

erscheint vierteljährlich | hamburg.adfc.de

RADCITY

Das Magazin des ADFC Hamburg

1981
2021



Jubiläums-Ausgabe

40





TRENGA DE

BICYCLES

GLS 7.5 Randonneur Series

GLS 4.5 Urban Series

Handarbeit im eigenen Werk



100% aller TRENGA DE Fahrräder werden in Hamburg montiert. Damit haben wir die volle Kontrolle über alle Qualitätsstandards und werden den hochwertigen Komponenten die wir verwenden gerecht. So ist die maximale Flexibilität bei Ausstattung und Sonderwünschen gewährleistet, denn praktisch jedes Rad wird nach den genauen Anforderungen und Vorgaben unserer Kunden gefertigt.



Durch unser spezielles TDHT Polyester Pulverbeschichtungsverfahren verfügen alle Rahmen über höchste Oberflächenwiderstandsfähigkeit gegen Kratzer u. Steinschlag.



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

Fahrrad & E-Bike center Hamburg



Stammhaus Hamburg Harburg
Großmoordamm 63-67
21079 Hamburg



Filiale Buchholz l.d.Nh.
Innungsstraße 2
21244 Buchholz

WWW.TRENGA.DE

www.fahrradcenter.de



**PANNEN-
SOFORT-
HILFE**

Fahrrad Cohrt • Saseler Chaussee 61

22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)

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



**MONTAG
RUHETAG**

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

15.00-18.30 Uhr Werkstattannahme
10.30-15.30 Uhr Werkstattannahme

INHALT

4.21 • 40 Jahre ADFC Hamburg 1981–2021

- 4 Editorial:** Das Goldene Blatt
- 5 Statt Grußworten:** Zwischenruf eines „Urgesteins“
- 6 40 JAHRE EINSATZ FÜR DEN RADVERKEHR:**
Der Vorstand sagt „Danke“ und blickt in die Zukunft
- 8 Chronik:** Das Wichtigste aus **40 JAHREN**
- 10 Kampf gegen Radwege-Benutzungspflichten**
INTERVIEW mit Frank Bokelmann
- 12 Mehr als nur ein „Bufdi“**
INTERVIEW mit Julian Lindner
- 14 Das zähe Ringen um Platz**
Bilanz der **ADFC-BEZIRKS-GRUPPE NORD**
- 16 Im Einsatz für den ADFC**
INTERVIEW mit Uwe Jancke
- 18 Perspektivwechsel**
INTERVIEW mit Kirsten Pfaue
- 20 Alte und neue „Chefin“**
INTERVIEW mit Johanna Drescher
- 23 Spendenaufruf:** Zu seinem 40. Geburtstag wünscht sich der Fahrradclub einen **ELEKTRISCH UNTERSTÜTZTEN VELO-ANHÄNGER (EVA)**
- 24 RADROSPEKTIVE** Michael Lutter sinniert über sein bewegtes Leben als Fahrradfahrer
- 26 30 Jahre konkrete Politik**
Die **ADFC-BEZIRKSGRUPPE WANDSBEK** hat schon viel erreicht – und will noch viel mehr!
- 28 Mit anderen zusammen Rad fahren**
Was wäre der Fahrradclub ohne seine **FAHRRADTOUREN ?**
- 32 Das war STADTRADELN 2021**
Höhepunkte, Ergebnisse, Gewinner*innen
- 34 Rückenwind fürs Rad!**
Fördermitglieder des ADFC Hamburg • Aktiv werden
- 35 Amreys Kolumne:**
„Damals in den Ardennen!“



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

Sünje Callsen, Kaija Dehnkamp, Amrey Depenau, Ulf Dietze, Andrea Kupke, Josef Kwasnitza, Dirk Lau (Layout, Produktion), Michael Lutter, Barbara Minta, Samina Mir, Georg Sommer, Leo Strohm (Redaktion, V.i.S.d.P.), Alexander von Stryk, Anne-Karin Tampke
E-Mail: RadCity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

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

Kontakt:

bfö – Büro für Öffentlichkeitsarbeit e.K.
Tel. +49 40 8090559-0
E-Mail: cohen@bfoe-hh.de

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 7500

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

Download: hamburg.adfc.de/radcity

... der Genuss der Qualitäten

Beschenken Sie sich und Ihre Lieben mit etwas ganz Besonderem.

HP VELOTECHNIK

Faltbares, flinkes und komfortables Pedelec der Spitzenklasse.

Mit dem Scorpion FX, dem starkem SHIMANO Steps Antrieb und Di2 Automatikschaltung mühelos die Freiheit genießen.



Wer Trikes nicht kennt: Sie machen immer wieder süchtig!

Carry Freedom Y

Faltbarer Radhänger, aufbaubar bis hin zum Transport von Surfbrettern.



VITTORIA Classico 1976 MTB/Liegeradschuh



Obermaterial: Lorica
SPD kompatibel



SERGIO Corso Sportiva

Handgenähter Leder-Radschuh im stielichten Radprofi-Look, SPD kompatibel oder auch als reiner Straßenschuh

Liegeradstudio

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

Nein, die RadCity hat sich nicht ins Lager der Regenbogenpresse verabschiedet. Sie ist und bleibt das Magazin des ADFC Hamburg, gemacht von Mitgliedern für Mitglieder. Aber ein bisschen Glitzer muss schon sein. Schließlich wurde vor ziemlich genau vierzig Jahren, am 27. November 1981, der Landesverband Hamburg des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs gegründet.

Da wir diesem Anlass nicht nur durch ein festliches Äußeres, sondern auch durch entsprechende Inhalte gerecht werden wollen, durfte die Jubiläumsausgabe ein wenig dicker werden als üblich. Und so freuen wir uns auf vierzig Seiten, die einen kleinen Einblick in vierzig Jahre Fahrradclubgeschichte geben wollen.

Wir würdigen die organisierten Radtouren, die von Anfang an ein wichtiger

in die gemeinsamen Anliegen wie #MehrPlatzFürsRad oder Tempo 30 investiert werden.

Daher nimmt der Dank in der Botschaft des Vereinsvorstands breiten Raum ein. Den Kontrast dazu bildet ein Zwischenruf eines frühen Weggefährten (S. 5), damit wir es uns in unserem Jubiläumssessel nicht allzu gemütlich machen.

Kritik zu üben ist wichtig und kann sich durchaus lohnen, das ist eine Erfahrung, die der ADFC in seinen vierzig Jahren immer wieder gemacht hat. Und so hat auch die vielfältige Kritik, die wir – neben ausdrücklichem Lob! – für das neue Layout der RadCity bekommen haben, Wirkung gezeigt. Wir haben Schriftgröße und Kontrast korrigiert, um die Lesbarkeit der Texte zu verbessern – hoffentlich, ohne an inhaltlicher Schärfe zu verlieren.

Die Artikel und Interviews dieser Ausgabe erscheinen wie üblich auch auf unserer Webseite hamburg.adfc.de. Darüber hinaus bieten wir unter hamburg.adfc.de/40-jahre-jubilaum aber noch sehr viel mehr rund ums Jubiläum, beispielsweise Interviews mit ADFC-Vertretern der ersten Stunde wie Christian Scholz und Torsten Prinzhin oder die gesammelten Beiträge aus unserem 40-Jahre-„Adventskalender“.

Übrigens: Auch im nächsten Jahr kann die RadCity dank eurer Unterstützung in gedruckter Form erscheinen. Zunächst aber wünsche ich euch viel Spaß bei der Lektüre dieser Jubiläumsausgabe!

Leo Strohm

DAS GOLDENE BLATT

Bestandteil der Vereinsaktivitäten waren, mit einer bunten Rückschau auf den Seiten 28 bis 31. Wir zeigen mit Beiträgen aus Nord (S. 14–15) und Wandsbek

(S. 26–27), wie wichtig die Arbeit und das Engagement der Bezirksgruppen für die konkrete Umsetzung von ADFC-Forderungen vor Ort bis heute sind.

Das Rückgrat dieses Heftes aber bilden fünf Interviews mit alten Kämpen und jungen Hüpfern aus vier Jahrzehnten ADFC-Geschichte. Sie machen anschaulich, wie der Verein sich im Lauf der Jahre verändert hat, welche Herausforderungen hinter ihm und welche vor ihm liegen, offenbaren Leidenschaften und Konfliktlinien. Vor allem aber machen sie deutlich, wie viel Freude und Herzblut von vielen ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen bis heute in diesen Verein und

Anzeige



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

Trimobil
Spezial-Fahrräder

AnthroTech
HASE BIKES
Premium-Partner

Toxy Liegerad GmbH - Spezialrader,
Bokeler Str. 3, 25563 Wrist / Holstein
☎ 0049 (0) 4822 - 9457411 ☎ 9457413
Alle Infos & shop: www.trimobil.net



WEITER DENKEN!

Statt vieler Grußworte – ein Zwischenruf!

Als Mitstreiter der ADFC-Vorläuferbewegung „Grüne Radler“ wurde ich mit meinem Fahrradladen natürlich auch gleich euer Fördermitglied. Anlässlich eines Hamburger ADFC Werkstatt-Tests im NDR – mit NDR-typischer Negativschlagzeile – konnte ich, obwohl nicht betroffen, diese Nestbeschmutzung nicht ertragen und kündigte meine Mitgliedschaft. Der Low-Budget-Bereich Fahrrad brauchte nämlich schon damals jede Werkstatthand an Deck!

Heute, nach nur vierzig extremen Konsumjahren, haben wir auch mit eben diesen unsere Erde versaut. Ausgerechnet als einer der Täter wünsche ich mir von euch über das wichtige verkehrspolitische Engagement hinaus noch mehr Sensibilität für unsere konsumverursachten Umweltthemen. Der rot-grüne „Dienststrad“-Beschluss beispielsweise, 40 000 Hamburger Beamt*innen Leasingfahrräder anzubieten, sollte hinterfragt werden, weil er ohne Not den Müllberg erhöht.



© Privat

Es ist einfach und zu verlockend, nach drei Jahren Leasingzeit mit einer Vertragsverlängerung auf die fortgeschrittene Technik des neuesten Modells umzusatteln. Haben wir bisher ja immer so gemacht. Für die beteiligten Hersteller und Händler ist es interessant, auf diese Weise aus ihren Verpflichtungen entlassen zu werden. Das gebrauchte Elektrofahrrad mit seinem Alt-Akku wird am Markt auch wegen einer verheerenden Ersatzteilversorgungslage kaum eine Werkstatt finden.

Neue EU-Vorschriften zur zehnjährigen Ersatzteilversorgungsverpflichtung von Elektrogeräten schliessen das Elektrofahrrad nicht ein, daran muss gearbeitet werden. Gegenüber der Elbphilharmonie schaut es hafentouristisch schön aus: Aber mit den gelben Autofahren geht's zu den Schrottmärkten in Cotonou/Benin! Zusammen mit anderem Elektromüll tritt „dein“ Elektrofahrrad hier in zugschweißten Sprintern seine letzte Reise nach Afrika an.

Fahrrad-„Urgestein“ Uwe Carstensen,
Wheels Fahrradladen, Hamburg

Anzeige

FRANCE BIKE
Nicht Masse, sondern Klasse

France-Bike ist seit Langem **Spezialist** für qualitativ hochwertige **Radreisen** in Frankreich und ganz Europa. Mit uns können Sie nunmehr alle Gebiete dieses herrlichen Schlaraffenlandes per Rad entdecken. Frankreich und insbesondere unsere Radreisen am **Canal du Midi** und in der **Provence** bleiben zwar weiterhin der Schwerpunkt unseres Reiseprogramms, aber wir sind keine Kostverächter und tummeln uns in vielen, ja fast allen Ländern Europas.

Radreisen in ganz Frankreich und in vielen Ländern Europas

www.france-bike.com | france-bike@france-bike.com | +49 2832 / 977 855
Gratis Service-Telefon-Nummer 0800 664 6836



40 JAHRE EINSATZ FÜR DEN RADVERKEHR: DER VORSTAND SAGT

DANKE ...

ADFC? Was macht man da so? Das werde ich häufig gefragt, wenn ich von meinem Hobby erzähle. Gleich gefolgt von „Krass, verdient man da viel?“ Ja, ich bin Lobbyistin für den Radverkehr. Ich vertrete den mitgliederstärksten Fahrradclub in Hamburg als Vorsitzende. Nein, Geld bekomme ich keines. Dafür etwas viel Wertvolleres: Die tatkräftige Unterstützung von Hunderten aktiven Mitgliedern. Fantastische Leute, die jeden Tag kräftig in die Pedale treten, damit wir gemeinsam an unser Ziel kommen: ein fahrradfreundliches Hamburg.

SO VIEL ENGAGEMENT Angefangen bei den geführten Touren, die Menschen begeistern, aufs Rad zu steigen, bis hin zu unserer verkehrspolitischen Arbeit, die lautstark #MehrPlatzFürsRad fordert – nichts davon wäre möglich ohne fleißige Freiwillige, die Zeit und Herzblut in ihre Arbeit stecken! Selbst diese Seiten würdest du nicht ohne unsere Ehrenamtlichen in den Händen halten. Dabei sind die Touren, die Kurse und Vorträge, unsere Öffentlichkeitsarbeit und die Kampagnen nur die sichtbare Spitze des Eisberges. Wie viele Kilometer muss eine Tourenleiterin abradeln, um die perfekte

Familientour zu entwickeln? Durch wie viele Seiten Planverschickungen muss sich ein Aktiver arbeiten, um die Stellungnahme zum Umbau der Elbchaussee zu schreiben? Wie viele Gespräche muss eine Bezirksgruppensprecherin mit Politik und Verwaltung führen, um eine Fahrradstraße im Wohngebiet durchzusetzen? Wie viele Stunden Recherche und Vorbereitung braucht es, um einen GPS-Kurs anzubieten? Was haben unsere ehrenamtlichen IT-Spezialisten links liegen lassen, nur um uns einen Konferenzserver herbeizuzaubern? Als Vorsitzende dieses Vereins kann ich all das nur ahnen und mich vor diesen gewaltigen Leistungen verneigen.

SO VIEL UNTERSTÜTZUNG Daher möchte ich mich im Namen des Vorstandes und aller Mitglieder bei unseren Aktiven bedanken: Danke für deine helfende Hand. Danke für jede Minute deiner Zeit. Danke für deinen Einsatz! Dank dir können wir auf vierzig Jahre Vereinsgeschichte zurückblicken. Dank dir können wir Erfolge feiern. Wir konnten Fahrradmessen etablieren und eine lebendige Fahrradkultur fördern. Dank dir konnten wir noch mehr Mitstreiter*innen gewinnen. Nur dank dir stehen wir dort, wo wir heute sind. Und nur mit dir kommen wir unserem Ziel von Tag zu Tag näher.

