

RAD CITY

Das Magazin des ADFC Hamburg

August
September
Oktober
3.25



**WIE VIELE NOCH?
GETÖTETE RADFAHRER*INNEN
IN HAMBURG**

YOUR CUSTOM COLOUR BY TRENGA



"HAZY PURPLE"

CHOOSE YOUR CUSTOM COLOUR
FROM A SELECTION OF OVER 30 OPTIONS

Made for you | WITH PASSION IN HAMBURG
BY TRENGA

TRENGA.DE

TRENGA



INHALT

KURZMELDUNGEN

- 4** Lena geht! • 13.09./27.09.: Fahrradfahren mit vielen anderen! • 11.10.: Neuaktiven-Treffen • 20.09./27.09.: Fahrsicherheitstraining des ADFC • 12.10.: Fahrradreparatur-Seminar
Fahrrad & Recht: Fahrlässige Tötung aus Sicht der Hinterbliebenen

VERKEHRSICHERHEIT

- 6** Wie viele noch? Interview mit Heiko Rutzys und Thomas Lütke • Unsere Forderungen für Vision Zero • Innehalten

VEREIN

- 11** Einladung zur ADFC-Landesversammlung

AKTIONEN

- 12** Sichere Schulwege

VERKEHRSPOLITIK

- 14** Sinn und Unsinn des Modal Splits

VEREIN

- 16** 20 Jahre AK GPS im ADFC Hamburg

AKTIONEN STADTRADELN

- 18** Ergebnis 2025: So weit wie nie zuvor

COMIC THIESSENS VERKEHRSDURCHSAGEN

- 20** Die Lemminge machen einen Radausflug

KOLUMNE

- 21** Im „toten Winkel übersehen“?

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,*

mit der Wahl unseres Coverfotos haben wir es uns – und euch – nicht leicht gemacht. Aber dass regelmäßig Radfahrer*innen im Straßenverkehr in Hamburg getötet werden, erschüttert uns. Und auf diese Erschütterung reagieren wir.

Der Arbeitskreis Ghostbike des ADFC Hamburg hat es sich zur Aufgabe gemacht, weiße „Geisterräder“ überall dort zu platzieren, wo solch ein tödlicher Unfall geschehen ist – ihr habt sie im Stadtbild sicherlich schon wahrgenommen. Wir haben mit den Initiatoren Heiko Rutzys und Thomas Lütke über ihre Motivation, über die Bedeutung ihres Engagement und ihre Forderungen an die Politik gesprochen (S. 6–9). Und wir erfahren, was eine Radfahrerin beim Anblick eines solchen Geisterrads in ihrer Nachbarschaft empfindet (S. 10). Thematisch verwandt und gerade jetzt zu Beginn des neuen Schuljahrs wichtig: unser Beitrag über sichere Schulwege (S. 12–13), ebenfalls mit dringenden Forderungen an den Senat versehen. Außerdem fragen wir nach Sinn und Unsinn des „Modal Splits“, also der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel (S. 14–15).

Trotz aller Frustration über verkehrspolitische Realitäten ist und bleibt das Radfahren unsere Passion, weil es einfach Spaß macht – gern auch mit technischer Unterstützung. Darum feiern wir in diesem Heft auch das 20-jährige Bestehen des Arbeitskreises GPS (S. 16–17). Und wir feiern die Sieger*innen des diesjährigen STADTRADELN-Wettbewerbs, der im Juni sehr vielen Menschen sehr viel Spaß gebracht hat.

Vielleicht gibt dir diese *RadCity* den einen oder anderen Denkanstoß, und vielleicht bekommst du Lust, dich selbst im Fahrradclub zu engagieren? Gründe gibt es jedenfalls genug.

Leo Stroh

* und alle dazwischen und außerhalb

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, Dirk Lau (Layout), Katharina Lepik, René Pönitz, Mina Schüttmann, Georg Sommer, Leo Stroh (Redaktion, V.i.S.d.P.), Alexander von Stryk, Thies Thiessen.
Coverfoto: Malte Hübner

E-Mail: radcity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 44 vom 20.10.2024:
hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt: bfö – Büro für Öffentlichkeitsarbeit e.K.
Tel. 040 8090559-0
E-Mail: media@bfoe-hh.de

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 7500

Namentlich gekennzeichnete 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

zugreifen::

Vorführäder, junge Gebrauchträder

In verschiedenen Ausstattungen, immer geprüft und technisch 1A zu attraktiven Preisen.



... sofort durchstarten.

... nur fliegen ist schöner.

Platz nehmen, zurücklehnen und lächelnd das Gefühl der Freiheit genießen.

HP VELOTECHNIK Streetmachine

Das bekannte und erprobte Weltreise-Rad, das auch die tägliche, kleine Tour grandios meistert. Solide, wendig, spurtreu, kinderleicht zu fahren.

Maximaler Touren-Komfort mit NEODRIVE e-Antrieb und SIGMA V1300.

Liegeradstudio

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



Eileen Hollenmeyer

Lena geht!

Nach einem Jahr als Bundesfreiwillige in der ADFC-Geschäftsstelle verlässt uns Lena Adam wieder, aber sie hinterlässt Spuren. Sichtbare, vor allem mit der „Map of Fame“, einer interaktiven Karte, die dokumentiert, wo der ADFC in Hamburg Wirkung gezeigt hat (<https://hamburg.adfc.de/artikel/map-of-fame>). Aber auch weniger sichtbare – ihre Bereitschaft, sich auf die vielen verschiedenen Ansprüche unseres Vereins einzulassen, ihre Ideen, ihr Wille, Dinge weiterzuentwickeln, zu lernen, und gleichzeitig eigene Impulse zu geben, ihr Interesse am Thema Fahrrad fahren (jetzt auch als Vorstandsmitglied im „Jungen ADFC“) – das alles hat uns tief beeindruckt. Darum: Alles Gute für deine Zukunft, Lena! Wir werden dich vermissen und freuen uns auf ein, nein, auf viele Wiedersehen!

13.09./27.09.: Fahrradfahren mit vielen anderen!

Zum gemeinsamen Fahrradfahren gibt es im September vor allem zwei Möglichkeiten: Der **Fancy Cyclista Ride** am Samstag, 13. September, steht unter dem Motto „Frauen aufs Rad“ und beginnt um 15 Uhr auf dem Carl-von-Ossietzky-Platz mit einem Picknick. Und am Samstag, 27. September, ist wieder **Kidical Mass**. Mit unserer Familien-Fahrraddemo, die wir gemeinsam mit dem VCD Nord und Parents for Future Hamburg veranstalten, möchten wir für mehr Platz und Respekt für Kinder im Straßenverkehr demonstrieren. Treffpunkt ist um 14 Uhr vor dem Bezirksamt Eimsbüttel. Wir suchen übrigens noch Ordner*innen, bitte meldet euch unter: schule@hamburg.adfc.de.



Kay Brockmann



Kay-Uwe Rosseburg

11.10.: Neuaktiven-Treffen

Möchtest du dich für den Radverkehr in Hamburg einsetzen? Eine Mitgliedschaft beim ADFC Hamburg ist auf jeden Fall ein erster Schritt. Wenn du aber noch mehr tun möchtest, dann komm zu unserem Neuaktiven-Treffen! In unserem Verein gibt es vielseitige und spannende Arbeitsfelder, in denen du dich mit deinen Talenten einbringen kannst. Bei dem Treffen kannst du dich mit haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitenden des ADFC Hamburg unterhalten und erfahren, wie du dich bei uns einsetzen kannst und wo wir Unterstützung benötigen. Dein ehrenamtliches Engagement beginnt hier!





