menschen sowie für die Spendenkampagne verantwortlich, hat angeschoben, konzipiert, weiterentwickelt. Ganz entscheidend war ihr Einsatz auch für die Gründung des „Hamburger Bündnisses Mobilität“, in dem sich dreißig Institutionen und Verbände zusammengeschlossen haben, um auf eine nachhaltige Verkehrswende in Hamburg zu drängen. Jetzt stellt sie sich neuen Herausforderungen, und wir sagen an dieser Stelle: „Ganz, ganz herzlichen Dank, Wiebke! Du hast unseren Verein in den letzten Jahren entscheidend geprägt und vorangebracht, und du hinterlässt sehr große und nachhaltige Spuren. Wir wünschen dir auch weiterhin viel Energie für neue Kampagnen, und freuen uns sehr, dass du uns auch in Zukunft bei einzelnen Projekten unterstützen wirst.“



© Privat

Aufgrund der Corona-Pandemie sind wir noch auf der Suche nach größeren Räumlichkeiten. Informiert euch bitte auf unserer Website unter hamburg.adfc.de/Landesversammlung über den aktuellen Ort und Corona-Regelungen!

Bitte bringt euren gültigen Mitgliedsausweis sowie einen Nachweis über eine aktuelle Corona-Testung, Impfung oder Genesung mit. Wir bitten dringend um Anmeldung im Tourenportal bis zum 20. November 2021, damit wir eine sichere Durchführung im Hinblick auf Corona-Regeln gewährleisten können. Die Anmeldeseite ist über hamburg.adfc.de/Landesversammlung erreichbar. Abhängig vom Pandemiegeschehen und den dann geltenden Regelungen ist es möglich, dass die Sitzung komplett oder teilweise online stattfinden muss. Informationen darüber werden so früh wie möglich auf der Webseite bereitgestellt.

VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG: 1. Eröffnung • 2. Wahl der Versammlungsleitung und Protokollant*in • 3. Genehmigung der Tagesordnung • 4. Tätigkeitsbericht des Vorstands • 5. Kassenbericht 2020 • 6. Bericht der Kassenprüfer*innen • 7. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes • 8. Wahlen: Kassenprüfer*innen, Delegierte zur Bundeshauptversammlung, Mitglieder „Koordinierungsgruppe Verkehrspolitik“ • 9. Beschlussfassung über den Haushalt 2022 • 10. Anträge • 11. Verschiedenes

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist 10 Tage. Anträge an die Landesversammlung müssen daher bis zum 18. November 2021 auf der Geschäftsstelle eingegangen sein. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme!

VORBEREITUNGSTREFFEN FINANZEN

Donnerstag, 25. November 2021, 18 Uhr

Bei diesem Vorbereitungstreffen wollen wir uns die Finanzen des ADFC Hamburg genauer ansehen, als es auf einer Landesversammlung möglich ist. Der Jahresabschluss 2020 und Haushaltsplan 2022 werden vorgestellt und detailliert besprochen. Ort und Veranstaltungsform wird noch bekannt gegeben. Anmeldung bis zum 22.11.2021 über die Webseite!

KOORDINIERUNGSGRUPPE VERKEHRSPOLITIK KONZEPTVORSTELLUNG

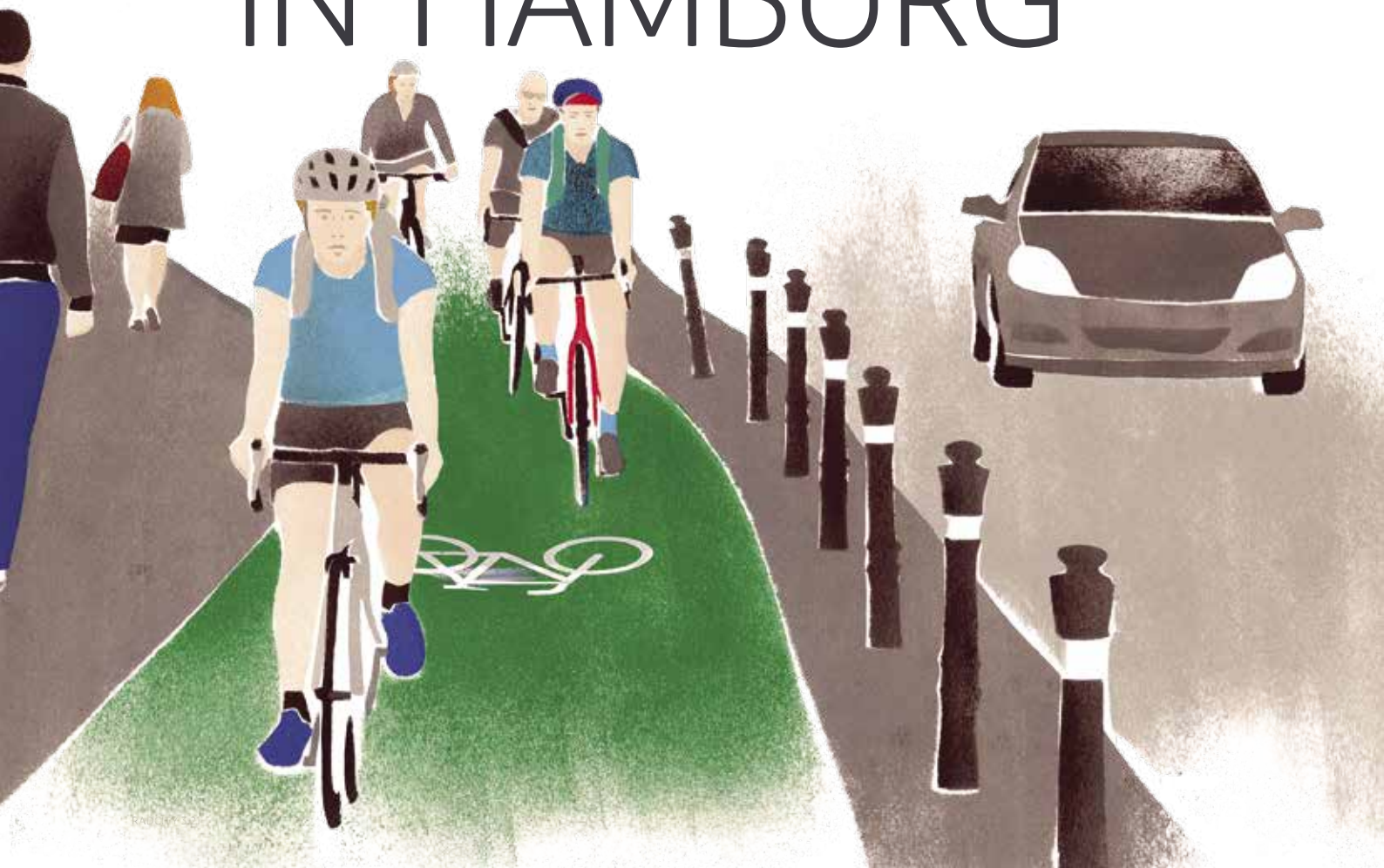
Mittwoch, 24. November 2021, 18 Uhr

Der Vorstand hatte 2020 eine Projektgruppe eingesetzt, um einen Entwurf für die Neustrukturierung der verkehrspolitischen Arbeit auszuarbeiten. Ein Ergebnis dieses Entwurfs ist die „Koordinierungsgruppe Verkehrspolitik“, die die großen Projekte des Vereins über das Jahr schwerpunktmäßig festlegen soll. Mitglieder in dieser Gruppe sind die zwei verkehrspolitischen Vorstände, die kaufmännische Geschäftsführung, zwei Vertreter*innen des Bezirksrats und zwei Mitglieder aus der Aktivenschaft. Diese wollen wir auf der Landesversammlung wählen. Am 24.11.2021 wollen wir das Konzept noch einmal allen Interessierten vorstellen. Ort und Veranstaltungsform werden noch bekannt gegeben. Anmeldung bis zum 22.11.2021 über die Webseite.



EIN JAHR Eine gemischte Bilanz

MOBILITÄTSWENDE IN HAMBURG



Die Förderung des Radverkehrs ist ein effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen. Das Fahrrad zählt zu den bevorzugten Verkehrsträgern für kurze und zunehmend auch mittlere Distanzen; aufgrund der technischen Entwicklungen und des Baus von Radschnellwegen wird es perspektivisch auch verstärkt für längere Distanzen genutzt werden. Die Koalitionspartner wollen das Radfahren so einfach, schnell und komfortabel wie möglich machen. Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs [...] innerhalb dieses Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern.“

AMBITIONIERTE ZIELE ... Mit diesen Sätzen beginnt der drei Seiten umfassende Abschnitt „Hamburg wird Fahrradstadt“ im 205 Seiten langen Koalitionsvertrag zwischen den Hamburger Regierungsparteien vom 2. Juni 2020. Im Anschluss werden zahlreiche Maßnahmen formuliert, mit denen die Ziele des Koalitionsvertrags erreicht werden sollen. Unter anderem gehören dazu:

- Konzeption, Planung und Bau bezirklicher Radnetze mit Schwerpunkt auf die Anbindung von Wohnquartieren und Schulen;
- Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten für geschützte Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“) an Hauptverkehrsstraßen und viel befahrenen Bezirksstraßen;

- Kreuzungsdesigns, mit verstärktem Fokus auf die Sicherheit des Radverkehrs;
- Verbesserungen bei der Baustellenführung für den Radverkehr;
- Fertigstellung und Ergänzung des Veloroutennetzes;
- Planung und Umsetzung von Radschnellwegen ins Hamburger Umland;
- Verbesserung von Winterdienst und Reinigung;
- Verkehrssicherheit und Verfolgung von den Radverkehr hindernden Parkverstößen.