Ich möchte mich auch bei unseren Mitgliedern bedanken. Ihr macht diese Arbeit durch eure Mitgliedsbeiträge und Spenden erst möglich! So finanzieren wir zum Beispiel das Material für Aktionen und Kampagnen, können die Geschäftsstelle betreiben und neue Angebote rund ums Rad entwickeln.

SO VIELE MÖGLICHKEITEN Für alle, die jetzt Lust bekommen, mit anzupacken: Schaut gerne bei unseren Projektgruppen, Arbeitskreisen und Bezirksgruppen vorbei. Unsere Türen stehen euch jederzeit offen. Wer weiß, vielleicht bist du genau der Mensch, der uns noch fehlt, um die nächste Stufe auf dem steilen Weg zur Fahrradstadt Hamburg zu erklimmen.

Samina Mir,
Vorsitzende des ADFC Hamburg

Wir haben in vierzig Jahren Vereinsgeschichte einiges erreicht. Trotzdem wollen wir uns jetzt nicht auf unseren Erfolgen ausruhen und wagen einen Blick in die Zukunft.

Das Rad ist endlich in den meisten Köpfen angekommen. Viele Jahre hatten wir mit heftigem Gegenwind aus Politik und Verwaltung zu kämpfen. Nun fühlt sich der Konsens über die zentrale Rolle des Radverkehrs bei der Mobilitätswende noch ungewohnt an. Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel in der Stadt und die Zukunft des Individualverkehrs. Nicht zuletzt die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie schön Hamburg ohne rollende Blechlawinen, Lärm und stressige Verkehrsdichte sein kann. Viele haben das Fahrrad (wieder) entdeckt, und es wird zunehmend enger auf Hamburgs Radwe-

DEN TREND NUTZEN Wir sollten uns weniger an einer lauten Minderheit abarbeiten, die – in der Vergangenheit stecken geblieben – immer noch „Freie Fahrt für freie Bürger“ verlangt und ein „Parkplatzsterben“ fürchtet. Stattdessen sollten wir voranschreiten und den Trend befeuern. Dafür müssen wir uns zur ersten Adresse bei allen Fragen rund ums Rad entwickeln. Schon heute sind wir auf vielen Gebieten kompetenter Ansprechpartner für Mitglieder, Politik, Verwaltung und radbegeisterte Hamburger*innen.

Wir wollen unsere Expertise weiter ausbauen und unser Angebot professionalisieren. Insbesondere das Thema Dienstleistungen wird zukünftig eine wichtige Rolle spielen. Schon jetzt erreichen uns vermehrt Anfragen nach Fahrtrainings, Reparaturseminaren, Fahrradcodierung oder Betriebskursen zum sicheren Radfahren. Gerade Angebote, die sich an Gewerbebetriebe und Unternehmen richten, sind ein spannendes Feld, bei dem wir viele Menschen erreichen, die sich bisher noch nicht wirklich ernsthaft mit dem Fahrrad als alltägliches Fortbewegungsmittel in der Stadt auseinandergesetzt haben.

und bei jeder Quartiersentwicklung zur Beteiligung eingeladen und gehört wird.

... UND FREIZEITGESTALTUNG In einer Metropole wie Hamburg besteht eine große Nachfrage nach erlebnisorientierter Freizeitgestaltung. Umso wichtiger sind unsere Tourenangebote. Hier besteht die Herausforderung für die Zukunft vor allem darin, ausreichend Tourenleiter*innen auszubilden, denn was gibt es Schöneres, als mit dem Rad die schillernden Seiten Hamburgs zu erkunden?

HILF MIT, DIE WELT ZU VERÄNDERN! Für all diese Aufgaben braucht es Menschen: Daher wollen wir noch mehr zum Mitwirken einladen. Wir möchten uns als Verein verjüngen und diversifizieren. Auch Jugendlichen, Berufstätigen und Eltern wollen wir bessere Möglichkeiten zur Teilhabe bieten. Das ist gar nicht so leicht, denn neben Schule, Beruf und Familie bleibt nicht immer viel Zeit. Darum wollen wir in Zukunft mehr in Projekten arbeiten, statt wie bisher in kontinuierlichen Arbeitsgruppen. Projektarbeit bietet mehr Flexibilität. In einer Projektgruppe lässt sich eine Aufgabe leichter innerhalb einer

... UND WEITER SO!

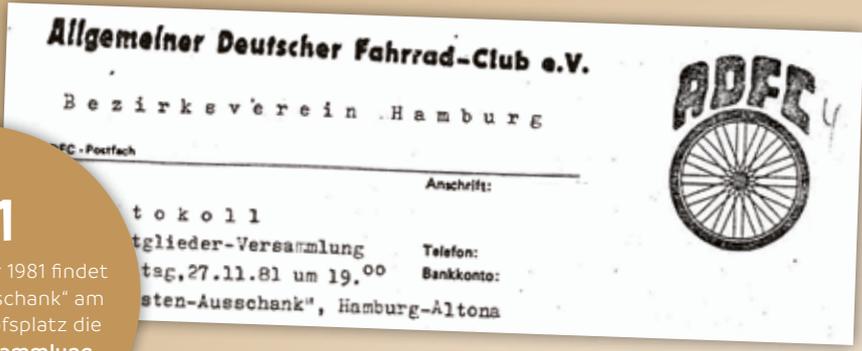
WAS UNS DIE ZUKUNFT BRINGT

gen – aber auch in unseren Wohnvierteln. Immer mehr und immer größere Kraftfahrzeuge werden gekauft – allerdings auch immer seltener gefahren. Das führt zu spürbaren gesellschaftlichen Spannungen. Die Beharrungskräfte à la „Alles soll so bleiben, wie es ist“ sind zwar immer noch laut. Doch die Stimmen, die #MehrPlatzFürsRad und eine lebenswerte Stadt fordern, sind deutlich kräftiger geworden. Das gibt uns Rückenwind! Diesen sollten wir nutzen und mit der Zeit gehen.

VERKEHRSPOLITIK ... Deutlich mehr Koordination wird uns zukünftig der Bereich Verkehrspolitik und Lobbyarbeit abverlangen. Es wird deutlich, dass Hamburgs Straßen sich im Lauf der nächsten Jahre (endlich!) sichtbar verändern werden. Diesen Wandel wollen wir gestalten. Daher wollen wir unsere Rolle als anerkannter Ansprechpartner in der Hamburger Verkehrspolitik festigen und auf alle Bezirke ausweiten. Es muss selbstverständlich sein, dass der ADFC Hamburg bei jeder Straßenplanung

überschaubaren Zeit bewältigen. Die Pandemie hat uns auch gezeigt, wie wichtig eine reibungslose funktionierende IT-Infrastruktur ist! Videokonferenzen und Cloud-Working werden uns weiterhin begleiten und haben uns schon einige neue Aktive beschert. Denn auch von zu Hause aus kann man die Welt verändern!

Für den Vorstand des ADFC Hamburg:
Samina Mir



1981
 Am 27. November 1981 findet im „Holsten-Ausschank“ am Altonaer Bahnhofplatz die **Gründungsversammlung** des ADFC Hamburg statt.



1984
 Die erste Geschäftsstelle des ADFC Hamburg, damals noch „ADFC Nordmark“, befindet sich in Groß-Borstel im Brödermannsweg 85.



1983
 Im September 1983 erscheint der „Velo-Report“, der frühe Vorläufer der RadCity, als „Notausgabe“. Grund: Der Terminkalender der Radaktivist*innen ist voll!



1988
 Das Radtourenprogramm der Bezirksgruppe Bergedorf bietet für den Zeitraum April bis Oktober 1988 18 Tages-touren und zwei mehr-tägige Fahrten an.



1987
 Auf der Mitgliederversammlung im Februar 1987 kündigte es sich an: Die Zeit von Jürgen Haasis (vorne Mitte) war vorbei, Jüngere wie Torsten Prinzlin (vorne rechts) übernahmen.

1991
 Der als „Beton-Eugen“ bekannte Bau- und Verkehrssenator Eugen Wagner (SPD) richtet auch auf Drängen des Fahrradclubs den Fahrrad-Beirat bei der Hamburger Baubehörde ein.





1992

Nach vielstimmigen Protesten führt der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) die kostenlose Fahrradmitnahme in allen U- und S-Bahnen und später sogar in manchen Bussen ein.



1995

Dagmar Meyer wird erste Fahrradbeauftragte Hamburgs (bis 2004). 2015 folgt ihr die frühere ADFC-Landesvorsitzende Kirsten Pfaue (rechts) als Radverkehrskordinatorin.



1996

Im Hamburg-Haus findet der erste Radreise-Infotag des ADFC statt. Daraus entsteht die Radreise-Messe, die im CCH bzw. in der Sporthalle Hamburg bis 2019 durchgeführt wird.



Sicher auf der Buckelpiste

taxi Hamburg 30.09.2018 5.21
ADFC streitet mit der Hamburger Innenbehörde um Benutzungspflicht für Radwege. Ab morgen gilt ein neues Gesetz ■ Von Heike Dierbach

„Nur das Fahrrad in der Stadt konkurrenzfähig sein. Man soll sich, muss man schnell fahren können.“ Ulf Dietze, Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) in Hamburg weiß, was Radfahrerinnen dazu brauchen: Ein Radweg, der nicht gesperrt ist.



1998

Obwohl die StVO-Novelle von 1997 die Benutzungspflicht für unzumutbare Radwege verbietet, ordnet Hamburgs Straßenverkehrsbehörde weiter den „letzten Sperrmüll“ (ADFC) als benutzungspflichtig an.

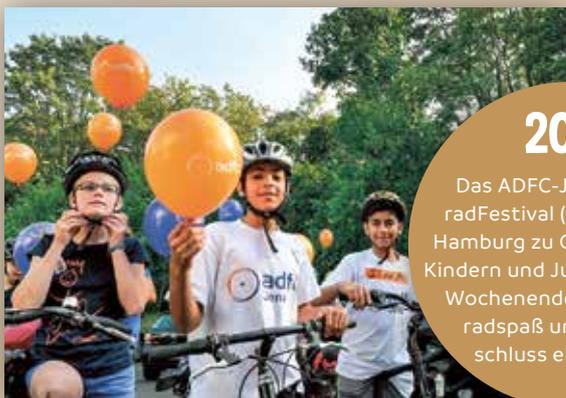
2006

Anlässlich seines 25. Geburtstags feiert der Fahrradclub in Hamburg in der FABRIK in Ottensen ein großes Fest. Durch den Abend führt Torsten Prinzi.



2019

Das ADFC-JugendFahrradFestival (JuFaFe) ist in Hamburg zu Gast. Es bietet Kindern und Jugendlichen ein Wochenende voller Fahrradspaß und zum Abschluss eine Demo.



2020

Im Mai 2020 richtet der Fahrradclub Hamburgs erste Pop-Up-Bikelane an der Alster ein. Zwei Tage lang können die Menschen dort entspannt und sicher Rad fahren.



Alles zum 40-jährigen Jubiläum des ADFC Hamburg findet ihr unter:
hamburg.adfc.de/40-jahre-jubilaem



© Privat



Frank Bokelmann war von 1996 bis 2008 aktiv im ADFC Hamburg. Seine Klagen gegen Radwege-Benutzungspflichten sind Legende. Er lebt heute in Schleswig-Holstein, arbeitet aber in Hamburg und fährt dort noch heute StadtRad.

KAMPF GEGEN RADWEGE-BENUTZUNGSPFLICHTEN

RadCity: Warum bist du damals im ADFC aktiv geworden?

Frank Bokelmann: Ich kam aus Berlin, dort versuchte man viel, war immer dran am Thema, führte zum Beispiel früh Busspuren ein. Es gab dort nur sehr wenige gemeinsame Geh- und Radwege. Dann kam ich nach Hamburg und mein erstes negatives Erlebnis war ein gemeinsamer Geh- und Fahrradweg in Rahlstedt in einer Tempo-30-Zone. Wenig später das Gleiche in der Luruper Flurstraße: ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg, Sand, 1,20 Meter breit. Eine Zumutung. Von der Polizei erfuhr ich später,

dass ich mit dem Anhänger nicht an die Benutzungspflicht gebunden sei. Ab da fuhr ich immer mit Anhänger, was für ein Unsinn. Und dann nahm ich Kontakt zum ADFC auf. 1997 saßen die in der Arnoldstraße in Ottensen. Ich traf dort unter anderem auf Georg Bitter, Ulf Dietze, Till Steffen, Birte Segger und Stefan Warda und war sehr angetan von der Ernsthaftigkeit, mit der die Themen dort angegangen wurden. Ich begann dann in der Bezirksgruppe Altona zusammen mit Michael Deter den Bezirk zu beackern. Michael ging auch immer zu den Sitzungen des Verkehrsausschuss Altona und ich zum

Verkehrsausschuss Blankenese. Mit Georg Bitter, Ulf Dietze, Till Steffen und Birte Segger wurden Klagen gegen Benutzungspflichten erarbeitet und schließlich eingereicht. Wir friemelten an Schriftsätzen herum und hatten glücklicherweise einen sehr guten Anwalt. Auf ADFC-Ebene versuchten wir, möglichst einheitliche Stellungnahmen zu erarbeiten. Nicht immer einfach, da es damals unterschiedliche Vorstellungen gab, wie die Radinfrastruktur aussehen sollte. Auf der einen Seite die reine Lehre des Fahrradradels, auf der anderen Seite zum Beispiel Stefan Warda, der ordentliche,

separierte Radwege forderte, da viele Menschen nur so zum Radfahren bewegt werden könnten. Es war eine spannende Zeit und wir haben einiges bewegt. Aber Stefan und ich mussten uns auch die Kritik gefallen lassen, uns im Kleinklein zu verlieren, das heißt, Radweg für Radweg zu beackern. Ich meine noch heute, dass es nicht anders ging.

Was habt ihr damals an Aktionen gemacht?

Wir hatten zum Beispiel die Aktion „1000 Anzeigen“, wo wir wirklich täglich Falschparker angezeigt haben. In der Behringstraße habe ich das jeden Abend gemacht. Die Polizei reagierte erst mal damit, einfach das Parken am und teilweise auf dem Radweg anzuordnen. Fast zehn Jahre (!) später traf ich auf einen Polizisten, der endlich verstand, was ich wollte, die Parkplätze aufhob und dort zunächst massiv Knöllchen verteilte. Als das nichts half, hat er den ganzen Bereich abgepollert. Ab da konnte man dort endlich vernünftig fahren. Der bekam leider von seinen eigenen Leuten massiv Gegenwind.