Kay Brockmann

20.09./27.09.: Fahrsicherheitstraining

Beim Fahrsicherheitstraining des ADFC gewinnst du mehr Souveränität im Umgang mit deinem Rad, nimmst nützliches Know-How mit und hast mehr Spaß beim Radfahren, da du sicherer am Straßenverkehr teilnimmst. Auch erfahrene Radler*innen profitieren.



Kay Brockmann

12.10.: Fahrradreparatur-Seminar

Damit du zukünftig kleine Reparaturen an deinem Rad selbst durchführen und die Komponenten deines Rads mit den richtigen Handgriffen pflegen kannst, bieten wir ein Fahrradreparatur-Seminar an, das sich in erster Linie an Menschen ohne oder mit wenig Erfahrung richtet.



Fahrlässige Tötung aus Sicht der Hinterbliebenen

Stirbt eine nahestehende Person, geht dies mit viel Leid und Trauer einher. Trotz der manchmal übermächtigen emotionalen Belastung ist es für Betroffene aus verschiedenen Gründen sinnvoll, den Blick auf die verschiedenen rechtlichen Ansprüche und Möglichkeiten zu richten. Zivilrechtlich stehen dabei insbesondere mögliche Ansprüche im Fokus. Je nach Situation des Vorfalls und der Art erlittener Verletzungen können Erben zum Beispiel Schmerzensgeldansprüche geltend machen. Entscheidend ist dabei, ob die verstorbene Person nach der fremdverursachten Tötung noch eine Zeit überlebt und somit bis zum Eintritt des Todes „Ansprüche erworben“ hat.

Eigene Schmerzensgeldansprüche können nahen Angehörigen beispielsweise wegen eines erlittenen „Schockschadens“ zustehen. Hier steht das Erleben im Einzelfall und die sich anschließende akute Belastungsreaktion ganz besonders im Fokus. Ebenso haben dem Opfer nahe stehende Personen einen grundsätzlichen Anspruch auf ein Hinterbliebenengeld. Dieses soll im Durchschnitt

etwa 10.000 € betragen (vgl. Bundestags-Drucksache 18/11397, S. 11). Daneben können einzelnen Personen noch eigene Ansprüche, insbesondere Beerdigungskosten oder solche wegen entgangenen Unterhalts, zustehen.

Außerhalb des Zivilrechts steht in Fällen fremdverschuldeter Tötung einem bestimmten Personenkreis die Möglichkeit der Nebenklage (§ 395 Abs. 2 Nr. 1 StPO) zu. Hierdurch kann aktiv auf den Strafprozess eingewirkt werden.

Christian Dannhauer

Rechtsanwalt Christian Dannhauer ist Fachanwalt für Verkehrsrecht und Fördermitglied des ADFC Hamburg. 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.





In Hamburg fällt eine Rekordmarke nach der nächsten, und das ist alles andere als ein Grund zum Jubeln.

Das Jahr 2025 könnte das Jahr mit den meisten getöteten Radfahrer*innen auf Hamburgs Straßen werden. Bis zum Redaktionsschluss waren es bereits sieben Menschen, die größtenteils von Kraftfahrenden überrollt, mitgeschleift, aus dem Leben gerissen wurden.

Jedes Mal, wenn so etwas geschieht, wird in den Medien ausführlich darüber berichtet. Jedes Mal melden auch wir als

ADFC Hamburg uns zu Wort, äußern unser Mitgefühl für die Hinterbliebenen, bringen unser Entsetzen über den tödlichen Unfall zum Ausdruck und machen unsere verkehrspolitischen Forderungen deutlich – immer und immer wieder. Ganz offensichtlich mit spärlichem Erfolg.

Seit knapp zwei Jahren gibt es im ADFC Hamburg auch den Arbeitskreis Ghostbike, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, das würdevolle Gedenken für die Getöteten mit politischen Forderungen zu verknüpfen. Die RadCity hat mit den Initiatoren Heiko Rutzys und Thomas Lütke gesprochen.

RadCity Wir haben ja schon im Frühjahr 2024 (siehe RadCity 02/24) ein Gespräch mit euch geführt, kurz nachdem Heiko mit dem Thema Ghostbikes im ADFC aktiv geworden war.



Wie viele noch?

Melte Hübner

Inzwischen gibt es den Arbeitskreis Ghostbike, und das Thema hat – leider, muss man sagen – eine immer größere Bedeutung gewonnen. Worin sieht ihr die Hauptaufgabe dieses Arbeitskreises?

Heiko Rutszys: In erster Linie organisieren wir nach jedem Verkehrsunfall in Hamburg, bei dem eine Radfahrerin oder ein Radfahrer getötet wurde, eine Mahnwache. Anfänglich waren das immer sehr improvisierte Veranstaltungen mit lediglich einer Schweigeminute zum Gedenken an die getötete Person. Inzwischen gibt es da aber feste Abläufe und eine klare Struktur, auch was die Organisation, die polizeiliche Anmeldung, die Technik angeht.

Könnt ihr das etwas konkreter schildern?

Thomas Lütke: Sobald wir von einem Unfall erfahren, macht sich Heiko auf den Weg und fährt zur Unfallstelle, sieht sich

Die Mahnwachen sind öffentliches Gedenken und politischer Protest.

die Situation vor Ort an und versucht, so viel wie möglich über die Umstände in Erfahrung zu bringen. Er spricht mit der Polizei und, so weit möglich, auch mit den Beteiligten oder Augenzeugen.

Heiko: Nachdem wir wissen, wie sich der Unfall ereignet hat, bringen wir eine Schrifttafel an der Unfallstelle an, auf der die wichtigsten Informationen zu lesen sind, zusammen mit einem QR-Code, der auf die dazu gehörige Webseite des ADFC führt. Und dann organisieren wir eine Mahnwache, die immer möglichst zeitnah stattfinden soll. Bei den Mahnwachen hält Thomas eine Ansprache und wir stellen an der Unfallstelle ein weiß lackiertes Ghostbike auf, als Mahnmal und als Erinnerungsstätte.

Das bedeutet eine Menge logistischen Aufwand, oder?

Thomas: Ja, das stimmt. Aber da haben wir in letzter Zeit eine Menge verbessern können. Allein, dass wir die Unterstützung des Vereins mit den Mitarbeitenden in der Geschäftsstelle sowie Materialien wie zum Beispiel Lautsprecheranlage, Transportanhänger und Lager oder auch die IT-Infrastruktur, E-Mail und Webseite nutzen können, hat Vieles erleichtert. Und dann haben uns verschiedene Menschen ihre alten Fahrräder gespendet, die wir weiß lackieren und als Ghostbikes verwenden. In manchen Fällen haben uns die Angehörigen der Getöteten auch das Rad des Unfallopfers überlassen, ganz bewusst. Das sind natürlich dann ganz besondere Orte des Gedenkens.

Wie empfinden die Hinterbliebenen denn eure Aktivitäten?

