

RADCITY

November
Dezember
Januar
4.25

Das Magazin des ADFC Hamburg

STADTRADELN-SIEGER*INNEN
DIE ZUKUNFT FÄHRT RAD

YOUR CUSTOM COLOUR BY TRENGA



"HAZY PURPLE"

CHOOSE YOUR CUSTOM COLOUR
FROM A SELECTION OF OVER 30 OPTIONS

WIR SIND **JOBRAD** PARTNER

made for you | WITH PASSION IN HAMBURG
BY TRENGA

TRENGA.DE

TRENGA



INHALT

- KURZMELDUNGEN**
- 4 Für eine fahrradfreundlichere Stadt! • Für eine konsequente Mobilitätswende in Hamburg • 21.06.2026: Fahrradsternfahrt • **Fahrrad & Recht:** Flucht nach Unfall – was droht?
- VEREIN**
- 6 Die zwei Neuen in der Geschäftsstelle: Lucas und Matti
- AKTIONEN STADTRADELN**
- 9 Hamburg feiert beim ADFC das STADTRADELN 2025
- AKTIONEN STADTRADELN**
- 10 So sehen Sieger*innen aus!
- AKTIONEN FAHRRADFREUNDLICHE ARBEITGEBER**
- 12 Aufsteiger! Hamburgs Wirtschaft fährt Zukunft
- NEUES AUS HAMBURGS BEZIRKEN NORD**
- 14 Fahrradhäuschen als Störfaktor?
- AKTIONEN VERKEHRSSICHERHEIT**
- 16 ADFC-Fahrsicherheitstraining
- RADKULTUR**
- 18 Historische Fahrradmarken und Psychologie des Radfahrens
- KOLUMNE**
- 21 „Cross cycle lane with caution“
- VERKEHRSSICHERHEIT**
- 22 Mahnwache für getötete Radfahrerin

ES BLEIBT SCHWIERIG

Ist es nur meine subjektive Wahrnehmung, oder war der ADFC Hamburg mit seinen Aktionen in den letzten Monaten tatsächlich besonders präsent in der Öffentlichkeit? Allein die Mahnwache für die Schauspielerin Wanda Perdelwitz hat über 800 Menschen auf die Straße gebracht und für ein entsprechendes Medienecho gesorgt. Ein Grund zur Freude ist das natürlich nicht, genau so wenig wie die Tatsache, dass die Zahl der im Hamburger Straßenverkehr getöteten Radfahrer*innen fast im Wochenrhythmus steigt. Bei Erscheinen der letzten *RadCity* Anfang September waren es noch acht Todesopfer, inzwischen sind wir bei zwölf angelangt (Stand 5. November 2025).

Gleichzeitig feiern Internet-Trolle anonym und ungeniert die vielen tödlichen Unfälle von Radfahrenden („Endlich einer weniger“), überbieten sich Politiker*innen mit den immer gleichen, uralten Vorschlägen zur Zähmung von „Rad-Rambos“ (Kennzeichenpflicht, Rückspiegelpflicht, Helmpflicht usw.).

Die „zunehmende Verhärtung der Fronten“ ist längst Realität. „Rüpelradler“ hier, „Autoidioten“ da. Als gäbe es immer nur zwei Meinungen – die eigene und die falsche. Ich plädiere daher dringend für mehr Zwischentöne. Wir brauchen keine weiteren Zuspitzungen, sondern mehr Bereitschaft zum offenen Austausch. Wir müssen den Raum zwischen den Fronten beleben, anstatt die Ränder immer weiter zu stärken. Denn was die verkehrspolitischen Argumente angeht – davon bin ich fest überzeugt –, haben wir ganz eindeutig die besseren. In diesem Sinn wünsche ich euch eine streitbare und lebhafte Weihnachtszeit.

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, Kay Brockmann, Kaija Dehnkamp,
Amrey Depenau, Dirk Lau (Layout), Andrea Lütke,
René Pönitz, Mina Schüttmann, Georg Sommer,
Leo Strohm (Redaktion, V.i.S.d.P.), Alexander von Stryk
Coverfoto: Kay Brockmann

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::

Vorführeräder, 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



Arthur Eichmeier

Für eine konsequente Mobilitätswende in Hamburg

Am 12.12.2025 übergeben Parents for Future (P4F) die Petition „Mobilitätswende in Hamburg konsequent fortsetzen“ an den Hamburger Senat. „Nach dem klaren Votum für mehr Klimaschutz erwarten wir, dass Hamburg beim Verkehr wieder Kurs aufnimmt. Die Mobilitätswende ist kein Selbstzweck – sie macht Wege sicherer, leiser und fairer“, stellen P4F und der Vorstand des ADFC Hamburg gemeinsam fest. Mit einer gemeinsamen Radtour wird die Petition am 12.12. 2025 zum Rathaus transportiert. Start ist um 16 Uhr an der Kreuzung Hamburger Straße/Elsastraße. Die Übergabe findet um 18 Uhr vor dem Rathaus statt.



Malte Hübner

Für eine fahrradfreundlichere Stadt!

Eine aktuelle Online-Umfrage von zwei Masterstudentinnen der Universität Hamburg untersucht, wie spielerische Elemente in Navigation-Apps – sogenannte Gamification – das Verhalten von Radfahrenden beeinflussen können. Ziel ist es herauszufinden, wie dies dazu beitragen kann, ein umfassenderes Bild über die Nutzung und Qualität der Fahrradinfrastruktur zu gewinnen – insbesondere in bisher weniger frequentierten Stadtteilen. Die Ergebnisse sollen Städten helfen, die Bedingungen für Radfahrende langfristig zu verbessern. Die Teilnahme an der Befragung dauert nur 5 bis 10 Minuten.

<https://studentische-umfragen.uni-hamburg.de/index.php/536134?lang=de>



Kay Brockmann

21.06.2026: Fahrradsternfahrt

Hamburg muss die Klimaziele bereits fünf Jahre früher erreichen als bisher geplant. Dafür müssen ÖPNV und Radverkehr gefördert werden, damit die Hamburger*innen klimafreundlich, sicher und schnell durch die Stadt kommen. Mit Hamburgs größter Fahrraddemonstration setzen wir uns ein für sichere, breite Radwege, Tempo 30, Kontrolle und Ahndung von Falschparken und eine Infrastruktur, die ungeschützte Verkehrsteilnehmenden im Blick hat. Wir fahren sternförmig auf sechs Hauptrouten ins Hamburger Zentrum. Ein Highlight wird wieder die Route über die Köhlbrandbrücke sein.