Ich feiere dich ja noch immer für die aufgehobene Benutzungspflicht in der Friedensallee ...

[Lacht] Das war eigentlich eher Zufall, ich hatte da mal was eingereicht und plötzlich wurden einfach die Schilder abmontiert.

Wie würdest du den ADFC zum Beginn deines Engagements beschreiben?

Wie gesagt, das waren sehr ernsthafte Leute, die sich alles zehnmals anguckten und erst mal ausführlich die Rechtslage sichteten. Klar, manchmal regierte beim ADFC auch das Chaos – in einigen Bezirken gab es keine oder sehr kleine Bezirksgruppen ... ich war wohl die meiste Zeit der Aggressivste. Mein Ziel war halt, möglichst viele Benutzungspflichten weg zu kriegen und an den Hauptstraßen gute Radinfrastruktur zu erreichen. Stefan Wardas

Thema war damals die Sondernutzung, die zum Beispiel in der Sternschanze oft bis an die Radwege heranreichte, sodass Fußgänger*innen auf den Radweg ausweichen mussten. Bis in die Neunzigerjahre war die Ausbildung bei der Polizei und in den Bezirksämtern auf die autogerechte Stadt ausgerichtet.

Hat sich der ADFC während deiner aktiven Zeit entscheidend verändert?

Er wurde immer professioneller. Zu Beginn gab es noch einige Menschen, die aus der Zeit gefallen waren, die über der ehrenamtlichen Arbeit für den Umweltschutz und das Radfahren sowie gegen Atomkraft ihre Karriere vergessen zu haben schienen. Später

Der ADFC Hamburg sollte Kopenhagen nicht so abfeiern: Dort gibt es weder Bäume noch Parkplätze, um die Radinfrastruktur möglich zu machen.

Frank Bokelmann

engagierten sich zunehmend mehr Menschen, die Familie, Job und ADFC unter einen Hut bekommen wollten oder mussten. Es gab dann auch Hauptamtliche in der Geschäftsstelle.

Wie empfindest du Radfahren in Hamburg heute im Vergleich zu damals? Überwiegt der Spaß oder der Nerv?

Der Spaß überwiegt tatsächlich. Es hat sich sehr viel getan. Zum Beispiel sind die Kreisverkehre eine sehr gute Lösung, die den Verkehr für alle Teilnehmer*innen entspannter machen. Jetzt bin ich gespannt, wie die Thadenstraße nach dem Umbau zur Veloroute aussehen wird. Früher gab es dort immer wieder halbherzige Lösungen, nun scheint wirklich eine gute Lösung möglich.

Was sollte der ADFC Hamburg deiner Meinung nach heute unbedingt machen oder auch lassen?

Kopenhagen nicht so abfeiern: Dort gibt es weder Bäume noch Parkplätze, um die Radinfrastruktur möglich zu machen. Aber auch der Autoverkehr wird dort beschleunigt, was für Menschen, die sich dort Autos und (unterirdische) Parkplätze leisten können, nett sein mag. Dafür sind die Gehwege oft sehr schmal, und schienengebundenen ÖPNV gab es dort früher jedenfalls kaum. Das ist in Hamburg politisch nicht machbar und in Gänze betrachtet auch nicht mehr vorbildlich. Separierter Radverkehr ginge in vielen Straßen nur, wenn massiv Bäume gefällt würden. Man muss klare Prioritäten setzen und kann da nicht herummeiern, das heißt Flächen oder Gelder mehr-

fach verplanen. Manchmal kann es zum Beispiel keinen guten Bus- und Radverkehr gemeinsam geben. Und dann ist der ÖPNV eben wichtiger, da er am Ende deutlich mehr Menschen befördert als der Radverkehr. Und wer im hohen Alter sein Auto stehen lässt, tut das nicht, um noch Radfahrer zu werden.

Was ist für dich die wichtigste Errungenschaft des ADFC in Hamburg?

Dass er die Sichtbarkeit des Radverkehrs deutlich erhöht hat.

Hast du noch Lust auf das A- oder B-Spiel?

Okay. [Franks Antworten sind hervorgehoben] **Alltag** oder Freizeit? **Tagestour** oder Radreise? **Tourenrad** oder Mountainbike? **Fixie** oder **27 Gang**? **Helm** oder **kein Helm**? **Critical Mass** oder **Sternfahrt**? **Radfahrstreifen** oder **Protected Bike Lane**? **Autofrei** oder **autoarm**? **Fahrradkarte** oder **GPS**? **Sport** oder **Genuss**? **E-Bike** oder **Hollandrad**? **Allein** oder in der Gruppe? **Banane** oder **Müsliriegel**? **Selber schrauben** oder **schrauben lassen**?

Interview: Amrey Depenau

MEHR ALS NUR EIN „BUFDI“

Julian Lindner hat nach seinem Abitur im Sommer 2019 von September 2019 bis August 2020 beim ADFC Hamburg seinen Bundesfreiwilligendienst absolviert. Seit einem Jahr studiert er Stadtplanung an der HafenCity Universität in Hamburg. Unser Gespräch fand an einem Herbstnachmittag im Café Strauss in Eimsbüttel statt.



RadCity: Wie bist du eigentlich auf die Idee gekommen, als Bundesfreiwilliger im ADFC anzufangen?

Julian: Ich habe mich schon vor dem Abi ein bisschen für Verkehrspolitik interessiert, aber den ADFC kannte ich bis dahin nur vom Hörensagen. Als ich mir dann eine Liste mit möglichen Stellen angeschaut habe, fand ich die ADFC-Ausschreibung interessant. Ich habe mich beworben, und dann ging das alles ganz schnell.

Aber du bist auch schon als Schüler Fahrrad gefahren, oder?

Ja, klar. Durch die Zeit beim ADFC kam dann noch das Interesse für Stadtplanung dazu. Das hat sich ganz gut ergänzt.

Wie würdest du deine Zeit beim ADFC denn rückblickend bewerten?

Persönlich habe ich mich im Lauf dieses einen Jahres sehr stark weiterentwickelt – von einem eher orientierungslosen Schulabgänger hin zu einem Menschen, der eine ziemlich genaue Idee davon hat, wo er hin und was er machen will. Ohne das Bufdi-Jahr wäre ich vermutlich nicht auf die Idee gekommen, Stadtplanung zu studieren. Als ich angefangen habe, da ging es gleich mit dem Jugend-Fahrrad-Festival los. Da bin ich schnell ins kalte Wasser geschmissen worden, was natürlich ziemlich stressig war, aber auch richtig gut. Ich hatte sofort zu tun und war in viele Abläufe eingebunden, das hat mir sehr geholfen.

Was hast du sonst noch für Aufgaben übernommen?

Inhaltlich bin ich vor allem bei der Gründung der Bündnis Mobilität und beim Tempo-30-Projekt eingestiegen. Überhaupt hat sich die Kampagnenarbeit in dieser Zeit ja auch stark entwickelt. Da habe ich eine Menge gelernt und mitgenommen. Danach kam die Umstellung der Webseite

Ich drehe gerne nochmal spät abends eine Runde, das finde ich dann meist sehr entspannend, aber in der Hauptverkehrszeit nervt es sehr.

Julian Lindner

auf das System des Bundesverbandes, die hat viel Arbeitszeit gekostet. Und fast gleichzeitig kam auch der Wechsel in der Geschäftsführung von Johanna zu Sünje. Mit ihr habe ich die ganze Zeit sehr eng zusammengearbeitet. Wir waren ja beide neu, das hat uns bestimmt auch irgendwie verbunden. Das Jugend-Fahrrad-Festival und damit eigentlich der ganze Bereich Jugendarbeit ist dann weggefallen, darum habe ich recht viele technische Dinge übernommen.

Wie empfindest du das Radfahren in Hamburg heute? Überwiegt der Spaß oder eher der Nerv?

In der Stadt Fahrradfahren, das ist für mich eine Art Hassliebe. Ich drehe gerne nochmal spät abends eine Runde, das finde ich dann meist sehr entspannend, aber in der Hauptverkehrszeit nervt es sehr. Generell habe ich aber schon das Gefühl, dass die Akzeptanz durch die Autofahrer*innen im Lauf der Jahre tendenziell besser geworden ist. Und auch in Bezug auf die Verkehrssituation hat sich eine Menge getan, allein dadurch, dass die Planungen durch die Verkehrsbehörde inzwischen viel schneller vorangetrieben werden als zuvor.

Wo sollte der ADFC deiner Meinung nach verstärkt Schwerpunkte setzen?

Die Verkehrspolitik finde ich total wichtig, und da ist ja – auch durch die Aktivitäten und Kampagnen des ADFC – eine Menge passiert in der Stadt. Im Gegensatz dazu sind die Touren, was die Außenwirkung in meiner Generation angeht, eher weniger zielführend. Ich glaube, das ist eher eine Sache der Älteren. Obwohl, vielleicht wäre es cool, mal eine Tour in Verbindung mit verkehrspolitischen Themen anzubieten, vielleicht zu den „schönsten“ Baustellen Hamburgs. Die Ampel an der Hohenfelder Bucht, da am unteren Ende der Langen Reihe, die müsste auf jeden Fall mit rein.

Braucht Hamburg den ADFC?

Auf jeden Fall! Gäbe es den ADFC nicht, wäre die verkehrspolitische Situation in der Stadt mit Sicherheit sehr viel schlechter. Ich glaube nicht, dass wir dann beispielsweise Protected Bikelanes bekommen würden.

Rad fahren ist ...?

Fortbewegung und Spaß.

Hast du noch Lust auf das A- oder B-Spiel?

Klar, das habe ich doch beim ADFC kennen gelernt. **Alltag** oder Freizeit? **Tagestour** oder **BikePacking**? **Tourenrad** oder **Mountainbike**? **Fixie** oder **27 Gang**? **Tourenrad** oder **Rennrad**? **35 mm** oder **25 mm**? **Helm** oder **keinen Helm**? **Critical Mass** oder **Sofa**? **Rot** oder **grün**? **Auch-Autofahrer** oder **Purist**? **Radfahrstreifen** oder **Protected Bike Lane**? **Autofrei** oder **autoarm**? **Fahrradkarte** oder **Navi**? **Strava** oder **Komoot**? **Sport** oder **Genuss**? **Genuss** oder **Alltag**? **E-Bike** oder **Auto**? **Allein** oder **in der Gruppe**? **Banane** oder **Müsliriegel**? **Selber schrauben** oder **schrauben lassen**?

Interview: Leo Strohm

Schon in den Neunzigerjahren des vorigen Jahrhunderts haben wir für eine der ersten in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen in Hamburg gekämpft. Nach einer Aktion zum Nikolaustag 1996 wurde – damals markiert und teilweise baulich getrennt – im nördlichsten Abschnitt der Bachstraße in Barmbek-Süd ein Radfahrstreifen in Gegenrichtung eingerichtet. Heute ist dieses Stück fast unbefahrbar und viel zu eng zwischen geparkten Autos, aber damals war es ein Erfolg und taugte als Vorbild. Ein ebenso alter Vorschlag, den Mühlenkamp zwischen Gertigstraße und Poelchaukamp für den motorisierten Individualverkehr zu sperren, wurde leider nicht aufgenommen, obwohl wir das bis heute als fortschrittliche Idee betrachten, die dem örtlichen Einzelhandel Vorteile brächte.

EINSATZ ZEIGT WIRKUNG ... An vielen Stellen erreichen wir mit unserem Einsatz Verbesserungen: Mal wird dann doch auf einen

freien Rechtsabbieger verzichtet oder eine Markierung angepasst, mal werden weitere Fahrradbügel aufgestellt oder es wird ein Radfahrstreifen zulasten des Fahrstreifens verbreitert. Das sind gute Erfolge. Besonders gefreut hat uns die Querung der Veloroute 6 über das Lerchenfeld. Dort war zunächst eine Minimallösung mit Anforderungsampel geplant, nun ist eine echte Kreuzung entstanden, an der man automatisch grün erhält. Diese Planung wurde auch Vorbild für das Nordende des Leinpfades. Und dass die Veloroute 5N im Pergolenviertel letztlich doch noch Vorfahrt gegenüber den Dakarweg erhalten wird, liegt auch an unserer Hartnäckigkeit in dieser Sache.

... **ABER NICHT IMMER** Auch eine groß angelegte Demonstration im März 2018, die die Bezirksgruppe gemeinsam mit einem breiten Bündnis von Initiativen organisiert hat, konnte gemeinsame Geh- und Radwege, grundsätzlich eine der schlechtesten Lösungen für

ZÄHES RINGEN UM PLATZ

Seit langem mischt sich der Fahrradclub in Hamburg-Nord ein. Und wenn man alle Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegt, ergibt sich die Motivation von ganz allein. Eine Bilanz der Bezirksgruppe Nord





© Bettina Thöring Schiedat | Hamburger Wochenblatt

Aktivist*innen der ADFC-Bezirksgruppe Nord demonstrierten schon 1996 dafür, dass die Einbahnstraße Bachstraße in Hamburg-Barmbek in Gegenrichtung für Radfahrer*innen freigegeben wird.

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, an der Habichtstraße (Ring 2) nicht verhindern. Hier hätten Fahrstreifen für Radverkehrsanlagen weichen müssen. Wir haben mit den Verantwortlichen das Gespräch gesucht und konnten zumindest erreichen, dass an diesen Wegen nicht, wie ursprünglich geplant, auch noch längs geparkt werden darf.

DER KAMPF UM FLÄCHEN Echter Streit entsteht, sobald für sichereren Radverkehr Parkstände oder auch nur illegale Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge reduziert werden müssen. Da kann es, etwa bei öffentlichen Veranstaltungen, immer wieder zu unangenehmen Begegnungen kommen. Beispiele für betroffene Straßen sind die Papenhuder Straße, Wiesendamm, Leinpfad und aktuell die Tangstedter Landstraße. Es ist gesetzlich vorgeschrieben und müsste eigentlich auch selbstverständlich sein, dass fahrender Verkehr im Wettbewerb um Flächen Vorrang vor dem ruhenden Verkehr hat. Das gilt natürlich auch für den Fuß- und Radverkehr. Aber manch eine*r wird ausfallend und sehr aktiv, wenn es um einen „Parkplatz vor der Haustür“ geht. Dabei gibt es keinerlei Anrecht auf kostenlose Stellplätze! Darüber hinaus dürfen solche Konflikte nicht zulasten zum Teil sehr alter Bäume gelöst werden.

Mehr Platz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in der Habichtstraße – zumindest für ein paar Stunden im März 2018, als der Fahrradclub dort zusammen mit anderen Verbänden demonstrierte.