Heiko: Von Seiten der Angehörigen gibt es regelmäßig ein sehr positives Feedback, und das ist für uns sehr wichtig. Wir tun grundsätzlich nichts gegen den Willen der Hinterbliebenen. Und wir bekommen immer wieder gesagt, wie wichtig gerade den Angehörigen und Freund*innen der Opfer so ein Ort des Gedenkens ist.

So eine Begegnung mit direkt Betroffenen oder Augenzeugen ist sicherlich keine einfache Aufgabe.

Wie kommt ihr damit klar?

Thomas: Da versuchen wir wirklich so behutsam wie möglich vorzugehen. Wir drängen uns in keinem Fall auf und bieten den Familien einfach unsere Unterstützung an. Nur, wenn die



AK Ghostbike

Eines von mittlerweile 37 Ghostbikes in Hamburg. Eine Karte mit allen Standorten findest du hier: <https://hamburg.adfc.de/artikel/ghostbike> (siehe auch rechts Seite unten)

ausdrücklich gewollt wird, halten wir den Kontakt. Darüber hinaus bilden wir uns natürlich auch weiter – nachher zum Beispiel haben wir einen Termin mit der Hamburger Notfallseelsorge, von der wir uns wichtige Hinweise und Ratschläge für den Umgang mit direkt Betroffenen erhoffen.

Und welche Resonanz bekommt ihr von Passanten auf die Ghostbikes?

Thomas: Es gibt viele positive Reaktionen, aber immer wieder werden wir auch mit dem Vorwurf konfrontiert, wir würden den Tod von Menschen für unsere Zwecke instrumentalisieren. Wir suchen dann regelmäßig das direkte Gespräch und können die Vorwürfe in der Regel entkräften.

Heiko: Wir stellen fest, dass die Mahnwachen immer mehr Zulauf bekommen, dass sie eine zunehmende Öffentlichkeitswirksamkeit entwickeln. Das ist sehr gut, denn nur dadurch wird mehr Druck auf die politisch Verantwortlichen aufgebaut, endlich mehr für die Sicherheit der Radfahrenden in Hamburg zu unternehmen.

Da könnte man zynischerweise fast sagen, dass der AK Ghostbike eine richtige Erfolgsgeschichte ist. Wobei allein die Tatsache, dass er existiert, ja den gewaltigen Misserfolg der Hamburger Verkehrspolitik dokumentiert.

Thomas: Genau so ist es. Eigentlich haben wir nur ein Ziel: Dass der Arbeitskreis überflüssig wird, weil Vision Zero Realität in

Hamburg geworden ist. Wir wollen endlich wieder mit Freude Fahrrad fahren. Um nichts anderes geht es uns.

Heiko: Ganz genau. Und bis dahin wollen wir mit unseren Mahnwachen und anderen Aktionen so viel Aufmerksamkeit wie möglich schaffen. Zum Beispiel, indem wir uns mit einem Ghostbike in eine Fußgängerzone stellen und Leute ansprechen, ob sie wissen, was es damit auf sich hat, um so ins Gespräch zu kommen. Außerdem sorgt das Thema Sicherheit im Straßenverkehr inzwischen allein schon für Aufmerksamkeit. Auch die Presse kommt gelegentlich aktiv auf uns zu und erkundigt sich nach Aktionen.

Erfahrt ihr auch von Behörden Unterstützung für eure Arbeit?

Heiko: Ich habe öfter Kontakt vor allem mit Stadtteilpolizisten, die ja sehr gut wissen, wo es in ihren Zuständigkeitsbereichen kritische Stellen gibt. Und die schaffen es dann manchmal, zum Beispiel bessere Vorfahrtsregelungen anzuregen und durchzusetzen. Auch aus der Politik gibt es immer wieder konkrete Unterstützung, die dann zu eindeutigen Verbesserungen an Kreuzungen oder anderen kritischen Stellen führt.

**Eigentlich haben wir nur ein Ziel:
Dass der Arbeitskreis Ghostbike
überflüssig wird, weil Vision Zero
Realität in Hamburg geworden
ist. Wir wollen endlich wieder mit
Freude Fahrrad fahren. Um nichts
anderes geht es uns.**

Thomas Lütke

Thomas: Und grundsätzlich merken wir natürlich, dass Druck aus der Bevölkerung, zum Beispiel durch Anrufe bei den zuständigen Stellen oder eine einfache E-Mail an den Melde-Michel, auch etwas bewegen kann. Zumal wir ja nichts Besonderes fordern – wir verlangen lediglich, dass die Zuständigen ihre Arbeit machen, dass sie ihrer Dienstpflicht nachkommen. Nehmen wir als Beispiel die uralte Forderung des ADFC: „Mehr Platz fürs Rad“. Da geht es ja nicht darum, dass wir auf den Straßen Schlangenlinien fahren wollen. Nein, mehr Platz bedeutet eben auch mehr Sicherheit – wir sind dadurch besser sichtbar, Radfahrende haben mehr Platz, auszuweichen oder

noch rechtzeitig zu bremsen. Und wenn die Haltelinie für Fahrräder nicht neben dem Vorderreifen des LKW verläuft, sondern fünf Meter davor, dann werden wir auch aus einem LKW-Führerhaus noch gut gesehen. Mittlerweile werden fast 80 Prozent aller Wege in Hamburg mit dem Umweltverbund zurückgelegt, mit dem Auto gerade mal gut 20 Prozent, aber trotzdem lässt sich der Senat willig vor den Karren der Auto-lobby spannen – als Beispiel sei hier das so genannte Moratorium zum Parkplatzabbau genannt. Das halten wir für falsch – nicht nur für Radfahrer*innen, sondern für alle Menschen in dieser Stadt, für die Lebensqualität, für die Zukunft. Darum fordern wir die Vision Zero, die Reduzierung des LKW-Verkehrs auf Hamburgs Straßen und die gezielte Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und -wege.

Zum Abschluss noch die Frage: Was wünscht ihr euch, um eure Arbeit noch wirkungsvoller und effektiver gestalten zu können?

Die Antwort ist einfach: Mehr Menschen, die uns mit ihrer Zeit und ihren Fähigkeiten unterstützen! Wir sind für alle Interessierten offen und freuen uns über jede und jeden.

Interview: Leo Strohm



Ghostbikes in Hamburg



ADFC-Position: Rechtsabbiegeunfälle verhindern

UNSERE FORDERUNGEN

Die wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen zur Verhinderung tödlicher Unfälle im Straßenverkehr entstammen mitnichten dem Handbuch radikaler Autogegner*innen, sondern der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO):

StVO § 3 (2a): Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer*innen **ausgeschlossen** ist.

StVO § 9 (3): Wer abbiegen will, muss [...] Fahrzeuge durchfahren lassen, [...], Fahrräder [...] auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren.

StVO § 9 (6): Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts führt, muss beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Damit diese rechtlichen Vorgaben endlich mehr Beachtung finden, verlangen wir vom Hamburger Senat:

- sich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts auf Bundesebene einzusetzen,
- mehr und wirksamere Geschwindigkeitskontrollen,
- alle Furten besonders an Hauptverkehrsstraßen mit hohem Lkw-Anteil sofort hamburgweit rot zu markieren,
- bis zum Abschluss dieser Markierungsarbeiten ein Fahrverbot für Lkw ohne Abbiegeassistenten,
- technische Innovationen wie Abbiegeassistent und Notbremssystem müssen in allen Kfz verpflichtend werden,
- Bau von sicherer und vor allem fehlerverzeihender Infrastruktur.