Weitere Informationen gibt es unter <https://fahrradsternfahrt.hamburg>



Flucht nach Unfall – was droht?

Auch Radfahrende sind im Straßenverkehr zur Unfallaufnahme verpflichtet. Wer sich nach einem Unfall unerlaubt vom Unfallort entfernt, macht sich unter Umständen strafbar (§ 142 StGB: Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort). Dies gilt unabhängig davon, wie man unterwegs ist, ob zu Fuß, im Auto oder mit dem Fahrrad.

Eine Strafbarkeit liegt vor, wenn bei einem Ereignis im Straßenverkehr mit Schadeneintritt eine unfallbeteiligte Person den Unfallort verlässt, ohne anderen Beteiligten oder der Polizei die Feststellung ihrer Beteiligung und Person zu ermöglichen. Auch das kurzzeitige Verlassen der Örtlichkeit oder das Hinterlassen eines Zettels kann bereits diesen Tatbestand erfüllen.

Die Folge kann eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe sein, zusätzlich drohen Punkte in Flensburg. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis ist bei Radfahrenden zwar unüblich, aber nicht ausgeschlossen. Hierfür kommt es insbesondere darauf an, ob der Schaden „bedeutend“ war. Nach ständiger Rechtsprechung liegt

die Erheblichkeitsschwelle bei Personenschäden bei rund 50 Euro, bei Sachschäden bei etwa 1300 Euro.

Auch kann es bei einer Flucht vom Unfallort zu Problemen mit der Versicherung kommen, bis hin zu Regressforderungen.

Fazit: Auch Radfahrende sind verpflichtet, bei Unfällen anzuhalten, um Feststellungen zu ermöglichen. Die Konsequenzen einer Flucht können empfindlich sein – auch ohne Motor.

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.



Anzeige

Wenn es doch mal ein Auto sein muss



Treibstoff,
Parkplatz und
Versicherung
inklusive



cambio-CarSharing.de





Lucas

Lucas Schmitz ist offiziell seit dem 15. Oktober 2025 als kaufmännischer Geschäftsführer des ADFC-Landesverbandes in Hamburg tätig, hat sich aber in Absprache mit seinem bisherigen Arbeitgeber schon seit Anfang September in sein vielfältiges, neues Tätigkeitsfeld eingearbeitet.

Die zwei Neuen

in der Geschäftsstelle

RadCity: Herzlich willkommen beim ADFC, Lucas! Wir freuen uns sehr, dass die Stelle jetzt nach Sünjes Weggang im April wieder besetzt ist. Kannst du uns vielleicht kurz deinen beruflichen Werdegang schildern?

Lucas Schmitz: Zunächst einmal: Ich freue mich auch sehr, hier beim ADFC zu sein und mich für diesen Verein einzusetzen. Angefangen habe ich das Berufsleben als Ton- und Bildingenieur, aber ich habe schnell gemerkt, dass mich das Thema Naturschutz sehr viel mehr interessiert. Dann habe ich zunächst an der Algarve als Tauchlehrer gearbeitet und dort auch mit dem aktiven Meeresschutz begonnen, vor allem mit Müll-Sammelaktionen. Aber das hat mir irgendwann nicht mehr gereicht, und so habe ich Ozeanographie und Klimawissenschaften studiert und beim Jordsand e.V. als Projektmanager für den Schutz des Wattenmeers gearbeitet. Anschließend war ich beim Baltic Environmental Forum tätig und habe ehrenamtlich den Verein Sana Mare gegründet und geleitet, der versucht, Umweltschutz und Armutsbekämpfung in den ärmsten Ländern dieser Welt unter einen Hut zu bekommen. Und jetzt bin ich nach rund zehn Jahren beim ADFC gelandet.

Meeresschutz und Radfahren ist ja nicht unbedingt eine naheliegende Kombination.

Mir geht es ganz grundsätzlich um Klimaschutz und nachhaltige Transformation. Und in dem Zusammenhang ist mir die Verkehrswende sehr wichtig. Darüber hinaus bin ich leidenschaftlicher Fahrradfahrer, daher passt das meines Erachtens sehr gut, weil ich meine Leidenschaft mit meinen gesellschaftlich-politischen Ansprüchen kombinieren kann.

Wie siehst du deine Rolle hier im Verein?

In erster Linie bin ich als kaufmännischer Geschäftsführer hier. Da geht es zunächst einmal um Finanzen, Vertragsverhandlungen, Kooperationen und so weiter. Aber ich möchte in meiner Position auch deutlich inhaltliche Schwerpunkte setzen und bin dazu mit dem Vorstand schon im engen Austausch.

Hast du dir bestimmte Ziele gesetzt?

Zuerst will ich mich natürlich einarbeiten und mir einen Überblick verschaffen. Die Stelle war jetzt ein halbes Jahr lang nicht besetzt, da ist Etliches liegen geblieben. Wobei: Insgesamt habe ich deutlich bessere Startbedingungen als Sünje sie vor gut sechs Jahren hatte. Der Verein steht ja grundsolide da, und das ist in erster Linie ihrer Arbeit zu verdanken. Aber klar habe ich Ziele: Mehr Mitgliederwachstum zum Beispiel, um auch unsere finanzielle Situation zu verbessern. Nur dadurch sind wir in der Lage, hauptamtliche Stellen im Bereich Verkehrspolitik und Kinder- und Jugendmobilität zu besetzen, und das

halte ich für dringend notwendig. Außerdem möchte ich erreichen, dass wir auch außerhalb unserer Bubble deutlich sichtbar werden, als das bisher der Fall ist.

Wie könnte das gehen?

Ganz klar durch mehr Öffentlichkeitsarbeit. Wir machen schon viel im Rahmen unserer Möglichkeiten und tauchen oft in den Medien auf, aber ohne Budget ist es wirklich sehr schwer, genügend Sichtbarkeit herzustellen, und dafür brauchen wir eben mehr Geld. Nur so können wir den nächsten Schritt gehen. Aber versteh' mich nicht falsch: Selbstverständlich brauchen wir Ehrenamtliche, die sich in diesem Bereich engagieren und durch ihren Einsatz unsere Öffentlichkeitsarbeit überhaupt erst ermöglichen.

Das klingt richtig angriffslustig und hoch motiviert.

Das ist es auch.

Wir wünschen dir viel Erfolg!

Anzeige



Pure **RAD-REISELUST** in ganz Europa.

5162 Obertrum | Mühlstraße 20
Gratis-Infoline: 0800 070 6333



Seit Mitte August 2025 ist Matti Neeske als Bundesfreiwilliger in der ADFC-Geschäftsstelle tätig. Er lebt in Norderstedt und hat dort im Sommer 2025 sein Abitur gemacht.