Lerchenfeld: Hier können Radfahrer*innen und Fußgänger*innen bequem die B5 überqueren.

© Andrea Kupke



© Andrea Kupke

Der alte Radfahrstreifen in Gegenrichtung in der Bachstraße wird durch falsch geparkte Autos gefährlich.

WO SOLL MEIN FAHRRAD PARKEN? Noch ganz am Anfang scheint das Thema Fahrradparken im Wohngebiet zu sein. Dass alles voller Autos steht, ist selbstverständlich; wo Fahrräder geparkt werden sollen, die nicht über verwinkelte Kellertreppen getragen werden können, ist hingegen noch offen. Hier fehlen auch dem Bezirk offensichtlich die Ideen, wie Fahrradbügel und Fahrradgaragen im öffentlichen Raum ihren Platz erhalten können. Doch es mehren sich die Forderungen, geparkte Autos, die dreiundzwanzig Stunden am Tag nur herumstehen, zurückzudrängen. Gleichzeitig müssen sich Lösungen für das Fahrradparken am Fahrbahnrand noch etablieren, und es muss selbstverständlich werden, dass bei einer Straßenplanung das Fahrradparken berücksichtigt wird. Langweilig wird es für uns jedenfalls nicht.

Andrea Kupke

Kontakt: nord@hamburg.adfc.de



© Monika Rehfeld

IM EINSATZ FÜR DEN ADFC

Uwe Jancke (Jahrgang 1944) ist in der verkehrspolitischen Szene Hamburgs bekannt wie ein bunter Hund. Gemeinsam mit seiner inzwischen verstorbenen Frau Heidrun hat er die Radreise-Messe des ADFC Hamburg in ihren erfolgreichsten Jahren organisiert und war einer der führenden Köpfe der alljährlichen Sternfahrt. Besonders im Dialog mit Polizei und Behörden trat Uwe immer wieder als das Gesicht des ADFC in Erscheinung.



RadCity: Wie bist du eigentlich zum Radfahren gekommen?

Uwe Jancke: Wir waren damals im Urlaub immer mit dem Wohnmobil unterwegs und hatten die Fahrräder dabei. Und dann sind wir regelmäßig mehr mit dem Rad gefahren, anstatt mit dem Wohnmobil im Stau zu stehen. Irgendwann haben wir gleich ganz darauf verzichtet und sind nur noch per Rad gereist. Übernachtet haben wir sommers im Zelt und sonst im Hotel.

Und warum bist du im ADFC aktiv geworden?

Ich habe damals die Radreisemesse besucht und bin bei Dirk Pfaue am Infostand in den ADFC eingetreten. Und mit meinem großen Mundwerk bin ich dann unvermeidlich auch aktiv geworden.

Im Protokoll der Landesversammlung 2006 steht der Satz: „Uwe Jancke lobte die sachorientierte Teamarbeit im Vorstand“.

[lacht] Ja, aber im Grunde genommen sind wir in eine Richtung gelaufen, um das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel zu etablieren. Mir ging es immer um das Verständnis und das Gespräch zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Und da gab es für den ADFC noch einiges zu tun.

Zum Beispiel?

Bei meinem ersten Infostand auf dem Wandsbeker Markt hatte die Polizei einen Stand nebenan, ging aber spürbar auf Distanz zu uns. Nun hatten die kein Zelt dabei, und als es anfang zu regnen, luden wir sie unter unser Dach ein. Und da merkten die zum ersten Mal, dass man mit uns auch reden kann. Die vorherigen Kontakte mit dem ADFC waren wohl nicht so erfreulich gewesen, weil man einfach nicht aufeinander eingegangen war. Man muss den Menschen im Gespräch eben auch Respekt entgegen bringen, dann hören sie einem auch zu. Oder bei der Fahrradsternfahrt: Da hab ich dafür gesorgt, dass die Polizei

einen Beifall für ihre Begleitung bekommt. Heute ist das Standard, aber damals hat uns das alle Türen geöffnet. Wir sind dann überall eingeladen worden und konnten mit den Führungsbeamten auch über die Rahmenbedingungen sprechen. In der Folge hat uns die Polizei dann oft rundum unterstützt. Oder auch mal ganz praktisch mit ihren Funkgeräten ausgeholfen.

Du konntest auch gut mit diesen Leuten aufgrund deines seriösen Auftretens.

Wenn sie mich schon nach vorne schicken, muss ich auch eine gewisse Rolle übernehmen.

Was waren die Schwerpunkte der damaligen Aktionen?

Wir haben zu allen möglichen Gelegenheiten Infostände gemacht. An der Uni, auf

Ich wollte immer den Frieden mit den Organisationen – auch mit den Behörden. Nur wenn du vernünftig mit denen umgehst, bekommst du auch eine vernünftige Resonanz.

Uwe Jancke

dem Rathausmarkt, bei den „Vattenfall-Cyclastics“. Und bei diesen Aktionen haben wir sehr viel rüber gebracht. Es sind ganz überwiegend tolle Gespräche gewesen. Auch mit dem ADAC haben wir begonnen, übers Fahrradfahren zu sprechen. Ich wollte immer den Frieden mit den Organisationen – auch mit den Behörden. Nur wenn du vernünftig mit denen umgehst, bekommst du auch eine vernünftige Resonanz. 2005 konnten wir dann zusammen mit der Innenbehörde die Aktion „Schon gecheckt“ für mehr gegenseitiges Verständnis und Verkehrssicherheit ins Leben rufen. Und für den Verein war der Umzug in die Geschäftsstelle in der Koppel im Jahr 2007 ein wichtiger Schritt.

Dein persönliches Highlight aus dieser Zeit?

Meine erste selbst geleitete Radtour, damals zusammen mit Jürgen Hentschke. Wir haben den ersten schönen Tag nach drei Wochen Dauerregen erwischt. Als wir ankamen, war der Volksdorfer Bahnhofsvorplatz schon voll mit Leuten. Bei 125 haben wir aufgehört zu zählen und sind dann auch recht pünktlich abgefahren.

Aber deine größte Aktion war doch die Messe?

Heidrun und ich hatten den Vorteil, dass wir durch unsere Selbstständigkeit tagsüber im Büro zu erreichen waren. Das war damals sehr wichtig für den Kontakt mit den Ausstellern. Wir kannten nachher viele auch persönlich. Die Messe war ja immer eine sehr erfolgreiche Sache, und unterm Strich ist dabei auch ein ansehnlicher Betrag beim ADFC hängen geblieben.

Wie empfindest du das Radfahren in Hamburg im Vergleich damals/heute?

Es ist schon viel besser geworden! Früher war es viel anstrengender, heute wird deutlich mehr Rücksicht genommen.

Was ist für dich die wichtigste Leistung des ADFC in Hamburg?

Er hat das Verständnis zwischen motorisierten und unmotorisierten Verkehrsteilnehmenden entscheidend verbessert.

Rad fahren ist ...?

Super. Mit dem Fahrrad sieht man viel mehr und ist näher an der Natur. Bei unseren Reisen waren wir auch gelegentlich mal bei Dauerregen unterwegs, und manchmal wollten wir schon abrechnen, aber dann schien am nächsten Morgen die Sonne – und weiter ging's. Selbst, wenn es am Nachmittag wieder geregnet hat.

Interview: Georg Sommer

RadCity: Warum bist du überhaupt im ADFC aktiv geworden? Und in welcher Funktion?

Kirsten Pfaue: Als Jugendliche bin ich in Hamburg von Handballhalle zu Handballhalle geradelt. Das Rad war für mich immer schon ein Mobilitätsgarant. Der eigentliche Anstoß, um mich im ADFC zu engagieren, kam allerdings über meine Leidenschaft für Radreisen. In meinen Schul- und Semesterferien habe ich zahlreiche Länder per Rad erkundet, erst mit einem Dreigangrad, Holland-Radtaschen und Trangia-Kocher, später wurden Technik und Equipment ausgefeilter. Während meines Jura-Studiums habe ich als Reiseleitung Radgruppen durch Frankreich geführt. Ich liebe es, ein Land mit allen Sinnen zu erfahren. Diese Leidenschaft führte dazu, dass ich im Jahr 1994 gemeinsam mit Jörg Wellendorf und Stephan Fiebertz die ADFC Radreisemesse im CCH initiiert und aufgebaut habe. Später übernahmen dies dann Uwe und Heidrun Jancke. In der Zeit von 2008 bis 2014 war ich erst zwei Jahre lang stellvertretende Vorsitzende und dann vier Jahre lang Landesvorsitzende des ADFC Hamburg. Mir war es damals wichtig, den Verein sichtbarer, erlebbarer zu machen, die Verkehrspolitik zu stärken und den Außenauftritt zu professionalisieren. Insbesondere über Kampagnen wie „Ab auf die Straße“ oder „Willkommen im Club“, die ja bei den Aktiven-Wochenenden ins Leben gerufen worden sind, ist es uns damals gelungen, möglichst viele Menschen gezielt zu erreichen, im Verein und in ganz Hamburg. Wir haben damals auch mit Johanna Drescher die Geschäftsstelle neu aufgebaut, und ich habe verschiedene Projekte mit umgesetzt, wie beispielsweise den ersten Facebook-Auftritt oder den ersten Internet-Relaunch. Das waren schöne, abwechslungsreiche Zeiten.

Welche Themen haben dich damals besonders bewegt oder bewegen dich noch heute?

Ich erinnere noch ganz genau meinen ersten Impuls, mich für den Radverkehr einzusetzen. Das war im Jahr 1990 während



PERSPEKTIV- WECHSEL

Kirsten Pfaue war über zwanzig Jahre lang im ADFC Hamburg aktiv, bevor sie 2015 Radverkehrskordinatorin der Stadt Hamburg wurde. Seitdem treibt sie für die Stadt die Radverkehrsförderung voran. Heute ist sie in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende als Koordinatorin für die Mobilitätswende zuständig.

einer Radreise, und ich wurde diesen einen Gedanken nicht mehr los: „Dafür – also für das Reisen mit dem Fahrrad – muss man doch einfach ALLE begeistern. Das ist genial!“ Die Umwelt mit allen Sinnen zu erleben und immer wieder Neues zu entdecken, begeistert mich bis heute. Meine

Freude an der beim Radfahren zu spüren- den Lebendigkeit spornt mich weiter an, wenn ich heute als Koordinatorin für die Mobilitätswende der Stadt Hamburg den Radverkehr insgesamt voranbringe. Radfahren ist Lebensqualität. Für mich ist es der Inbegriff von Freiheit und

Im September 2020 eröffnete Kirsten Pfaue, Koordinatorin für Mobilitätswende, den „Dankes-Weg“ an der Alster.

Unabhängigkeit. Die Förderung des Radverkehrs bringt Hamburg weniger Lärm, bessere Luft, weniger Staus und eine höhere Aufenthaltsqualität.

Wie würdest du den ADFC zum Beginn deines Engagements beschreiben? Wie hat er sich im Vergleich zu früher entwickelt?

Wir waren damals eine kleine Gruppe engagierter, junger Menschen. Ich erinnere, dass wir an der einen und anderen Stelle im positiven Sinne etwas speziell waren, vielleicht auf sympathische Weise etwas „nerdig“, auch ein bisschen unangepasst. Wir waren voller Aufbruchsstimmung und Idealismus, haben gebrannt für das Thema und haben Pionierarbeit geleistet. Das waren noch andere Zeiten. Den Globetrotter-Laden in Barmbek gab es zwar schon, aber in einem barackenähnlichen Pavillon. Erst im Lauf der Zeit erfolgte der Umbau zu dem großen Outdoor-Ausstatter. Eines von vielen Zeichen, wie das Thema mehr und mehr gewachsen ist. Es machte mir nichts aus, dass mein ehrenamtliches Engagement unglaublich viel Zeit in Anspruch genommen hat. Ich erinnere mich, dass ich manchmal extra früh aufgestanden bin, um noch vor Beginn meiner Arbeit den ADFC Hamburg weiter voranzubringen. Ich habe das so gerne gemacht, mit all den Menschen, die ich sonst weder beim Studium oder später im Beruf getroffen hätte. Heute bin ich nur noch zahlendes Mitglied, verfolge aber die Vereinsarbeit und lese natürlich regelmäßig die RadCity. Die ADFC-Hamburg-Bühne gehört nun anderen Aktiven. Ein Engagement meinerseits würde auch nicht mehr mit meiner heutigen Funktion zusammenpassen.

Kannst du mit drei Worten beschreiben, was den ADFC für Dich kennzeichnet?

Für mich war und ist der ADFC Hamburg Treiber, Impulsgeber und ein guter Ort für Begegnungen rund um die Radverkehrsförderung in Hamburg.

Wie empfindest du Radfahren in Hamburg damals/heute? Überwiegt der Spaß oder der Nerv?

Ich bin stolz darauf zu sehen, wie sehr sich die Stadt im Bereich der Radverkehrsförderung entwickelt hat, und ich freue mich auch auf viele Maßnahmen, die sich in der Umsetzung befinden oder bald umgesetzt werden. Der positive Weg, den Hamburg eingeschlagen hat, ist deutlich zu sehen und zu spüren. Hier heißt es: weiter so! Mich nervt allgemein aggressives Fahrverhalten gegenüber Menschen, die langsamer oder schwächer sind, von Auto- und Radfahrer*innen gleichermaßen. Ich finde, wir können und müssen

Ich finde, wir können und müssen mehr Rücksicht aufeinander nehmen. Das kann Hamburg besser!

Kirsten Pfaue

mehr Rücksicht aufeinander nehmen. Das kann Hamburg besser!

Was sollte der ADFC deiner Meinung nach heute unbedingt machen oder auch lassen?

Ratschläge möchte ich dem ADFC Hamburg nicht geben, er sollte in jedem Fall weiter sichtbar für seine Positionen einstehen.

Was wünschst du dir für den ADFC?

Ich wünsche mir, dass er lebendig, inspirierend und impulsgebend bleibt.

Braucht Hamburg den ADFC?

Ja, als Treiber, Impulsgeber und als guten Ort für Menschen, die sich für das Radfahren engagieren möchten.

Was ist dir aus deiner aktiven Zeit im ADFC besonders in Erinnerung geblieben?