#STOPKILLINGCYCLISTS

Eines der weißen Ghostbikes steht ganz in der Nähe meines Wohnortes. Vor einigen Jahren starb an dieser Kreuzung eine junge Frau, überfahren von einem rechtsabbiegenden LKW-Fahrer. Wenn ich dort vorbeikomme, denke ich an jenen Montag zurück und bin froh, dass ich schon bei der Arbeit war. Meine Kamerad*innen von der Freiwilligen Feuerwehr, die zu diesem Einsatz ausrücken mussten, hatten nicht so viel Glück. Sie mussten feststellen, dass der jungen Frau nicht mehr geholfen werden konnte. Sahen den am ganzen Körper zitternden, unter Schock stehenden Lkw-Fahrer. In den folgenden Tagen war bei allen tiefe Betroffenheit zu spüren.

Doch dann geschah etwas, was ich seitdem immer wieder vor allem bei Männern bemerke, die viel und gern selbst mit dem Auto unterwegs sind. Bei einigen setzte eine Art Abwehrhaltung ein. Ein Gespräch ist mir besonders im Gedächtnis geblieben. Es sei wahrscheinlich, dass die Radfahlerin beim Fahren auf ihr Handy geschaut hätte, sie trüge also eine Mitschuld. Ohnehin müsste Radfahrenden doch bewusst sein, dass sie vorsichtig fahren müssten. Viele seien ja völlig rücksichtslos im Straßenverkehr unterwegs. Dass Berufskraftfahrer vorschriftsmäßig mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen, sei unrealistisch.

Es machte mich wütend, dass einer jungen Frau, die bei Grün die Straße überqueren wollte, die Schuld an ihrem eigenen Tod gegeben wurde. Inzwischen habe ich dieses Phänomen schon häufiger erlebt und denke, es ist ein simpler Schutzmechanismus. Es ist so viel einfacher, den Getöteten die

Schuld zu geben, anstatt Verkehrstote als Symptom einer mangelhaften Infrastruktur, ausbeuterischer Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrenden und einer autozentrierten Politik auszumachen. Es ist unbequem, die eigene Fahrweise kritisch zu hinterfragen und sich § 1 der Straßenverkehrsordnung noch einmal eindringlich vor Augen zu führen: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

Was wäre die sinnvolle Reaktion auf den Tod einer Radfahlerin durch einen rechtsabbiegenden Auto- oder Lkw-Fahrer? Künftig bewusst darauf zu achten, den möglicherweise lebensrettenden Schulterblick zu

machen. Sich daran zu erinnern, dass es Verkehrsteilnehmende gibt, auf die besondere Rücksicht genommen werden muss, für die man mitdenken muss. Sich solidarisch mit strukturell benachteiligten Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrenden zu zeigen und auf einen Wandel zu drängen.

Wenn ich das Ghostbike sehe, denke ich daran, wie die Angehörigen der jungen Frau sich wohl fühlen, wenn sie hier vorbeikommen. Frage mich, ob der Lkw-Fahrer seinen Beruf weiter ausüben kann und wie oft er an die junge Frau denkt, die er getötet hat. Und ich versuche mir noch einmal vor Augen zu führen, was im Verkehr wirklich wichtig

ist: Seien wir freundlich und rücksichtsvoll unterwegs, denken wir für andere mit und achten wir aufeinander.



INNE
HALTEN

Mina Schüttmann

HERZLICH WILLKOMMEN!

Einladung zur Landesversammlung 2025

Liebe Mitglieder des ADFC Hamburg,

der Vorstand lädt euch sehr herzlich ein zur diesjährigen
Landesversammlung am

**Sonntag, 9. November 2025.
Beginn ist um 15 Uhr in der ADFC-
Landesgeschäftsstelle, Koppel 34-36,
20099 Hamburg.**

Bitte bringt euren Mitgliedsausweis zur Versammlung mit.

Tagesordnung: 1. Eröffnung und Feststellung der Beschlussfähigkeit • 2. Wahl von Versammlungsleitung und Protokollant*in • 3. Genehmigung der Tagesordnung • 4. Rückblick auf die ADFC-Aktivitäten 2025 sowie Tätigkeitsbericht des Vorstandes • 5. Kassenbericht Haushalt 2024 • 6. Bericht der Kassenprüfer*innen • 7. Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes • 8. Wahl der Kassenprüfer*innen • 9. Wahl der Delegierten zur Bundeshauptversammlung 2026 • 10. Beschlussfassung über den Haushalt 2026 • 11. Anträge • 12. Ausblick auf die ADFC-Aktivitäten in 2026 • 13. Verschiedenes

Nach § 8 (5) der Satzung beträgt die Antragsfrist zehn Tage. Anträge müssen daher bis zum 29.10.2025 in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme und laden euch im Anschluss an die Versammlung zu einem kleinen Imbiss in der Geschäftsstelle ein.

Vorbereitungstreffen Finanzen

Der Termin wird im Tourenportal bekannt gegeben. Bei diesem Vorbereitungstreffen wollen wir uns die Finanzen des ADFC Hamburg genauer ansehen, als es auf einer Landesversammlung möglich ist. Der Jahresabschluss 2025 und Haushaltsplan 2026 werden vorgestellt und detailliert besprochen. Interessierte Mitglieder sind herzlich willkommen

Ort: ADFC Hamburg, Geschäftsstelle, Koppel 34-36, 20099 Hamburg



Die Lebensqualität einer Stadt lässt sich an der Zahl der sich auf der Straße selbständig bewegenden Kinder und Älteren messen.“ Dieses Zitat des berühmten Stadtarchitekten Jan Gehl legt den Finger in die Wunde, gerade jetzt, zum Beginn eines neuen Schuljahrs. Kinder im Grundschulalter sind in Hamburg nur selten selbständig unterwegs. Nach Angaben der Schulbehörde werden mittlerweile ein Drittel aller Schulkinder mit dem Auto zum Unterricht gebracht und abgeholt. Dadurch ballt sich vor vielen Schulen der motorisierte Verkehr, was regelmäßig zu unübersichtlichen und viel zu oft zu gefährlichen Situationen führt.

Zum Schulstart appelliert die Schulbehörde daher im Rahmen der Aktionswochen „Zu Fuß zur Schule“ an Schüler*innen, den Schulweg zu Fuß, mit dem Roller oder dem Rad zurückzulegen. Selbständig zurückgelegte Wege sind erwiesenermaßen wichtig für die Entwicklung der Kinder, sie stärken das Selbstbewusstsein, die Orientierung und sorgen für tägliche Bewegungseinheiten.

Schulweg ist Stress Aber nicht nur die letzten Meter vor der Schule bergen Gefahren. Auch im weiteren Umfeld ist es um die Sicherheit und Sichtbarkeit von Kindern und Jugendlichen nicht gut bestellt. Querungen und Einmündungen sind gnadenlos zugeparkt, dazu kommt der stetig zunehmende LKW-Verkehr. Besonders in Gebieten mit vielen Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen – exemplarisch ließe sich der „Schulcluster Eimsbüttel“ zwischen Isebekkanal, Grindelberg und Schäferkampsallee nennen, wo täglich mehr als 6000 Kinder und Jugendliche unterwegs sind – sorgt das für Dauerstress bei allen Beteiligten, nicht zuletzt auch bei den Eltern.



