

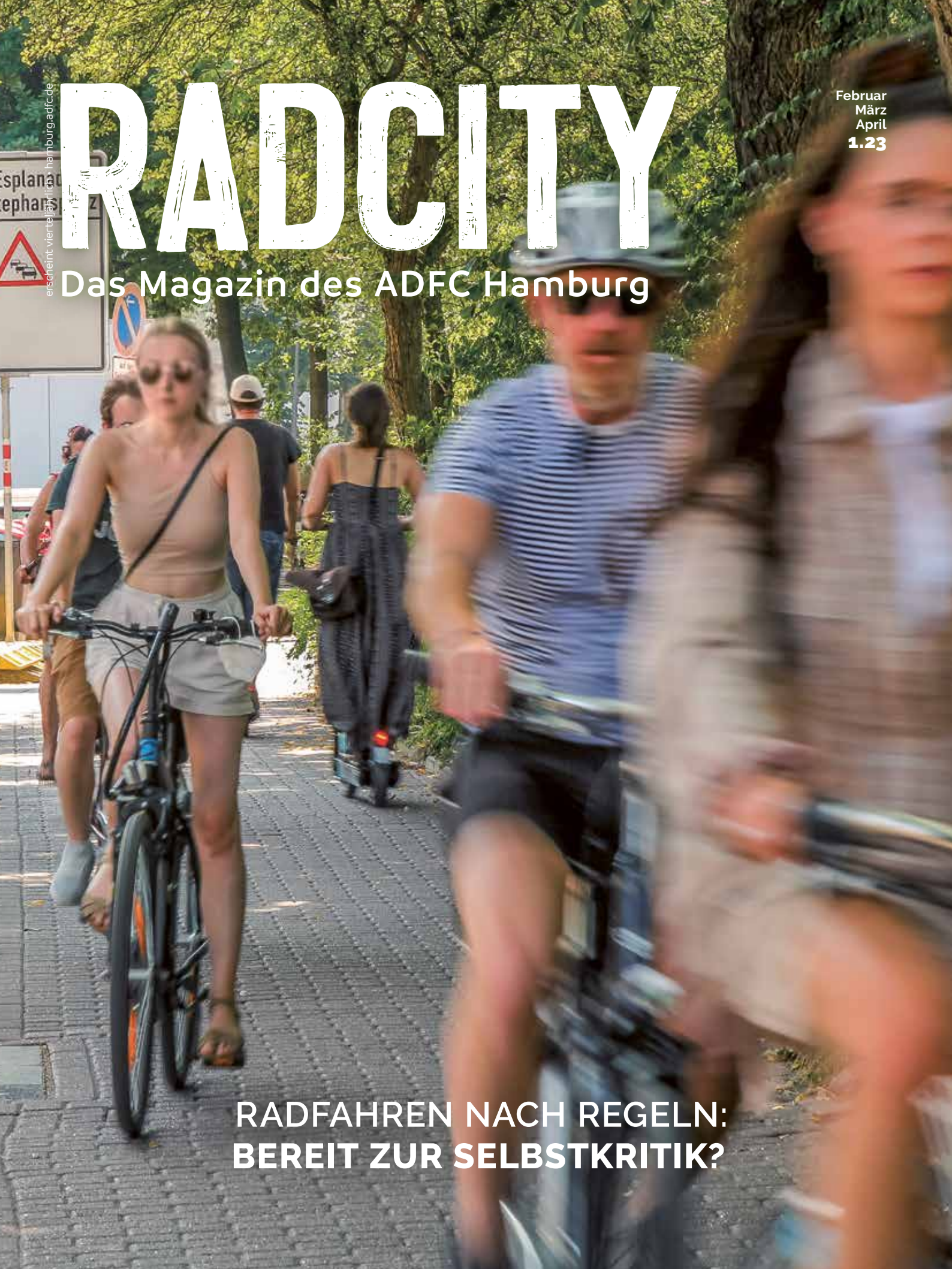
erscheint vierteljährlich | hamburg.adfc.de

RADCITY

Das Magazin des ADFC Hamburg

Februar
März
April
1.23

**RADFAHREN NACH REGELN:
BEREIT ZUR SELBSTKRITIK?**





TRENGA

BICYCLES

Regionale Verantwortung für eine **nachhaltigere Zukunft**
- wir entwickeln und bauen alle unsere Fahrräder in Hamburg.



Mountainbikes



E-Bikes



Cityräder



Rennräder



Randonneure



Reiseräder



Gravelbikes



Urbanbikes



Trekkingräder



Wunschfarben – Gestalten Sie Ihr Fahrrad individuell!

- über 25 Farboptionen aus eigener Pulverbeschichtung
- kurze Lieferzeiten

WWW.TRENGA.DE

WWW.FAHRADCENTER.DE



WWW.TRENGA.DE
53°27.17' N
10°00.13' E
HAMBURG

INHALT

KURZMELDUNGEN

- 4** Neue Mobility • Wir suchen dich! Bundesfreiwilligendienst beim ADFC Hamburg • Hamburg werbefrei • Lola läuft! • ADFC-Radtouren
Fahrrad & Recht: Das Fahrverbot für Radfahrende

TITEL: STREITGESPRÄCH

- 6** Radfahren nach Regeln

VERKEHRS(UN)SICHERHEIT

- 11** Wut und Trauer um getötete Radfahrerin

NEUES AUS DEN BEZIRKEN

- 12** Umbau Gertigstraße in Hamburg-Nord

NEUES AUS DEN BEZIRKEN

- 14** Verpasste Chance:
Mobilitätskonzept Finkenwerder

ADFC-RADTOUREN

- 16** Schöner Radeln mit dem ADFC

REZENSIONEN

- 18** Radeln und Entdecken

FAHRRADSTERNFAHRT

- 19** Wir brauchen deine Unterstützung!

DER NEUE ADFC-NEWSLETTER

- 20** Rückenwind

AMREYS KOLUMNE

- 21** Nicht faul, glücklich!

- 22 FÖRDERMITGLIEDER DES ADFC HAMBURG**

AUCH MAL WAS WAGEN

Schon vor rund 2000 Jahren soll Jesus in der Bergpredigt gesagt haben: „Was siehst du den Splitter in deines Bruders Auge, aber den Balken im eigenen Auge nimmst du nicht wahr?“ Genau deshalb wollten wir uns in diesem Heft der vielstimmigen Kritik an der Fahrrad-Community stellen und haben zahlreiche Einladungen zu einem Streitgespräch ausgesprochen.

Was daraus geworden ist, könnt ihr auf den Seiten 6 bis 10 nachlesen. Außerdem gedenken wir mit großer Bestürzung der am 30. Januar 2023 in der Hafencity getöteten Radfahrerin (S. 11).

Die ADFC-Bezirksgruppen sind Leuchttürme des Vereins vor Ort. Mit den beiden Berichten über den Umbau der Gertigstraße (S. 12–13) und über das Mobilitätskonzept Finkenwerder (S. 14–15) geben wir Einblick in die dort geleistete Arbeit, zeigen aber auch, dass für die Verkehrswende noch mehr Fahrradclub notwendig ist.

Im Frühling wächst die Lust auf Radtouren – auch bei unseren Touren-Guides. Wir lassen euch an deren Vorfreude teilhaben (S. 16–17) und liefern Tipps für Ausflüge in die Umgebung (S. 18).

Zu guter Letzt freuen wir uns sehr, dass wir wieder einen Cartoonisten dabei haben: Thies Thiessen wird die RadCity ab sofort mit seinem zeichnerischen Talent bereichern. Dass sein Cartoon auf Seite 19 leider noch nicht den ihm gebührenden Platz fand, bedauern wir und geloben Besserung – stets bemüht, den Balken im eigenen Auge wahrzunehmen. In diesem Sinne wünsche ich euch eine anregende Lektüre!

Leo Strohm

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

Alexander Ballas, Kaija Dehnkamp, Amrey Depenau, Arndt Hoffmann (Titelfoto), Dirk Lau (Layout, Produktion), Cajus Pruin, Marcel Simon-Gadhof, Leo Strohm (Redaktion, V.i.S.d.P.), Alexander von Stryk, Anne-Karin Tampke, Thies Thiessen.

E-Mail: radcity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 41 vom 15.10.2022:
hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt: bfö – Büro für Öffentlichkeitsarbeit e.K.