Im Jahr 2014 hatte der damalige Bürgermeister Olaf Scholz den ADFC Hamburg eingeladen, in einem Gremium, bestehend aus zahlreichen Entscheidungsträger*innen der Stadt, zum Thema „Mobilität in Hamburg im Jahr 2030“ zu sprechen und dort unsere Vision für 2030 zu präsentieren. Das war eine große Anerkennung für den ADFC. Diesen Vortrag habe ich damals mit Susanne Elfferding und Merja Spott vorbereitet und gehalten. Niemals zuvor hatte ich einen Vortrag intensiver vorbereitet. Es lief wirklich gut. Schon während meiner Tätigkeit als Radverkehrskoordinatorin in Hamburg ab 2015 und auch heute bei meiner jetzigen Tätigkeit als Koordinatorin für die Mobilitätswende in Hamburg denke ich gern daran zurück. Ein anderes, besonders schönes und ungewöhnliches Erlebnis war im Jahr 2012, als der ADFC Hamburg gemeinsam mit dem Radreiseveranstalter „Die Landpartie“ mit der Goldenen Palme der Zeitschrift GeoSaison ausgezeichnet wurde. Ich durfte auf der Internationalen Tourismusbörse in Berlin (ITB) für den ADFC Hamburg den Preis in der Kategorie „Aktiv- und Genießerreisen“ für unsere gemeinsam veranstaltete Etappenreise von Hamburg nach St. Petersburg entgegen nehmen. Das bleibt natürlich auch in Erinnerung.

Was ist für dich die wichtigste Errungenschaft des ADFC in Hamburg?

Dass das Thema Radfahren in Hamburg nicht mehr aus der politischen Debatte wegzudenken ist. Dass dies so ist, liegt auch ganz entscheidend am facettenreichen, versierten und unermüdlichen Engagement der vielen Aktiven im ADFC Hamburg, davon bin ich absolut überzeugt.

Radfahren ist ...?

... für mich Freiheit und Unabhängigkeit.

Kirsten Pfaue hat unsere Fragen schriftlich beantwortet.



ALTE UND NEUE „CHEFIN“

RadCity: Warum bist Du beim ADFC aktiv geworden?

Johanna Drescher: Ich kam tatsächlich über die Stellenanzeige für die Leitung der Geschäftsstelle zum ADFC. Das war eine lustige Geschichte... Ich war auf Stellensuche, wobei zu der Zeit der digitale Jobmarkt noch nicht so groß war. Und dann hat man mir auf einem Flohmarkt eine „taz Nord“ aufgedrängt, die ich eigentlich gar nicht haben wollte, aber nach mehrmaligem Ansprechen genommen habe. Da war dann die Stellenanzeige vom ADFC drin, und ich konnte alles erfüllen, was da gefordert wurde. Da habe ich mich beworben. Außerdem war ich ja überzeugte Radfaherin und fand, dass das sehr gut passte.

Welche Themen haben dich damals besonders bewegt und welche davon sind noch heute relevant?

Als ich hier 2010 angefangen habe, war der Verein in einer Phase des großen Umbruchs, und in der Geschäftsstelle war erstmal nicht viel los. Das heißt, am Anfang war es auch ein Neuaufbau von Tätigkeiten. Es gab Lobbyarbeit und es gab einen Arbeitskreis Radtouren. Aber alles außen herum,

Johanna Drescher war von 2010 bis 2019 Leiterin der Geschäftsstelle des ADFC Hamburg und hat die Arbeit des Vereins in den 2010er-Jahren entscheidend mitgeprägt. Seit September 2019 hat Sünje Callsen als kaufmännische Geschäftsführerin zwar etwas andere Aufgaben, aber dennoch: Was lag näher, als die beiden für diese Jubiläumsausgabe an einen Tisch zu bringen? Oder eben auf eine Bank.

da gab es viel, viel zu gestalten. Anfang der 2010er-Jahre, als wir dann mit Merja Spott eine hauptamtliche Referentin für Lobbyarbeit hatten, gab es auch die ersten politischen Podiumsdiskussionen, Kampagnen und Aktionen auf der Straße. Das war, glaube ich, wirklich das Prägende: dass wir mit politischen Veranstaltungen nach draußen gegangen sind.

Das ist ja eine ziemlich Entwicklung, die der ADFC dann genommen hat und die du auch mit begleitet und geformt hast.

Ja, das war eine starke Entwicklung. In meiner ersten Arbeitswoche hier saßen Thomas und ich alleine in der Geschäftsstelle. Ja, und irgendwann habe ich ein Team mit Bundesfreiwilligendienst und mehreren festen Mitarbeitenden angeleitet. Es gab damals, und ich glaube, den

gibt es auch immer noch, einen ganz stabilen Kern von Aktiven, die mich durch die gesamten fast zehn Jahre begleitet haben und die den ADFC Hamburg mit wahnsinnig vielen Stunden ehrenamtlicher Arbeit und verbindlichem Engagement geprägt haben. Aber ich glaube, was dazugekommen ist, sind die Leute, die sich auch nur mal an einer Aktion für ein paar Stunden beteiligen oder bei einer Pop-Up-Bikelane engagieren oder auch mal nur für eineinhalb Jahre bei einem Arbeitskreis mitmachen wollen. Wirklich wichtig sind Leute wie zu meiner Zeit Jörg Wellendorf in der IT, der immer, und ich meine wirklich immer, ansprechbar war, wenn man ein Computerproblem hatte. Oder auch eben Uwe und Heidrun Jancke damals, die man immer anrufen und sagen konnte: „Wir haben eine Anfrage für einen Info-Stand.“

Johanna Drescher (links) und die aktuelle Geschäftsführerin Sünje Callsen auf der Dachterrasse der ADFC-Geschäftsstelle in St. Georg.

Könnt ihr da hingehen?“ Menschen, die man vorbehaltlos um Unterstützung bitten kann. Bei meinem Vorstellungsgespräch waren ja auch „alle“ dabei. Ich wusste zuerst gar nicht, was mich hier erwartet. Ich hatte mit einem Mitglied aus dem Vorstand Vorgespräche geführt, und er hat mich netterweise vorgewarnt, dass da ein paar mehr Leute mit am Tisch sitzen werden. Letztlich war dann nicht nur der Vorstand dabei, sondern auch ein Kern aus dem Aktivenkreis, die mit entschieden haben, wer diesen Laden in den nächsten Jahren mitgestalten soll.

Und zum Ende der 2010er-Jahre, wie sah es da aus?

Zum Ende meiner Zeit hier waren wir gemeinsam wahnsinnig gewachsen, an der Zahl der Mitarbeitenden und auch an Erfahrung. Aber auch die Erwartungen von außen waren höher geworden. Was wir eigentlich alles leisten können sollten in der Kommunikation, in der Lobbyarbeit, bei unseren Veranstaltungen und für unsere Ehrenamtlichen. Und das war einerseits eine schöne Bestätigung, aber gleichzeitig auch eine große Herausforderung.

Wie empfandest du Radfahren in Hamburg zu Beginn deiner ADFC-Zeit? Und wie ist es heute?

Ich glaube, mich hat da mehr meine persönliche Entwicklung sozusagen vom jungen Menschen zur Familienmutter geprägt als der ADFC. Ich bin keine ängstliche Radfahrerin und war es nie. Ich erlebe aber viele Hürden stärker, seit ich nicht nur selbst fahre, sondern auch meiner Tochter

beibringen muss, sich im Verkehr zu bewegen. Sobald wir unsere Alltagswege verlassen, muss ich ständig gegen diesen Autoärm anbrüllen und Anweisungen geben. Dann fühlt sie sich gegängelt, aber ich muss permanent aufpassen, weil von hinten Radfahrer*innen kommen, die knapp überholen, oder weil sie nicht genug Abstand zu den Menschen vor ihr hält. Wie nah sind die Autos wirklich links von uns? Also, es ist schon ein Perspektivwechsel, den man damit einnimmt.

Was würde diese Situationen verbessern?

Na, weniger Autos! Da kommt man nicht drum herum. Also, egal ob es um das Überqueren von irgendwelchen Straßen zu Fuß geht, um die Kommunikation im Straßenverkehr oder darum, wie breit ir-

Ich glaube, es ist schon diese große Freiheit, die das Fahrrad einem bietet, die für mich im Mittelpunkt steht.

Johanna Drescher

gendwelche Radwege sein können. Die Lösung lautet immer nur, dass weniger Autos durch die Stadt fahren und in der Stadt rumstehen.

Wenn du nur mit dem Rad unterwegs bist, ist das einfach Mobilität? Ist es tatsächlich ein Qualitätsunterschied für dich, wie du von A nach B fährst?

Natürlich macht Radfahren Spaß! Aber ich bin schon immer Rad gefahren, weil es schneller ist als zu Fuß zu gehen. Bei mir überwiegt der funktionale Anteil doch sehr stark. Das Fahrrad ist einfach, auch praktisch und oft schneller. Und für mich bequemer, als mir einen Bus oder eine U-Bahn mit anderen Menschen zu teilen und da Umwege in Kauf zu nehmen oder auf Zeiten achten zu müssen. Ich glaube, es ist schon diese große Freiheit, die das Fahrrad einem bietet, die für mich im Mittelpunkt steht. Wenn man mal länger

nicht Rad gefahren ist, dann erlebt man natürlich auch, wie viel Spaß das macht!

Oh ja, das kenne ich auch gut!

Was mich früher immer wieder verwundert hat, vielleicht, weil ich nicht aus einer Großstadt komme: Wie schwer es ist, in Hamburg mit dem Rad auch seinen Weg zu finden. Dass es überhaupt gar keine Ausschilderung gibt (ehrlischerweise auch nicht für den Autoverkehr in dem Sinne wie in anderen Städten). So, und dann immer wieder irgendwie vor blöden Wegen zu landen, weil man sich nicht auskennt. Und heute empfinde ich es schon auch insgesamt als stressiger, weil es voller ist, weil es mehr Fußgänger*innen, mehr Autos, mehr Radfahrer*innen gibt.

Was wünschst du dir für den ADFC?

Ich wünsche dem ADFC, dass er weiterhin so wächst, dass er in Zukunft noch viel mehr Ressourcen zur Verfügung hat, um den vielen Aufgaben auch wirklich gerecht werden zu können. Also, es sind ja in Hamburg fast 9000 Mitglieder, in einer Stadt mit knapp zwei Millionen Einwohner*innen, von denen wahrscheinlich ein- einhalb Millionen ab und zu auch Fahrrad fahren.

Gibt es irgendein Ereignis oder eine Situation, das dir ganz besonders in Erinnerung geblieben sind und das du mit uns teilen möchtest?

Was total prägend für ganz viele von uns war, war das Jahr 2011, in dem wir die Kampagne „Ab auf die Straße“ gemacht haben. Da haben wir wirklich zum ersten Mal alle gemeinsam an einem Thema gearbeitet und an einem Strang gezogen. Und dann hingen überall in der Stadt unsere Plakate, und wir haben uns alle damit identifiziert. Jeder einzelne Arbeitskreis war informiert und wusste, warum die da hängen und was wir damit erreichen wollen. Ein großer Erfolg und ein identitätsstiftender Moment! Aber natürlich auch irgendwie die Radreisemesse – diese Veranstaltung



© ADFC Hamburg

Im Rahmen der Kampagne „Ab auf die Straße“ markierte der Fahrradclub in der Schanzenstraße einen temporären Radfahrstreifen mit Piktogrammen. Auch Johanna stellte für den Fotografen das zentrale Kampagnenmotiv nach.

nicht nur als eines von vielen Rädchen zu erleben, sondern gemeinsam mit wenigen anderen dafür sorgen, dass 7000 Besucher*innen eine Messe erleben. Und was mich auch wirklich berührt hat, war, als ich in die Elternzeit gegangen bin und von allen Aktiven einen „Tripp-Trapp-Stuhl“ geschenkt bekommen habe. Wir haben mit vielen Leuten in der Geschäftsstelle gestanden und ich wurde so herzlich in diese neue Lebensphase verabschiedet.

Was ist für dich die wichtigste Leistung des ADFC in Hamburg?

Die größte Leistung ist eigentlich die, im Gesamtgefüge dieser Millionenmetropole klargemacht zu haben, wie wichtig es ist, den Radverkehr zu fördern und ernst zu nehmen. Wir leben in einer Stadt, die lange eine von der SPD geprägte Regierung hatte. Da war der sprichwörtliche „kleine Mann“, der vom Stadtrand mit dem Auto jederzeit in die Stadtmitte fahren dürfen sollte, eben lange Zeit wichtiger als die

Radfahrer*innen, die dann so einen kleinen, schmalen, roten Radweg als Brotkrumen abgekriegt haben. Und jetzt sind wir an einem Punkt, wo klar ist, dass das Fahrrad ein wichtiger Bestandteil im Gesamtgefüge einer Verkehrswende ist, die wir auch wirklich brauchen. Dass das andererseits eben auch massive Einschränkungen für den bislang bevorzugten Autoverkehr bedeutet. Das ist, glaube ich, die größte Leistung. Gleichzeitig heißt das nicht, dass wir dieses Ziel erreicht haben. Aber egal, wer diese Stadt regiert, sie können nicht mehr daran vorbei, dass in Zukunft Radschnellwege in die Stadt reinführen müssen. Wir brauchen Velorouten, Fahrradparkhäuser und so weiter. Steter Tropfen höhlt den Stein.

Die Kampagne „Ab auf die Straße“ von 2011 war ein identitätsstiftender Moment für den ADFC Hamburg!

Johanna Drescher

Das ist doch total schön, dass du da so einen langen Weg mitgegangen bist.

Ich habe mich kurz vor dem Jahrzehnt aus dem Landesverband verabschiedet. Aber auch jetzt, wo ich für den ADFC hier auf Bundesebene arbeite, habe ich Kolleginnen, die das seit Jahrzehnten machen, und auch auf den ehrenamtlichen Ebenen gibt es so viele Menschen, die schon seit Jahrzehnten dabei sind. Das zeigt auch, dass wir einfach ein Verein sind, in dem man gerne ist.

Ja, das erlebe ich ganz ähnlich. Dieses einende Ziel im ADFC und die ganz unterschiedlichen Arten, wie sich diesem Ziel genähert wird...

Und so viel Engagement, obwohl man bei vielen Aktivitäten für den ADFC nicht unmittelbar das „schöne Gefühl“ oder die Belohnung für sich selbst hat. Das ist eher ein Fernziel. Es bedarf schon einiger Ausdauer, um anzuerkennen, dass Hamburg fahrradfreundlicher und klimagerechter

wird, weil ich jetzt hier diesen Computer in die Gänge gekriegt hab.

Vervollständige bitte folgenden Satz: „Radfahren ist für mich...“?

[Seufzt, lacht] Och nö, das ist aber 'ne abgedroschene Frage...

[Lacht auch] Die ist nicht von mir, die ist von Dirk [Pfaue]!

Dann grüß ihn schön und schreib ihm, die Frage ist abgedroschen.