SICHERE SCHULWEGE

Damit diese ihre Kinder allein zur Schule und ihren Freizeitaktivitäten gehen oder fahren lassen, müssen sie darauf vertrauen können, dass die Kinder auch sicher ankommen. Hierfür braucht es in erster Linie eine geeignete Infrastruktur, darüber hinaus aber auch kontinuierliche Verkehrskontrollen sowie die konsequente Ahndung von Regelverstößen.

Neben der zügigen Einrichtung von temporären und permanenten Schulstraßen müssen daher auch verschie-

dene weitere Voraussetzungen geschaffen werden.

Mehr Transparenz Für den gesamten Bereich der Kinder- und Schulmobilität fordern wir mehr Transparenz. Eltern, Schulen und sonstigen Aktiven, die sich für sichere Schulwege einsetzen, muss klar sein, an wen sie sich wenden können. Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Wege durch die Verwaltung für viele Menschen noch sehr undurchsichtig und verschlungen.



ADFC Hamburg

Sichere Schulwege müssen wichtiger sein als der Erhalt von Parkplätzen. Daher müssen alle Maßnahmen, die der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen dienen, beschleunigt geprüft und ohne Einschränkungen umgesetzt werden. Das gilt auch und ganz besonders für Hamburgs erste permanente Schulstraße vor der Grundschule Rellinger Straße.

Tempo 30 Für eine sichere Kinder- und Jugendmobilität ist es unerlässlich, dass überall dort, wo Tempo-30-Zonen möglich sind, diese auch eingerichtet werden. Noch immer ist im Umfeld vieler Schulen Tempo 50 erlaubt, obwohl die Straßenverkehrsordnung inzwischen Tempo 30 auf hoch frequentierten Schulwegen ausdrücklich ermöglicht.

Parkverbote und Sanktionierung von Falschparkern Viele Schulwege sind gnadenlos zugeparkt. Polizei und Bezirksämter müssen durch konsequente

Eine zentrale Forderung des ADFC:
Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt.

Sanktionierung von Falschparker*innen für freie Sichtachsen sorgen.

Sichere Querungen Auch muss die Hamburger Polizei endlich ihre ablehnende Haltung gegenüber Fußgängerüberwegen aufgeben und diese im Umfeld von Schulen verstärkt einrichten.

Zeitlich abgestimmte Routen für Müllfahrzeuge Die Routen von Müllfahrzeugen müssen (und können!) so geplant werden, dass sie zu den Stoßzeiten die Nähe von Schulen meiden.

Mehr Kapazitäten in und effektivere Kommunikation zwischen den Behörden In vielen Bezirksamtern Hamburgs wird Schulwegsicherheit immer noch als Randthema betrachtet. Dadurch findet Schulwegplanung häufig nur in punktuellen Einzelmaßnahmen statt. Darüber hinaus muss die Vernetzung mit den ebenfalls zuständigen Verkehrsabteilungen verbessert und Prozesse beschleunigt werden.

Fokus auf Sicherheit Wichtiger Akteur im Bereich der sicheren Kinder- und Jugendmobilität ist die Polizei. Von aktiven Eltern wird diese oft als Blockierer bei Maßnahmen für mehr Schulwegsicherheit wahrgenommen. Die Polizei muss konsequenter die Perspektive der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigen.

Verkehrserziehung In den letzten Jahren hat die Polizei ihre Aktivitäten im Bereich der Kinder- und Jugendmobilität stetig zurückgefahren: Ein Drittel der Stellen der Polizeilehrkräfte für den Radverkehrsunterricht an Grundschulen sind unbesetzt. An vielen Grundschulen findet daher kein Radverkehrsunterricht mehr statt, an Kitas hat die Polizei ihre Aktivitäten ganz eingestellt. Das muss sich ändern! Gegebenenfalls müssen externe Akteure integriert werden, wenn die Polizei hier ihre Aufgaben nicht erfüllen kann.

Katharina Lepik

Die ADFC-Projektgruppe „Schulwege, Kinder- und Jugendmobilität“ steht allen Interessierten offen. Hier hast du die Möglichkeit, dich zu vernetzen und gemeinsam aktiv zu werden.

Nächstes Treffen: 9. September 2025,
19.00 Uhr, in der Geschäftsstelle |
Kontakt: schule@hamburg.adfc.de

Anzeige

biketeam
Radreisen

Radreisen in Europa
und weltweit:
Trekkingbike, MTB,
Rennrad, E-Bike.

www.biketeam-radreisen.de

In politischen Debatten wird sehr häufig über den „Modal Split“ gesprochen. Mit diesem statistischen Verfahren wird erfasst, wie viele Wege die Menschen anteilmäßig per Auto, mit dem Rad, im ÖPNV oder zu Fuß zurücklegen. Hamburg formuliert in seiner „Strategie Mobilitätswende“ (Stand: November 2023) das Ziel, dass bis Ende 2030 nur noch 20 Prozent aller Wege im Kfz erfolgen sollen. Zum Vergleich: Im Jahr 2008 waren es 39 Prozent, im Jahr 2022 immer noch 32 Prozent.

Doch diese Zahlen sind leider trügerisch. Sie geben nur Anteile wieder, und vor allem sind sie nicht gewichtet. Sie helfen uns im Grunde auch nicht weiter – allenfalls für schicke Präsentationen bei Presseterminen.

Privates Beispiel Ich möchte es an einem privaten Beispiel veranschaulichen. Früher hatte ich einen Arbeitsweg von 19 Kilometern. Eilbek-Heimfeld. Die Anreise habe ich häufig mit dem „bösen“ Auto gemacht. An einem normalen Tag fuhr ich also zwei Wege mit dem Kfz und anschließend viele kleine Wege zum Einkaufen, Unterhalten und Entspannen per Fahrrad. Wäre ich zu dieser Verkehrserhebungsstudie herangezogen worden, hätte ich also geantwortet: zwei Wege mit Auto, fünf mit Fahrrad, Radverkehrsanteil also 71 Prozent.