Tel. 040 8090559-0

E-Mail: cohen@bfoe-hh.de

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 7500

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

Download: hamburg.adfc.de/radcity

HP Scorpion²⁵
Einfach High-End.
Dieses schnelle, hochkomfortable und faltbare Trekking-Trike lässt keine Wünsche offen.
Große Reichweite mit starkem, SHIMANO Steps EP 801 e-Antrieb und automatischer Naben- oder Kettenschaltung. Empfehlenswert!



... neue Räder braucht das Land

Komfortabler, rückschonender Ausdauersport trifft auf gelebte Freiheit.

ICE ADVENTURE

Wendiges Touren- oder City-Trike in normaler oder breiter HD-Ausführung. Dieses Trike überzeugen sofort: Premium-Qualität, faltbarer Stahlrahmen, Komfortsitz, wählbare Ausstattungen, auch als Pedelec mit SHIMANO-Steps und zeitgemäßer Automatik-Schaltung.

Bestellungen bis 30.12. noch zum 2022er Preis, gern im Leasing - testen Sie dieses Trike bei uns!



Liegeradstudio

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

DIGITAL PARKLET | MIXITY.APP

Kfz-Parkplätze im Portugiesenviertel in der Hamburger Neustadt sollen im Mai 2023 einer neuen Nutzung zugeführt werden: Die Vorschläge lassen sich mit einer Web-App direkt vor Ort ansehen und bewerten. Nach der Aktion werden die Parkplätze umgewidmet, zum Beispiel für das Abstellen von Fahrrädern oder eScootern – die Bürger*innen können selbst entscheiden, was sie wollen! Die Aktion ist Teil eines Seminars an der HCU Hamburg, bei dem Studierende der Stadtplanung ihre Konzepte für eine neue Mobilität vorgestellt haben. Jetzt können die Bürger*innen selbst diese Entscheidung fällen und sich somit an der gerechteren Nutzung des Straßenraumes beteiligen!

Mehr Informationen unter mixity.app



Daniel Jeniet



Ab Sommer 2023 besetzen wir unsere Stelle für den **Bundesfreiwilligendienst im ADFC** neu – deine Chance auf ein Jahr Engagement für die Verkehrswende! Dich erwarten ein tolles Team in der Geschäftsstelle und vielfältige Aufgaben rund ums Fahrradfahren. Von Bürotätigkeiten über Veranstaltungsorganisation und das Codieren von Fahrrädern ist alles dabei – kaum ein Tag ist wie der vorige. Sicher ist nur: viel Leidenschaft fürs Radfahren und regelmäßig Kuchen.

Für weitere Informationen besuche unsere Website: hamburg.adfc.de

HAMBURG WERBEFREI!

Die Volksinitiative „Hamburg Werbefrei“ setzt sich dafür ein, übermäßige Außenwerbung aus dem öffentlichen Raum zu verbannen. Lichtverschmutzung, verstellte Sichtachsen, Ablenkung vom Verkehrsgeschehen durch bewegte Bilder und der übermäßige Ressourcenverbrauch durch die Allgegenwart von Plakaten, Litfaßsäulen und Leuchtanzeigen sind auch vielen Radfahrenden in der Stadt ein Dorn im Auge.

hamburg-werbefrei.de



LOLA LÄUFT!

Lastenräder werden im alltäglichen Stadtbild immer präsenter: Sie verbinden die klimafreundlichen Vorteile des Fahrrads mit den Transportkapazitäten des Autos. Aber sie sind teuer in der Anschaffung. Da wäre es doch praktisch, wenn man sich bei Bedarf eines ausleihen könnte. Die Idee hat sich schließlich schon bewährt – auch der ADFC bietet mit KLARA seit mehreren Jahren Lastenräder kostenlos zum Verleih an. Um herauszufinden, wie praxistauglich dieser Ansatz ist, begleitet das Forschungsprojekt Klimafreundliches Lokstedt ein solches Projekt: das Lokstedter Lastenrad LOLA. Erste Ergebnisse sind bereits auf hamburg.de/klimalokstedt zu sehen.

lokstedter-lastenrad.de



AUF TOUREN KOMMEN!

Du hast Spaß am gemeinsamen Radfahren? Du hast Lust auf neue Strecken und unbekannte Ecken in und um Hamburg? Dann komm mit dem ADFC auf Touren! Da geht es nicht in erster Linie um möglichst viele Kilometer, sondern um das gemeinsame



Erleben von Natur und Kultur sowie den Spaß am Radfahren. Alle unsere geführten Radtouren werden kostenlos angeboten. Wer möchte, kann auf der Tour an den ADFC Hamburg spenden oder gleich zu vergünstigten Konditionen Mitglied werden.

Anmeldung: touren-termine.adfc.de



DAS FAHRVERBOT FÜR RADFAHRENDE

Auch Fahrräder dürfen in der Öffentlichkeit nur im fahrtauglichen Zustand geführt werden, anderenfalls droht eine Strafe. Während es beim Konsum anderer Drogen keine festen Grenzwerte dafür gibt, ab wann die Fahrtauglichkeit nicht mehr gegeben ist, gilt beim Alkoholkonsum: Die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit liegt bei **1,6 Promille**. Bereits ab 0,3 Promille kann beim Hinzutreten „typischer“ Ausfallerscheinungen eine fehlende Fahrtüchtigkeit und damit die Verwirklichung einer Straftat vorliegen (§ 316 Strafgesetzbuch).

Kommt es zu einem solchen Delikt, wird nicht selten auch die Fahrerlaubnis entzogen beziehungsweise eine Sperrfrist zur Erteilung festgelegt. Liegen der Fahrerlaubnisbehörde Anhaltspunkte vor, dass zwischen dem die Fahr-sicherheit beeinträchtigenden Konsum und dem Führen des Fahrzeugs nicht sicher getrennt werden kann – zum Beispiel bei mehr als 1,6 Promille, zusätzlichem Drogenkonsum oder sich wiederholenden Vorfällen – ist die

(Wieder-)Erteilung oftmals mit einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) verbunden. Doch die Behörde kann auch losgelöst vom Entzug der Fahrerlaubnis eine MPU anordnen.

Wenn sich eine betroffene Person weigert, der Anordnung nachzukommen, darf grundsätzlich auf die Ungeeignetheit zum Führen von Fahrzeugen geschlossen werden (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts). Kommt man sodann einer solchen Aufforderung nicht nach, kann die Behörde sogar ein Verbot für das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge wie zum Beispiel Fahrräder aussprechen.

Christian Dannhauer

Rechtsanwalt Christian Dannhauer ist Fördermitglied des ADFC Hamburg und Fachanwalt für Verkehrsrecht. Dabei ist er auf die Abwicklung von Verkehrsunfällen sowie Ordnungswidrigkeiten und Strafsachen spezialisiert. ADFC-Mitgliedern bietet die Kanzlei eine kostenlose Erstberatung an: info@kanzlei-dannhauer.de.



Anzeige



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

Radfahren nach Regeln – ein Gespräch

BEREIT ZUR SELBSTKRITIK?



Am Anfang war die Idee: Wie wäre es, wenn wir uns mal auf einen Perspektivwechsel einließen? Wenn wir nicht mit dem Finger auf alle die zeigten, die uns Radfahren das Leben und das Vorankommen so schwer machen, sondern uns den Klagen über all die „Zweirad-Rowdys“ stellten, die sich nie um rote Ampeln kümmern, willkürlich über Gehwege brettern, mit ihrer Rücksichtslosigkeit Fußgänger*innen und alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen gefährden und darum auch selbst schuld sind, wenn sie angefahren werden – oder ihnen noch Schlimmeres passiert.

Wir wollten also ein Streitgespräch führen. Aber mit wem? Der ADAC als „Lieblingsgegner“ erschien uns zu nahe liegend. Darum haben wir uns an die Fahrradstaffel der Polizei gewandt, haben auch die Verkehrswacht, die Verkehrsdirektion und die Innenbehörde als oberste Verwaltungsinstanz angefragt. Leider gab es von überall nur Absagen – „aus Termin- und Kapazitätsgründen“. Eine Anfrage an die für den Busbetrieb im HVV zuständige Hochbahn AG wurde ebenfalls abschlägig beschieden, weil ihr die „dargestellte Gesprächskonstellation“ zu schief erschien. Und der Fahrlehrerverband hatte leider auch keine Zeit. Einzig bei FUSS e.V. sind wir auf offene Ohren gestoßen – vielen Dank dafür! Dennoch haben wir uns entschlossen, zunächst einmal die unterschiedlichen Meinungen innerhalb des Fahrradclubs zu Wort kommen zu lassen.