Was sollte der ADFC deiner Meinung nach unbedingt tun oder auch lassen?

Ich glaube, dass es wichtig ist, weiter auf dem Weg zu gehen. Alle Menschen im Blick zu haben, die Rad fahren, und wirklich die Stimme für alle zu sein – egal, ob die mit ihrem klapprigen Rad nur zum Bäcker fahren, mit dem Brötchenbeutel am Lenker. Und was wir nicht tun sollten: zu sehr auf die kleinen Herausforderungen gucken und dabei das große Ziel aus dem Auge verlieren.

Jetzt spielen wir noch A oder B. Ich lese dir jetzt zügig immer zwei Begriffe vor, du musst dich spontan für einen von ihnen entscheiden...

Alltag oder Freizeit? Tagestour oder Bike-Packing? Tourenrad oder Mountainbike? Fixie oder 27 Gang? Tourenrad oder Rennrad? Nee, Rennrad. Mist. Zu spät :) 35 mm oder 25 mm? Helm oder keinen Helm? Critical Mass oder Sofa? Rot oder grün? Auch-Autofahrerin oder Puristin? Radfahrstreifen oder Protected Bike Lane? Autofrei oder autoarm? Fahrradkarte oder Navi? Strava oder Komoot? Sport oder Genuss? Genuss oder Alltag? E-Bike oder Auto? Allein oder in der Gruppe? Banane oder Müsliriegel? [Johanna: „Beides!“ Sünje: „Banane oder Müsliriegel?“ Lachen... Johanna: „Banane!“] Selber schrauben oder schrauben lassen?

Interview: Sünje Callsen



Wir sind unterwegs für die Verkehrswende. Unsere wichtigsten Ressourcen auf diesem Weg sind Fahrräder, Wissen und Leidenschaft. Aber damit wir unsere Botschaften (wirklich) gut transportieren können, brauchen wir noch weitere Materialien: Eine Pop-Up-Bikelane-Aktion funktioniert nur mit Pylonen, Sprühkreide, Beschilderung und Absperrband. Ein Infostand erfordert einen Klapptisch, Infomaterial und Beach-Flags. Das Codieren von Fahrrädern funktioniert nicht ohne Pavillon, Böcke und Codiergerät. Und beim Park(ing) Day sollte bestenfalls eine komplette Balkon-Ausstattung samt Kunstrasen vor Ort sein.

Für all diese Herausforderungen benötigen wir eine nachhaltige Transportlösung! Und zwar eine, mit der nicht nur Material von A nach B transportiert wird, sondern eine, die gelebte Verkehrswende ist, die cool aussieht und Werbung für uns macht. Deswegen wünscht sich der ADFC Hamburg zum 40. Geburtstag einen EVA – einen Elektrisch unterstützten Velo-Anhänger! In einem Lastenanhängen mit Transportbox finden unsere Materialien ausreichend Platz, und gleichzeitig wird der ADFC auf Hamburgs Straßen noch sichtbarer – mit jeder Tour!

Unser Geburtstagswunsch zum 40.:

MIT EVA DIE VERKEHRSWENDE TRANSPORTIEREN

Spende für einen elektrisch unterstützten Velo-Anhänger!

Was habt ihr davon? Für ADFC-Aktionen können wir euch aus der Geschäftsstelle eine komplette Transportlösung zur Verfügung stellen. Als ADFC-Mitglieder könnt ihr EVA auf Anfrage ausleihen. Bei Einzelspenden über 100 Euro werdet ihr auf Wunsch namentlich als Spender*in auf dem Anhänger genannt. Schreibt dafür bitte eine kurze Hinweismail an eva@hamburg.adfc.de.

Die Kosten für einen elektrisch betriebenen Lastenanhängen mit Transportbox liegen je nach Hersteller und Modell bei ungefähr 7000 Euro. Aus dem laufenden Haushalt können wir diesen Betrag nicht stemmen. Deine Spende hilft, unseren Geburtstagswunsch zu erfüllen und EVA in unser Team zu holen!

So kannst du spenden und erhältst eine Spendenbescheinigung:

Online über unsere Projektseite bei „Gut für Hamburg“, dem Spendenportal von betterplace.org und Haspa: gut-fuer-hamburg.de/projects/101699

Oder direkt auf unser Konto mit dem Stichwort „EVA“ und deiner Adresse für die Spendenbescheinigung.



Empfänger: ADFC Hamburg
IBAN: DE80 4306 0967 2029 4456 00
BIC: GENODEM1GLS

Danke!

RADROSPEKTIVE

Mein erstes eigenes Fahrrad war ein blaues Klapprad. Die waren in den Sechzigern grade angesagt – oder “up to date“, wie es zu der Zeit hieß. Ein Klapprad war auch nicht so teuer, was bei fünf Geschwistern ein wichtiges Argument war, und es war durchaus kindgerecht. Der Sattel konnte große Höhenunterschiede bewältigen und es gab keinen sperrigen Rahmen. Manche der Kinder, gegen die ich dann bald Rennen fuhr, stiegen von der Seite durch den Rahmen eines Herrenrades oder fuhren bei Damenrädern gleich im Stehen. Extra Fahrräder für Kinder wären eine komische Idee gewesen. Von der Vorstellung, einen Helm aufzusetzen, ganz zu schweigen. Ungläubiges Gelächter wäre noch eine der harmloseren Reaktionen gewesen.

Das Fahrradfahren brachte ich mir selbst bei. Eines schwülen Nachmittags bugsierte ich mich hochkonzentriert durch unser Neubauviertel. Es erschien mir eine gute Gelegenheit, denn die Straßen waren leergefegt. Es war das Fußball-WM-Endspiel 1966, England-Deutschland, das mit dem bis heute umstrittenen Wembley-Tor. Vielleicht war es das, was den Urschrei auslöste, der irgendwann aus allen geöffneten Fenstern dröhnte. Er war so laut, dass ich vor Schreck gegen einen Laternenpfahl fuhr.

Das Fahrrad war mir immer wichtiger als Fußball. Oder vieles andere. Es wurde ein Teil meines Lebens. So selbstverständlich, dass ich auch mein ganzes Leben drumherum arrangierte. Für meinen ersten Job musste ich jeden Tag anderthalb Stunden Wegzeit aufbringen. Mit Rad, Zug, Bus und zu Fuß, jeden Tag drei Stunden hin und zurück. Macht in einer Woche einen ganzen Tag, eine gute Woche im Monat und so weiter. Danach beschloss ich, nie wieder mein Leben mit so was zu verplempern, und richtete es immer so ein, dass ich mit dem Rad nie mehr als eine halbe Stunde zum Arbeitsplatz brauchte. Wenn

mir dann jemand sagte, er müsse ja jeden Tag über eine Stunde mit dem Auto fahren, antwortete ich: Nein, du hast dir das so ausgesucht! Das war natürlich provokant, und dann wird man schnell zum komischen Vogel oder gleich ein Ökoterrorist.

Mit 19 gab es auch die erste Reise mit dem Rad. Ohne Gangschaltung, Goretex und Plan kam man doch irgendwie bis Amsterdam und zurück. Aber selbst in Holland

wurden Touristen mit dem Fahrrad in den Gasthäusern noch misstrauisch beäugt. Natürlich gab es auch ein leuchtend oranges Bonanza-Rad, eine längere Hollandrad-Phase und eine kurze mit Mountainbikes. Heute gibt es alles, und erfreulicherweise ist der technische und Alltags-tauglichkeit-Faktor inzwi-

schen größer als der modische Aspekt. Fahrräder sind das, was sie für mich immer waren: ein ganz normaler Teil des Lebens.

Was ich mich aber im leicht fortgeschrittenen Alter frage: Warum habe ich das nicht schon immer entsprechend gewürdigt? Warum habe ich nie ein Fotoalbum mit meinen pedalgetriebenen Kumpanen und Lebensabschnittspartnern angefertigt, in dem ich heute blättern könnte? Schwarze, grüne, rote und gelbe Freunde waren dabei, manche aus der Heimat, andere von Fernost eingewandert. Und mit allen verbinden sich Geschichten, Abenteuer und Empfindungen. Ich hätte es besser wahren und bewahren sollen: mein Leben als Radfahrer.

Wenn Sie es also jetzt noch tun können: Fangen Sie gleich damit an!

Michael Lutter



Freie und Hansestadt
Hamburg



Die Bezirksgruppe Wandsbek blickt auf drei Jahrzehnte zurück: Anfang der 1990er-Jahre engagieren sich ADFC-Aktive vor allem in Arbeitsgruppen auf Landesebene. Nur in Bergedorf gibt es damals bereits eine Bezirksgruppe. Weil in Hamburg die konkrete Politik und die Planung aller Nicht-Hauptstraßen in den Bezirken stattfindet, gründet sich 1991 die ADFC-Bezirksgruppe Nord/Wandsbek, die sich schon kurz darauf in zwei eigene Gruppen aufteilen kann.

In den Bezirken zeigt sich, wie Planungsempfehlungen tatsächlich umgesetzt werden, wo die Blockierer*innen sitzen, was in den grundsätzlichen Planungshinweisen der Stadt noch konkreter formuliert werden muss. In diesen Fällen ist es notwendig, die Landesebene der Politik zu adressieren. Aktive der Bezirksgruppen sind daher parallel auch immer auf ADFC-Landesebene in Arbeitskreisen und Projektgruppen tätig.

Mitte der 1990er-Jahre richtet Bausenator Eugen Wagner einen Fahrradbeirat ein, in dem auch Vertreter*innen des ADFC sitzen. Die dort diskutierten PLAST 9 (Planungshinweise für die Anlage von Stadtstraßen, Teil 9, Anlagen des Radverkehrs) versprechen einige zaghafte Verbesserungen für den Radverkehr. Mehrfach wird dieses Papier später angepasst und dann 2017 von der ReStra (Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) abgelöst.



30 JAHRE KONKRETE POLITIK IN WANDSBEK

ES IST EINE ENTWICKLUNG ERKENNBAR Im Laufe der Jahre entwickelt sich die Planung in Hamburg und bundesweit weg vom klassischen Hochbordradweg hin zu mehr Radfahrstreifen – ein Trend, der Ergebnis der Unfallforschung ist. Danach bergen die herkömmlichen Radwege große und von vielen nicht wahrgenommene Gefahrenmomente. Besonders gilt dies im Verlauf von Radwegen an Einmündungen, Grundstückszufahrten und Kreuzungen. Radfahrstreifen punkten hier vor allem mit der optimalen Sichtbarkeit der Radfahrenden für die Autofahrenden.

Selbst anscheinend so ferne Entwicklungen wie die Fahrradnovelle der Straßenverkehrsordnung von 1997 haben Einfluss auf die Bezirksgruppenaktivitäten. Denn die Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege oder die Möglichkeit, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben, brauchen lokales Engagement, damit örtliche Straßenverkehrsbehörden sie umsetzen.

Im Laufe der Jahre ist eine positive Entwicklung zu transparenterem Verwaltungshandeln zu beobachten. So liegen uns die Pläne für Straßenumbauten heute zu einem Zeitpunkt vor, zu dem noch Argumente beigetragen werden können. Daher sind die Beschäftigung mit diesen Planungen und das Schreiben der Stellungnahmen in der Bezirksgruppe Wandsbek zu einem wesentlichen Arbeitsinhalt geworden. Dies ist ebenso wichtig wie die Pflege von Kontakten in Politik und Verwaltung.

TROTZDEM BLEIBT NOCH VIEL ZU TUN Allerdings gibt es auch immer wieder Rückschläge: Ist bei manchen Verantwortlichen wirklich überhaupt nichts zum Thema Verkehrssicherheit, Mobilitätswende oder Klimawandel angekommen? So erhalten wir Straßenplanungen, in denen darauf hingewiesen wird, man benötige im

Einmal im Monat lud die Bezirksgruppe Wandsbek zur Fahrrad-selbsthilfe ein. Daraus entstanden die Fahrradreparatur-Seminare des ADFC Hamburg – hier im April 1996 im Umweltzentrum Karlshöhe.



Kuehnstraße 2015: Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf einem kaputten Radweg versteckt hinter Autos. 2021 wurde die Kuehnstraße umgebaut: Der Radverkehr hat nun eine optimale Fahrbahnoberfläche und befindet sich immer im Sichtbereich des Autoverkehrs.



© Ulf Dietze

2015

Straßenraum keine Fahrradabstellbügel – die könnten doch auf Privatgrundstücken aufgestellt werden. Das nützt der Radfahrenden am Ziel allerdings nichts, da sie ja nicht erst eine Baugrube ausheben lassen kann, um einen Fahrradbügel einzugraben, an dem sie dann ihr Gefährt anketten kann. Bis heute zeigt sich immer wieder, dass die Entscheidung für eine fahrradfreundliche oder fahrradfeindliche Lösung am Bauchgefühl einer einzelnen Mitarbeiter*in der straßenverkehrsbehördlichen Abteilung eines Polizeikommissariats hängen kann. Klingt unglaublich, ist aber so.

BEDENKLICHE TENDENZEN Auch empfinden wir es als bedenkliche Tendenz, wenn eine zunächst vernünftige Planung, in der die Interessen weitgehend ausgewogen vertreten sind, durch laut vorgebrachten Protest bekämpft wird und die Ortspolitik dann einknickt. In der Regel geht es dabei um die Frage, ob ein Teil des bisher als Autostellfläche genutzten Straßenraums zukünftig für einen breiteren Gehweg, einen Radfahrstreifen, zusätzliche Bäume oder einige Fahrradabstellbügel genutzt werden soll. Wenn sich dann entgegen aller anerkannten Planungsempfehlungen, Senatsziele und bezirklichen Klimaschutzkonzepte die Parteien wegen einiger erboster Anwohner*innen gegen Fahrradbügel und für eine Autostellfläche entscheiden, zweifeln wir an der Ernsthaftigkeit aller schönen Sonntags-Bekundungen.

In Wandsbek gibt es bis heute keine bezirklichen Velorouten, ja, nicht einmal den Plan für ein solches Netz, an dessen Umsetzung systematisch gearbeitet würde. Dafür beobachten wir in den letzten ein, zwei Jahren eine bedenkliche Entwicklung bei größeren Straßen, für die der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer zuständig ist: Bei Überplanungen vorhandener Straßen ist manchmal eine Kombination aus Tempo 50 mit Mischverkehr auf der Fahrbahn und dazu Gehweg/Radverkehr frei vorgesehen. Das heißt, Radfahrer*innen können sich die Fahrbahn mit dem schnellen Autoverkehr teilen, was viele ängstigt und was auch unattraktiv ist. Oder sie können auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren, wobei das für die Fußgänger*innen ein Graus ist und Radfahrende an Einmündungen und Grundstückszufahrten gefährdet sind. Das kann nicht unsere Verkehrszukunft sein!