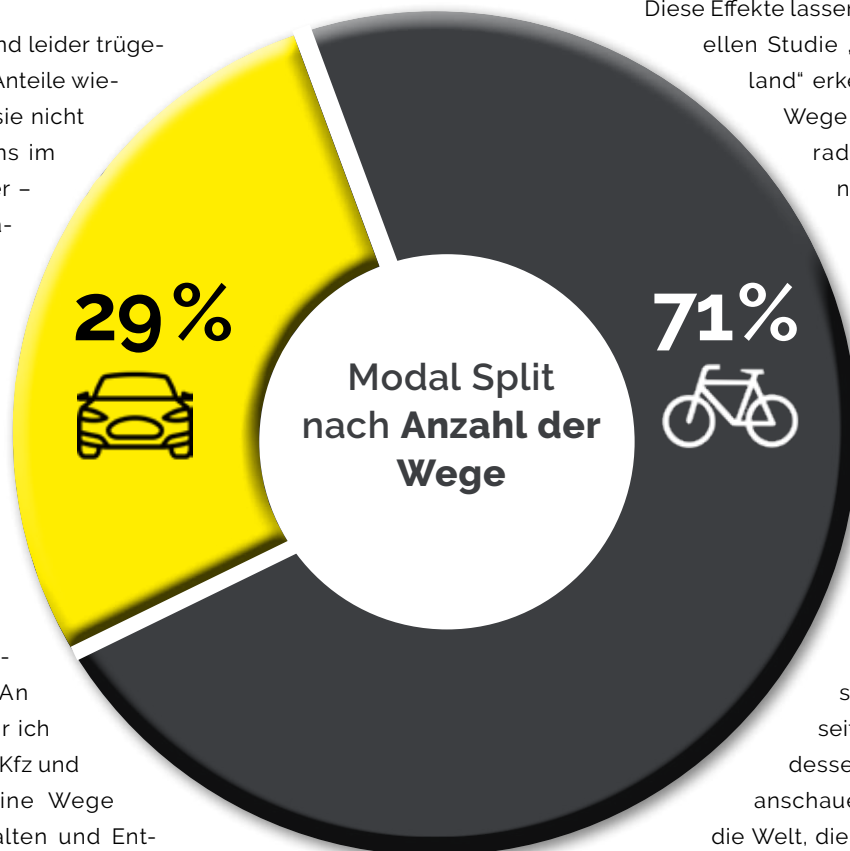
Allein damit hätte ich den aktuellen Kfz-Anteil nach unten gedrückt. Und um das angepeilte Ziel zu erreichen, hätte ich

noch drei weitere, kurze Wege mit dem Fahrrad pro Tag zurücklegen müssen. Aber wäre das wirklich so toll gewesen? Den 38 Autokilometern stehen ja nur etwa vier Fahrradkilometer gegenüber.

Eine wesentlich sinnvollere Messgröße wäre die spezifische Verkehrsleistung. Dabei werden die Wege mit Entfernungen gewichtet. Dann wäre ich nur zehn Prozent mit dem Fahrrad und 90 Prozent mit dem Auto gefahren.

Diese Effekte lassen sich auch in der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland“ erkennen: Elf Prozent der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, aber nur vier Prozent der Strecke. Ähnliche Erkenntnisse liefert die aktuelle Studie „Mobilität in Städten“. Hier betrug der Fahrradanteil in den Großstädten 18 Prozent der Wege, aber nur zwölf Prozent der Strecke.

Aber auch diese gewichteten Anteile sollen wir besser beiseite legen und uns stattdessen den Gesamtverkehr anschauen – und das ist auch die Welt, die die Menschen vor der Tür spüren und sehen: Wie viele Kilometer sind die Leute pro Tag mit welchen Verkehrsmitteln unterwegs? Und ehe ich mir Gedanken über eine Verlagerung zugunsten des Radverkehrs mache, sollte ich mich fragen, ob diese Wege wirklich (so lang) sein müssen. Corona war aus verkehrspolitischer Sicht ein Segen: Plötzlich gingen



SINN UND UNSINN

viele Dinge auch im Home Office. Selbst beim ADFC finden viele Arbeitstreffen auch virtuell statt. Und wenn ich im Home Office arbeite, dann erreiche ich mein Ziel, den Schreibtisch, in unter zehn Metern. Zu Fuß. Jedes Ziel, bei dem ich nicht darüber nachdenke, ob sich das Abschließen eines Fahrrads lohnt, ist ein guter Weg. Zur nächsten Kaufhalle bin ich zu Fuß schneller als mit dem Fahrrad.

Wesentliche Erkenntnis Eines zeigen nahezu alle Verkehrserhebungen: Ab zehn Kilometern Distanz pro Weg spielt das Rad kaum eine Rolle. Setzen wir verkehrspolitisch Impulse, diese Wege zu verkürzen, steigt auch der Radverkehrsanteil wesentlich stärker, als es mit richtig geiler Infrastruktur zu schaffen wäre. Eine generelle Forderung sollte also die „Stadt der kurzen Wege“ sein.

Aber zurück zu mir: Ich konnte meinen Arbeitsweg inzwischen auf zwei Kilometer pro Weg verkürzen. Würde ich nach wie vor mit dem Auto fahren, würden sich meine Verkehrsteile im Modal Split nicht ändern: zwei Wege Auto, fünf Wege Rad, 71 Prozent. Unter Berücksichtigung der Weglänge läge der Radanteil schon bei 50 Prozent. Allein weil 34 Autokilometer pro Tag entfallen.

Soweit die Theorie. In der Praxis habe ich das neue Büro noch nie mit einem Auto angesteuert. Natürlich haben nicht alle Menschen in Hamburg die Chance, ihre Wege so stark zu

verkürzen oder ins Home Office zu legen wie ich. Aber es geht bei Verkehrsdebatten nicht um die einzelne Person. Es geht um die Gesamtheit, die Menge aller Bewegungen und Fahrten in dieser Stadt.

Und wenn ich all diese Effekte und Gedanken berücksichtige, dann ist der Modal Split, also die Anteile an den Wegen, völlig egal. Aber ehe dieser Artikel endet: Versteht mich bitte

nicht falsch. Natürlich muss trotzdem massiv in den Radverkehr investiert werden.

Und im Vergleich zu heute kann Hamburg noch viele Schippen drauflegen! Aber wir sollten uns nicht von falschen Zahlen leiten lassen.

René Pönitz



Senatsbeschluss: Strategie Mobilitätswende



Mobilität in Deutschland (MiD)



Mobilität in Städten SrV

DES MODAL SPLITS



Im Laufe von 20 Jahren hat sich auch jede Menge Technik angesammelt.

fen, und die Gruppe begann, sich intensiver mit den Möglichkeiten auseinanderzusetzen, die Outdoor-GPS-Geräte bieten konnten. Hierbei formte sich die Unterscheidung zwischen so genannten Tracks und Routen aus: Unter Tracks versteht man aufgezeichnete Wegstrecken, während Routen geplante Wege sind, die auf bestimmten Kriterien basieren. Das Verständnis dieser Unterschiede war eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit.

2005 bis 2025: GPS im Fahrradclub – Technik im Wandel der Zeit

Im August 2025 feierte der Arbeitskreis (AK) GPS im Fahrradclub sein 20-jähriges Bestehen. Wir blicken zurück auf eine Erfolgsgeschichte, die mit einer kleinen Gruppe technikbegeisterter Radfahrer*innen begann und sich im Laufe der Jahre zu einem bedeutenden Bestandteil des ADFC Hamburg entwickelte.