RadCity: Herzlich willkommen beim ADFC, Matti. Wie bist du darauf gekommen, hier bei uns deinen Bundesfreiwilligendienst zu absolvieren?

Matti Neeske: Ich wollte nach dem Abi auf jeden Fall etwas machen, wusste aber nicht so genau, was, und da hat mein Vater mich auf die Idee gebracht, mich beim ADFC zu bewerben.

Kommst du eigentlich mit dem Fahrrad zur Arbeit?

Nein, mit der Bahn. Zum einen ist es ganz schön weit bis in die Koppel, und zum anderen ist auch die Infrastruktur über weite Strecken nicht so einladend.

Hast du schon vor deinem Bundesfreiwilligendienst mit dem ADFC zu tun gehabt?

Ich hab mal mein Fahrrad codieren lassen, aber sonst eigentlich nicht. Klar habe ich mir gedacht, dass es eine Interessenvertretung für Radfahrer*innen geben muss, aber so konkret hatte ich mir das nicht vorgestellt.

Und hast du inzwischen schon einen Eindruck, wie der Verein funktioniert und was er alles macht?

Ja, da habe ich schon eine ganze Menge mitbekommen. Dass

die Ehrenamtlichen in den Bezirksgruppen zum Beispiel sehr viel Arbeit leisten. Die will ich in meiner Zeit hier auch alle mal besuchen, um mir einen Eindruck zu verschaffen. Und außerdem finde ich es auffallend, dass das Durchschnittsalter unter den Aktiven ziemlich hoch ist.

Hast du eine Idee, wie der Verein für Jüngere interessanter werden könnte?

Mit mehr Social-Media-Aktivitäten vielleicht. Zum Beispiel könnte man gezielt Trends aufspüren und sich dann da dranhängen. Man könnte sich auch überlegen, die Zusammenarbeit mit Influencer*innen zu verstärken.

Könntest du dir vorstellen, in diese Richtung in den kommenden zehn Monaten etwas zu konzipieren?

Ja, klar. Bis jetzt habe ich ja noch keine Jahresaufgabe. Ich könnte mir auch vorstellen, die Karte mit den ADFC-Aktivitäten noch etwas auszubauen, zum Beispiel mit Video-Links.

Dazu wünschen wir dir alles Gute, Matti! Vielen Dank für das Gespräch.

Interviews: Leo Strohmann

STADTRADELN

Hamburg feierte beim ADFC das STADTRADELN 2025.

Auszeichnung
Gewinner*innen

Sensationell!" So begeistert zeigte sich Katharina Fegebank, zweite Bürgermeisterin der Hansestadt und Schirmfrau des STADTRADELN, bei der Ehrung der Hamburger Sieger*innen. Rund vierzig Personen waren in der Geschäftsstelle des ADFC zusammengekommen, um Preise und Urkunden entgegen zu nehmen. Die Chefin der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zeigte sich in bester Stimmung und lobte nicht nur die wirklich beeindruckenden Kilometerleistungen Einzelner, sondern auch den Teamgeist und die gemeinschaftlichen Anstrengungen.

Lohn der Mühe: Hamburg hat im Vergleich der Großstädte immerhin den 4. Platz geschafft. Viel hat nicht gefehlt um aufs Podium zu kommen. Aber nächstes Jahr dann?



Fotos: Kay Brockmann (alle)

Der STADTRADELN-Wanderpokal für Schulen ging an das Gymnasium Meiendorf im Hamburger Stadtteil Rahlstedt.



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



KLIMA
BÜNDNIS
STADTRADELN
ist eine Kampagne
des Klimabündnis.



Der ADFC Hamburg
setzt STADTRADELN
in Hamburg um.



Die Kita Kinderschulpe aus Hamburg-Hamm freute sich über den Gewinn des Spielteppichs, gestiftet von Spielwende; rechts Kaija Dehnkamp vom ADFC Hamburg.



Ulli Krastev (links) vom Betriebssportverband (BSV) Hamburg und STADTRADELN-Schirmherrin Katharina Fegebank übergeben die BSV-Trophäe an Matthias Schneider (Team Airbus).



SO SEHEN SIEGER*INNEN AUS!

STADTRADELN 2025

Das STADTRADELN in Hamburg hat auch in diesem Jahr wieder viele Radler*innen begeistert. Das Gymnasium Meiendorf gewann dabei den Schulpreis. Die *RadCity* sprach mit Marie und Tim, zwei 14-jährigen Schüler*innen der 9. Klasse, über ihre Motivation und Beteiligung – und fragte sie auch nach ihrer Meinung zur „jugendlichen“ und zukünftigen Mobilität.

RadCity: Bei der Preisverleihung haben Eure Lehrer*innen erzählt, dass ihr morgens um fünf aufgestanden seid, um möglichst viele Kilometer zu erradeln. Was hat euch dazu motiviert?

Marie: Wir finden das STADTRADELN ein schönes Event, man bringt die Leute zusammen, auch aus der Klasse, macht zusammen Fahrradtouren. Man ist sportlich aktiv und es macht Spaß. *Tim:* Ich bin auch ehrgeizig, darum fand ich es toll, dass es auch ein bisschen ein Wettbewerb ist und unsere Schule vielleicht gewinnt.

Wie viele Kilometer seid ihr geradelt? Und wo?

Tim: Ich bin schon morgens vor der Schule so etwa 15 bis 20 Kilometer geradelt. Und dann den Rest noch nachmittags, zum Sport und zu Wettkämpfen, zum Beispiel nach Reinfeld in Schleswig-Holstein. Mein Ziel waren 55 Kilometer pro Tag. Das hab ich zwar nicht ganz geschafft, aber insgesamt bin ich auf 1022,2 Kilometer gekommen. *Marie:* Bei mir waren es so 30 bis 35 Kilometer pro Tag – insgesamt hatte ich 787 auf dem Tacho.

Haben viele aus der Klasse oder der Familie mitgemacht?

Marie: In der Klasse waren noch viele andere sehr motiviert.

Manchmal haben wir uns nachmittags noch zum Radfahren getroffen. Viele kommen sowieso mit dem Rad zur Schule und haben sich angemeldet, einige aber auch nicht. Das war etwas schade. *Tim*: Wir haben auch Radtouren mit der Klasse geplant, waren zum Beispiel auf einer alten Bahnstrecke in Siek, das waren dann 60 Kilometer. Zum STADTRADELN-Fest nach Kaltehofe sind wir beide zusammen gefahren, und auch meine ganze Familie hat mitgemacht, sogar mein jüngerer Bruder, das fand ich toll. Er wollte immer mit mir mitfahren. *Marie*: Meine Mutter fährt nicht so viel mit dem Rad, aber mein Vater fährt viel und hat seine Kilometer eingetragen. Mit ihm habe ich auch zwei längere Radtouren nach Lübeck und Bremen gemacht. Zurück sind wir dann mit der Bahn gefahren..