Das hier in Auszügen dokumentierte Gespräch von vier seit langem im Hamburger Fahrradclub engagierten Menschen fand am 2. Februar 2023 in der ADFC-Geschäftsstelle in der Koppel statt.

Amrey Depenau: Fangen wir doch einfach mal mit der Ausgangsfrage an: Wo ist unsere Grenze? Wo fängt es an, dass wir von anderen Radfahrer*innen genervt sind?

Dirk Lau: Ich kritisiere keine anderen Menschen auf dem Rad, solange ich genug mit motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen zu tun habe, die mich auf der Straße alltäglich gefährden. Und solange Radfahrer*innen im Straßenverkehr getötet werden, obwohl sie selbst alles richtig gemacht haben, kann ich mich auch nicht über Regelverstöße einzelner Radfahrer*innen aufregen.

Amrey: Es ist ja oft auch nicht so einfach zu beurteilen. Wo weicht jemand aus Angst vor dem Autoverkehr auf den Fußweg aus, und wo geht es jemand anderem nur darum, ein paar Sekunden zu sparen? Je nachdem würde ich die Situation vermutlich unterschiedlich beurteilen. Oder sage ich: Das ist kontraproduktiv. Wir haben eine Infrastruktur, für die wir lange gekämpft haben, also halte dich bitte auch daran.

Ulrike Hanebeck: Ich sehe zwei unterschiedliche Dinge, über die ich mich ärgere. Manchmal werde ich von Rennradler*innen viel zu knapp überholt, wenn ich mich mit dem Anhänger gerade nicht sicher fühle, aber normalerweise sage ich da gar nichts. In der Regel sind die sowieso schon wieder weg, weil ich ja viel langsamer bin. Aber ich bekomme sehr viel und zum Teil sehr beleidigende Kritik von Fahrradfahrer*innen in sozialen Medien, wenn ich mich als relativ langsame Fahrer*in oute. Das passiert vor allem dann, wenn ich mit größeren oder sperrigeren Rädern unterwegs bin. Dann halten die Autofahrer*innen plötzlich Abstand, und die anderen Fahrradfahrer*innen scharren mit den Hufen, weil sie nicht vorbeikommen und Angst um ihren Dreißigerschnitt haben. Dann merkt man den Druck, das Geschnaufe und das leise Gezeter von hinten.

Andrea Kupke: Also ich finde, wenn andere gefährdet werden, dann ist auf jeden Fall eine Grenze überschritten, und das ist ganz oft bei Geisterradler*innen der Fall. Wenn mir jemand auf einem



Leo Strohm

Radweg entgegen kommt, der schon für eine Richtung eigentlich zu schmal ist, dann ist das ein Riesenproblem. Dann muss ich wieder ausweichen und gefährde die Fußgänger*innen. Das gilt auch für Radfahrende, die auf Gehwegen rumeiern. Es wird doch für alle sicherer, wenn alle gebündelt auf einer Strecke unterwegs sind. Natürlich nerven die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, aber man kann ja auch auf Radfahrstreifen durchaus überholen, nur vielleicht nicht an jeder Stelle.

Ulrike: Objektiv gebe ich dir völlig recht, gerade was das Thema Sicherheit angeht. Aber bei vielen unterscheidet sich die gefühlte Sicherheit sehr stark von der statistisch objektivierbaren, und das spielt dann halt auch mit rein. Zumal auch auf Radfahrstreifen der Überholabstand gilt, der ja längst nicht immer eingehalten wird, und das verunsichert viele Leute, was ich irgendwo nachfühlen kann.

Amrey: Ich fand gerade das Thema Radfahrstreifen interessant. Da haben wir ja ein großes Dilemma, weil wir eine durchgezogene Linie haben, die uns das Überholen mit Sicherheitsabstand nicht

Amrey Depenau fährt Tourenrad, E-Bike, Klapprad und ist hauptsächlich zwischen Bahrenfeld, Alsterdorf, Barmbek und Wilhelmsburg unterwegs. Ihre Lieblingsstrecke: Wilhelmsburger Loop, ihre Hassstrecke: Kieler Straße.



Leo Storm (alle)

erlaubt. Da ist also wieder eine Infrastruktur hergestellt worden, die uns StVO-konformes Verhalten erschwert. Ich halte mich trotzdem dran, aber andere nicht, und die rauschen dann mit fünfzig Zentimetern Abstand an mir vorbei.

Ulrike: Kann ich bestätigen. Und richtig gefährlich wird es dann, wenn die feststellen, dass ich vorne eine Spurbreite von einem Meter habe. Manche ignorieren dann ja den weißen Strich und ziehen einfach durch.

Andrea: Solange Autos die durchgezogene Linie zum Parken oder Abbiegen kreuzen müssen, hab ich auch kein Problem damit, die in die andere Richtung zu überfahren, wenn ich einem Hindernis ausweichen muss, links abbiegen oder jemanden überholen will.

Amrey: Apropos Fahrradstreifen. Was mir immer wieder auffällt, ist, dass viele Radfahrer*innen da ziemlich weit rechts fahren. Denen würde ich gerne mal sagen: Fahr doch weiter in der Mitte, da bist du viel angenehmer unterwegs und außerdem sicherer, auch wegen der Gefahr der sich öffnenden Autotüren.

Ulrike: Na ja, es wird ja von allen Seiten permanent betont, wie gefährlich das Radfahren ist und wie sehr wir auf den Autoverkehr achten müssen. Damit wird dieses Märchen, dass man möglichst weit an der Seite fahren muss, immer noch weiter tradiert. Dabei ist das objektiv falsch, was selbst viele Verkehrspolitizt*innen noch nicht mitgekriegt haben.

Ulrike Hanebeck fährt ein 20-Zoll Falt-Pedelec, 26er-Tourenrad, Dreirad-Tandem und Faltrad, alle gelegentlich auch mit Trolley-Anhänger, am liebsten durch Wilhelmsburg. Hassstrecken: Neue Unterführung an der Kattwyk-Hubbrücke und die B73.



Dirk: Und durch solche Diskussionen, wie wir sie jetzt gerade führen, zementieren wir dieses Bild leider weiter. Der Autoverkehr setzt seit Jahrzehnten den Standard in Deutschland, und Radfahren wird von interessierter Seite aus als gefährlich erzählt. Diese Haltung wirkt in die Verkehrspolitik hinein, und wenn wir uns darüber unterhalten, was Radfahrende alles falsch machen, dann bedienen wir genau dieses, nun ja, Narrativ. Für mich ist klar: Wer in Hamburg Rad fährt, muss Regeln brechen – das hat nicht zuletzt infrastrukturelle Gründe. Diese Infrastruktur und die geltenden Verkehrsregeln sind von Autofahrenden für Autofahrende gemacht, und solange wir ein entsprechendes Straßenverkehrsrecht haben, halte ich mich nicht an diese Regeln. Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer*innen immer! Aber Verständnis für Autofahrer*innen? Kaum.

Ulrike: Ich erlebe immer wieder, dass mich die problematische Infrastruktur in Konflikte zwingt, gerade wenn ich mit einem breiteren Zweirad unterwegs bin. Dann gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder, die Leute finden das Fahrzeug geil und schlucken ihr Erschrecken im Bremsvorgang runter, oder ich kriege

Dirk Lau

fährt im Alltag meist ein Singlespeed. Seine „Hassstrecke“ ist der tägliche Weg ins Büro über Budapester Straße, Millerntor und Ludwig-Erhard-Straße. Lieblingsstrecke mit dem Rad: von Hamburg nach Berlin.



konkurrierende Regeln gegeneinander abwäge, während Autofahrer*innen, die mich ohne genügenden Sicherheitsabstand überholen, einen klaren Regelbruch begehen.

Dirk: Ich finde, dass bei dieser Abwägung die Frage der Gefährdung absolut entscheidend ist. Wenn ich nachts an einer T-Kreuzung bei Rot geradeaus weiterfahre, gefährde ich niemanden. Natürlich gilt auch dabei für mich als oberstes Gebot: Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer*innen.

Andrea: Genau so was schlägt mir dann in den verkehrspolitischen Ausschüssen entgegen. „Radfahrer*innen machen ja sowieso, was sie wollen“ ist da der Standardspruch. Und wenn ich manchmal an einer Kreuzung stehe und mir ansehe, was da alles los ist, dann kann ich diese Perspektive durchaus nachvollziehen. Aber wenn ich als Verkehrsteilnehmerin ernst genommen werden möchte, muss ich mich an die Regeln halten.