Ulf Dietze



© Thomas Havran

2021



© Ulf Dietze

1994



© Olaf Waskewitz

2021

Alte Landstraße 1994: verschwenkter Radweg, schlechte Sichtbeziehungen. Alte Landstraße 27 Jahre später: verschwenkter Radweg, schlechte Sichtbeziehungen.



MIT ANDEREN ZUSAMMEN RADFAHREN

Ein Rückblick auf fast vierzig Jahre Fahrradtouren
mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club

Das Tourenangebot des ADFC Hamburg ist fast so alt wie der Verein selbst. Bei allem verkehrspolitischen Engagement war immer klar, dass Radfahren eben auch eine wunderbare Freizeitbeschäftigung ist – ganz besonders zusammen mit anderen. Die folgenden Seiten wollen einige dieser gemeinsamen Ausfahrten und Erlebnisse noch einmal lebendig werden lassen. Helmut Both, einer der Mitbegründer des ADFC Hamburg, erinnert sich an die allerersten Tourenangebote: „Wir hatten eine Art Pressewart, der einzelne Radtouren im Hamburger Abendblatt veröffentlichen konnte. Die Teilnahme war kostenlos, da es zu diesem Zeitpunkt aufgrund der geringen Anzahl der Touren noch kein Radtourenprogramm gab und somit keine Druckkosten entstanden“, berichtet er weiter. Auch er selbst hat in den Anfangsjahren mit großer Freude noch etliche Radtouren angeboten.



Während die Reiter*innen sich zum Brombeeren naschen ins Gebüsch schlagen, können auch die „Pferde“ ein bisschen grasen.

GLÜCKLICH IM FAHRRADSATTEL Einer, der heute noch gern zahlreiche Touren anbietet, ist Addi Tiemann. In den 1990er-Jahren entdeckte er durch den ADFC das Radfahren und verdankt ihm, so sagt er heute, „tolle Erlebnisse mit viel Spaß, verbunden mit viel Fahrrad-Glück.“ Er hat zahlreiche Tourenleiter*innen erlebt, die für ihn Vorbilder waren, weil sie schnelle Beine hatten und mit ihrer offenen und hilfsbereiten Art die Mitfahrenden begeistern konnten. Und so macht es ihm nach wie vor eine Menge Spaß, die Touren, die er für den ADFC Hamburg anbietet, vorzubereiten.

Eine dieser Touren führt durch die Haseldorfer Marsch, westlich von Hamburg. Dort sind die Schafe am Elbdeich für den Küstenschutz zuständig, sorgen aber auch für das eine oder andere Hindernis. Der Weg führt mitten durch die Schafherden, und Schafgatter zwingen die Radler*innen zum ständigen Anhalten. Die ersten sorgen dafür, dass die ganze Gruppe zügig die Gatter passieren kann. Eine*r fährt voraus, hält das Tor für die Nachfolgenden auf, fährt wieder voraus zum nächsten Tor und lässt wieder alle passieren. Bei Gegenwind fahren die Trainierten voraus



Die Prahmfähre über die Oste in Gräpel gibt den Tourenteilnehmer*innen auf dem Weg nach Cuxhaven Gelegenheit für eine kurze Verschnaufpause.

und geben den Hinterherfahrenden Windschatten. So kommen alle gemeinsam ans Ziel. Es gab manche Tour, nach der Addi so erschöpft war, dass er fest entschlossen war, nie wieder mitzufahren. Aber die Erschöpfung hielt nie lange an, und beim nächsten Mal war er doch wieder dabei.

„MEHR PLATZ FÜRS RAD“ EINMAL ANDERS Wolfgang Heckelmann wurde fünfzehn Jahre nach der Gründung Mitglied des ADFC Hamburg und war als Tourenleiter aktiv. Zu Wolfgangs Anfangszeit konnten alle, die Lust hatten und sich gut in der Umgebung auskannten, eine Tour anbieten. Oft genug wurden Mitfahrende während einer Fahrradausfahrt angesprochen, ob sie nicht auch eine oder mehrere Touren anbieten möchten. Und genau so wurde auch Wolfgang rekrutiert. Während seiner aktiven Zeit hat er viel erlebt und gelernt, mit unvorhergesehenen Geschehnissen, egal



Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt höchstens schlechte Kleidung. Und offensichtlich machen Fahrradtouren mit dem ADFC auch bei Schneefall viel Spaß.

welcher Art, umzugehen. Er erinnert sich zum Beispiel an die Konfrontation mit einer Kuhherde, die erst nach längerer Überzeugungsarbeit bereit war, den Weg für den ADFC freizumachen.

DER ARBEITSKREIS RADTOURISTIK Ein Seminar für angehende Tourenleiter*innen gab es anfänglich noch nicht. Im Laufe der Zeit entwickelte der Arbeitskreis Radtouristik (AK Tour) einen Leitfaden. „Mit diesem Heft geben wir Dir einige grundlegende Informationen zum Tagestourenangebot des ADFC Hamburg und dem dahinter liegenden Konzept. Die Tagestouren sind für den ADFC ein wichtiges Element in der Vereinsarbeit, um den Mitgliedern ein Angebot zu machen und um mit Menschen in Kontakt zu kommen, die nicht Mitglied im Verein sind...“, heißt es dort unter anderem.

Inzwischen wird allen Interessierten die Teilnahme an einem Tourenleiter*innenseminar ans Herz gelegt. Andrea Lütke ist eine von acht Personen, die das Zertifikat zur Tourenleiterin im Jahr 2021 erhalten haben. Sie und ihre Kolleg*innen haben in Gruppenarbeiten gelernt, wie eine Tour geplant, durchgeführt und nachbereitet wird. Der Wechsel zwischen Theorie und Praxis sowie der Austausch untereinander haben Andrea sehr bereichert. Die Ausbildung zum/zur Ersthelfer*in ist ebenfalls Bestandteil des Seminars. Natürlich hofft Andrea, wenn sie im nächsten Jahr ihre ersten Touren anbietet, dass es nicht zu einem ersten Zwischenfall kommt, aber falls doch – sie ist gewappnet.

AUSFAHRTEN KÖNNEN AUCH AM ENDE NOCH INS WASSER FALLEN

Bei einer „Bille-Brücken-Boogy“-Tour, die Andreas Mann und ADFC-Vorstandsmitglied Thomas Lütke mehrmals im Jahr anbieten, war auch ein älterer Herr mit seinem in die Jahre gekommenen Rad mit von der Partie. Kurz vor Ende der Tour löste sich der Sattel von der Sattelstange, fiel zu Boden und landete in der Bille.

Die letzten Kilometer bis zur S-Bahn Aumühle musste der Betroffene dann stehend im Wiegetritt zurücklegen. Bei einer anderen Fahrt gab's den Knalleffekt schon beim Treffpunkt an den Deichtorhallen, als der Hövding-Helm einer Teilnehmerin, eine Art Airbag für den Kopf, gut hörbar aus seiner Hülle platzte. Eine weiße Schaumperücke bedeckte fortan die Fönfrisur der Teilnehmerin.

DIE PAUSEN SIND DAS BESTE Gero Kessel berichtet von einer seiner Touren: „Auf einer Abenteuer-Tour ist einem Teilnehmer der Gabelkopf mitten im Gelände gebrochen. In einer solchen Situation kann und will ich keinen Teilnehmer hängen lassen. Wir haben dann notdürftig mit ‚Strapsen‘, Seilen, Ästen und später Drahtzaunresten eine Notgabel gebastelt. Gemeinsam konnten wir den notleidenden Teilnehmer bis zur nächsten Bushaltestelle mitnehmen. ... Ein weiterer Teilnehmer hatte einen Haarriss im vorderen Kettenblatt, sodass jede Steigung mit einer blockierten Kette startete. Aber am Ende dieser Tour konnte der entsprechende Teilnehmer auch mit Schwung Anhöhen nehmen.“

Das Schönste an einem Radausflug sind die gemeinsamen Pausen und der Austausch untereinander, finden viele Mitfahrende. Ob beim Picknick draußen, bei einem Teller Fischsuppe in einem urigen Lokal oder beim Kuchen in einem warmen Café. Die Tourenleiter*innen investieren viel Zeit in die Recherche, um einen passenden Rastplatz oder ein schönes Lokal auszuwählen. Carsten Stein beispielsweise, auch ein „Urgestein“ im ADFC Hamburg, hat inzwischen zahlreiche gute Kontakte aufgebaut. So backt der Betreiber eines Bauernhofes den Kuchen ganz frisch und exklusiv für die Gäste vom ADFC, wenn Carsten ankündigt, bei ihm einzukehren. Die Tourenleiter*innen kennen aber nicht nur die besten Cafés oder die schönsten Aussichtspunkte, sie wissen auch, wo eine Krabbenpulmaschine besichtigt werden kann, leiten



INFORMIEREN, ANMELDEN, MITFAHREN UND GENIESSEN!

Zurzeit können Touren wieder unter Auflagen stattfinden. Die Termine werden auf der Webseite des ADFC Hamburg unter diesem Link veröffentlicht: hamburg.adfc.de/radtouren. Eine rechtzeitige Anmeldung ist aufgrund der begrenzten Zahl von derzeit maximal 25 Teilnehmenden erforderlich und ist direkt über das Onlineportal beim Anklicken des Termins möglich. Bitte informiert euch vorher über die aktuellen Corona-Bedingungen und Hinweise zu den Auflagen auf der Webseite adfc.de/artikel/tipps-und-empfehlungen-zu-gefuehrten-radtouren.

Führungen durch Kirchen und kennen geheime Plätze, wo seltene Blumen blühen, sehenswerte Gebäude stehen oder Brombeeren genascht werden können.

WILLKOMMENE PANNENHILFE Und wenn es zu einer Panne kommen sollte, wird sofort Hand angelegt. Teilweise bleibt gar keine Zeit, um das eigene Werkzeug auszupacken. Schon kurz nach dem Nothalt haben helfende Hände den Reifen geflickt, die Kette oder die Gangschaltung wieder in Gang gesetzt. Aber nicht nur ans Material wird gedacht, auch das körperliche (und seelische) Wohl kommt nie zu kurz. Dankbare Mitfahrer*innen berichten, dass ein treuer Tourenradler in den Pausen regelmäßig für süße Aufmunterung sorgt. Der Spender ist dafür bekannt, eine Tüte „Colorado“ mitzuführen, die er gerne mit allen teilt und damit alle froh macht. Und wenn eine*r mal gar nicht mehr kann oder will, kennt bestimmt irgendjemand den kürzesten Weg zur nächsten Bahnstation, um von dort mit der U-Bahn oder dem Zug nach Hause zu fahren.

IST DAS NOCH RADTOUR ODER SCHON DEMO? Es sind die großen und kleinen Gesten, die einen gemeinsamen Ausflug mit dem ADFC Hamburg zu einem Erlebnis machen. Kein Wunder, dass aus den rund zehn geführten Radtouren in der Gründerzeit bereits Anfang dieses Jahrtausends über 250 Tourenangebote pro Jahr wurden. Manche Ausfahrten sind inzwischen so beliebt, dass die Polizei wegen der großen Anzahl an Teilnehmer*innen von einer Demonstration ausgehen kann und muss.

Neben den hier erwähnten sind viele weitere engagierte Tourenleiter*innen beim ADFC Hamburg aktiv. Manche halten dem Verein schon lange Jahre die Treue, andere sind erst kürzlich dazu gestoßen, entweder mit neuen eigenen Touren oder mit Touren, die sie von anderen Leiter*innen übernommen haben, weil diese aus zeitlichen oder gesundheitlichen Gründen nicht mehr aktiv dabei sein können. Die einen bevorzugen schnelle, sportliche Ausfahrten, die anderen gemütliche; die einen bieten kurze, die anderen lange Fahrten an. Aber alle vereint, dass sie gern ihre Erfahrungen und ihr Wissen, vor allem aber ihre Begeisterung fürs Radfahren weitergeben.

Anne-Karin Tampke



Wie heute alle wissen, ist die richtige Ernährung eine wichtige Voraussetzung für sportliche Höchstleistungen.



Oft bietet die althergebrachte Landkarte – am besten natürlich eine ADFC-Fahrradkarte – den besten Überblick.



Ist das noch Gymnastik oder schon Yoga? Die Autorin unseres Berichts bei einer kleinen Lockerungsübung zwischendurch.

Auch in diesem Jahr haben die Hamburger*innen beim STADTRADELN vom 1. bis 21. September gezeigt, wie viel sie mit dem Rad unterwegs sind. Wir danken allen Teilnehmenden für diese großartige, gemeinsame Leistung. STADTRADELN Hamburg hat in 2021 alle Rekorde geknackt: Mit knapp 2,18 Millionen gefahrenen Kilometern lag das Ergebnis deutlich über der angestrebten Zahl von zwei Millionen. 736 Teams – hundert mehr als im letzten Jahr – und 11 826 aktive Teilnehmende – eine Steigerung um 3000 Teilnehmer*innen – waren mit am Start. Damit nimmt Hamburg auch im vierten Jahr STADTRADELN den vierten Platz unter den STADTRADELN-Kommunen ein.

DER ANFANG Zum Start am 1. September machte sich bei strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen eine Abordnung des Betriebssportverbands auf den Weg, um mit der „Neuwerk-Challenge“ das STADTRADELN auch zum Hamburger Außenposten zu tragen.

Von Hamburg ging es mit dem Rad nach Cuxhaven, von dort zu Fuß – genauer: in Laufschuhen – durchs Watt nach Neuwerk und wieder zurück, um anschließend mit dem Fahrrad nach Hamburg zurückzukehren. Respekt!

Zeitgleich wurde an der Ericusspitze der Startschuss für die Presse geben, wo Andrea Kupke (ADFC-Bezirksgruppe Nord) für die Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) gemeinsam mit Senator Jens Kerstan und ADFC-Vorstand Cajus Pruin symbolisch die ersten Kilometer zurücklegte. Das Medienecho war insgesamt groß und führte noch am Abend der Berichterstattung zu sieben bis acht neuen Teams pro Minute. Innerhalb der ersten Woche wurden so insgesamt 610153 Kilometer erreicht.