Wie empfindet ihr das Radfahren bei euch im Stadtteil und auch in der Stadt?

Marie: Hier im Stadtteil haben wir ziemlich viele Radwege und die sind auch ganz gut instand. An der Schule gibt es für jede Stufe große Fahrradabstellflächen mit Bügeln, aber manchmal sind die schon überfüllt. Und dass es an den Bahnstationen viele Fahrradständer gibt, finde ich auch gut. Aber je weiter es in die Stadt geht, desto weniger und schlechter werden die Radwege. Normalerweise fahren wir nicht mit dem Rad in die Stadt. *Tim*: Manchmal vielleicht ... aber es ist auch ganz schön weit und die U-Bahn ist einfach praktischer. Wir haben ja das Deutschlandticket gratis.

Nehmt ihr das Rad auch mit in die Bahn?

Tim: Ja, das Doofe ist dann nur, dass das zu bestimmten Zeiten nicht geht. Es gibt ja jetzt diesen Ironkids-Triathlon im Stadtpark, da muss ich mein Rad mitnehmen und das geht manchmal nicht in der Bahn – aber ich verstehe auch, dass es blöd ist, wenn die Leute zur Arbeit wollen und dann steht da so ein riesiges Fahrrad im Weg.

Was sagt ihr zu E-Rollern, benutzt ihr die?

Tim: Hab ich schon mal ausprobiert. Für privat finde ich das okay und einige Schüler haben sogar einen eigenen. Aber dass diese Leih-Roller oft im Weg stehen oder liegen, finde ich nicht gut. *Marie*: Ich hab's auch schon ausprobiert. Und wir haben einige in der Stufe, die regelmäßig mit dem E-Roller zur Schule kommen.

Gibt es bei euch an der Schule Schüler*innen, die von den Eltern mit dem Auto gebracht werden?

Marie: In der fünften und sechsten Klasse sind das schon einige, aber davon merken wir nicht so viel, weil deren Gebäude etwas abseits steht. Im Winter, wenn es regnet, wenn es kalt

ist, gibt es mehr Autos auch hier vor der Schule, was blöd ist, weil die die Bushaltestelle blockieren.

Was sagt ihr zum Hamburger Klimaentscheid? Was wird das für den Verkehr bedeuten?

Tim: Ich fand eigentlich, schon 2045 wäre ein gutes Ziel gewesen, bis 2040 sind es jetzt nur noch 15 Jahre, das sind ja dann schon krasse Veränderungen. *Marie*: Da werden einige auf Alternativen zum Auto umsteigen, also öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad oder jetzt auch E-Roller.

Werdet ihr als Erwachsene mit dem Auto fahren?

Marie: Ich plane direkt den Führerschein zu machen. Aber ich möchte kein eigenes Auto haben, weil ich erst mal das Auto meiner Eltern mitbenutzen könnte. Ich hab aber auch Mitschüler*innen, die fahren gar kein Fahrrad und die wollen unbedingt später ein Auto haben. *Tim*: Ich möchte später ein eigenes Auto haben. *Marie*: Es kommt ja auch darauf an, wo man dann wohnt. Wenn man überall gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinkommt, dann ist ja ein Auto nicht nötig.

Man sieht ja jetzt vermehrt große Lastenräder, sogar die Post fährt schon damit. Könnt ihr euch vorstellen, später ein Lastenrad statt eines Autos zu haben?

Tim (*Marie* zustimmend): Ne, ich glaub' nicht, ein Auto ist dann einfach komfortabler, größer, hat noch mehr Funktionen, zum Beispiel Musik und Navi.

Zum Schluss noch eine Frage an euch beide: Was denkt ihr, wie könnte man das Radfahren in eurem Umfeld und besonders bei Gleichaltrigen noch attraktiver machen?

Marie & Tim (haben diese Frage zusammen schriftlich beantwortet): Wir glauben, dass es nicht möglich ist, viele in unserem Alter zu überzeugen, weil E-Roller immer populärer werden und für längere Distanzen oft auch die Bahn mit dem Deutschland-Ticket genutzt wird. Allerdings machen Wettbewerbe wie STADTRADELN das Radfahren attraktiver. Generell würde es helfen, wenn Fahrradwege verbessert oder erneuert würden, um mehr junge Leute zum Radfahren zu motivieren. Und Klassenausflüge mit dem Fahrrad wären auch eine gute Idee.

Danke für das Gespräch.

Interview: Kay Brockmann


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


KLIMA
BÜNDNIS
STADTRADELN
ist eine Kampagne
des Klimabündnis.


adfc
Hamburg
Der ADFC Hamburg
setzt STADTRADELN
in Hamburg um.



Aufsteiger!

Hamburgs Wirtschaft fährt Zukunft

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – mit diesem EU-weit anerkannten Siegel dürfen sich Unternehmen schmücken, wenn sie die Kriterien des ADFC erfüllen. Immer mehr Betriebe in Hamburg beteiligen sich an dem Programm.

Die 29 Firmen, die das Siegel in Bronze, Silber oder Gold führen, kommen aus den unterschiedlichsten Branchen, auch viele Behörden sind bereits dabei. Frisch zertifiziert haben sich 2025 Aug. Prien (Bau & Immobilien), BDESS (Software), Röhlig (Logistik) und die Hamburger Volksbank. Was sie alle verbindet: Das Engagement für umweltfreundlichen und gesunden Pendelverkehr ihrer Beschäftigten.

Alle haben dem ADFC beim Audit eine lange Liste von Maßnahmen präsentiert, die der Belegschaft gute Bedingungen fürs Radfahren bieten. Darüber hinaus punkten viele Betriebe mit Besonderheiten. So engagiert sich die Hamburger Volksbank zum Beispiel

vorbildlich beim STADTRADELN und animiert mit zusätzlichen Abstellanlagen während der Aktion auch Neugierige zum Ausprobieren. Der Logistiker Röhlig nimmt die Belegschaft gerne mal zu einer Hafen-Radtour mit, bei der Baufirma Prien radeln einige Kolleg*innen per Betriebs-Bike zur Baustelle. Und die Software-Entwickler*innen bei BDESS gleichen möglichen Bewegungsmangel gerne bei gemeinsamen sportlichen Fahrten aus.