... **UND EINE NEUE BEHÖRDE!** Für die Umsetzung dieser durchaus ambitionierten Ziele wurde sogar eine neue Behörde mit einem symbolträchtigen Titel geschaffen: „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“ (BVM). In den Jahren davor war das SPD-geführte Wirtschaftsressort für die Verkehrspolitik zuständig, was deutlich macht, wo bis dahin der eigentliche Schwerpunkt lag. Doch nachdem die GRÜNEN bei der Bürgerschaftswahl vom 23. Februar 2020 ihren Stimmenanteil in der Bürgerschaft nahezu verdoppelt hatten, konnten sie die Einrichtung einer neuen, eigenständigen Verkehrsbehörde durchsetzen. Da war es naheliegend, mit dem neuen Titel auch eine neue Richtung vorzugeben.

IST, WO „MOBILITÄTSWENDE“ DRAUFSTEHT, AUCH MOBILITÄTSWENDE DRIN? Wenn wir uns die Erfolgsmeldungen aus der Behörde anschauen, dann kann es eigentlich keinen Zweifel geben: Hier wird

nicht gekleckert, sondern geklotzt. In der Radwegebilanz für das Corona-Jahr 2020 heißt es daher: „62 Kilometer Radwege hat Hamburg im Jahr 2020 neu gebaut oder saniert. Dieser Rekordwert bedeutet einen Anstieg um 63 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die bisherige Höchstmarke lag bei 43 Kilometern und stammte aus dem Jahr 2016.“ Gleichzeitig wurde ein Anstieg des Fahrradverkehrs um mehr als dreißig Prozent gegenüber dem Vorjahr notiert.

SCHWERPUNKT INNENSTADT Besonders augenfällig sind die Maßnahmen im Innenstadtbereich. Der Jungfernstieg ist inzwischen für den privaten Autoverkehr gesperrt – was aber noch nicht alle Autofahrer*innen einsehen wollen –, und auf dem Ballindamm am östlichen Ufer der Binnenalster, wo ein besonders hohes Fahrradaufkommen diagnostiziert wurde, entstand ein 4,75 Meter breiter „XXL-Radfahrstreifen“. Dafür wurde dem motorisierten Verkehr eine komplette Fahrspur abgenommen. Es soll nicht das letzte Mal gewesen sein. Kirsten Pfaue, Mobilitätswende-Koordinatorin der Stadt Hamburg (und ehemalige ADFC-Landesvorsitzende), formuliert das so: „Ich gehe davon aus, dass wir die Innenstadt [...] in vielen Bereichen ganz neu denken werden. Und zwar als einen Begegnungsort mit starker Aufenthaltsqualität, mit Kultur, mit wechselnden Angeboten und auch einer anders gestalteten Form des Einzelhandels.“

Vision und Wirklichkeit. Das Foto im oberen Bildteil zeigt die Kreuzung am Westende der Kennedybrücke in der Innenstadt. Der ADFC hat bereits im Frühjahr 2021 mit einem Verkehrsversuch auf die höchst problematische Situation dort aufmerksam gemacht. Die Grafik im unteren Bildteil illustriert, wie's besser gehen könnte, nämlich mit einem geschützten Radfahrstreifen.

Der Jungfernstieg ist heute einer der „Meilensteine“ der Hamburger Mobilitätswende. Seit 2020 ist er für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und dadurch für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sehr viel attraktiver geworden.



© Achim Herberhold

Folgerichtig wird auch an vielen anderen Stellen im Stadtzentrum fleißig gebaut. Das Westufer der Außenalster dient schon lange als positives Beispiel für eine gelungene Fahrradinfrastruktur, am Ostufer, das für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen immer noch katastrophale Bedingungen bietet, sind mittlerweile Verbesserungen im Gang, und es wird weiter gebaut und geplant.

DA KOMMT WAS IN BEWEGUNG Auch die vier im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Pop-Up-Bike-Lanes in der Hallerstraße, Am Schlump, am Sandtorkai und in der Max-Brauer-Allee wurden inzwischen umgesetzt, ebenso der erste geschützte Fahrradstreifen Hamburgs, eine so genannte Protected Bike Lane mit 2,60 Meter Breite, die im April 2021 mit viel Medienetöse in der Hannoverschen Straße in Harburg eröffnet wurde. Diese 550 Meter lange Strecke ist Teil des Veloroutennetzes, dessen Ursprünge noch in die 1990er-Jahre zurückreichen und das aus insgesamt 14 Velorouten besteht. Dieses Netz ist mittlerweile zu zwei Dritteln ausgebaut und soll tatsächlich in absehbarer Zeit fertiggestellt werden, um dann zusammen mit den in Planung befindlichen neun Radschnellwegen über die Stadtgrenzen Hamburgs hinaus die zentralen Achsen des Radverkehrs in und um die Hansestadt zu bilden.

GEGENWIND Es passiert also eine ganze Menge. Neben den oben erwähnten wird an vielen weiteren Stellen im Stadtgebiet an kleinen und größeren Projekten und Ideen gestrickt, die in Richtung einer fahrradfreundlicheren Stadt zielen.

Allerdings sind die Grünen in der Regierungskoalition immer noch der Juniorpartner und müssen sich gegen das Beharrungsvermögen des Seniorpartners SPD behaupten. Da unter deren Federführung Verkehrsplanung in Hamburg sieben Jahre lang in erster Linie Planung für den Autoverkehr bedeutete, sind die Widerstände gegen grundlegende Veränderungen auf den Straßen gewaltig, nicht nur in der Politik, sondern auch bei vielen Bewohner*innen der Stadt. Viele haben sich – mehr oder weniger notgedrungen – in der Autostadt und in ihrem eigenen, fahrbaren Untersatz häuslich eingerichtet. Und jetzt soll das, was so lange Zeit gut war, plötzlich schlecht sein? Da ist die Empörung groß, und Umdenken wird mühsam.

PROBLEM STRASSENVERKEHRSORDNUNG In einem Interview mit dem Hamburger Abendblatt vom 31. Juli 2021 beklagt Mobilitätswende-Senator Anjes Tjarks, dass auch ihm an manchen Stellen die Hände gebunden seien: „Das Grundproblem ist eine Straßenverkehrsordnung (StVO), die im Kern dazu da ist, die Flüssigkeit des Autoverkehrs durchzusetzen. Wir bräuchten aber eine StVO, die auch andere Belange in die Abwägung mit einbezieht: Lärmschutz, Klimaschutz, Verkehrssicherheit. Wir müssten die StVO einmal vom Kopf auf die Füße stellen – das ist die eigentliche Debatte, die wir führen müssen.“

STREITTHEMA „RIM“ Zumal sich die Radcommunity ja auch selbst nicht in jedem Punkt einig ist. Nehmen wir zum Beispiel die Radfahrstreifen in Mittellage (RiM): Diese auch „Fahrrad-

weichen“ genannten Fahrradspuren sollen nach der Übereinkunft des Senats mit dem Radentscheid Hamburg gar nicht mehr gebaut werden, weil viele Radfahrer*innen sich dort, zu beiden Seiten von Autos, Lkws oder gar Bussen umgeben, eingeklemmt und ungeschützt fühlen. Andere wiederum halten die RiMs für eine sichere und selbstbewusste Möglichkeit, zügiger in der Stadt voranzukommen und auf der Straße präsent zu sein. Wie stark das Thema polarisiert, spiegelt sich auch in den Leser*innenzuschriften wider, die wir als Reaktion auf Amreys Kolumne in der RadCity 2.21 bekommen haben.

AM ANSPRUCH MESSEN LASSEN Natürlich kann eine neu geschaffene Behörde nicht alles per Kopfdruck ändern. Trotzdem: Wer sich die Mobilitätswende auf die Fahnen und sogar in den Behördennamen schreibt, der muss sich eben daran messen lassen. Auch an Aussagen wie: „Ich will, dass wir [...] die Blaupause der Mobilitätswende in Deutschland werden, damit wir in Zukunft nicht nach Kopenhagen reisen müssen, sondern Kopenhagen nach Hamburg kommt.“ Der Satz stammt von Katharina Fegebank, der grünen Vize-Bürgermeisterin und Wissenschaftssenatorin. Wer in letzter Zeit mal in Kopenhagen war, wird wissen, dass Hamburg noch ein langer, langer Weg bevorsteht, bevor Fegebanks Vision auch nur in den Bereich des Möglichen rückt. Nun gut, in Kopenhagen wurde auch bereits in den 1990er-Jahren mit dem konsequenten, fahrradfreundlichen Umbau der Stadt begonnen. Aber wo könnte Hamburg sich sonst noch Orientierung holen?