Der Anfang: Von Karten zu GPS Es begann im Jahr 2002. Damals fand die Orientierung auf Radwegen und bei Touren noch mit Papierkarten und Kompass statt. Stefan Kayser, Gründer der ADFC-Gruppe, hatte sich ein damals hochmodernes GPS-Gerät angeschafft und erkannte schnell das Potenzial dieser Technologie: „Das Interesse am Thema war allgemein groß, auch wenn wir anfangs als Nerds verschrien waren.“ Ebenso wie das allgemeine Interesse an der neu aufkommenden Technologie wuchs auch die Gruppe stetig. Am 27. August 2005 wurde der Arbeitskreis GPS ins Leben geru-

Phasen der Entwicklung Nachdem Stefan den GPS-Kreis verlassen hatte, übernahm Klaus Merretig die Leitung. Die Aktivitäten auf Radreisemessen wurden verstärkt, und die zweimal jährlich stattfindenden GPS-Workshops fanden mit teilweise bis zu 60 Gästen immer größeren Zuspruch. Besonders die Einführung von OpenStreetMap (OSM) markierte einen Meilenstein. Dieses frei zur Verfügung stehende Kartenmaterial ermöglichte es, eigene Routen zu bearbeiten und Karten individuell anzupassen. Damit wurde eine Demokratisierung der Kartenarbeit erreicht, die es jedem/jeder Radfahrer*in erlaubt, eigene Tourenplanungen vorzunehmen oder nach bestimmten Kriterien zu optimieren.

Bald darauf begann der Siegeszug der Smartphones, welche die GPS-Geräte zunehmend vom Markt verdrängten. Die schlechte Akkulaufzeit sowie die mangelhafte Wasserfestigkeit und Robustheit der Geräte galten jedoch zunächst als große Hindernisse. Stattdessen setzten viele Mitglieder des AKs auf GPS-Geräte, die als zuverlässiger und unkompliziert galten. Doch mit der Zeit änderte sich auch hier die Einstellung: Smartphones wurden leistungsfähiger und die Nutzung diverser Apps, basierend auf OSM-Daten, wurde immer populärer. Mit der Verbreitung von Plattformen wie Komoot und

Locus Map wurden die Planungen vereinfacht und öffentlich zugänglicher gemacht: Die Möglichkeit, ohne große Vorkenntnisse eigene Touren zu erstellen, zu teilen und anzupassen, führte zu einer stärkeren Vernetzung und einem breiteren Interesse an GPS-basiertem Radfahren.

Herausforderungen und Rückschläge Die Corona-Pandemie stellte den Arbeitskreis dann vor große Herausforderungen. Nach den Lockdowns war es schwierig, neue Mitglieder zu gewinnen und das Interesse an den bis dahin regelmäßig stattfindenden Workshops aufrechtzuerhalten.

Aktuell finden aber wieder Workshops statt und weitere sind in Planung, um das geballte Wissen rund um GPS, Ko-moot und Co. weiterzugeben. Denn für den Arbeitskreis geht es nicht in erster Linie darum, möglichst schnell ein bestimmtes Ziel zu erreichen, sondern um die Fähigkeit, schöne und individuelle Tracks zu erstellen. „Wir wollen Menschen zu einem guten Reiseerlebnis verhelfen, indem wir die Fähigkeit zum eigenständigen Planen vermitteln.“

Ob GPS-Geräte oder Smartphones – die Technik entwickelt sich ständig weiter. Der Arbeitskreis bleibt auch künftig nahe an den Praxisthemen und möchte sein Wissen weitergeben, um das Radfahren noch schöner und selbstständiger zu machen. Darum freuen sich die Mitglieder auf viele weitere gemeinsame Treffen, auf Austausch und Innovation und heißen Interessierte jederzeit willkommen.

Die derzeit monatlichen Zusammenkünfte finden immer am 2. Mittwoch des Monats als offenes Treffen in der Geschäftsstelle des ADFC statt, meist zweigeteilt in eine offene und eine geschlossene Runde zur Diskussion des Fortschritts von Projekten und Themen.

Alexander Ballas



Der Arbeitskreis GPS (von links nach rechts): Helge, Klaus, Inge, Eddy, Christoph, Dieter B., Dieter W. und Jörg.

AK GPS



GPS Startseite



GPS steht für „Global Positioning System“ und ist ein satellitengestütztes Navigationssystem der USA. Der Betrieb von GPS-Empfängern muss weder angemeldet werden noch kostet er irgendwelche Gebühren.

Anzeige

Ihr Spezialist
für
Radreisen
in ganz Europa...

Rückenwind
Erlebnisse mit dem Rad

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

www.rueckenwind.de



STADTRADELN-Ergebnis 2025

SO WEIT WIE NIE ZUVOR

Neuer Rekord: Radfahrende in Hamburg übertreffen ihre bisherige Spitzenleistung beim STADTRADELN

Schon die Zahl der Teilnehmenden ist ein neuer Spitzenwert: 19.471 Menschen (13 Prozent mehr als im Vorjahr) haben sich in den drei Wochen vom 13. Juni bis 3. Juli beim STADTRADELN beteiligt und dabei genau 4.003.252 Kilometer zurückgelegt. Damit wurde das bisherige Rekordergebnis (3.387.941 km) um mehr als 18 Prozent übertroffen.

Spitzen-Spaß Das Beste aber war der Spaß, den die Teilnehmenden beim gemeinsamen STADTRADELN hatten. Der

kam auch nicht von ungefähr, denn der ADFC hatte als Koordinationsbüro allerhand Aktionen rund ums STADTRADELN organisiert. Los ging es mit einem gelungenen Fahrradfest auf dem Gelände der Wasserkunst Kaltehofe, wo Umweltsenatorin Katharina Fegebank das STADTRADELN offiziell eröffnete. Etwa 500 Gäste feierten bei Musik, Showprogramm, Touren-Info, Spielen für Groß und Klein, Führungen durch das ehemalige Wasserwerk, Speis und Trank und weiteren Attraktionen, alles bei strahlendem Sonnenschein.

Bei der Neuwerk-Challenge fuhren und liefen Sportliche am 20. Juni 120 Kilometer zu Hamburgs entlegenstem Stadtteil – und zurück! –, bei der Fahrrad-Sternfahrt demonstrierten 11.000 Menschen für die Verkehrswende und sammelten dabei viele, viele STADTRADELN-Kilometer. bei der Critical Mass am 27. Juni war es kaum anders und mit dem Fancy Cyclista Ride tags darauf und dem „Abradeln“ am letzten Tag des Aktionszeitraums kamen weitere Anlässe für Extratouren hinzu. Dazu gab's immer einen Stempel für den beliebten Sammelwettbewerb – alles mit Spaßgarantie.



Kay Brockmann

Sonnig war's bei der offiziellen Eröffnung des STADTRADELN 2025 in Kaltehofe mit der ADFC-Landesvorsitzenden Samina Mir, der Hamburger Umweltsenatorin Katharina Fegebank und Martin Bill, Staatsrat in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (von links nach rechts).

Spitzen-Wetter Dass das STADTRADELN bei uns zum ersten Mal im Sommer stattfinden konnte, hat sicher auch zu dem tollen Ergebnis beigetragen. Obwohl es in den letzten Jahren auch im September kaum mehr geregnet hat als in diesem Juni: Herbstregen scheint manche eher vom Radfahren abzuhalten als regnerische Sommertage. Ob es 2026 wieder eine Sommer-Saison fürs Hamburger STADTRADELN gibt, steht noch nicht fest – wird aber von vielen Seiten herzlichst gewünscht.