Besser werden Das Zertifikat wird jeweils für drei Jahre verliehen – dann steht eine erneute Überprüfung an. Die meisten Unternehmen verbessern sich dabei auf die nächst höhere Zertifizierungsstufe. In diesem Jahr waren der

Bei der Übergabe des Zertifikats durch ADFC-Vorstand Florian Mallok (links) freuen sich Beschäftigte im Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein sichtlich über die fahrradfreundlichen Bedingungen.

Landesbetrieb LSBG, der Kirchenkreis Hamburg West, die Edekabank und die Beratungsunternehmen Capgemini und Linkfish an der Reihe. Sie alle haben mindestens die Re-Zertifizierung bestanden oder sogar noch eine Stufe erhöht. Herausragende Maßnahmen gab es zum Beispiel bei Capgemini, wo den Mitarbeitenden ein Fahr sicherheitstraining angeboten wurde. Linkfish überzeugt mit einer tollen Werkstatteinrichtung und Serviceangeboten fürs Rad. Der Kirchenkreis bietet mehrmals im Jahr kostenlose Fahrrad-Checks mit Kleinreparaturen an, dazu Codierungs- und Infoveranstaltungen wie Vorträge zu sicherem Radfahren. Die Edekabank hat die Sicherheit ihrer Abstellanlagen durch Videoüberwachung und einen abgeschlossenen Gitterkäfig erhöht und gemeinsam mit dem Bezirksamt eine öffentliche Reparatursäule eingerichtet.

Berufspendeln Warum engagiert sich der ADFC für dieses Programm? Klar: Bessere Bedingungen bringen mehr Menschen aufs Rad. Und beim beruflichen Pendelverkehr erreichen wir besonders viele. Außerdem verbessern Unternehmen, die sich fürs Radfahren engagieren, das gesellschaftliche Klima für den Radverkehr. Wenn sich ein großer Arbeitgeber bei den Behörden

meldet und eine sichere Radverkehrsführung zum Betrieb anfragt, wird das oft besser gehört, als wenn „die üblichen Verdächtigen“ meckern. Nebenbei: Der ADFC verdient auch Geld mit dieser Dienstleistung, und das stärkt wiederum seine verkehrspolitische Arbeit.

Dein Betrieb soll auch zertifiziert werden?

E-Mail an kontakt@hamburg.adfc.de

Benefits Vorteile für die Arbeitgeber hat die Fahrradfreundlichkeit auch: Man übernimmt Verantwortung für Umwelt und Klima. Ein gefördertes Dienstrad-Leasing zieht engagierte Fachkräfte an. Firma „Fahrradfreundlich & Co“ tut also aktiv etwas für die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden. Schnäppchen am Rande: Kfz-Stellplätze sind teuer. Selbst luxuriöseste Fahrradabstellanlagen sind dagegen ein Gewinn.

Allen frisch (re-)zertifizierten Betrieben und Aufsteigern gratuliert der ADFC Hamburg herzlich!

Georg Sommer



FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER
Eine Initiative der EU und des ADFC

Die Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ vergibt der ADFC nach einem europaweit abgestimmten Auditverfahren an geprüfte Unternehmen. Das Auditprogramm fordert ein ganze Reihe fahrradfreundlicher Einrichtungen und Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Kommunikation, Organisation und Service sowie Parkraummanagement und Kundenverkehr. In all diesen Aktionsfeldern müssen die Betriebe Gutes für die Fahrradmobilität tun. Nur dann gibt es beim Audit Punkte, die auf das Siegel in Bronze, Silber oder Gold zählen. Drei Jahre nach dem Audit ist eine Überprüfung fällig. Auf der Website fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de können Betriebe mit einer einfachen Selbstevaluierung ermitteln, wie fahrradfreundlich das Unternehmen schon ist und wo es noch Optimierungsbedarf für die Zertifizierung gäbe. Bei Bedarf unterstützt der ADFC Hamburg interessierte Unternehmen durch eine detaillierte Vorstellung des Zertifizierungsprogramms und mit Beratung zu fahrradfreundlichen Maßnahmen. Mehr Infos beim ADFC Hamburg: Tel. 040 39 39 33, Mail: kontakt@hamburg.adfc.de.



Anzeige

biketeam
Radreisen

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

www.biketeam-radreisen.de

Wer ein Ziel hat, findet Wege. Wenn das Bezirksamt Hamburg-Nord keine Fahrradhäuschen will, dann (er)findet es Gründe. Und wenn Denkmalschutz oder Erhaltungsverordnung nicht greifen, unterstützt die Polizei.

In vielen dicht bebauten Hamburger Wohngebieten fehlt es an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Vor allem Gründerzeitbauten haben häufig keinerlei Kelleranlagen, also auch keine Fahrradräume. Und so gibt es lokale Akteure, die auf eigene Kosten Fahrradhäuschen errichten wollen. Damit diese auf öffentlichem Grund aufgestellt werden dürfen, braucht es eine Erlaubnis zur Sondernutzung. Diese kostet zwar erfreulicherweise nichts, aber um sie zu bekommen, braucht man großes Glück. Und selbst, wenn man sie einmal bekommen hat: Sie ist zeitlich begrenzt und muss regelmäßig verlängert werden.

Ein aktuelles Beispiel ist die Eppendorfer Landstraße 144. Dort wurde ein

Verlängerungsantrag gestellt und aus Denkmalschutzgründen abgelehnt. Warum und wieso? Wird nicht näher ausgeführt. Und was sich seit dem Ursprungsantrag verändert hat, ebenso wenig. Als der Autor vor Ort war, parkte an genau dieser Stelle ein Motorroller.

Ablehnungs-Vielfalt Also schlugen die Betreiber drei Ersatzstandorte vor. Der erste, in der Eppendorfer Landstraße 152, wurde ebenfalls aus Denkmalschutzgründen abgelehnt. Die Geschwister-Scholl-Straße 4 steht zwar nicht unter Denkmalschutz, aber dafür liefert eine bauliche Erhaltungsverordnung den Grund zur Ablehnung: „sehr präsenste Lage aufgrund der städtebaulichen Erhaltungsverordnung“. Nach

FAHRRADHÄUSCHEN ALS STÖRFAKTOR?