Ulrike: Auch dann, wenn sie offensichtlich sinnlos sind. Manchmal empfinde ich das einfach als pure Schikane, und dann kann ich wirklich nachvollziehen, dass man sich daran nicht halten will.

Andrea: Das Problem besteht darin, dass auch der Fußverkehr geschützt werden muss. Und das erfordert manchmal eben Maßnahmen und Regeln, die auch wir Fahrradfahrer*innen beachten müssen.

Amrey: Deswegen finde ich es ja grundsätzlich gut, wenn der Fahrradverkehr gerade an Kreuzungen auf der Fahrbahn geführt wird.

Dirk: In Hamburg wird leider im Moment massiv das Gegenteil praktiziert. Dort werden Radfahrende besonders vor als „komplex“ bezeichneten Kreuzungen immer wieder runter von der Fahrbahn gezwungen, um den „Verkehrsfluss“ der Autofahrenden zu sichern.

Andrea: Ja, da sind wir beim Stichwort „gefühlte Sicherheit“. Das ist ja momen-

eine Schreiattacke ab – und dann ist meine eigene Laune auch im Eimer.

Dirk: Deswegen bedeutet für mich Regelbruch tatsächlich oft auch Sicherheit. Mittlerweile sagen selbst Versicherungen, dass Radfahrer*innen eine Radwegbenutzungspflicht in bestimmten Fällen ignorieren sollten, um sich nicht selbst zu gefährden und eine Mitschuld bei Unfällen zu riskieren, zum Beispiel wenn Bäume oder Mülltonnen auf dem Radweg stehen. Also: Wenn ein Weg nicht benutzbar ist, dann ignoriere ich zu meiner eigenen Sicherheit die eventuell dort angeordnete Radwegbenutzungspflicht. Auf guten Wegen fahre ich dagegen ganz zwanglos.

Andrea: Na ja, ich finde es schon problematisch, Regeln nach eigenem Ermessen zu brechen. Wenn ich zum Beispiel den Sicherheitsabstand beim Überholen nicht einhalten kann, dann muss ich halt eine Weile langsamer fahren. Wenn Autofahrer*innen so argumentieren, weil die Fahrbahn zu schmal oder der Gegenverkehr zu stark ist, sind wir ja auch empört, und zwar zu recht.

Amrey: Aber aus meiner Sicht ist das ein Unterschied, weil ich auf dem Rad zwei

Wer in Hamburg Fahrrad fährt, muss Regeln brechen.

tan ein Riesenthema, was mich immer wieder auch ganz schön sauer macht. Weshalb? Ich bin fest davon überzeugt, dass wir nicht für jedes Verkehrsmittel eine neue Infrastruktur brauchen, sondern vielmehr die Bedingungen so verändern müssen, dass das Radfahren

Andrea Kupke fährt ihr zuverlässiges Trekkingrad mit pflegeleichter Nabenschaltung meist in Barmbek und weiterer Umgebung. Ihre Lieblingsstrecke ist die Veloroute 5N im Pergolenviertel, ihre Hassstrecke der Ring 2 in Barmbek-Winterhude.



auf der Fahrbahn für alle Menschen angstfrei möglich ist.

Amrey: Andererseits sitzen hier vier Menschen, die vermutlich relativ selbstbewusst und angstfrei Rad fahren. Das geht natürlich nicht allen so. Das ist eine Gratwanderung, und das finde ich auch spannend. Ich stehe der in den letzten Jahren neu gebauten Radinfrastruktur größtenteils sehr positiv gegenüber und nutze die gerne, auch wenn eine Fahrradstraße wie die Veddeleer Brückenstraße nervt, weil sie voller Autos ist. Aber der Radfahrstreifen auf der Verbindungsbahn, der ist eine echte Verbesserung gegenüber vorher und wird wahnsinnig viel genutzt.

Dirk: Das mag sein, aber gute, sichere und fehlerverzeihende Infrastruktur sieht anders aus. In der Verbindungsbahn überholen dich auf einem knapp zwei Meter schmalen Radfahrstreifen dicke Lkw mit einem Tempo von 60 km/h und oft nur 50 Zentimetern Abstand – für Kinder und weniger selbstbewusste Radfahrer*innen ist das alles andere als angenehm – subjektiv wie objektiv.

Ulrike: Deswegen dürfen wir uns nicht selbst beschneiden und uns mit Halbheiten zufrieden geben.

Andrea: Das gehört ja ganz klar zu unseren wichtigsten Forderungen: dass bei den vierstreifigen Straßen ein Fahrstreifen für den Radverkehr umgewidmet wird. Das steht genau so auch in unseren Stellungnahmen. Aber auf Hauptverkehrsstraßen hat der Verkehrsfluss für die Innenbehörde nach wie vor die höchste Priorität, und das bedeutet, dass wir uns an vielen Stellen auf Kompromisse einlassen müssen.

Dirk: Oder wir sagen: „Unsere Forderungen sind klar, und wenn ihr was anderes baut, dann ist das eure Verantwortung. Aber unseren Segen kriegt ihr nicht.“

Andrea: Aber dann vertun wir vermutlich die Chance, uns an dem, was am Ende gebaut wird, im Detail zu beteiligen und so die größten Fehler zu verhindern.

Ulrike: Ich finde, es fehlt bei dieser Diskussion eine Kleinigkeit, nämlich, dass die Autofahrer*innen dazu gebracht werden, die Spielregeln einzuhalten. Wenn das so wäre, dann wären ja auch die umstrittenen Radfahrstreifen in Mittellage kein Problem. Aber da fehlt es am Willen, regelkonformes Verhalten auch mit empfindlichen Strafen durchzusetzen. Und dann brauche ich mich

nicht zu wundern, dass immer wieder schreckliche Unfälle passieren. Wir haben genügend Regeln, die den Radverkehr eigentlich schützen sollten. Wenn die aber nicht durchgesetzt werden, dann ist es fast egal, welche Infrastruktur man hat.

Wer ernst genommen werden will, muss die Regeln beachten.

Amrey: Da wären wir wieder bei der Frage, wie wir mehr Akzeptanz für unsere Anliegen schaffen. Durch Regeltreue, weil sich die anderen dann weniger provoziert fühlen?

Dirk: Oder durch Regelbruch, weil andere dann vielleicht merken, dass das Fahrrad das bessere Verkehrsmittel ist?

Ulrike: Oder hat es letztendlich gar nichts mit unserem Verhalten zu tun?

Dirk: Die Hoffnung, dass du durch individuelles, vorbildhaftes Verhalten andere Menschen „mitnehmen“ und für das Fahrrad begeistern kannst, teile ich nicht. Autofahren ist einfach zu billig und wird strukturell immer noch viel zu stark gefördert. Es muss also in erster Linie über den Geldbeutel laufen ...

Amrey: ... und es muss eine klare Politik gemacht werden. Es gibt ja positive Vorbilder wie beispielsweise in Paris.

Wir brechen hier ab und bedanken uns sehr herzlich bei den vier Teilnehmer*innen. Wer sich an der Diskussion beteiligen möchte, kann dies gern per E-Mail tun: RadCity@hamburg.adfc.de

Anzeige



Pedalkraft Human-Technologie **DEIN RADLADEN IN UNI-NÄHE**

VSF FAHRRADMANUFAKTUR
 Rentzelstr. 52-54, 20146 Hamburg
 040 4103276

OFFENE WERKSTATT
 Mo 13 – 19 Uhr
 Di – Fr 10 – 19 Uhr
 Sa 11 – 16 Uhr

WIR BIETEN: Fahrräder + E-Bikes
 Reparatur, Instandhaltung, Beratung,
 Zubehör, Ersatzteile, Konfigurationen

DIE SOZIALEN FAHRRADLÄDEN auch in Barmbek und Altona
www.zukunftarbeit-hamburg.de | www.fahrrad-recycle.de



TRAUER UND WUT

Am Montag, den 30. Januar 2023, wurde eine 34-jährige Radfahrerin in der Hafencity von einem rechtsabbiegenden Lkw-Fahrer getötet. Sie war auf dem Weg zur Kita, um ihren dreijährigen Sohn abzuholen. Mehr als 200 Menschen gedenken am 4. Februar mit einer Mahnwache der getöteten Radfahrerin. Es wurde ein Ghostbike aufgestellt.

