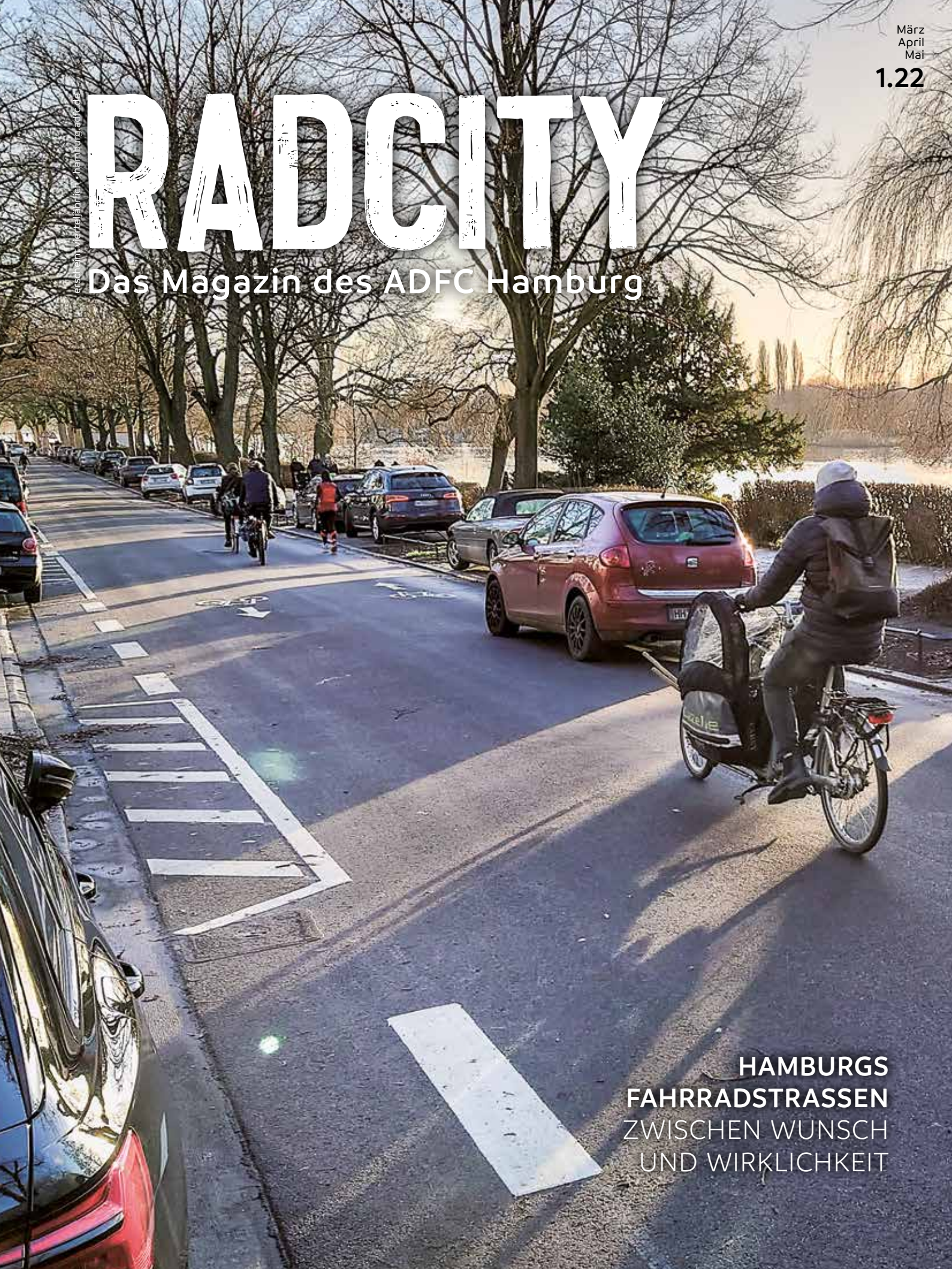
März
April
Mai
1.22

RADCITY

Das Magazin des ADFC Hamburg

erscheint vierteljährlich • hamburger-radcity.de



HAMBURGS FAHRRADSTRASSEN
ZWISCHEN WUNSCH UND WIRKLICHKEIT

FAHRRADBAU IN HAMBURG

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

TRENGA DE ist nicht nur eine Marke, sondern auch Produzent. Indem wir 100% unserer Fahrräder im eigenen Werk in Hamburg entwickeln und aufbauen, übernehmen wir ***regionale Verantwortung***. Für eine nachhaltigere Zukunft. Alle Fahrräder direkt ab Werk gibt es an unseren Standorten Hamburg-Harburg und Buchholz i.d. Nordheide.

Mountainbikes

E-Bikes

Cityräder

Rennräder

Randonneure

Reiseräder

Gravelbikes

Urbanbikes

Trekkingräder

TRENGADE
BICYCLES

Wunschfarben - Gestalten Sie Ihr Fahrrad individuell!