KRAFTVOLLE VORBILDER Zum Beispiel in Amsterdam: Seit 2019 wird dort die Zahl der vergebenen Parkgenehmigungen alle sechs Monate um 1,1 Prozent reduziert. Bis 2025 wird es in der niederländischen Metropole auf diese Weise insgesamt 11.200 Parkplätze weniger geben als zuvor. Die freigewordenen Flächen sollen in enger Abstimmung mit der Bevölkerung zur Schaffung von Grünraum, Radabstellanlagen, Ladezonen oder zur Verbreiterung von Gehwegen genutzt werden. In Großbritannien wird gleich die Straßenverkehrsordnung geändert, um eine radikale



© Achim Herberhold

Einer der umstrittenen Radfahrstreifen in Mittellage: Manche Radler*innen fühlen sich auf ihnen unsicher, andere wiederum nicht, sondern schätzen es, zügig und ohne Schnörkel voranzukommen. Tatsache ist leider: Nicht alle dieser farbig abgesetzten Streifen sind so breit wie dieser hier in der Jungiusstraße beim Holstenwall.



© Achim Hierberhold

Und nun? Am Lokstedter Weg gleicht Radfahren immer noch einem Eiertanz auf unebenen Wegen zwischen Bordsteinkante und Absperrgittern. Wer diese Strecke regelmäßig nutzt, braucht nicht nur starke Nerven, sondern auch ein besonders robustes Fahrrad.

Die Veränderung der Hierarchien herbeizuführen. Oberste Priorität bekommen demzufolge Fußgänger*innen, dahinter folgen Radfahrer*innen. Autofahrer*innen müssen sich auf Platz 5 einsortieren – noch hinter Reiter*innen und Motorradfahrer*innen.

Noch radikaler geht Paris vor: Anne Hidalgo, seit sieben Jahren als Bürgermeisterin im Amt und im Sommer 2020 wiedergewählt, will Paris zu einer grünen Stadt, zu einer Stadt der kurzen Wege mit weniger Parkplätzen und weniger Autos machen. Darum werden unter anderem in den kommenden sechs Jahren 70.000 oberirdische Kfz-Parkplätze aufgehoben und in Grünflächen, Spielplätze sowie Rad- und Fußwege umgewandelt. Außerdem soll ab dem kommenden Jahr auf allen Autostraßen in der City flächendeckend Tempo 30 gelten.

Diese Maßnahmen dienen dem Ziel einer „15-Minuten-Stadt“, einer Stadt also, in der alles, was die Menschen im täglichen Leben brauchen und nutzen, innerhalb von fünfzehn Minuten erreichbar ist – Lebensmittelgeschäfte, Parks, Cafés, Sportanlagen, Gesundheitszentren, Schulen und Arbeitsplätze. Das ist mal eine kraftvolle Vision!

HAMBURG LAHMT Dagegen wirkt das, was in Hamburg geschieht, mit einem Mal ziemlich lahm. Wie sieht es beispielsweise immer noch auf der Reeperbahn aus? Dieses Aushängeschild

KIESELSTEINE DER MOBILITÄTSWENDE – EINE POLEMIK

Was verbindet den (leider immer noch nicht) autoarmen Jungfernstieg, das Fahrradparkhaus Kellinghusenstraße, den Radweg am Ballindamm, den Abriss der Sternbrücke und die Protected Bike Lane in Harburg? All diese Maßnahmen sind laut Hamburgs grünem Verkehrs-senator Anjes Tjarks „Meilensteine der Mobilitätswende“, wahlweise auch „wichtige Bausteine“ oder „entscheidende Schritte“. Während der früheren SPD-Verkehrsbehörde nicht viel mehr einfiel als „Wir sind auf einem guten Weg (der noch sehr weit ist)“, hat Hamburg damit definitiv das nächste Level erreicht – zumindest rhetorisch. Der promovierte Politologe und Sprachwissenschaftler Tjarks weiß eben, dass Klappern zum Geschäft gehört und wie wichtig Sprache, Kommunikation und Partizipation bei der Vermarktung von Politik sind – und wenn es im Zweifel auch nur deren Simulation ist.



© Bernd Reipschläger

© Twitter



Alltag in Hamburg – vier Spuren fürs Auto, ein Hauch von Nichts für Rad und Fuß.

katastrophalen „Radwege“ auf Hamburgs Magistralen oder über die Massen an Falschparker*innen will ich gar nicht erst jammern.

Hoffnung gibt ein Experiment, das gerade in Eimsbüttel ohne jede Meilenstein-Rhetorik startet. Anwohner*innen erhalten dort die Chance, Kfz-Parkplätze vor ihrer Haustür in Eigenregie umzubauen. Den Straßenraum in Wohnquartieren zugunsten von Rad und Fuß umzuverteilen setzt den Hebel genau da an, was Mobilitätswende im Kern bedeutet: Platz zu schaffen für die Menschen! Kopenhagen macht das seit Jahren, Paris will jetzt weitere 70.000 Kfz-Parkplätze abbauen. Während Bewohner*innenparkzonen den Straßenraum nur unter Autobesitzer*innen verschieben, sorgt solche Politik tatsächlich für mehr Lebensqualität in den Städten. Statt also den Wegfall von Kfz-Parkplätzen als „Verlust“ zu bedauern – wie zuletzt anlässlich des Ausbaus der Fahrradstraßen rund um die Alster –, könnte Hamburgs Verkehrsbehörde ihn feiern. Dann auch gern als Meilenstein der Mobilitätswende!

Dirk Lau

Hamburgs, Partymeile und Touristenmagnet, wäre doch wie keine zweite Straße dieser Stadt für ein generelles Tempo 30 geeignet. Eine staatliche Vorgabe, um zu sehen und gesehen zu werden, was könnte man sich dort Besseres wünschen? Je eine Fahrspur für den Autoverkehr und fürs Rad in jede Richtung, das wäre mal ein verkehrspolitisches Statement mit Außenwirkung! Auf der parallel verlaufenden Simon-von-Utrecht-Straße fehlt ebenfalls jede Spur einer Fahrradinfrastruktur, die auch am Fischmarkt in der Großen Elbstraße nur rudimentär vorhanden ist. Und das, obwohl die Strecke als Abschnitt des internationalen Elberadweges gilt.

Sobald wir uns aus dem Innenstadtbereich in die Randlagen bewegen, wird es, ehrlich gesagt, noch deprimierender: Die Buxtehuder Straße in Harburg, die viel zu zaghafte Fahrbahnkosmetik an der Elbchaussee, die immer noch fehlende Anbindung ganzer neugeschaffener Wohngebiete in Bergedorf, der Ring 2 zwischen Barmbek und Wandsbek – die Liste ließe sich fortsetzen (siehe auch unsere „Flop Ten“ der Straßen ohne Radverkehrsinfrastruktur auf hamburg.adfc.de).

MEHR PLATZ FÜRS RAD Eine Mobilitätswende, die diesen Namen auch verdient, hat sehr viel mehr nötig als ein paar Kilometer neue Radwe-

© Achim Herberhold



Der Leinpfad in Winterhude ist Teil der Veloroute 4 und seit 2017 Fahrradstraße. Radler*innen haben also Vorrang vor dem motorisierten Verkehr, der zumindest dort ohnehin auf die Anwohner*innen beschränkt ist. Tempo 30 ist vorgeschrieben und Nebeneinanderfahren ist ausdrücklich erlaubt, auch wenn nachfolgender Verkehr deshalb nicht überholen kann. Problematisch bleibt die Querung bzw. Unterbrechung der Fahrradstraße durch vorfahrtsberechtigten Straßen wie die Maria-Louisen-Straße.

ge und das eine oder andere fotogene Prestigeobjekt. Wer eine echte Mobilitätswende will, muss den immer noch überdominanten Autoverkehr in seine Schranken weisen. Muss Parkplätze reduzieren, Verkehrsströme eindämmen, Parkgebühren erhöhen, den öffentlichen Raum auch wirklich der Öffentlichkeit, also den Menschen, zur Verfügung stellen. Nie-

mand hat behauptet, dass das einfach ist. Niemand glaubt, dass das ohne Widerstand durchzusetzen ist. Aber für eine lebenswerte Stadt führt kein Weg daran vorbei. Für eine echte Mobilitätswende brauchen wir mehr Platz fürs Rad, auf den Straßen und in den Köpfen.

Leo Strohm

DIE 15-MINUTEN-STADT

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt wurde von Carlos Moreno, Professor an der Pariser Sorbonne, entwickelt. Es soll sicherstellen, dass alle Stadtbewohner*innen in der Lage sind, ihre essentiellen Bedürfnisse – Leben, Arbeiten, Einkaufen, Gesundheitsversorgung, Bildung und Freizeit – in einem 15-Minuten-Radius rund um ihren Wohnort zu stillen, entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Das Ergebnis wäre eine enorme Platzeffizienz. Verkehrsraum würde wieder zu Lebensraum werden, Lärm und Luftverschmutzung würden erheblich zurückgehen und die Lebensqualität der dort wohnenden Menschen würde immens steigen.