„Wir sind zutiefst erschüttert“, sagte Thomas Lütke vom ADFC Hamburg. „Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen und Freund*innen des Opfers.“

Der Fahrradclub fordert ein Sofortprogramm zum Schutz von Radfahrenden an Kreuzungen.

Mit der Fertigstellung der Arbeiten in der Gertigstraße wurde das Hamburger Veloroutennetz – in diesem Fall die Veloroute 13 – um ein weiteres Puzzleteil ergänzt.

Das Konzept dieses Abschnittes ist recht überschaubar: Am eigentlichen Straßenraumprofil, das für eine Fahrradstraße mit einer Fahrspur je Richtung vermeintlich hinreichend Platz aufweist, wurde nichts verändert. Der vorhandene, handtuch-

breite Hochbord-Radweg wurde zurückgebaut und die Fläche dem Fußverkehr zugeordnet. Da in diesem Zusammenhang die Fußwegbereiche komplett neu gepflastert wurden, ist eine einheitliche Fläche mit grundsätzlich hoher Aufenthaltsqualität entstanden – das haben auch die Gewerbetreibenden erkannt und zum Teil ihre Konzepte angepasst. Insbesondere die Gastronomie hat zahlreiche Flächen für die Außenbewirtschaftung okkupiert. Das ist einerseits schön und sorgt für eine gute Atmosphäre, andererseits ist es nun in etlichen Bereichen für Fußgänger*innen fast wieder so eng wie vor dem Umbau.

Weniger Autoverkehr Auf der Fahrbahn fällt auf, dass der Anteil an motorisiertem Verkehr tatsächlich abgenommen hat, das kann man wahrneh-

men, ohne dezidiert Verkehrsmengen zählen zu müssen. Da der Abschnitt aber nicht durch modale Filter aus dem Netz der Durchfahrstraßen herausgetrennt wurde und auch keine Beschränkung, zum Beispiel „Anlieger frei“, definiert wurde, bleibt das grundsätzliche Problem, dass immer noch zu viel motorisierter Durchgangsverkehr durch die Straße fährt, und das immer wieder viel zu schnell. Auch die Sicherheitsabstände werden – wie üblich – eher unterschritten als eingehalten.

Die Bezeichnung „Puzzleteil“ vom Beginn ist in diesem Zusammenhang bewusst gewählt. Denn nur isoliert betrachtet kann man dem Abschnitt etwas abgewinnen. Wer die Veloroute von Ost nach West befährt und aus dem Kompostenviertel kommend über die Bachstraßenbrücke in die Gertigstraße einbiegen möchte, findet sich auf der



Neues aus
Hamburgs Bezirken

UMBAU HAMBURG-NORD GERTIGSTRASSE

„verkehrten“ Straßenseite wieder und muss sich entgegen der Fahrtrichtung über die Radfurt, an querenden Fußgänger*innen vorbei, auf die Fahrradstraße fädeln – so stellt man sich keine Veloroute vor! Laut Verkehrsbehörde sollen Velorouten „auf kurzen wie langen Strecken zügig und komfortabel durch Hamburg“ führen.

Ähnlich sieht es an der Kreuzung zum Mühlenkamp aus. Rechts wie links abbiegend landen Radfahrende auf einem schmalen, rot eingefärbten Schutzstreifen, die Fahrstreifen sind in beide Richtungen so angelegt, dass ein regelkonformes Überholen durch den motorisierten Verkehr kaum möglich ist. Will man hier der Veloroute folgen, muss man sich sofort links einordnen, um in den Poelchaukamp zu gelangen – das ist weder komfortabel noch sicher.

Das ist gut Auf der Gertigstraße selbst können Radfahrende sich über einen neuen, wirklich sehr gut zu befahrenden Belag freuen. Darüber hinaus wurden viele Fahrradbügel eingebaut, die mittlerweile auch alle gut genutzt werden. Durch Aufpflasterungen zu den einbindenden Straßen Geibelstraße, Forsmannstraße und Schinkelstraße wurde für eine Vorfahrtsituation gesorgt, was grundsätzlich ein zügiges Befahren ermöglicht. Der Fußgänger*innenüberweg auf Höhe der Forsmannstraße ist erhalten worden – hier gab es auf der Beteiligungsveranstaltung ein sehr eindeutiges Votum, da der Überweg morgens und mittags vielen Schüler*innen der Grundschule Forsmannstraße zur Querung dient.

Frisch gebügelt – die Gertigstraße hat sich schick gemacht und viele neue Radabstellplätze erhalten.

Trotz des Umbaus hat der Radverkehr in der Gertigstraße mit den leider üblichen Widrigkeiten zu kämpfen: Ganze Fahrstreifen werden durch den Lieferverkehr oder durch „nur mal schnell“ haltende Fahrzeuge blockiert. Sieht so eine echte „Fahrradstraße“ aus?

Das ist schlecht Was nicht funktioniert sind die Dinge, für die regelmäßiges und konsequentes Handeln seitens der Polizei beziehungsweise des Ordnungsamtes erforderlich wären. Wie an vielen anderen Stellen sind die Ladezonen auch hier durch Falschparker*innen belegt, so dass der Lieferverkehr größtenteils auf der Fahrbahn parkt. Insbesondere morgens, wenn radfahrende Berufspendler*innen, Schüler*innen und Lieferverkehr aufeinandertreffen, kommt es regelmäßig zu gefährlichen Situationen. Da modale Filter nicht vorhanden sind und auch auf geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen wie Teilaufpflasterungen verzichtet wurde, wird insbesondere abends dort mit weit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.

Damit wären wir dann auch bei der aktuellen Rechtsprechung, denn: „Wo Fahrradstraße draufsteht, muss auch Fahrradstraße drin sein“. Dies kann man in der Gertigstraße durchaus kritisch betrachten, denn eigentlich ist es doch nur Tempo 30 mit Mischverkehr – abgesehen davon, dass Radfahrende nun nebeneinander fahren können, ohne sogleich angehupt zu werden, sind die Unterschiede doch sehr gering.

Mehr ADFC hätte gut getan! Die Bezirksgruppe Nord hatte sich seinerzeit in der Stellungnahme zur Planverschiebung für eine Einbahnstraße von der Barmbeker Straße in Richtung Mühlenkamp mit einer Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen stark ge-



macht. Dies hätte entscheidende Vorteile gehabt: der Durchgangsverkehr hätte noch stärker reduziert werden können, gleichzeitig wäre mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr entstanden. Die Idee war naheliegend, war doch im Vorwege mit dem Linksabbiegeverbot vom Mühlenkamp in die Gertigstraße schon eine entsprechende grundlegende Maßnahme realisiert worden. Schade, dass die Anregungen des ADFC nicht aufgenommen wurden. Dies hätte der Gertigstraße neben einer klareren Definition als Fahrradstraße und Teil einer Veloroute auch im Hinblick auf eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sicherlich gut getan.

Cajus Pruin



VERPASSTE CHANCE

MOBILITÄTSKONZEPT **FINKENWERDER**

Hier ein paar Fahrradbügel, dort eine Taktverdichtung – all dies bewirkt noch keine Mobilitätswende. Dafür braucht es auch ausgedehnte Laborversuche, mutige Konzepte und den großen Wurf – am besten gleich für einen ganzen Stadtteil. Ein solcher Anspruch schien leitend zu sein, als 2018 im Zusammenhang mit der Planung eines neuen Airbus-Besucherzentrums Politiker*innen, Stadtteilaktive und schließlich auch der Regio-

nalausschuss die Erstellung eines „Mobilitätskonzeptes“ für das vom Autoverkehr geplagte Finkenwerder einforderten.

Vor zehn Jahren wurde um Finkenwerder herum für sagenhafte fast hundert Millionen Euro eine 5,5 km lange Umgehungsstraße gebaut. Heute quält sich zu den Stoßzeiten schon wieder eine Blechlawine über die schmale Durchgangsstraße – mehr Straßenziehen eben auch mehr Verkehr an.

Holperige Radwege Finkenwerder ist sowohl ländlich (Obstplantagen) als auch industriell geprägt und hat gut 11.500 Einwohner*innen. Bis zur Abdeichung der Alten Süderelbe 1962 war der Stadtteil eine Insel. Deshalb gibt es nur zwei Ortszufahrten, südlich beim Aluminium- und westlich beim Airbus-Werk. Die Durchfahrtsstraße ist schmal und verläuft teilweise auf alten Deichen. Für Radfahrende ist sie ein Graus: Die Radwege sind Jahrzehnte

Anzeige

www.rueckenwind.de

Rückenwind 
Erlebnisreisen mit dem Rad

Rückenwind Reisen GmbH
Am Patentbusch 14
26125 Oldenburg
Tel. 0049 (0) 441 485 97 0
Fax 0049 (0) 441 485 97 22
info@rueckenwind.de

alt, an vielen Stellen unterbrochen und viel zu schmal. Die Benutzungspflicht ist aufgehoben, die Wege werden nicht mehr gepflegt. Trotzdem werden sie von fast allen Radfahrenden genutzt – die Hauptstraße, auf der fast überall Tempo 50 gilt, erscheint den meisten als zu gefährlich oder ist verstaubt.