Neues aus
Hamburgs
Bezirken

NORD



Geschwister-Scholl-Straße: Vorne hat die Polizei Bedenken wegen der geparkten Autos, weiter hinten das Bezirksamt wegen „sehr präsenster Lage“.

dieser Verordnung sollen die „wenigen erhaltenen Fragmente der Bebauung aus dem 18. und 19. Jahrhundert sowie den späteren Ergänzungen aller Baualtersklassen von der Gründerzeit bis zur Neuzeit“ geschützt werden. Den Kfz-Verkehr scheint das allerdings nicht zu betreffen, schließlich ist auf historischen Bildern von 1900 so gut wie nie ein Fahrzeug auf den Straßen zu sehen.

Auch in der Ludolfstraße 94 wurde mit der Erhaltungsverordnung argumentiert. Das ist in soweit bemerkenswert, als dem Bezirksamt Hamburg-Nord bei Prüfung dieser „sehr präsenten Lage“ nicht einmal aufgefallen ist, dass die Hausnummern der Ludolfstraße bei 63 enden.

Dafür wurde von Amts wegen ein vierter Standort geprüft: die Geschwister-Scholl-Straße 6-8. Obwohl das Gebäude im selben Erhaltungsgebiet wie Hausnummer 4 liegt, kommt hier eine gänzlich andere Ablehnungsvariante zum Zug, dieses Mal vom Polizeikommissariat 23. „Fahrradhäuser werden (...) nicht im Fahrbahnbereich aufgestellt, sodass die Aufstellung auf dem Gehweg erfolgen müsste. Das wäre jedoch nur möglich, wenn die erforderlichen Restgehwegbreiten frei bleiben.“ Da hier aber die Autos quer parken und den halben Gehweg in Anspruch nehmen, ist die restliche Gehwegbreite zu schmal, um auf der Fläche eines PKWs zehn Fahrräder unterbringen zu können.

Sind das Einzelfälle? Natürlich nicht!

Im Oktober 2024 wurde die Hegestraße 68 abgelehnt. Da fanden Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Polizei und Denkmalamt gemeinsam Gründe, unter anderem sei das Fahrradhäuschen „sehr raumprägend“. Im Oktober 2024 wurde die Eppendorfer Landstraße 111 durch die Polizei abgelehnt. Im Dezember 2023 wurde der Lehmweg 58

abgelehnt, wegen „Größe, Gestaltung und Beeinträchtigung der Straßenraumwirkung“ und dem Kronenbereich eines Baumes. Im Dezember 2023 wurde auch die Alsterdorfer Straße 59-61/Lattenkamp 2-6 abgelehnt. Hier wurden im Kollektiv alle denkbaren Gründe zusammengetragen. Im Februar 2023 waren in der Neumünsterschen Straße/Ecke Eppendorfer Weg die Versorgungsschächte der Grund der Ablehnung. Wenn man das Gremieninformationssystem von Hamburg-Nord weiter durchsucht, findet man noch viele weitere originelle Gründe. Schon im Januar 2020 erklärte die Polizei: „Grundsätzlich bevorzugt das PK 23 Aufstellmöglichkeiten, welche keinen Parkraum zurückbauen.“ Das muss wohl die verfassungsgemäße Kernaufgabe der Hamburger Polizei sein.

René Pönitz



René Pönitz

Eppendorfer Landstraße: Motorroller statt Fahrradhäuschen.

KLEINES LEXIKON DES BEDENKENTRÄGERTUMS IN HAMBURG-NORD

MR 11

Management-Referat 11 (Fachbereich Straßen- und Wegerecht)

Bearbeitung von Sondernutzungsanträgen, Baustellen, Genehmigungen.

N/MR 3

Management-Referat 3 des Bezirksamtes Hamburg-Nord

Meist zuständig für Grünflächen, Bäume oder Umweltbelange.

N/SL

Straßen- und Leitungscoordination im Bezirksamt Hamburg-Nord

Prüft, ob Maßnahmen die Verkehrssicherheit, Straßen oder Leitungen betreffen.

N/MR 2

Management-Referat 2 des Bezirksamtes Hamburg-Nord

Häufig zuständig für Bauanträge, Sondernutzungen und Tiefbaumaßnahmen.

PK

Polizeikommissariat

Prüfung der Verkehrssicherheit, Einsatzplanung und gegebenenfalls Sicherheitsaspekte.

N/WBZ

Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt des Bezirksamtes Hamburg-Nord

Abstimmung mit Gewerbetreibenden, Märkten oder Veranstaltungen.

BKM/Denkmalenschutz

Behörde für Kultur und Medien – Denkmalschutzamt

Prüft, ob Bau- oder Nutzungsmaßnahmen denkmalrechtliche Vorgaben verletzen.

Rechts der Link/QR-Code zur offiziellen Ablehnung durch die Bezirksversammlung Nord.



An einem warmen Spätsommertag traf sich eine buntgemischte Gruppe von zwölf motivierten Radler*innen auf einem großen Firmengelände in Steinwerder, südlich des Alten Elbtunnels, um gemeinsam Kenntnisse und Fähigkeiten rund um das Thema Radfahrsicherheit zu erlangen oder zu vertiefen. Weiblich, männlich, jung, alt, sportlich, gemütlich, alles war vertreten.

Theorie Ich kam gerade dazu, als die Gruppe eifrig lauschend den Ausführungen des Trainers Thomas zu Brems- und Schaltsystemen folgte. Anschließend versuchten die Teilnehmenden

dann, das Gehörte am eigenen Rad auszuprobieren. Hydraulische oder Felgenbremse, Einfach-, Zweifach- oder Dreifach-Schaltungen, dazu Ritzel und Kettenblätter mit unterschiedlich vielen Zähnen und Berechnungsmöglichkeiten ... was zunächst theoretisch und abstrakt klang, wurde beim Kontakt mit dem eigenen Rad dann doch ziemlich spannend. Und spätestens bei der Erwähnung des berühmten Lenkersaltos, den man schlagen kann, wenn die Bremsen falsch benutzt werden, hatte Thomas auch den letzten Zuhörer erreicht.

Praxis Um das soeben Gehörte nun auch selber auszuprobieren, teilte Trai-

nerin Reinhild die Teilnehmenden in Gruppen auf. Bei den folgenden Auf- und Abstiegs-, Brems- und Schaltübungen war bei Vielen nach den ersten, zunächst zaghaften Bremsversuchen eine steile Lernkurve bis hin zu sehr sicheren und kraftvollen Bremsvorgängen zu beobachten. Schon nach kurzer Zeit waren alle Teilnehmenden in der Lage, an einer markierten Linie sicher und schnell zum Stehen zu kommen. Dabei hatten alle sichtlich ihren Spaß, es wurde viel gelacht und gewitzelt – auch oder gerade wenn mal etwas nicht so gut klappte. „Das Lächeln nicht vergessen“ zog sich dabei als Running Gag durch den Nachmittag.