Dass so etwas nicht von heute auf morgen geht, versteht sich von selbst. Die Fünfzehn-Minuten-Stadt als Leitmotiv muss langfristig gedacht und geplant werden, um vielfältige Angebote zu etablieren, und zwar flächendeckend. Trotzdem haben viele Städte von Bochum bis Guangzhou, von Bogotá bis Melbourne diesen Weg bereits eingeschlagen.

© Stein van Oosteren



Vor wenigen Jahren wäre dieses Bild noch absolut unvorstellbar gewesen: Die Rue de Rivoli im Stadtzentrum von Paris ist jetzt Fahrradschnellstraße. Nur noch Fahrräder, Busse und Taxis sind hier zugelassen. Das ging natürlich nicht ohne Konflikte, aber für eine echte Mobilitätswende, das kann man von Bürgermeisterin Anne Hidalgo lernen, braucht es Entschlossenheit und Mut.

DER EIN JAHR MOBILITÄTSWENDE IN HAMBURG GROSSE WURF FEHLT!

Die Einrichtung der neuen Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) in Hamburg vor einem Jahr war für Hamburgs Radfahrer*innen und auch für uns als Radlobby mit vielen Hoffnungen verbunden. Nicht nur personell mit Anjes Tjarks als Senator und Martin Bill als Staatsrat, beide von den Grünen, sondern auch inhaltlich sollte eine Neuausrichtung weg vom Auto hin zu einem höheren Anteil an Öffentlichem Nahverkehr sowie Rad- und Fußverkehr eingeleitet werden. Wie sieht die erste Zwischenbilanz aus Sicht des ADFC-Landesvorstands aus?

GUTE GESPRÄCHE Dass wir seit vielen Jahren stabile Kontakte mit der Politik pflegen und regelmäßige Gespräche führen, zahlt sich jetzt aus, da wir mit der Mobilitätswende und der Stärkung des Radverkehrs gemeinsame Ziele haben. Der Austausch mit der Behörde ist gut, wir treffen in uns in regelmäßigen Abständen mit Anjes Tjarks und Martin Bill zur Diskussion von Projektideen, bringen konstruktive Kritik ein und machen eigene Vorschläge. Auf diese Weise konnten wir im vergangenen Jahr mithilfe vieler Anregungen aus den Bezirks- und Projektgruppen des ADFC auf einige ganz konkrete Verkehrsprojekte Einfluss nehmen und Verbesserungen von Planungen erreichen. Die BVM schätzt unsere Expertise und begreift den ADFC als erfahrenen Sprecher für Fahrradthemen.

POSITIVE VERÄNDERUNGEN Bei einigen Vorzeigeprojekten wurde unter der neuen Leitung eine deutlich verbesserte Fahrrad-Infrastruktur geplant, wie etwa bei der Neustrukturierung der Königstraße, auf der jetzt Protected Bike Lanes in beide Richtungen vorgesehen sind. Die konkrete Umsetzung werden wir Radfahrer*innen leider erst in einigen Jahren sehen, aber der Plan steht. Schneller ging es mit einigen Pop-Up-Lösungen, durch die etwa am Sandtorkai oder in der Max-Brauer-Allee erstmals eine relativ gute Fahrradinfrastruktur entstanden ist. Und an der Einführung vieler neuer Bewohner*innenparkzonen und den etwas höheren Gebühren lässt sich ablesen, dass die neue Behörde mit der Nutzung des öffentlichen Raums anders umgeht als die Vorgängerregierungen.

ES FEHLT DER GROSSE WURF Gleichzeitig stellen wir fest, dass der große Wurf für eine echte Mobilitätswende bislang ausgeblieben ist. Dafür sehen wir vier Gründe:



© Achim Herberhold

Auf der Reeperbahn gibt es für Radfahrer*innen wenig zu lachen. Die Stadt weigert sich dort, durch Tempo 30 die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen.

ERSTENS sind Geld- und Personalkapazitäten bislang zu knapp, und auch der neue Haushaltsentwurf lässt nicht darauf hoffen, dass die Planungs- und Ausbaugeschwindigkeit künftig deutlich erhöht wird.

ZWEITENS verhindern die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften auf Bundesebene viele fahrradfreundliche Ideen der Mobilitätswende. In Hamburg kommt erschwerend eine fragwürdige und viel zu enge Interpretation von bundesweiten Vorgaben durch die Straßenverkehrsbehörden (Innenbehörde, Polizei) hinzu. Die jüngst erfolgte StVO-Reform bietet hier zwar einige Verbesserungen im Detail – zum Beispiel wird es leichter, Fahrradstraßen einzurichten. Auch diese Reform wird aber nicht ausreichen, um das beschriebene Problem wirklich zu lösen.

DRITTENS liegt der Fokus der BVM auf einigen Leuchtturmprojekten. Das hilft zwar, dort gute bis sehr gute Lösungen zu realisieren. Für eine Mobilitätswende braucht es aber Planungsvorgaben und neue Standards für die vielen Planungen in den Bezirken und für die freien Ingenieurbüros, etwa was Kreuzungsdesign, Radwegqualität, Fahrradstellplätze oder Ampelschaltungen angeht. Ein „Radfahrer frei“ auf Gehwegen sollte nicht länger in Neuplanungen vorkommen dürfen. Statt eigener Akzente der BVM beobachten wir im Hinblick auf die Entwicklung neuer Vorgaben leider fast ausschließlich die Umsetzung der Vorgaben des Radentscheids.

VIERTENS und vielleicht am wichtigsten ist aber der Wunsch nach mehr Mut! Die Pop-Up-Lösungen zeigen, dass auch ohne großen Aufwand und mit den heutigen Vorgaben gute Lösungen schnell erreichbar sind. Der ADFC Hamburg hat der BVM bereits viele weitere Orte für mögliche Pop-Up-Radwege vorgeschlagen. Warum passiert hier nicht mehr? Ist die Angst vor dem/der wählenden Autofahrer*in zu groß, um endlich zum Beispiel auch auf der Reeperbahn sicheres Radfahren zu ermöglichen?

TEMPO 30 ALS REGELGESCHWINDIGKEIT Kürzlich gründeten acht deutsche Großstädte (darunter Münster und Hannover) eine Allianz mit dem Ziel, bald Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einzuführen. Warum beteiligt Hamburg sich nicht an dieser Initiative? Zusammenfassend lässt sich daher sagen, dass die neue Behörde für Verkehr und Mobilitätswende eine gute Richtung eingeschlagen hat, deren Ausgestaltung wir uns aber mutiger wünschen würden. Die Mobilitätswende sollte konsequenter, schneller und in puncto „Planungsvorgaben“ auch etwas strategischer vorangetrieben werden, indem zum Beispiel Regelwerke verfasst und angepasst werden. Als ADFC Hamburg wollen wir diesen Prozess kritisch-konstruktiv unterstützen.

Tom Jakobi, für den Vorstand des ADFC Hamburg



„Neues aus Hamburgs Bezirken“ – unter dieser Überschrift wollen wir in Zukunft einen regelmäßigen Einblick in die engagierte und oftmals mühsame Arbeit der ADFC-Bezirksgruppen geben.

Wir werden über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen informieren, über Fortschritte und Rückschritte, Frust und Freude gerade am Rand der großen Mobilitätswende-Bühne.

In dieser Ausgabe stellen wir mit der Sanierung der Chrysanderstraße in Bergedorf und dem neuen Fahrradparkhaus an der U-Bahn-Station Kellinghusenstraße zwei gelungene Projekte vor, die entscheidende Verbesserungen in ihren Stadtteilen darstellen und ganz konkret mehr Platz fürs Rad schaffen.

Mohnhof und Schloßstraße noch mit Großkopfsteinpflaster befestigt. Außerdem ist der Abschnitt eine Einbahnstraße, in der Autos parken dürfen. Das Radfahren in Gegenrichtung ist jedoch nicht erlaubt. Wer also aus der Schloßstraße oder vom Wochenmarkt in der Chrysanderstraße (Höhe Schloßgarten, zweimal in der Woche) wieder zurück Richtung Mohnhof will, muss einen langen und unattraktiven Umweg in Kauf nehmen. Daher wird oft auf den Gehwegen entgegen der Einbahnstraße oder durch den Reepersteig geradelt, wo aufgrund der Enge das Radfahren nicht erlaubt und auch nicht zu empfehlen ist.

Planungen laufen auf Hochtouren, und wir haben bereits eine Stellungnahme zur 1. Verschickung abgegeben. Nach dem für 2022 vorgesehenen Umbau wird die Straße mit dem sogenannten Bergedorfer Pflaster befestigt. Sie wird zukünftig Tempo 20 haben und für Autos weiterhin als Einbahnstraße vom Mohnhof in Richtung Norden befahrbar sein. Bei einer Straßenbreite von über vier Metern und ohne parkende Kraftfahrzeuge wird der Radverkehr dann auch in Gegenrichtung zugelassen.