Viele Verbesserungsvorschläge Zunehmend werden weitere Betriebe auf Finkenwerder angesiedelt und für diese natürlich auch gleich ordentliche Kfz-Parkhäuser errichtet. Da es so nicht weitergehen kann, wurde die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt (die die Gewerbegebiete entwickelt) mit der Erstellung eines „Mobilitätskonzeptes“ für den Stadtteil beauftragt. Zahlrei-

che örtliche Initiativen und Einzelpersonen, auch wir von der Bezirksgruppe Mitte, haben beim Beteiligungsverfahren im letzten Jahr Hunderte von Vorschlägen eingebracht. Sie reichen von generellem Tempo 30 über Durchfahrtsbeschränkungen, Bewohner*innenparkzonen, die Reparatur der vorhandenen Radwege bis hin zur Verbesserung des Fährangebots. Es gab aber auch die Forderung nach Shuttle-Bussen, Mobility-Hubs und besseren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den Wohngebieten: die vielen großen und kleinen Verbesserungen eben, die am Ende – zusammengedacht – vielleicht doch die Mobilitätswende einleiten können.

Ernüchterndes Ergebnis Am 24. Januar wurden die Vorschläge der Planer*innen im Regionalausschuss vorgestellt. Das Ergebnis ist – gelinde gesagt – ernüchternd. Auch wenn der vollständige Maßnahmenkatalog zum Redaktionsschluss noch nicht einsehbar war, spiegelt er doch kaum mehr als das be-

Alles andere als fahrradfreundlich – sei es auf dem Steendiek Richtung Osten (links oben), auf dem Neßdeich Richtung Westen (links) oder auf der Ostfrieslandstraße Richtung Norden (rechts).

kannte Klein-Klein. Auffällig wenig soll in den motorisierten Individualverkehr eingegriffen werden. Als bedeutendste verkehrslenkende Maßnahme erscheint da noch der Vorschlag von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt – bei gleichzeitigem Hinweis auf die aufgrund der Rechtslage schwierige Durchsetzbarkeit. In Finkenwerder hat sich bereits eine neue Tempo-30-Initiative gegründet. Die Unzufriedenheit unter den Aktiven ist seit Jahren groß.

Auch die ADFC-Bezirksgruppe Mitte wird weiter am Ball bleiben und ein wirkliches Konzept fordern – denn ohne Zurückdrängung des Autos wird das nix, nicht mit der Mobilitätswende und nicht mit dem Klimaschutz.

Marcel Simon-Gadhof (BG Mitte)



Anzeige



FRANCE BIKE
Nicht Masse, sondern Klasse
www.france-bike.com
france-bike@france-bike.com
+49 2832 977 855
Service-Telefon 0800 664 6836 (gratis)

SCHÖNER RADELN MIT DEM ADFC

TOUREN INSIDE



Einen schönen guten Morgen! Herzlich willkommen bei der ADFC-Radtour! So oder so ähnlich begrüßen die Tourenleiter*innen des ADFC Hamburg die Anwesenden vor dem Start zu einer gemeinsamen Radtour. Doch wie entsteht eigentlich so eine Tour? Wie sieht die Vorbereitung aus? Warum wird man überhaupt ADFC-Tourenleiter*in?

Neue und alte Hasen Rogelio Lizarraga bietet seine allererste Tour für den

ADFC Hamburg an. „Kultur, Geschichte und Architektur Altonas“ hat er sie betitelt. Ihm macht es einfach Spaß, Neues zu entdecken und sich historisch weiterzubilden. Er findet es lohnenswert, mehr über die Geschichte Altonas zu erfahren, und möchte sein Wissen gern weitergeben. Dabei ist ihm wichtig, dass er spontan auf Situationen reagieren und auf Wünsche der Mitfahrenden eingehen kann. Rogelio war schon Touristenführer auf Feuerland in Argentinien und verfügt daher über viel Erfahrung als Guide.

Anders als Rogelio, der seine Tour ganz selbständig ausgearbeitet hat, hat Addi Tiemann, ein Urgestein des Hamburger Fahrradclubs, seine sehr beliebte Schaalseetour zum größten Teil von früheren Tourenleiter*innen übernommen. Was nicht bedeutet, dass Addi nicht ebenso viel Herzblut in die jeweilige Vorbereitung steckt. Im letzten Herbst hat er beispielsweise die Seerunde zur Abwechslung mal gegen den Uhrzeigersinn und ganz nah am Wasser angeboten.

Testfahrt mit Hindernissen Klar ist für alle Tourenleiter*innen, dass sie die Strecke vor Fahrtbeginn nochmals auf Umleitungen oder sonstige Hindernisse prüfen. Hat das Lokal, das zur Einkehr angedacht war, auch geöffnet? Lohnt sich ein Schlenker zu einer bisher noch nicht entdeckten Sehenswürdigkeit? Geht es an dieser einen Gabelung rechts oder doch links herum? Bei der Generalprobe zu einer meiner früheren Touren war ich auf dem Deich in Hamburgs Süden unterwegs.

Vor dem Start hatte ich keinen Technik-Check gemacht, sonst wäre mir vielleicht aufgefallen, dass meine Hinterradbremse schon eine erhebliche Schicht Aluminium von der Felge abgehobelt hatte. Die war inzwischen so dünn und vom Bremsen aufgeheizt, dass der Schlauch mit einem riesigen Knall platzte. Natürlich mitten im Nirgendwo, bei Einsetzen der Dämmerung und weit weg von Bus und Bahn, in Moorburg zwischen Deich und Kohlekraftwerk. Ich musste mich darauf einstellen, das Fahrrad kilometerweit zur nächsten S-Bahn-Station zu schleppen. Denn Schieben war nicht möglich. Die aufgeplatzte Felge mit explodierendem Schlauch blockierte das Hinterrad. Schon nach wenigen Metern war ich schweißgebadet. Das würde ein langer Weg werden... bis plötzlich ein Transporter mit Anhänger aus der Dämmerung auftauchte. Der Fahrer reagierte auf mein wildes Gestikulieren am Deichrand und hielt an. Klar würde er mich bis Harburg mitnehmen. Im leeren Anhänger wäre sogar noch Platz für das Fahrrad – Freude!

Auch am Tourentag selbst sind Pannen an der Tagesordnung. Aber immer sind helfende Hände dabei, die einen Reifen flicken können, mit einem Müsliriegel aushelfen oder ganz einfach ein offenes Ohr für die Nöte und Sorgen der anderen haben. „Der nette

Kontakt zu den Teilnehmern ist für mich das eigentlich Wichtige an so einer Tour“, so Andrea Lütke, eine der Tourenleiterinnen. Die positive Stimmung unter den Teilnehmenden ist die Regel, das berichten alle Guides. Manchmal beschwert sich vielleicht jemand, dass zu schnell oder zu langsam gefahren wird, und falls es doch mal zu Unstimmigkeiten kommt, können die Tourenleiter*innen die Situation meistern. Anregungen dazu haben sie auch beim ADFC-Tour-Guide-Seminar bekommen.

Die Vorbereitung Zur Vorbereitung und Planung von Radtouren sowie zur Kommunikation und Leitung von Gruppen werden angehende ADFC-Tour-Guides in einem Seminar geschult. Dort werden neben rechtlichen Themen auch Fragen zur Haftung geklärt, und ein Erste-Hilfe-Kurs gehört standardmäßig ebenfalls dazu. Zur Tour-Vorbereitung zählt auch die Veröffentlichung des Termins im ADFC-Tourenportal. Die Tourenbeschreibung enthält Angaben zu Besonderheiten wie Wegbeschaffenheit sowie Länge und geschätzte gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit und natürlich die Angabe des Treffpunkts und des Ziels der Tour. Die Teilnehmenden müssen schließlich wissen, ob ein Badestopp eingelegt oder Geld für eine Fährfahrt benötigt wird oder ob eine Einkehr in einem Lokal geplant ist.