Reinhild und Thomas verstanden sich gut darin, die Gruppe insgesamt zu motivieren, aber auch einzelne Personen gezielt zu unterstützen. Denn es ist natürlich nicht egal, ob ein Zwanzigjähriger sich an einer Spontan-Bremsung versucht oder eine über Achtzigjährige. (Kleiner Spoiler: Die Dame mit 80+ verriet mir am Ende des Trainings, dass sie

ADFC-FAHRSICHERHEITS-TRAINING

AUS DER PERSPEKTIVE EINER ZUSCHAUERIN





Fotos: Andrea Lütke

Immer in Bewegung bleiben, zumindest geistig: So sieht die aktive Pause beim Sicherheitstraining aus.

jetzt endlich wieder motiviert sei, ihre geliebte, längere Runde zu fahren)

Pause Während der nun folgenden kleinen Snack-Pause kam ein Verkehrsquiz an die Reihe, bei dem die Teilneh-

menden ihre Kenntnisse zu Regeln für Radfahrende im Straßenverkehr testen und erweitern konnten. Da gab es so einige Aha-Momente und etliche lebhaft Diskussionen um die jeweils richtige Antwort.

Noch mehr Praxis Aber Radler*innen wollen Radfahren, so ging es schnell wieder auf die Räder. In zwei Gruppen konnten sich die Teilnehmenden nach kurzer Anleitung im Slalom-, Engstellen- und Kurvenfahren üben. Auch hier war es verblüffend zu sehen, wie schnell die Teilnehmer*innen Sicherheit in kniffligen Situationen erlangen konnten.

Fazit Am Ende dieses für alle schönen Fahrrad-Erlebnisses gab es noch eine kleine Feedback-Runde, in der sich alle gut gelaunt und zufrieden mit dem Erreichten zeigten. Die Möglichkeit und den Platz für Experimente mit dem Rad zu haben, gefiel allen. Ebenso die motivierende, geduldige Anleitung durch

Reinhild und Thomas. Und Eines wollten alle verändern: weniger Reden, noch mehr Radfahren!

Andrea Lütke

INFO

.....

Das Fahrsicherheitstraining des ADFC Hamburg wird von zertifizierten Trainer*innen geleitet und folgt einem bundeseinheitlichen Programm des ADFC. Wir bieten nachfrageorientiert Termine für Privatpersonen an. Firmen, die etwas für die Sicherheit ihrer Belegschaft tun möchten, können ein Training vor Ort buchen, ebenso wie Vorträge zu sicherem Radfahren und Touren, die im Umfeld des Betriebs kritische Stellen anfahren und praktische Hinweise zu richtigem Verhalten im Straßenverkehr geben. Anfragen an: kontakt@hamburg.adfc.de, weitere Infos siehe QR-Code rechts.



HÄNDLER, GAUKLER & STRATEGEN

Historische Fahrradmarken aus Hamburg

Mit „Händler, Gaukler & Strategen“ legen Dirk Breiholz und Lars Amenda ein lesenswertes Werk vor, das eine bislang kaum beachtete Facette der Hamburger Wirtschaftsgeschichte aufarbeitet. Darüber hinaus zeigen die Autoren, wie eng Technik-, Sozial- und Stadtgeschichte miteinander verwoben sind. Bis zur vorletzten Jahrhundertwende zurückgehend verfolgt das Buch die Entstehung, Entwicklung und auch den Niedergang zahlreicher Fahrradmarken in Hamburg, deren Vielzahl für manche*n Leser*in eine Überraschung sein dürfte.

Die Spanne reicht von den Anfängen mit Hochrädern und importierten US-Marken bis hin zur Blütezeit der lokalen Produktion und schließlich zum Rückzug vieler Marken im Zuge der wachsenden Motorisierung. Was zunächst wie eine rein sachliche Markenchronik klingen mag, entpuppt sich als vielschichtige Studie mit angenehmer Tiefe. Das Autorenteam begnügt sich nicht mit technischen Daten oder Firmenregistern, sondern verortet die Ent-



Die Art der Präsentation hat sich verändert, aber die Werbeversprechen klingen immer noch gleich. Und, nein: Dies ist kein versteckter Kommentar zum Thema Aufrüstung.

wicklung der Fahrradbranche in einem breiteren gesellschaftlichen Kontext. Es geht um Innovation und Unternehmertegeist, um Werbung, Stadtentwicklung und nicht zuletzt um die Lebensgeschichten der Menschen hinter den Marken, deren Beiträge zur Hamburger Wirtschaft bisher möglicherweise nicht immer ausreichend gewürdigt worden sind.

Klug geschrieben Reich bebildert und gut strukturiert, lädt das Buch nicht nur fachhistorisch Interessierte, sondern auch Laien und Fahrradliebhaber*innen zum Stöbern ein. Es dokumentiert Marken wie Panzer, Hammonia oder Tornado, deren Hamburger Ursprung nicht unbedingt allen bekannt sein dürfte. „Händler, Gaukler & Strategen“ ist ein sorgfältig, ja sogar akribisch anmutend recherchiertes und klug geschriebenes Werk, das weit über eine Markenchronik hinausgeht. Es richtet den Blick auf eine vergessene Nische der Industriegeschichte Hamburgs.

Alexander Ballas



Dirk Breiholz/Lars Amenda
unter Mitarbeit von Kay Kelterer
Händler, Gaukler & Strategen. Hamburger Fahrradmarken 1869-1969, Hamburg 2025 (ABC-Forschungen zur Fahrrad- und Radsportgeschichte, Bd. 4, Schriftenreihe zur Fahrradgeschichte, Bd. 9)
189 S., 301 Abb., Softcover,
ISBN 978-3-9827167-0-1
€ 27,90

HAUSTIER, GESETZBRECHER & LEBENSSTILIKONE

Radfahren – eine Soziologie aus dem Sattel

Der Begriff „Soziologie“ stammt vom lateinischen Wort „socius“, der „Gefährte“. Der Soziologe Christian Stegbauer hat nun aber das Gefährt zum Anlass genommen, um seine Leidenschaft fürs Radfahren mit seinem Beruf zu verknüpfen. In dem Buch *Radfahren – eine Soziologie aus dem Sattel* geht es um das Zwischenmenschliche beim Radeln. Der Untertitel *Das Fahrrad als Haustier, Gesetzesbrecher und Lebensstilikone* macht bereits den humorvollen Ton deutlich. Kein trockenes Sachbuch, sondern in weiten Teilen ein fabulierendes Kramen des Autors in seinen Erinnerungen.