UMBAU DER CHRYSANDERSTRASSE Der südliche Teil der Chrysanderstraße ist auf einer Länge von etwa 150 Metern zwischen

MASSNAHMEN Die Bergedorfer Koalition aus SPD, Grünen und FDP hat nun beschlossen, das Kopfsteinpflaster zu entfernen und das Radfahren in beide Richtungen zu ermöglichen. Die

BEURTEILUNG Insgesamt berücksichtigt die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs sehr gut. Sie schließt eine seit Jahrzehnten bestehende Lücke im Bergedorfer Radverkehrsnetz und bringt durch Ersatz des Großsteinpflasters deutlich mehr Fahrkomfort für Radfahrende. Die Ein- und Ausfahrten sowie die Fahrbahnbreite sind ebenso sinnvoll geplant wie die Verkehrsführung im Bereich der Kurve gegenüber der Feuerwache. Sehr positiv ist auch zu bewerten, dass fast alle Längsparkstände auf der linken Seite der Fahrbahn angeordnet wurden, so dass die Gefahr von Dooring-Unfällen nur noch sehr gering sein wird.

Oben und links: Hundertfünfzig Meter lang ist das südliche Teilstück der Chrysanderstraße in Bergedorf, das demnächst mit einem neuen Fahrbahnbelag versehen und in beide Richtungen mit dem Fahrrad befahrbar sein wird. Für die ADFC-Bezirksgruppe ist das auf jeden Fall ein Erfolg.

Reinhold Reumann

BERGEDORF





NORD

Der U-Bahnhof Kellinghusenstraße hat mit den Linien U1 und U3 sowie mehreren Metrobuslinien eine hohe Bedeutung für den ÖPNV. Zudem liegt der Bahnhof direkt an der Veloroute13. Eine Stadtrastation gibt es bereits, aber die Unterbringung des eigenen Fahrrades war zuletzt oft problematisch. Die verwaiste Abstellanlage hinter dem Bahnhof wirkte nicht Vertrauen erweckend, und vor dem Bahnhof war jedes Gitter mehrfach belegt.

DER ERSTE EINDRUCK Zusammen mit dem im Mai 2021 eröffneten Fahrradparkhaus stehen nun insgesamt 1000 Abstellplätze zur Verfügung. Das moderne Gebäude mit begrüntem Dach steht auf dem Gelände der ehemaligen Fahrradabstellanlage zwischen Bahnhof, Bahndamm, Looageplatz und dem Skatepark. Im Inneren wurden eine zeitgemäße LED-Beleuchtung, eine Videoüberwachung und auch Notrufsäulen installiert. An Reparaturstationen steht gängiges Werkzeug zur Verfügung, das man bei Bedarf nutzen kann, auch Standluftpumpen gehören zur Ausstattung. Die Abstellplätze sind über zwei Ebenen verteilt. Auf der unteren Ebene befinden sich unter anderem die Lastenradplätze und der Bereich für zahlende Kund*innen. Die übrigen Plätze und die gesamte obere Ebene sind frei zugänglich.

DER PRAXISTEST Vor allem die Zufahrt erweist sich als problematisch. Wegen Sicherheitsbedenken gibt es keine fahrbare Anbindung an den Radfahrstreifen im Looageplatz. Radfahrende müssen am Übergang zwischen Bushal-

Platz für 600 Fahrräder, darunter 22 Ladestationen für E-Bikes. Das neue Fahrradparkhaus an der U-Bahn-Station Kellinghusenstraße ist auf jeden Fall ein Gewinn. Und wer den Anblick zu betonlastig findet – das begrünte Dach ist vom Bahnsteig aus sehr gut zu erkennen.

War das wirklich so gewollt? Ein Fahrradparkhaus, dessen Stellplätze zum großen Teil nur über eine Treppe zu erreichen sind? Bei aller Freude über diese zeitgemäße Abstellmöglichkeit: Das hätte man anders lösen müssen!

Da passt kein Blatt Papier mehr dazwischen: Radler*innen mit etwas größeren Modellen sollten ihr Fahrzeug besser in der unteren Ebene abstellen, wenn sie es noch länger ohne Kratzer und abgebrochene Klingeln benutzen wollen.

bucht und der Fußgänger*innenfurt einer Ampelanlage auf dem Radfahrstreifen anhalten, absteigen und zum Eingang schieben. Auch im Inneren kann das obere Stockwerk nicht fahrend über eine Rampe erreicht werden. Stattdessen muss eine Treppe mit sehr tiefen Stufen erklimmen werden, neben der sich beidseitig schmale Rampen befinden. Schon mit einem größeren Korb am Rad wird es wegen des Handlaufs dann eng, und bei Gegenverkehr noch enger. Die untere Ebene ist ohne Treppe erreichbar. Direkt im Eingang allerdings befindet sich der Zugang zum abgeschlossenen Trakt. Bei viel Verkehr kommt es dort möglicherweise zu Staus. Mit Lastenrädern muss man an diesem Zugang vorbei, scharf abbiegen und erreicht immerhin ebenerdig seinen Platz. Alle anderen Ein- und Ausgänge sind mit Treppen versehen. Allerdings fehlt die Ausschilderung zu den Eingängen, und man muss auch selbst erst erforschen, wo man Lastenräder unterbringen kann.

DAS FAZIT Insgesamt ist das Parkhaus unbedingt ein Gewinn. 600 überdachte Plätze, wo man sich in Ruhe eine Regenhose anziehen oder einen Reifen aufpumpen kann, sind eine



© Philipp Bittling

großartige Verbesserung. Die Bedenken der Betreiber gegen befahrbare Rampen aber sind nicht nachvollziehbar. Treppen sind besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen immer ein Problem. Und ein Parkhaus über einen Gehweg anzubinden, ist eher originell als praktisch. Schade, dass in Hamburg noch immer so vorsichtig geplant wird.

Andrea Kupke

ZAHLEN & FAKTEN

Abstellplätze: 600 (davon im geschlossenen Bereich: 150)

Lastenradplätze: 14

Schließfächer (mit Steckdose): 22

Preise: Abstellplätze im abgeschlossenen Bereich können pro Tag, Quartal oder Jahr gemietet werden, Schließfächer einzeln oder gegen Aufpreis mit einem Abstellplatz. Info: pr.hamburg/preise/b-r

Öffnungszeiten: Die Mietstellplätze sind laut Webseite der P+R-Betriebsgesellschaft rund um die Uhr zugänglich. Ein Schild am Aufgang zur oberen Etage gibt die Öffnungszeiten mit 5 bis 23 Uhr an.



© Holger Hanck

ENDSPURT IN EIMSBÜTTEL



#QuartiereFürMenschen

Schon in den vergangenen beiden Ausgaben der RadCity haben wir über das Projekt #QuartiereFürMenschen, initiiert von der ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel, berichtet. Nun möchten wir euch die ersten konkreten Ergebnisse vorstellen. Zum Abschluss des Projekts soll dem Bezirksamt Eimsbüttel dann eine detaillierte Auswertung übergeben werden.

Für den 8. Juni hatte das Team von #QuartiereFürMenschen zu einer Online-Versammlung eingeladen. Nach einer kurzen Einführung und einem inspirierenden Vortrag über gelungene vergleichbare Projekte in anderen Städten wie Barcelona und London konnten die Teilnehmer*innen ihre Vorstellungen und Wünsche einbringen. Die Anwesenden waren sich weitgehend einig darüber, dass die über hundert Vorschläge, die Anwohner*innen im Lauf der vorangegangenen Wochen über die Homepage der Initiative eingebracht hatten, viel dazu beitragen können, ganz Eimsbüttel lebensfreundlicher, autoärmer, fahrrad- und fußgängerfreundlicher zu gestalten. Darüber hinaus wurde auch die Aufstellung von „Mitfahrbänken“ oder von „Fairteilern“ für Lebensmittel angeregt. Eine andere Forderung drehte sich um das Angebot neuer Formen von Mobilität, die über eine reine Verwirklichung von „autoarmen“ Quartieren hinausgeht und die Bedürfnisse aller berücksichtigt. Einige Teilnehmende aus Stadtteilen und Straßen außerhalb des betrachteten Kerngebiets wünschten sich auch explizit eine Ausweitung auf weitere Gebiete, vielleicht sogar auf ganz Hamburg.

ES GIBT AUCH BEDENKEN Eine Anwohnerin fragte sich, wie ältere Menschen auch dann noch mobil bleiben können, wenn sie selbst nicht mehr Fahrrad fahren können. Da war der Hinweis hilfreich, dass auch weiterhin jede Adres-



se im Quartier mit einem Kraftfahrzeug erreichbar sein wird. Es soll ja lediglich das Durchqueren unterbunden werden. Dass Verschönerungen wie die drei B – Bäume, Brunnen, Bänke – oder vermehrte Außengastronomie auch ihre Schattenseiten haben, wenn Anwohner*innen von rücksichtslosen Partygänger*innen um den Schlaf gebracht werden, wurde im Beitrag einer Anwohnerin des Stellingner Wegs deutlich. Hier ist die Polizei, aber vor allem die Politik gefragt. Die Umgestaltung des Platzes am Stellingner Weg/Ecke Hellkamp bietet eine große Chance, das Thema „Ruhestörungen“ in die Diskussion zu bringen und mit allen Beteiligten zu lösen. Insbesondere vor dem Hintergrund der eher enttäuschenden Umsetzung der Bürger*innenvorschläge zur Osterstraße bewegt die Menschen im Quartier auch die Frage, ob diese Vorschläge überhaupt umgesetzt werden.