Die Ziele Andrea Lütke wiederum steuert auf ihren Touren meist ein nettes Café oder einen schönen Picknickplatz an. „Ich fahre gern möglichst weit in die Natur, finde aber auch Hafen- oder alte Hamburger Industrieanlagen reizvoll“, so Andrea. Sie findet es „toll zu sehen und zu hören, wie stolz die Teilnehmer*innen sind, wenn sie tatsächlich mal eine Fünfzig-Kilome-

ter-Tour geschafft haben, was sie ohne eine solche nette Gruppe wahrscheinlich nicht gemacht hätten.“ Und sie erlebt gern mit, „wie neue Bekanntschaften und Freundschaften unter Gleichgesinnten entstehen.“

Addi freut sich vor allem auch darüber, dass er trotz seines inzwischen fortgeschrittenen Alters noch immer mit den anderen mithalten kann. Bei seiner letzten Runde im Herbst lud er die ganze Gruppe zu einer besonderen Verkostung in die Mosterei in Kneese ein: Sie durften einen zwei Jahre gereiften, puren Quittensaft probieren – was für ein Geschmackserlebnis! Addi: „So in etwa werde ich es auch in Zukunft halten mit den Schaalseetouren, auf denen ich so viele tolle Leute kennenlernen durfte. Darauf freue ich mich auch 2023!“

Neben den hier erwähnten sind viele weitere engagierte Tourenleiter*innen ehrenamtlich beim ADFC Hamburg aktiv. Manche halten dem Verein schon viele Jahre die Treue, andere sind erst kürzlich dazugestoßen. Die einen bevorzugen schnelle, sportliche Ausfahrten, die anderen gemütliche, wieder andere bieten kurze oder lange Fahrten an. Aber alle vereint, dass sie gern ihre Erfahrungen und ihr Wissen, vor allem aber ihre Begeisterung fürs Radfahren weitergeben.

Anne-Karin Tampke

WERDE TOURGUIDE ...

... und zeige anderen deine Lieblingsstrecken mit dem Rad!
Wir bieten eine fundierte Ausbildung, organisatorische Unterstützung und regelmäßigen Erfahrungsaustausch.

Kontakt:
touren@hamburg.adfc.de



RADFAHRKARTEN FÜR DEN KREIS PINNEBERG

Pinneberg ist mehr als Speckgürtel, und das lässt sich mit dem Fahrrad am besten erfahren. Darum hat der ADFC

Pinneberg sich entschlossen, eine Neufassung dieses Klassikers aufzu-

legen. Auf 88 Seiten werden achtzehn ausgeschilderte Radrundrouten im Kreis Pinneberg beschrieben. Sie sind zwischen 19 und 37 Kilometer lang und werden jeweils auf einer eigenen Karte dargestellt. Dazu gibt es je eine Seite mit tabellarischen Abbiegehinweisen sowie eine Wegbeschreibung und einen QR-Code, um das zugehörige GPX-File herunterzuladen. Das detaillierte Kartenmaterial und die präzisen Tourbeschreibungen wurden komplett überarbeitet und um diverse Highlights und Einkehrmöglichkeiten sowie eindrucksvolle Fotos der Region ergänzt.



VON STADT ZU STADT PER RAD IM KREIS PINNEBERG

Wie komme ich möglichst abseits des Autoverkehrs von Kummerfeld nach Quickborn? Oder von

Schenefeld nach Ellerbek? Dieses

Buch gibt Antworten. Es wendet sich vor allem an Alltagsradler*innen, die auf ihren täglichen Wegen möglichst sicher und komfortabel unterwegs sein wollen. Hier werden insgesamt vierzig Routen beschrieben, die über Nebenstraßen und Wirtschaftswege den gesamten Landkreis Pinneberg erschließen. Die einzelnen Strecken sind zwischen drei und fünfzehn Kilometer lang und können beliebig miteinander kombiniert werden. Im Buch ist jede Strecke auf einer eigenen Karte dargestellt, dazu gibt es für jede Fahrtrichtung tabellarische Abbiegehinweise sowie einen QR-Code zum Komoot-Link für die Navigation per Smartphone.

Preis je Buch: € 15,- | Erhältlich in allen Buchhandlungen in Pinneberg, in den Heymann-Filialen in Hamburg oder direkt beim ADFC Pinneberg: adfc-pinneberg.de.

Rechtzeitig zum Frühjahrsbeginn stellen wir Bücher vor, die zahlreiche Anregungen für Alltags- und Freizeitradler*innen enthalten.

RADELN UND ENTDECKEN

RADELN FÜR DIE SEELE – ENTSPANNTES RADFAHREN IN UND UM HAMBURG

Die Reisejournalistin Dörte Nohrden wohnt seit dreißig Jahren in Hamburg und hat hier fünfzehn „Wohlfühl Touren“ zusammengestellt, die zu verschiedenen Highlights der Hansestadt und ihrer Umgebung führen. Der Großstadtdschungel rund um den Hafen ist da ebenso vertreten wie die Alsterauen, der Wilhelmsburger Westen, das Alte Land oder der Öjendorfer See. Die Touren sind zwischen 22 und 51 Kilometer lang und wenden sich, wie der Titel nahe legt, an Genussradler*innen. Neben einer ausführlichen Routenbeschreibung, dem jeweiligen Streckenprofil und stimmungsvollen Fotos gehört zu jeder Tour eine eigene Karte mit deutlich markierten Wegpunkten, allerhand Sehenswertem am Wegesrand sowie diversen Einkehrmöglichkeiten.

€ 18,-; erhältlich in allen Buchhandlungen



FAHRRAD- STERNFAHRT

Auch in diesem Jahr ist der dritte Sonntag im Juni, also der **18. Juni 2023**, für die Fahrrad-Sternfahrt reserviert. Die Köhlbrandbrücke wird als spektakulärer Höhepunkt wieder mit im Programm sein. Ähnlich wie in den Vorjahren starten wir von zahlreichen Punkten in der Metropolregion Hamburg und bewegen uns als Fahrradverband in Richtung Innenstadt.

Ferner ist wieder eine Kundgebung an einem zentralen Ort geplant. Diese wird sich voraussichtlich in einen Haupt- und einen Abschlussteil mit Live-Musik-Acts gliedern. Dazwischen radeln wir gemeinsam eine kleine Runde über den Ring 1.

Über den jeweiligen Planungsstand informieren wir auf <https://fahrradsternfahrt.hamburg>.

WIR BRAUCHEN DEINE UNTERSTÜTZUNG!

Damit wir alle sicher durch Hamburgs Straßen kommen, suchen wir viele Corker*innen, also Menschen, die mit ihren Fahrrädern die jeweiligen Querstraßen absichern. Außerdem wollen wir unsere Sichtbarkeit erhöhen und Transparente auf Anhängern mitführen.

- Möchtest du so einen Anhänger ziehen (das Equipment wird gestellt)?
- Möchtest du einen Startpunkt betreuen oder eine Teilgruppe weiter bis zum Treffpunkt mit anderen Teilnehmern begleiten?
- Möchtest du dich an der Öffentlichkeitsarbeit zur Sternfahrt beteiligen?
- Möchtest du unsere Technik-Crew verstärken?

Dann melde dich bitte unter kontakt@fahrradsternfahrt.hamburg!



Die alltägliche Herausforderung:
Hindernisse gekonnt umfahren!

— Anzeige —



25 Jahre Fahrkomfort im Norden

Bei uns erleben Sie E-Trikes, Liege-, Lasten- & Familienräder, über 30 Test- und Vorführ-Modelle, ausführliche Probefahrten, Beratung & Service für Ihren Alltag, Radreisen, Reha & Sport.

Trimobil.net
Spezial-Fahrräder.



RÜCKENWIND

Der Newsletter des ADFC Hamburg



LIEBE LESER*IN,

„Rückenwind“ heißt ab sofort der monatliche Newsletter des ADFC Hamburg. Denn Rückenwind gefällt nicht nur allen, die gern Fahrrad fahren, er ist auch dringend nötig für die Verkehrswende und für die Förderung des Fahrrads. In unserem Newsletter findest du also alles, was dem Radfahren in Hamburg mehr Schwung verleiht. Abonnieren kannst du ihn, indem du den nebenstehenden QR-Code scannst, oder auf unserer Website hamburg.adfc.de.