WÄHREND DER AKTION Bei gutem Wetter wurde fleißig geradelt, und am dritten Tag der zweiten Woche war bereits die erste Million Kilometer erreicht. Im Koordinationsbüro überprüfen wir die Angaben der

Teilnehmer*innen. Dabei zeigt sich, dass viele Schüler*innen sich für das STADTRADELN Doktoren- und Professorentitel zu legen – es sei ihnen gegönnt! Wer sich jedoch fälschlicherweise als Parlamentarier*in ausgibt, wird schnell erappt und muss korrigiert werden, da die Parlamentarier*innen ihre Kilometer natürlich alleine erradeln sollen, um dabei ganz konkret für die Probleme des Radverkehrs sensibilisiert zu werden. Das Klima-Bündnis ehrt daher auch die „fahradaktivsten“ Kommunalparlamente. Am Ende der zweiten Woche standen 1312945 Kilometer für Hamburg fest.

DER ENDSPURT Am 18. September fand der TEAM GREEN RADELTAG statt. Dabei konnten Pausenplätze im Hamburger Stadtgebiet angefahren werden, um Kilometer fürs STADTRADELN und Stempel auf einer Stempelkarte zu sammeln. In diesem Jahr gab es Pausenplätze bei den Hamburger Sportvereinen ETV Hamburg, Harburger Turnerbund, Klipper THC, THK

Auf dem Weg nach Neuwerk



STADTRADELN
WIR HABEN MEHR ALS ZWEI MILLIONEN GESCHAFFT!

HINTERGRÜNDE UND ZAHLEN

STADTRADELN ist eine internationale Kampagne für mehr Radverkehr, bessere Luft und Klimaschutz. Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat sie 2018 nach Hamburg geholt. Seit 2019 wird die Aktion gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) durchgeführt. Erstmals war in diesem Jahr die UmweltPartnerschaft Hamburg als Kooperationspartner mit an Bord. Gezählt werden alle Fahrradkilometer im Aktionszeitraum, sowohl private als auch die auf dem Weg zur Arbeit. Unser besonderer Dank gebührt der BUKEA für die Finanzierung der Aktion.

Rissen und der TSG Bergedorf, außerdem beim Betriebssportverband und in der ADFC-Geschäftsstelle. Beim Harburger Turnerbund fand ein Tag der offenen Tür mit Fahrradflohmärkte statt, in Rissen gab es ein Hockeyspiel zu sehen. Der Fahrradclub bot neben Kaffee, Kuchen und Kaltgetränken auch Fahrradcodierungen als Diebstahlschutz an. Und am letzten Tag der dritten Woche haben wir tatsächlich noch die angestrebten zwei Millionen Kilometer geknackt.

NACHTRAGEN Ja, STADTRADELN ist nachtragend! Eine Woche nach dem Ende der Aktion können die Teilnehmer*innen noch Kilometer nachtragen, die nicht per App

getrackt oder nicht übertragen wurden. Dadurch steht das Ergebnis auch erst eine Woche nach dem Ende der Aktion fest. Wurden die Kilometer alleine gefahren oder von mehreren? Haben die Schulen ihre Schüler*innen eingetragen oder nur die Lehrkraft der Klasse? Dadurch konnte es insbesondere bei den Teamgrößen noch zu Verschiebungen kommen, bis dann das Endergebnis von 2 176 986 gefahrenen Kilometern endgültig feststand.

SIEGER*INNEN UND GEWINNE, GEWINNE Am 25. Oktober fand bei strahlendem Sonnenschein im Wilhelmsburger Inselpark unsere Abschlussveranstaltung statt. Dabei wurden die Sieger*innen in vier Gewinnkategorien von Umweltsenator Kerstan geehrt und mit Urkunden ausgezeichnet. Sebastian Clausen von ARGUS Stadt und Land erzielte mit 2812 Kilometern die beste Einzelleistung. Die HAW Hamburg stellte das Team mit den meisten gefahrenen Kilometern, genau 56772 an der Zahl, das Luise-Gymnasium Bergedorf brachte mit 404 Personen das mit Abstand größte Team an den Start, Team „Stadtsalat“ konnte mit 1275 Kilometern die beste Durchschnittsleistung pro Teilnehmer*in erreichen, und im Wettbewerb um den STADTRADELN-Behördenwanderpokal hatte das Team „Mobilitätswende Hamburg (BVM, LBV, LSBG)“ mit 29623 Kilometern in diesem Jahr die Nase vorn.

Auch der Hauptgewinn, ein Fahrrad „Blizz – Into the blue“ von bonvelo.de, wurde seinem Gewinner Rainer Krauß aus dem



© Anny Wiljono

Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan bei der Sieger*innenehrung am 25. Oktober 2021 in Wilhelmsburg.

Offenen Team Hamburg übergeben. Seine Motivation als Alltagsfahrer: „Dank Pendeln per Rad bin ich fast so schnell am Ziel wie per Auto, bekomme immer sofort einen Parkplatz direkt vor der Tür und habe noch dazu ein kostenloses Fitnessprogramm. Mit Regenkleidung und Schirmmütze (gibt es in jedem Sportfachgeschäft; im Winter mehrlagig) geht das bei jedem Wetter.“

Kajja Dehnpamp

Eine Aktion des



Klima-Bündnis

gefördert durch



Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Wir freuen uns schon auf STADTRADELN 2022!

DIE MEISTEN KILOMETER ABSOLUT

	TEAM	KILOMETER
1	HAW Hamburg	56 772
2	Gymei radelt	43 089
3	Gymnasium Hochrad	36 103



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

GEWINNER*INNEN
2021

DAS GRÖSSTE TEAM

	TEAM	AKTIVE
1	Luise-Gymnasium Bergedorf	404
2	Gymei radelt	309
3	mbs bike-alarm	307

DIE MEISTEN KILOMETER JE TEAMMITGLIED

	TEAM	KM
1	Stadtsalat	1275
2	Pendelbuddies Bergedorf	1157
3	A&A - only42	788

DIE BESTEN EINZELFAHRER*INNEN

	NAME	TEAM	KM
1	Sebastian Clausen	ARGUS Stadt und Verkehr	2812
2	Lars Rokita	HAW Hamburg	2544
3	Ender Kurtoglu	ADFC #MehrPlatzFürsRad	2516

AUSRÜSTUNG Globetrotter Ausrüstung GmbH **CARSHARING** Cambio Hamburg CarSharing **FAHRRADHANDEL** Die Kette Elbe-Werkstätten GmbH • Eimsbüttler Fahrradladen • Fahrrad Cohrt • Fahrrad Dulsberg • Fahrrad Löwe • Fahrrad XXL Marcks • Fahrrad Nielandt • Fahrrad Pagels • Fahrrad und E-Bike Center Hamburg • Fahrradladen St. Georg • Koech 2-Rad Technologie • Rad + Service Niendorf • Rad & Tat • Radsport von Hacht • Radsport Wulff • RBK – Fahrräder **HERSTELLER** Norwid Fahrradbau GmbH **INITIATIVEN** Zukunftsforum Blankenese e.V. **IT** WPS – Workplace Solutions GmbH • IT sprind it-service GmbH & Co. KG **MEDIEN** Pieper Medienservices **ÖPNV** Hamburger Verkehrsverbund **PFLEGE** Pflegedienst Knoll • auxiliar Gesellschaft mbH Ambulanter Pflegedienst Stiftung Freundeskreis Ochsenzoll **PRIVATE** **FÖRDERMITGLIEDER** Martina Wollesen **SERVICE** Fahrradstation Dammtor einfa1 GmbH **SPORT** Eimsbütteler Turnverband e.V. **VERLEIH & LOGISTIK** Hamburg City Cycles Lars Michaelen • tricargo eG **WOHNEN** Gartenstadt Farmsen eG • Wohnwarft e.G. Genossenschaft für autofreies Wohnen **ZUBEHÖR** Firma Paulchen System Volkmar Kerkow

RÜCKENWIND FÜRS RAD!

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

Mit einer Fördermitgliedschaft im ADFC Hamburg unterstützen Unternehmen, Selbstständige und Kommunen die Arbeit und die Ziele des ADFC materiell und ideell. Im Gegenzug hast du dafür auch Vorteile. Du darfst exklusiv in deinen Werbemaßnahmen auf deine Fördermitgliedschaft hinweisen und so dein besonderes Engagement für das Radfahren zeigen.

Dafür sind ein Online-Banner sowie für Fahrradhändler, gastronomische Betriebe etc. Aufkleber erhältlich, die auf die Fördermitgliedschaft beim ADFC hinweisen. Zusätzlich erhältst du fünf Prozent Rabatt auf Anzeigen in der RadCity und wir führen deine Firma dort sowie auf hamburg.adfc.de als Fördermitglied auf.

hamburg.adfc.de/foerdermitglieder



Im ADFC Hamburg arbeiten weit mehr als 100 Menschen ehrenamtlich. Auch deine Fähigkeiten und Kenntnisse sind gefragt! Den zeitlichen Umfang der Mitarbeit bestimmst du selbst.

Du kannst daher in unseren Gruppen mitarbeiten oder dich für einzelne Aktionen und Projekte melden. In manchen Bereichen suchen wir gezielt und aktuell Unterstützung. Besuche dazu die Rubrik „Aktive gesucht“.

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

ADFC Hamburg, Koppel 34–36, 20099 Hamburg, Telefon: 040 393933, Fax: 040 3903955, E-Mail: kontakt@hamburg.adfc.de



facebook.com/adfchamburg



twitter.com/ADFC_Hamburg



hamburg.adfc.de

hamburg.adfc.de/adfc-hamburg



Amreys Kolumne

„DAMALS IN DEN ARDENNEN!“

Wer den Spruch des Opas aus der TV-Serie „Klimbim“ noch kennt, ist auf jeden Fall alt genug, sich an die Anfänge des ADFC Hamburg zurückzuerinnern. Ich bin zwar erst um die Jahrtausendwende aktiv geworden, habe aber durchaus Erinnerungen an die Geschäftsstellen in Ohlsdorf und Otten- sen. Gefühlt war früher mehr sponti: Man traf sich zum Stammtisch oder in der Bezirksgruppe, redete sich die Köpfe heiß und brütete über Stellungnahmen zu unterirdischen Radverkehrsplanungen, mit dem Ziel, der Straßenverkehrs- behörde wenigstens hier und da eine fahrradfreundliche Lösung abzuluchsen. Nach der StVO-Novelle von 1997 hatte man dann wenigstens etwas mehr Handhabe und manchmal die Wahl, einen Handtuchradweg nicht zu benutzen. Allerdings kamen nur die Harten in den Garten und mussten sich seinerzeit oft wildes Gehupe der Fraktion aus dem motorisierten Individualverkehr gefallen lassen.

Cut – hier und jetzt im Herbst 2021: Der ADFC Hamburg feiert sein 40-jähriges Jubiläum, und vieles hat sich seit den Anfängen verändert. Kreisverkehre zum Beispiel gehören mittlerweile zum Straßenbild und machen dem Radverkehr das Alltagsleben leichter. Radfahrstreifen sind ebenfalls verbreitet, wenn auch an stark befahrenen Straßen unbeliebt. Dafür entstehen immer mehr Protected Bike Lanes, um auch an Hauptstraßen komfortables und angstfreies Radfahren zu ermöglichen. Ein städtisch gefördertes Leihradssystem ist erfolgreich etabliert, die kostenlose Mitnahme von Rädern in Verkehrs- mitteln des Hamburger Verkehrsverbundes außerhalb der Rush Hour jederzeit möglich.

An all dem hat der ADFC Hamburg über die letzten vier Jahr- zehnte mitgewirkt, viel Herzblut und ehrenamtliches Engage- ment hineingesteckt, Netzwerk-, Presse- und Lobbyarbeit gemacht. So kommt man an uns heute und zukünftig nicht vorbei. Eine neue Mobilität mit möglichst wenig Motoren und Platzverbrauch pro Mensch ist möglich. Und wir bleiben dran!

Amrey Depenau

NORWID
Räder für Velosophen

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

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

KOECH2RAD
IHR MEISTERBETRIEB

STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES

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

Lieber ADFC Hamburg,
zum 40. alles Gute und allzeit freie
Fahrt auf euren (Rad-)Wegen!
Wir freuen uns, auch die nächsten
Jahre gemeinsam mit euch für die
Verkehrswende zu kämpfen.

Euer VCD Nord

VCD
Mobilität für Menschen.

Diesen Anzeigenplatz (1/8-Seite, 95x60 mm)
gibt's ab 76,- Euro netto. Aktuelle Anzeigenpreisliste:
hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten



Switch to freedom mode



SHIMANO | EP8



SHIMANO
STEPS | E6100

Radfahren sollte ein Kinderspiel sein. Kein Kampf. Ganz egal, ob Sie um enge Kurven in der Stadt flitzen, über Land rollen oder anspruchsvolles Gelände in Angriff nehmen: Unsere E-Bike-Systeme sind der perfekte Begleiter auf jedem Meter. Sie wurden entwickelt auf der Basis von einem Jahrhundert fortwährender technologischer Innovation von einem der führenden Unternehmen der Fahrradbranche. Daher werden sie von vielen Fahrradherstellern verbaut. Die SHIMANO E-Bike-Systeme E6100 und EP8 – bereit in den Freiheitsmodus zu schalten?



Wir entwickeln Software, die Spaß macht!

Und gratulieren dem ADFC Hamburg zum 40 jährigen Bestehen.

(Übrigens sind wir ein **Fahrradfreundlicher Arbeitgeber** mit einem Zertifikat in Silber.)



wps.de/40-jahre-adfc



#MEHRPLATZFÜRSRAD

Diesen Anzeigenplatz (1/4-Seite, 210x60 mm) gibt's ab 144,- Euro netto. Aktuelle Anzeigenpreislise: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

**WENN IHR BEI
NIPPELSPANNERN AN
EROTIK DENKT, KLÄREN
WIR EUCH GERNE AUF.**



GLOBETROTTER
UNSER HERZ SCHLÄGT DRAUSSEN.



WIR GEBEN ALLES, UM DICH BESTENS ZU BERATEN FÜR DEINE NÄCHSTE TOUR.



GEMEINSAM PLANEN, AUSTRÜTEN, REPARIEREN IN DEINER FILIALE. [GLOBETROTTER.DE](https://www.globetrotter.de)



Jetzt auch in
Finkenwerder und
Groß Borstel!

AUFSTEIGEN & ABFAHREN –

ENTDECKE

STADTRAD HAMBURG!

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

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

STADTRAD HAMBURG



Call a Bike



Hamburg



Gemeinsam fährt es sich am besten



cambio gratuliert dem ADFC zum 40-jährigen Jubiläum.
Der ADFC hat das Ziel, mehr Platz fürs Rad zu schaffen.
Das unterstützen wir. Ein cambio-Auto ersetzt elf private
PKW und schafft so mehr Platz in der Stadt.

www.cambio-CarSharing.de