EIN SPAZIERGANG DURCHS QUARTIER Der als Demonstration angemeldete Spaziergang am 18. Juni 2021 fand bei schwülheißen 35 Grad statt. Trotzdem wurden insgesamt fünf Stationen des Eimsbütteler Kerngebiets angesteuert, um vor Ort mit mobilen Pollern und Schildern sichtbar zu machen, wie verkehrsberuhigte Zonen ohne Kfz-Durchgangsverkehr aussehen könnten. An den jeweiligen Stationen wurden die angedachten Maßnahmen kurz erläutert und anschließend vorübergehend in die Tat umgesetzt. So wurde beispielsweise erkennbar, wie die Diagonalsperre auf der Kreuzung Osterstraße/Schwenckestraße funktionieren würde. Sie bildet das Herzstück der Verkehrsberuhigung im Kerngebiet Eimsbüttel und soll an dieser Stelle den motorisierten Durchgangsverkehr verhindern. Die Osterstraße soll nach unserem Vorschlag Tempo-20-Zone werden und könnte nicht mehr in voller Länge durchfahren werden, wäre aber für alle, einschließlich ÖPNV und Lieferverkehr, weiterhin zugänglich.

Ein kleines Stück weiter, rund um die Apostelkirche, würde ein großer, autofreier Platz entstehen. Der durch die stark befahrene Lappenbergsallee zerschnittene Bereich würde wieder zu einem großen Ganzen zusammenwachsen und Raum für vielfältige Nutzung bieten, lediglich der Linienbus soll ihn mit Hilfe eines versenkbaren Pollers noch durchqueren können. Am nur wenige Meter entfernten Eimsbütteler Marktplatz würde eine Abbindung der Faberstraße für erhebliche Verkehrsberuhigung im Wohnquartier sorgen. Das Gebiet rund um die Kreuzung Stellingner Weg/Hell-



Wenn schon der Spaziergang durchs Quartier zum Spießrutenlauf zwischen parkenden Autos wird, läuft einiges schief. Im Rahmen der Initiative #QuartiereFürMenschen hat die ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel im Dialog mit den Bewohner*innen eine ganze Reihe von konkreten Vorschlägen ausgearbeitet und dem Bezirksamt Eimsbüttel übergeben.

© Fotos: Kaye Roseburg

kamp hat sich in den letzten Jahren zu einem populären und immer stärker frequentierten Quartiersmittelpunkt mit Geschäften, Dienstleistern und (Außen-)Gastronomie entwickelt. Das Umfeld wird gegenwärtig jedoch stark von parkenden Fahrzeugen dominiert. Unsere Maßnahme: Der Bereich östlich der Kreuzung Hellkamp wird für den Pkw-Verkehr auf einer Länge von etwa hundert Metern gesperrt, bleibt aber für den nicht-motorisierten Verkehr passierbar. Eine kurze filmische Zusammenfassung dieses Spaziergangs findet ihr auf der Webseite: quartierefuermenschen.de/start/termine und auf dem YouTube-Kanal des ADFC Hamburg.

POSITIVE RESONANZ VON ALLEN SEITEN Auch bei den anliegenden Geschäftsleuten und Vereinen war die Resonanz überwiegend positiv. Der schnell fahrende motorisierte Verkehr, zugeparkte Gehwege und der Verdrängungskampf zwischen Autofahrer*innen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gehen auch zu Lasten des Umsatzes. Auch, wenn der eine oder andere noch befürchtet, dass sein Geschäft leiden könnte, wenn die Kund*innen nicht mehr aus allen Richtungen direkt bis vor den Laden fahren können: Bereits realisierte Projekte zur Verkehrsberuhigung in anderen Städten, aber auch am Grindelviertel, haben gezeigt, dass sich die Kundschaft der anliegenden Geschäfte eher aus dem Laufpublikum rekrutiert. In der Schlussbilanz sind die Ladeninhaber*innen daher immer die großen Gewinner*innen einer Verkehrsberuhigung.

JETZT GEHT'S LOS Damit kann es für #QuartiereFürMenschen jetzt in Richtung Verwirklichung gehen. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung mit nahezu 100 Vorschlägen zur Umgestaltung und zahlreichen Kommentaren wurden sortiert und aufbereitet, um sie nun – zum vorläufigen Abschluss des Projekts – an die Bezirksamtsleitung von Eimsbüttel zu übergeben. Denn auch, wenn der Wunsch nach Veränderung von den Anwohner*innen ausgehen muss, die Umsetzung ist Aufgabe der Politik. Und die ist jetzt gefordert!

ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel

Die Schlusskundgebung des Demo-Spaziergangs fand an der Kreuzung Stellingner Weg/Hellkamp statt. Dort, wie fast überall in Eimsbüttel, beanspruchen geparkte Autos immer noch einen Großteil der öffentlichen Flächen. Das soll nicht so bleiben!

Das Projekt #QuartiereFürMenschen wird gefördert aus Mitteln des #moinzukunft Hamburg Klimafonds – ein Projekt der Hamburger Klimaschutzstiftung und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) und durch Sondermittel der Bezirksversammlung Eimsbüttel.



Ein Projekt der Hamburger Klimaschutzstiftung und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)



01.09.-21.09.2021
**HAMBURG
FÄHRT VOR!**

Neuer Rekord als Ziel



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Der ADFC Hamburg organisiert auch in diesem Jahr wieder das STADTRADELN im Auftrag der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA). Bei dem internationalen Wettbewerb geht es darum, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen – jeder Radkilometer zählt! Anmeldung unter stadtradeln.de/hamburg.

SEI DABEI! SEI VORBILD! Du fährst sowieso viel Rad? Dann gibt STADTRADELN dir die Chance, es anderen zu zeigen! Sei Vorbild für Umsteiger*innen, Aufsteiger*innen und Freizeitfahrer*innen. Melde dich an und sammle Kilometer – für dich, dein Team, deine Stadt. Mit der Teilnahme beim STADTRADELN stärkst du die Bedeutung des Fahrrads als umwelt- und klimaschützendes Verkehrsmittel und zeigst, dass das Fahrrad in den Alltag passt. Und Spaß bringt es auch noch!

SEI VIELE! Wir suchen dich als Motivator*in! Kennst du in deinem Umfeld Menschen, die auch gern Radfahren? Dann erzähl ihnen vom STADTRADELN und tretet gemeinsam aktiv für den Klimaschutz und die Verkehrswende in die Pedale! Teilnehmen könnt ihr als Einzelpersonen, mit eurem Freundeskreis oder als Team aus einem Betrieb oder Verein.

KÖNNEN WIR DAS ERGEBNIS VON 2020 TOPPEN? Yes, we can! Im letzten Jahr hat Hamburg im Rahmen von STADTRADELN mehr als 1,7 Millionen Kilometer per Rad zurückgelegt. Beteiligt haben sich über 8500 begeisterte Radler*innen. Dieses Jahr sollen es noch mehr sein. Wie weit fährt Hamburg vor? Jede*r von uns kann etwas beitragen zum gemeinsamen Ziel! Vielleicht schaffen wir es dann sogar, den 4. Platz im deutschlandweiten Städteranking aus dem Vorjahr zu übertreffen.

WOHIN WANDERT DER POKAL IN 2021? Für STADTRADELN 2020 haben wir zum ersten Mal einen Behörden-Wanderpokal ausgelobt. Am Ende sammelte das Team vom Bezirksamt Wandsbek gemeinsam unglaubliche 22.596 km in 21 Tagen. Diese Leistung ist auf den Wanderpokal geprägt, der stellvertretend vom Bezirksamtsleiter Thomas Ritzenhoff und Ulrike Nowicki vom Personalservice entgegen genommen wurde. Wir sind gespannt, welches Behörden-Team in diesem Jahr den Pokal erradelt!

VERKEHRSSFLUSS Auch 2021 kannst du die Website der Aktion STADTRADELN nutzen – oder die kostenlose App fürs Smartphone, die die Wege per GPS dokumentiert und dabei gleich noch anonymisiert erfasst, an welchen Stellen in Hamburg der Verkehrsfluss für Radler*innen stockt. Die Verkehrsdaten kann der ADFC im Anschluss auswerten und damit Verbesserungen für den Radverkehr fordern. Die App bietet zudem noch einen Team-Chat, mit dem ihr eure schönsten Zweiradmomente teilen könnt. Weitere Infos zu STADTRADELN gibt es unter stadtradeln.de/hamburg und im stadtweit ausliegenden Flyer. Solltet ihr noch Fragen haben oder Flyer oder Poster benötigen, wendet euch gern an uns, entweder mit einer E-Mail an: stadtradeln@hamburg.adfc.de, oder telefonisch unter 040/390 70 50.