Männer auf Rennrädern Naturgemäß liegt der Fokus dabei auf seinem Erlebnishorizont als männlicher Vielradler mit Rennradhistorie. Christian Stegbauer vertritt in seinem Buch die Ansicht, das Radeln ließe sich in verschiedene „Genres“ einteilen, die aber alle Eines gemeinsam haben: „Sie sind Instanzen einer Auseinandersetzung [...], kurz eines Wettstreits“. Dementsprechend widmet er gleich am Anfang einige Seiten der Betrachtung des Radrennsports. Für Lesende, die damit nichts am Hut haben, ein eher befremdlicher Einstieg. „Wettbewerb“ schwingt als übergreifender Bogen zwischen den Kapiteln mit – sei es beim Starten an der Ampel oder dem Angeben mit dem schicksten Fahrrad.

Soziologisch betrachtet mag es vielleicht sinnvoll sein, solch eine Konkurrenz hervorzuheben. Eine Herangehensweise, die auch auf die Solidarität unter Radfahrenden eingeht (zum Beispiel bei der „Critical Mass“) hätte das Buch aber runder gemacht.

Mansplaining Der geneigten Leserin sticht sofort der Abschnitt „Hat Geschlecht etwas mit dem Zweirad zu tun?“ ins Auge. Natürlich hat es das! Wir sagen immer noch „Damen-

rad“ zu Rädern mit tiefem Einstieg. Frauen sind häufiger mit dem Fahrrad im Alltag unterwegs als Männer, aber erst seit wenigen Jahren bei einer Tour de France. Frauen weichen häufiger aus, selbst wenn sie auf der richtigen Seite unterwegs sind.

Christian Stegbauer geht leider nur kurz und oberflächlich auf das Thema ein. Sein Fazit: Gesellschaftliche Ungleichheiten zwischen Frauen und Männern zeigen sich auch beim Radeln. Dafür hätte es jetzt keinen Soziologen gebraucht ... Dieser Punkt hätte, ebenso wie eine vertiefende Betrachtung des Fahrrads als Alltagsgefährt gerade auch für Frauen, in einer soziologischen Betrachtung mehr Platz verdient. Der Autor hätte beispielsweise eine seiner Kolleginnen (eine „Socia“) um ihre Perspektive bitten können.

Darum lautet mein Fazit: Frauen, die ihr Rad hauptsächlich im Alltag nutzen, werden sich in diesem Buch weniger wiederfinden als Rennrad fahrende Männer.

Mina Schüttmann

Christian Stegbauer

Radfahren – eine Soziologie aus dem Sattel. Das Fahrrad als Haustier, Gesetzesbrecher und Lebensstilikone, SpringerNature, Heidelberg 2025, 232 S., Hardcover
ISBN: 978-3-658-48166-7
Preis: € 24,99



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 Medienservices	 sprind.de
 sf.hamburg	 st.peter-grossborstel.de	 tricargo.de	 velofit-fahrradstationen.de
 radsportvonhacht.de	 wohnwarft.de	 wps.de	 zukunftsforum-blankenese.de

Stand: November 2025



Kolumne

„CROSS CYCLE LANE WITH CAUTION“

Ich war mal wieder in London. Familie und so. Der Radverkehr hat dort in den letzten Jahren massiv zugenommen, und man beobachtet ähnliche Phänomene wie in Hamburg: Viele Radelnde schlängeln sich so durch, fahren auch mal bei Rot, E-Scooter und Liefer-E-Bikes kürzen über den Gehweg ab. Nur ist das in einer Neun-Millionen-Stadt alles heftiger als in Hamburg. Es herrscht an vielen Stellen das Gesetz der Stärkeren. Boris Johnson hat seinerzeit die Grünphasen für Fußgänger*innen verkürzt, so dass man oft über die Ampel sprinten muss. Im Bus hört man die automatische Ansage im Titel oben: „Bitte überqueren Sie die Radspur mit Vorsicht (beim Aussteigen).“

Auch in Hamburg gibt es oft Probleme an stark frequentierten Bushaltestellen. Für mich ist es interessant, mal die Perspektive der zu Fuß Gehenden einzunehmen. Am schwächsten Glied sollte sich das Verkehrskonzept eigentlich orientieren, und entsprechend müsste auch geplant werden. Leider ist in Großstädten der Radverkehr an vielen Stellen nachträglich hineingequetscht worden und es entstehen Konflikte und Aggressionen, die proportional zur steigenden Zahl von Radelnden zunehmen. Als zu Fuß Gehende fühlt man sich gestresst und schimpft mittlerweile mehr auf „Rüpelradler“ als auf den Kfz-Verkehr.

Eine Lösung habe ich natürlich auch nicht zur Hand, denke aber, dass wir uns mehr damit befassen sollten. Klar kommunizierte Regeln wären ein Anfang, da sie heute oft kein Alltagswissen mehr sind: Wer muss wen wann verlassen, wo hat wer Vorrang, wann muss ich besonders Rücksicht nehmen? Demnächst möchte ich mir mal anschauen, wie es in Paris jetzt läuft ...

Amrey Depenau



NORWID
Räder für Velosophen

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

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



www.france-bike.com
france-bike@france-bike.com
+49 2832 / 977 855







Fotos: Kay Brodmann / ADFC Hamburg

Es war die größte der bislang zwölf Mahnwachen, die der ADFC allein in diesem Jahr schon organisieren musste. Rund 800 Menschen waren am 12. Oktober zur Straße An der Verbindungsbahn gekommen, um dort der Schauspielerin Wanda Perdelwitz zu gedenken, die wenige Tage zuvor an den Folgen eines Dooring-Unfalls verstorben war.

Der ADFC fordert vom Hamburger Senat endlich wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende, beispielsweise die verpflichtende Einführung von Kfz-Abbiegeassistenten und „Totwinkelsensoren“ sowie deutlich höhere Investitionen in eine fahrradfreundliche, fehlerverzeihende Infrastruktur.



#STOPKILLINGCYCLISTS



radstation

Upgrade
gefällig?

Mehr Schutz, trocken parken –
auf Wunsch mit Lademöglichkeit.

Ab **7,50 €** pro Monat.

Wenn du weiter musst als dein Rad.

Fahrrad und „die Öffis“ sind zusammen unschlagbar. Damit der Umstieg easy klappt, findest du an fast allen Hamburger Haltestellen kostenfreie Stellplätze – sauber, verlässlich und teils sogar wettergeschützt.



Für mehr Infos einfach
den QR-Code scannen.



radkultur
hamburg