Spitzen-Teams und Soli Ähnlich wie schon in den letzten Jahren haben einzelne Fahrerinnen und

Fahrer erhebliche Kilometerleistungen vorzuweisen. Auffällig: In der Firma Oellerking scheint das Fahrradvirus in der Langstreckenvariante zu grassieren. Gleich drei Spitzenpositionen besetzen das Team des Gebäudeservice-Betriebs mit Leistungen deutlich über zwei- und dreitausend Kilometern pro Person. Bei den Firmen-, Behörden- und Schulteams gehen die Spitzenplätze überwiegend an altbekannte Player: Wer einmal beim STADTRADELN richtig loslegt, bleibt offenbar gerne dabei und baut das Engagement weiter aus – einmal Spitze, immer Spitze! Ein paar Überraschungsteams gab es auch: Die Hamburger Klimaschulen und die Techniker Krankenkasse haben in diesem Jahr ernst gemacht und sich beachtlich gesteigert. Die Teams der Kategorie „Meiste Kilometer pro Kopf“ sind zumindest dem Namen nach alles Neulinge, aber auch dort finden wir bekannte STADTRADELN-Teilnehmer*innen wieder. Herzlichen Dank allen, die beim STADTRADELN 2025 in Hamburg mitgefahren sind!

Georg Sommer

DIE GEWINNER*INNEN

Team mit den meisten Kilometern absolut

1. Platz: Hamburger Klimaschulen	106.177 km
2. Platz: Team HIBB	91.934 km
3. Platz: AIRBUS Cycle to Work	72.575 km

Team mit den meisten Teilnehmenden

1. Platz: Hamburger Klimaschulen	581 Teilnehmende
2. Platz: Team HIBB	395 Teilnehmende
3. Platz: Techniker Krankenkasse	368 Teilnehmende

Team mit den meisten Kilometern pro Kopf

1. Platz: Runumde	1.195 km
2. Platz: Straßenbautandem	1.098 km
3. Platz: RoadRunner	1.069 km

Beste Einzelfahrerin

1. Platz: Carmen Voß (Oellerking Gebäudeservice)	2.291 km
2. Platz: Maria Lutter (Bodelschwingh-Haus)	1.563 km
3. Platz: Leonie Sperling (Stevens Vertriebs GmbH)	1.407 km

Bester Einzelfahrer

1. Platz: Blazenko Cosic (Oellerking Gebäudeservice)	3.436 km
2. Platz: Dennis Klatt (Süderelbe)	3.382 km
3. Platz: Marek Wollny (Oellerking Gebäudeservice)	3.307 km

Den **Behörden-Wanderpokal** hat in diesem Jahr erneut das Team HIBB mit 91.934 km gewonnen.

Der **Schul-Wanderpokal** geht in diesem Jahr wieder an das Team Gynei radelt mit 47.199 km.

Wir gratulieren allen Sieger*innen und Platzierten zu den tollen Ergebnissen!

Alle Gewinner*innen der Verlosung werden persönlich benachrichtigt. Die Preisverleihung und Ehrung der Sieger*innen findet nach Redaktionsschluss statt.

Bericht und Bilder davon gibt's auf hamburg.adfc.de/stadtradeln (QR-Code rechts)



Wir bedanken uns bei der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft für die Förderung des Projekts.



STADTRADELN ist eine Kampagne des Klimabündnis.



Der ADFC Hamburg setzt STADTRADELN in Hamburg um.



VOR DER ABFAHRT GAB HERR MÖLLER NOCH
EIN PAAR GEHEIMTIPPS. DIE LEMMINGE
WAREN TOTAL AUFGEREGT VOR FREUDE!



Kolumne

IM TOTEN WINKEL „ÜBERSEHEN“?

In kurzem Abstand werden im Juni und Juli ein Radfahrer und eine Radfahrerin von abbiegenden Lkw getötet. Der ADFC mahnt Vision Zero an und veranstaltet eine Mahnwache, es ist immer das gleiche Spiel. Die Betroffenheit ist groß, die Medien berichten – wie konnte das passieren? Die Unfallursache ist „ungeklärt“, der Fahrer hat die Radfahrerin wohl „übersehen“ oder „der Radfahrer war offenbar im sogenannten Toten Winkel unterwegs.“ Ach so, na dann.

Mit unfassbarer Selbstverständlichkeit wird stets unterstellt, dass die Kfz-Fahrenden alles in ihrer Macht Stehenden getan haben, um den Unfall zu verhindern. Aber ein Lkw im Straßenverkehr ist ein Mordinstrument und sollte auch so behandelt werden. Also mit äußerster Vorsicht: Beim Abbiegen erst auf Schritttempo, am besten anhalten. Dann in alle Spiegel gucken, am besten zweimal. Wer langsam anfährt, gibt der schwächeren Verkehrsteilnehmerin Gelegenheit, auszuweichen bzw. vorwegzufahren.

Jemanden „übersehen“ geht also oft tödlich aus und darf schlicht nicht mehr passieren. Ebenso sollten Medien auf ihre Formulierungen achten. Während die offizielle Pressemitteilung der Polizei noch von ungeklärter Unfallursache ausgeht, stellt das Abendblatt schon fest, der Fahrer habe die Radfahrerin „übersehen“. Schnell rutscht die Meldung weiter nach unten und verschwindet ganz. Übergang zur Tagesordnung. Das ist unerträglich. Meine Erfahrung im Hafen ist: Viele Lkw-Fahrende halten an und warten, bis wir Radfahrenden bei grün geradeaus über die Kreuzung gefahren sind, manche sogar, wenn die Fahrradampel bereits rot zeigt. Danke dafür. Andere jedoch nehmen billigend in Kauf, jemanden zu töten, wenn sie nach rechts abbiegen, ohne anzuhalten. Punkt.

Amrey Depenau



NORWID
Räder für Velosaphen

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

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

NORWID Fahrradbau GmbH

Bauerweg 40 · 25335 Neuendorf · www.norwid.de · info@norwid.de · Tel.: (041 21) 246 58



KOECH2RAD

IHR **STEVENS** UND BIKE & CO FACHHÄNDLER

MIT KOMPETENTER MEISTERWERKSTATT.

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



**Radreisen in Frankreich
und in Europa**

www.france-bike.com

france-bike@france-bike.com

+49 2832 / 977 855



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

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



hamburg.adfc.de/sei-dabei

 bakkie.de	 kanzlei-dannhauer.de	 eimsbuetteler-fahrradladen.de	 etv-hamburg.de
 fahrrad-dulsberg.de	 fahrrad-marcks.de	 fahrrad-pagels.de	 fahrrad-loewe.de
 trenga.de	 fahrradstation-hh.de	 fahrradladen-st-georg.de	 hvv.de
 koech2rad.de	 apd-knoll.de	 pieper-medien.de	 sprind.de
 sf.hamburg	 st.peter-grossborstel.de	 tricago.de	 velofit-fahrradstationen.de
 radsportvonhacht.de	 wohnwarft.de	 wps.de	 zukunftsforum-blankenese.de

Stand: Juli 2025

Schwere Fracht? Kein Problem! — mit dem StadtRAD Lastenrad



Entdecke 50 Lastenräder
an 50 Stationen in ganz
Hamburg!

So funktioniert's:

1. StadtRAD Hamburg-App downloaden
2. Tarif wählen und registrieren
3. Losradeln!



STADTRAD HAMBURG



DB Call a Bike

Falls es mal ein Auto sein muss.



Parkplatz,
Versicherung
und Tanken
inklusive



cambio-CarSharing.de