Kaija Dehnkamp & Sünje Callsen

ANMELDEN, APP LADEN, LOSRADELN!

„Gerade in den letzten Monaten haben viele Menschen das Radfahren als Verkehrsmittel neu entdeckt, denn Radfahren geht immer – in der Freizeit, zum Einkauf, zur Arbeit, Schule, Uni oder einfach weil's Spaß macht. Mit der Teilnahme beim STADTRADELN stärken Sie die Bedeutung des Fahrrads als umwelt- und klimaschützendes Verkehrsmittel. Je mehr Menschen Kilometer sammeln, desto stärker wird der Rückenwind fürs Fahrrad beim Ausbau der Infrastruktur und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Bitte, seien Sie dabei und zeigen Sie es: Anmelden, App laden, losradeln!“

Samina Mir,
Vorsitzende des Allgemeinen
Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC),
Landesverband Hamburg e.V



© David Zengler

GEWINNER 2020

Wie bei den Bundesjugendspielen gibt es Siegerurkunden für alle Teilnehmer*innen und Ehrenurkunden in vier verschiedenen Kategorien. Folgende Gewinner*innen wurden beim STADTRADELN 2020 ausgezeichnet:

I TEAM MIT DEN MEISTEN KILOMETERN PRO TEILNEHMER*IN

1. Vegan power (1395 km)
2. Pendelbuddies Bergedorf (1199 km)
3. Alpha-RoadRunner (1111 km)

II BESTE EINZELFAHRER*IN

1. Frank Dehlke (Vegan power): 2423 km

2. Dennis Conrad (Pendelbuddies Bergedorf): 2222 km
3. Volker Knopf (Energie-SV-Hamburg): 2021 km

III TEAM MIT DEN MEISTEN KILOMETERN ABSOLUT

1. AIRBUS Cycle to Work: 51.240 km
2. HAW Hamburg: 48.787 km
3. Hamburg Port Authority (HPA): 37.476 km

IV TEAM MIT DEN MEISTEN TEILNEHMER*INNEN

1. Gymnasium Hochrad: 263
2. HAW Hamburg: 236
3. AIRBUS Cycle to Work: 189



RUHM & EHRE, KLIMASCHUTZ, STRAMME WADEN UND VIEL SPASS ...

... das sind die All-inclusive-Gewinne für deine Teilnahme am STADTRADELN. Darüber hinaus werden unter allen aktiven Teilnehmenden wieder attraktive Preise verlost.

Als Hauptgewinn winkt in diesem Jahr ein Fahrrad der Hamburger Marke Bonvelo.



Singlespeed
BLIZZ „Into the Blue“ von
bonvelo aus Hamburg

Stahlrahmen S bis XL (50 bis 59 cm),
28-Zoll-Laufräder mit 42-mm-Alu-
Hochprofilfelgen und 32 Speichen,
bonvelo Flip-Flop-Nabe, Free-
dom-Thickslick-Reifen, 11 Kg.

TATTOO MIT BOTSCHAFT

HHK367034FC21

Zugegeben, „HHK367034FC21“ besticht nicht auf den ersten Blick durch Eleganz und Ästhetik. Aber die Botschaft überzeugt: In derartigen Buchstaben-Zahlen-Kombinationen stecken verschlüsselte, personenbezogene Daten, über die Fahrräder eindeutig ihren Eigentümer*innen zugeordnet werden können. Seit Juni 2021 ist der ADFC Hamburg stolzer Besitzer eines neuen Codiergerätes – und kann die herben Codes nun formvollendet in eure Fahrradrahmen prägen. Bis es so weit war, haben sich haupt- und ehrenamtliche ADFC-ler*innen mit viel Engagement und Geduld durch Handbücher gelesen, technische Einführungen absolviert, am Gerät geübt, Einstellungen justiert und ausprobiert – bis ein gebrauchter Fahrradrahmen quasi vollständig probecodiert war.

CODIEREN, WAS IST DAS? Bei einer Nadelcodierung wird der Codiercode mit einer kleinen Stahlnadel etwa 0,3 Millimeter tief in den Fahrradrahmen gestanzt. Anschließend wird die codierte Stelle mit einer Folie versiegelt. Der Vorgang an sich dauert nur wenige Sekunden, erfordert aber gute Vorbereitung und Präzision. Denn das Ergebnis ist ja bestenfalls für die Ewigkeit und – glücklicherweise – über jegliche Moderscheinung erhaben. Die schönste Codierung ist die, die bestmöglichen Diebstahlschutz bietet: Codierte Räder können in Polizeikontrollen schnell und mit wenig Aufwand identifiziert, aufgefundene Räder können den Eigentümer*innen zugeordnet und übergeben werden. Der Weiterverkauf codierter Räder ohne Eigentumsnachweis wird deutlich erschwert.

WANN UND WO? Inzwischen bieten wir zweimal monatlich reguläre Codiertermine in der Geschäftsstelle in St. Georg an. Aktuelle Termine findet ihr auf unserer Webseite unter hamburg.adfc.de/artikel/lass-dein-fahrrad-beim-adfc-codieren oder im Terminportal des ADFC Hamburg. Zusätzlich sind wir auch mit einem Codierteam bei Veranstaltungen, Sportvereinen und Firmen unterwegs. Wenn ihr also euer Rad – oder auch gern mehrere Räder – codieren lassen möchtet, schreibt uns an codierung@hamburg.adfc.de. Neben Fahrrädern können auf Anfrage auch andere Gegenstände (Anhänger, Akkus, Werkzeuge etc.) oder andere Formate (Namen, Schriftzüge, Logos) codiert werden. Für besonders sensible Rahmen aus Bambus oder Karbon bieten wir weiterhin auch die Klebecodierung an, bei der der Code auf einem sehr schwer zu entfernenden Klebetikett am Rahmen der Räder angebracht wird.

DU WILLST MITMACHEN? Solltest du Interesse haben, das Codierteam zu unterstützen, freuen wir uns über eine E-Mail oder einen Anruf in der Geschäftsstelle! Das Codieren ist die eine Sache – die andere ist das Drumherum davor und danach, von der Anamnese bis zum Pflaster. Wir danken der Sparda-Bank Hamburg für die großzügige Spende, die uns die Anschaffung des Nadelcodierers ermöglichte. Und nun heißt es: Termin vereinbaren, Eigentumsnachweis und Rad schnappen und los. Um das Motiv kümmern wir uns. Und die beste Nachricht: Es tut gar nicht weh.

Sünje Callsen

WAS STECKT DAHINTER?

Der Code ist in Anlehnung an den EIN-Code (Eigentümer-Identifizierungs-Nummer) gewählt. Damit lassen sich grundsätzlich alle Gegenstände verschlüsselt einer Adresse zuordnen. Im Beispiel „HH-K367034FC21“ steht „HH“ für Hamburg, „K367“ für die Straße gemäß amtlichem Straßenschlüssel, „034“ für die Hausnummer, „FC“ für die Initialen der Besitzer*in und „21“ für das Jahr der Codierung.

Tipp: Allen ADFC-Mitgliedern bieten wir die Codierung ihres Fahrrads zu einem vergünstigten Preis von 10,- € an, alle anderen zahlen 15,- €.



Ist er nicht wunderschön? Unser neuer Nadelcodierer – Sicherheitstechnologie vom Allerfeinsten und ein nachhaltiger Beitrag zum Diebstahlschutz.

Wir lieben Radfahren.

SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

WER LIEST,
ERFÄHRT MEHR...

IHRE VORTEILE

- 2 MYBIKE Ausgaben für nur 7,50 € (statt 11,- €)
- 32% Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf
- Nach der 2. Ausgabe entscheiden Sie, ob Sie weiterlesen*
- Begrüßungsgeschenk nach Wahl

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr
Begrüßungsgeschenk

Weitere attraktive Geschenke finden Sie unter:
abo.mybike-magazin.de/02961b



MYBIKE-TRINKFLASCHE



MYBIKE-RADREISE-
SONDERHEFT 2021



E-BIKE-KATALOG 2021



MYBIKE
DIGITAL
FÜR NUR **2,- €**
MEHR



JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter abo.mybike-magazin.de/02961b
oder per Telefon unter +49 (0) 521-559955.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer 02961 an.





STADTRADELN

Hamburg fährt vor!

01.09. – 21.09.2021

Jetzt registrieren und mitradeln:
stadtradeln.de/hamburg

gefördert durch



Behörde für Umwelt,
Klima, Energie und
Agrarwirtschaft



Eine Kampagne des



Klima-Bündnis





Amreys Kolumne

LIEBER IM FLOW

Eine Initiative des Deutschen Städtetags und weiterer Beteiligter fordert aktuell, dass es Kommunen erleichtert wird, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einzuführen. Städte wie Hannover oder Leipzig unterstützen das. Endlich, sollte man denken. Doch kaum wird #T30 in den sozialen Medien der Rad fahrenden Community thematisiert, so finden sich immer einige, die dagegen sind. Für sie stellt sich die Obergrenze 30 km/h in der Stadt schlicht als Zumutung dar. Das bringt mich zu der Frage, welche Geschwindigkeit für den Radverkehr in der Stadt (wohlgemerkt, nicht über Land) angemessen und also anzuvisieren ist.