Natürlich gibt es noch viele weitere Möglichkeiten, dich darüber zu informieren, was im Fahrradclub los ist, oder sogar selber aktiv zu werden. Auf unserer Webseite unter hamburg.adfc.de/sei-dabei sind zum Beispiel alle unsere Arbeitsgruppen mit Kontaktmöglichkeiten aufgeführt.

Weitere Infos findest du auch in den „Newsletter“-Beiträgen auf der Website. Und selbstverständlich erreichst du auch die ADFC-Mitarbeitenden in der Geschäftsstelle per Mail unter kontakt@hamburg.adfc.de oder mit einem Anruf unter **040 393933**.



Alle Möglichkeiten
zum Mitmachen



hamburg.adfc.de/sei-dabei

Bescheid wissen

Immer frische Infos ziehen



Du möchtest immer aktuell informiert sein, was in deinem Fahrradclub passiert? Da hätten wir eine Idee: Du könntest zum Beispiel den monatlichen E-Mail-Newsletter der ADFC Hamburg abonnieren. Einfach anmelden auf hamburg.adfc.de/adfc-hamburg/newsletter oder kurz den nebenstehenden Code scannen und das Formular füttern.

Nachfragen

Lass ma' schnacken!

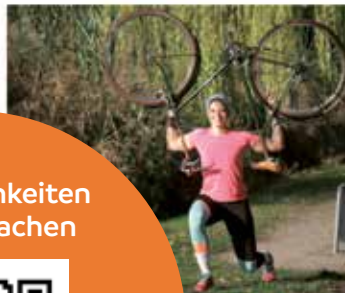


Wenn du einfach mal mit jemandem vom ADFC reden möchtest: In regelmäßigen Abständen bietet der Vorstand ein offenes Treffen an. Es findet online statt, du musst also noch nicht mal vom Sofa runter, um dabei zu sein.

Nächster Termin Freitag, 10. März
Infos und Teilnahmelink unter hamburg.adfc.de/sei-dabei

Aktiv im Club

Selber machen!



Rund dreihundert ehrenamtlich Aktive engagieren sich in ihrer Freizeit für den ADFC Hamburg. Sie bieten Radtouren an, mischen in sieben Bezirksgruppen bei lokalen Verkehrsplanungen mit, bringen sich in der Verkehrspolitik ein, machen Infostände, codieren Räder, bieten Workshops zur Fahrradreparatur und vieles mehr. Wär' das was für dich? Mehr info: hamburg.adfc.de/sei-dabei

Willkommen im Club!



Amrey Depenau

Amreys Kolumne


NICHT FAUL, GLÜCKLICH!

Verrückt! Noch vor einem halben Jahr war meine Einstellung zu elektrischer Verstärkung: „Niemals nich mit mir!“ Und jetzt suche ich geradezu nach Gelegenheiten, den neuen schwarzen Blitz auszuführen. „Black Beauty“ ist allerdings auch nicht wie andere E-Bikes. Zum Beispiel hat sie keine Gangschaltung. Beziehungsweise schalte ich über die Unterstützungsstufen. An vielen Stellen fahre ich aus eigener Kraft schneller als mit Unterstützung. Dadurch hält der Akku ewig: Nach fünfzig gefahrenen Kilometern noch vier von fünf Strichen – also quasi voll. Und ich werde nicht bequem, denn über weite Strecken strenge ich mich ebenso an, wie auf dem antriebslosen Trekking-Rad, mit dem ich auch fahre. Aber wenn dann die zähe Steigung kommt, schalte ich einfach die elektrische Unterstützung zu und gleite hinauf. So macht Radeln noch mehr Spaß!

Ganz ungefährlich ist das natürlich nicht, da der leichte Schub von hinten manchmal recht unvermittelt einsetzt. Also heißt es: Noch defensiver fahren als bisher gewohnt. Zumal die Hersteller bewusst bei den Scheibenbremsen gespart haben. Die sind nicht hydraulisch, sondern mechanisch. Bei Feuchtigkeit quietschende Bremsen habe ich seit gefühlten zehn Jahren nicht mehr gehört – aber hey, bremsen tun sie auch, nur der Bremsweg ist halt einen Hauch länger.

Dafür kommt meine Schwarze Schönheit aber völlig un-e-bikig daher: Nimmt man den Akku mit einem Klick ab, sieht sie aus wie ein normales sportliches Stadtrad und wiegt gut vierzehn Kilo. Und der Akku passt in jeden Rucksack. So mag ich das: Junges Fohlen statt schwerem Kaltblüter, um bei der Pferde-Analogie zu bleiben. Werbung mache ich hier natürlich nicht, ihr müsst schon selbst rauskriegen, mit was ich da abhebe – 🤪.

Amrey Depenau



NORWID
Räder für Velosofhen

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

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



KOECH2RAD
IHR MEISTERBETRIEB
STEVENS · MÜSIND · FALTER · MORRISON · E-BIKES

A Sievekingsallee 94-96 · 20535 Hamburg
T 040 - 219 46 34 · E hh@koech2rad.de
W www.koech2rad.de



ginsterhof
PSYCHOSOMATISCHE KLINIK
AKADEMISCHES LEHRKRANKENHAUS

Wir sind u. a. spezialisiert auf die Behandlung von

- Psychosomatischen Erkrankungen
- Traumafolgestörungen
- Essstörungen
- Persönlichkeitsstörungen
- Psychischen Krisen im Jungerwachsenenalter



Verändern durch Erleben und Verstehen.



Ev. Krankenhaus Ginsterhof GmbH | Metzendorfer Weg 21 | 21224 Rosengarten | T (04108) 598-0 | www.ginsterhof.de

LITECCO G-RAY.2
Sensorgesteuerte USB-Rückleuchte

- ✓ BREMSLICHT-Funktion
- ✓ sichtbar bis 1.000 m
- ✓ T S C - Terrain Scan Control
- ✓ Helligkeitssensor
- ✓ Abschalt-Automatik
- ✓ StVZO-Zulassung





„Mehr Sicherheit für Radfahrer“






www.litecco.de erhältlich im Fachhandel - UVP 39,95€

Mit einer **Fördermitgliedschaft im ADFC Hamburg** unterstützen Firmen, Selbstständige und Institutionen aller Art die Arbeit und die Ziele des ADFC materiell und ideell.



hamburg.adfc.de/sei-dabei

Wir danken den aufgeführten Fördermitgliedern des Hamburger Fahrradclubs für ihren Support!

 <p>CARGOBIKES ahoi-velo.de</p>	 <p>bikeright.de</p>	 <p>cambio-carsharing.de</p>	 <p>kanzlei-dannhauer.de</p>
 <p>eimsbuetteler-fahrradladen.de</p>	 <p>etv-hamburg.de</p>	 <p>fahrrad-cohrt.de</p>	 <p>fahrrad-dulsberg.de</p>
 <p>fahrrad-xxl.de</p>	 <p>fahrrad-pagels.de</p>	 <p>fahrrad-loewe.de</p>	 <p>trenga.de</p>
 <p>fahrradstation-hh.de</p>	 <p>fahrradladen-st-georg.de</p>	 <p>mgf-farmsen.de</p>	 <p>hvv.de</p>
 <p>hccitycycles.de</p>	 <p>koech2rad.de</p>	 <p>apd-knoll.de</p>	 <p>Pieper Medienservices</p>
 <p>prima-fahrraeder.de</p>	 <p>sprind.de</p>	 <p>sfo.hamburg</p>	 <p>st.peter-grossborstel.de</p>
 <p>radundservice.de</p>	 <p>radundtathh.de</p>	 <p>radsportvonhacht.de</p>	 <p>radsport-wulff.de</p>
 <p>Transportradbau Radlogistik Genossenschaft tricargo.de</p>	 <p>Genossenschaft für autofreies Wohnen wohnwarft.de</p>	 <p>wps.de</p>	 <p>zukunftsforum-blankenese.de</p>

Jetzt auch hier:

S Alte Wöhr, U Ochsenzoll
und S Neugraben!
Erfahre mehr in deiner
StadtRAD-App.



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 fast jedem Tarif.
Mehr Infos auf www.stadtrad.hamburg.de

STADTRAD HAMBURG



Call a Bike


Hamburg



Gemeinsam fährt es sich am besten



Mehr Platz fürs Rad? Jedes cambio-Auto ersetzt zwölf private PKW. cambio ist flexibel, planbar und günstiger als ein eigenes Auto. Einfach anmelden und einsteigen.

www.cambio-CarSharing.de



ADFC-Mitglieder sparen die halbe Anmeldegebühr mit Aktionscode »ADFC Hamburg«.