Auf dem Weg in den Urlaub verbrachte ich neulich einen Tag in der österreichischen Hauptstadt Wien. Aus der U-Bahn Praterstern kommend, brauchten wir eine Weile, um uns den Weg durch den Strom der Radelnden zu bahnen, die buchstäblich zu Hunderten auf den breiten Radverkehrsanlagen an uns vorbeirauschten. Anstrengend, aber so ist es nun mal in einer Fahrradstadt. Auffällig war, dass wir trotz mehrerer Fehlritte nicht angeklingelt wurden, sondern vorsichtig umkurvt. Das Tempo war zügig, aber alle kamen gemeinsam gut voran.

Bilder aus Kopenhagen oder Amsterdam hinterlassen bei mir einen ähnlichen Eindruck: Wo die Mobilitätswende gelungen und das Fahrrad ein Massenverkehrsmittel ist, geht es zügig voran, aber Geschwindigkeiten von 30 und mehr sind nicht zu erreichen. Dazu sind einfach zu viele Menschen mit unterschiedlichen Voraussetzungen unterwegs. Obwohl sich also die Initiative des Deutschen Städtetags ohnehin nur auf Kraftfahrzeuge bezieht, scheint der Richtwert für die Alltagsradelnden in Städten wie Hamburg völlig okay, da massentauglich. Daher können wir uns gerne schon mal daran gewöhnen. Dann empfinden wir langsamer Fahrende auch nicht mehr so sehr als Hindernis. Ich fasse mich da durchaus an die eigene 🙌👉.

Amrey Depenau



NORWID
Räder für Velosophen

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

Edler Fahrrad- und Rahmenbau

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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



KOECH2RAD

IHR MEISTERBETRIEB

STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES

A Sievekingsallee 94-96 · 20535 Hamburg

T 040 - 219 46 34 · E hh@koech2rad.de

W www.koech2rad.de

WIR MACHEN HAMBURG SAUBERER. LEISER & ENTSPANNTER

tricago 

LOGISTIKDIENSTLEISTUNGEN MIT
E-TRANSPORTFAHRRÄDERN

In Hamburg liefern wir mit unseren selbst produzierten E-Transporträdern regelmäßig Waren im Auftrag unserer Kund*innen aus. Werde auch Du Teil einer klimafreundlichen Lieferkette, indem Du uns mit Transporten oder Werbung beauftragst, als Fahrer*in bei uns in die Pedale trittst oder Anteile unserer Genossenschaft zeichnest.

Lass mal schnacken!

www.tricago.de | 040 - 67 99 53 01 | info@tricago.de



AUSRÜSTUNG Globetrotter Ausrüstung GmbH **CARSHARING** Cambio Hamburg CarSharing **FAHRRADHANDEL** Die Kette Elbe-Werkstätten GmbH • Eimsbüttler Fahrradladen • 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 • Rad + Service Niendorf • Rad & Tat • Radsport von Hacht • Radsport Wulff • RBK – Fahrräder **HERSTELLER** Norwid Fahrradbau GmbH **INITIATIVEN** Zukunftsforum Blankenese e.V. **IT** WPS – Workplace Solutions GmbH • IT sprind it-service GmbH & Co. KG **MEDIEN** Pieper Medienservices **ÖPNV** Hamburger Verkehrsverbund **PFLERGE** Pflegedienst Knoll • auxiliär Gesellschaft mbH Ambulanter Pflegedienst Stiftung Freundeskreis Ochsenzoll **PRIVATE** **FÖRDERMITGLIEDER** Martina Wollesen **SERVICE** Fahrradstation Dammtor einfal GmbH **SPORT** Eimsbütteler Turnverband e.V. **VERLEIH & LOGISTIK** Hamburg City Cycles Lars Michaelen • tricargo eG **WOHNEN** Gartenstadt Farmsen eG • Wohnwarft e.G. Genossenschaft für autofreies Wohnen **ZUBEHÖR** Firma Paulchen System Volkmar Kerkow

RÜCKENWIND FÜRS RAD!

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

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 fünf Prozent Rabatt auf Anzeigen in der RadCity und wir führen deine Firma dort sowie auf hamburg.adfc.de als Fördermitglied auf.

hamburg.adfc.de/foerdermitglieder



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

Du kannst daher in unseren 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: kontakt@hamburg.adfc.de

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

hamburg.adfc.de/aktiv-werden



**Jetzt auch in
Finkenwerder und
Groß Borstel!**

AUFSTEIGEN & ABFAHREN –

ENTDECKE

STADTRAD HAMBURG!

**Mit uns schonst Du nicht nur die Umwelt,
sondern auch Deinen Geldbeutel.**

Bei jeder Fahrt sind 30 Freiminuten inklusive – und das in jedem Tarif.
Mehr Infos auf www.stadtrad.hamburg.de

STADTRAD HAMBURG



Call a Bike

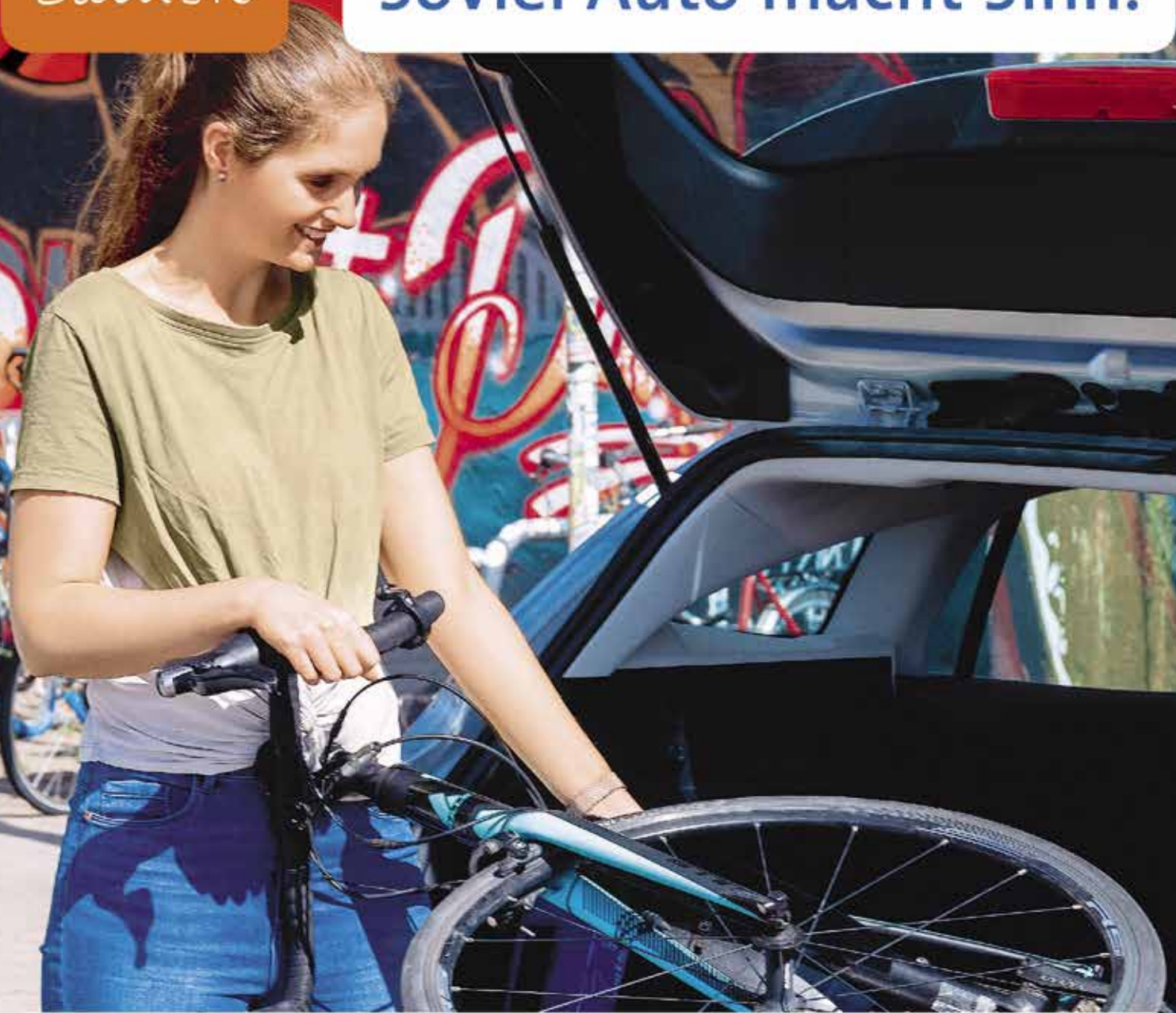


Hamburg



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.blauer-engel.de/uz100

- umweltchonende Verkehrsdienstleistung
- schadstoffarme Fahrzeugflotte
- Förderung der Elektromobilität

www.cambio-CarSharing.de