- über 25 Farboptionen aus eigener Pulverbeschichtung
- kurze Lieferzeiten

WWW.TRENGA.DE

WWW.FAHRRADCENTER.DE

INHALT

1.22 · März.April.Mai

4 Kurzmeldungen
19.06.2022: Fahrradsternfahrt Hamburg – gewohnt großartig • Auch in 2022 geht es wieder „Mit dem Rad zur Arbeit“ • Ab sofort: kostenlose Radtouren • Information zur Beitragserhöhung • Kennt ihr eigentlich schon unseren Newsletter? • ADFC Hamburg trauert um Andreas Arendt

6 Straßen (nur) fürs Fahrrad?
Hamburgs Fahrradstraßen zwischen Wunsch und Wirklichkeit

12 Bußgeld für Gehwegradeln
So viel kostet es, verbotenerweise auf dem Gehweg mit dem Rad zu fahren.

14 ITS-Technologie
Mobilität für Menschen statt Roboter auf Rädern

18 Werde Lastenrad-Pat*in …
… und unterstütze ganz direkt alternative Mobilitätsangebote in deinem Viertel!

20 Vielen Dank an alle Spender*innen!
Jetzt fehlt nur noch die Box und dann ist EVA, unser Elektrisch angetriebener Velo-Anhänger da!

21 Kolumne
Morgens halb Acht

22 Fördermitglieder des ADFC Hamburg | Werde aktiv!

DAS GEHT JA GUT LOS!

Wer den Tag, die Arbeitswoche oder die Radtour mit diesem Stoßseufzer beginnt, meint in der Regel das genaue Gegenteil. Weil der Kaffee alle ist, die Kollegin krank oder der Vorderreifen platt. Und das nervt. „Das geht ja gut los“ wird auch manche*r bei der Lektüre des Koalitionsvertrags der seit Dezember 2021 amtierenden Bundesregierung gedacht haben. Der Begriff „Fahrrad“ kommt darin kein einziges Mal vor, der Begriff „Radverkehr“ immerhin viermal, verteilt auf exakt fünf Zeilen. Für uns ein klares Signal, dass die gute, alte ADFC-Forderung nach #MehrPlatzFürsRad noch lange nicht ausgedient hat.

Sicherlich: Es ist nicht alles schlecht. Fahrradstraßen beispielsweise können eine sinnvolle Möglichkeit sein, dem Rad im Straßenverkehr mehr Platz zu verschaffen. Darum haben wir uns unter dem Titel „Straßen (nur) fürs Fahrrad?“ an eine hamburgweite Bestandsaufnahme gemacht (Seiten 6–11). Viel diskutiert wird derzeit auch die Frage, inwiefern „Intelligente Transportsysteme“ einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten können und sollen. Die Autoren unseres Beitrags zum ITS-Weltkongress (Seiten 14–17) vertreten diesbezüglich eine klare Position. Um konkrete Fahrrad-Realität und neue Bußgelder fürs Gehwegradeln geht es hingegen auf den Seiten 12 und 13.

Es ist also wieder einmal ein Heft geworden, das die große Vielfalt des Fahrradclubs widerspiegelt. So soll es sein. Geht doch gut los, oder? Wir wünschen euch viel Spaß bei der Lektüre dieser RadCity.

Leo Strohm

IMPRESSUM

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

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE
Oscar Bock, Sünje Callsen, Kaija Dehnkamp, Stephan Dzialas, Benjamin Harders, Achim Herberhold (Titelfoto), Dirk Lau (Layout, Produktion), Rebecca Liebst, Thomas Lütke, 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. 40 vom 30.11.2021:
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

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

Download: hamburg.adfc.de/radcity

19.06.2022: FAHRRADSTERNFAHRT HAMBURG - GEWOHNT GROSSARTIG!

Fahrradsternfahrt geht immer! Auch unter Corona-Bedingungen planen wir eine sichere Fahrradsternfahrt in der Metropolregion Hamburg. Am 19. Juni 2022 füllen wir Hamburgs Straßen als Demonstration für ein respektvolles und gutes Miteinander. Bunt, laut und fröhlich. Routenplanung und Sicherheitsbestimmungen richten sich nach den geltenden Vorgaben. Viele Startpunkte bleiben erhalten.

fahrradsternfahrt.info

AUCH IN 2022 GEHT ES WIEDER „MIT DEM RAD ZUR ARBEIT"

Die Kooperation zwischen den Allgemeinen Ortskrankenkassen (AOK) und dem ADFC mobilisiert auch in diesem Jahr zur Teilnahme: Aktiv sein lohnt sich doppelt - die Gesundheit fördern und gewinnen. Fahrt im Aktionszeitraum ab Mai 2022 an mindestens zwanzig Tagen „Mit dem Rad zur Arbeit" und gewinnt attraktive Preise. Die Gewinnerin des letzten Jahres ist übrigens eine Hamburgerin und konnte sich über ein E-Bike von Fischer freuen.

mdrza.de

AB SOFORT: KOSTENLOSE RADTOUREN!

Die beliebten geführten Radtouren werden vom ADFC Hamburg ab sofort kostenlos angeboten. Es kann auf der Tour an den ADFC Hamburg gespendet werden und es besteht weiterhin die Möglichkeit, bei einer Tour zu vergünstigten Konditionen ADFC-Mitglied zu werden.

INFORMATION ZUR BEITRAGSERHÖHUNG

Eure Mitgliedsbeiträge sichern uns die politische Unabhängigkeit. Denn wir können nur dann starke Forderungen an die Politik stellen, wenn wir finanziell auf eigenen Beinen stehen.

Um diese Unabhängigkeit auch zukünftig zu sichern, erhöht der ADFC in diesem Jahr bundesweit die Mitgliedsbeiträge. Die Erhöhung für Einzel- und Familienmitgliedschaften beläuft sich auf weniger als einen Euro pro Monat. Auch der Landesverband Hamburg profitiert davon: Wir können noch in diesem Jahr eine neue Teilzeitstelle ausschreiben, um den Verein und unsere Ziele weiter voranzubringen.

ADFC Hamburg

KENNT IHR EIGENTLICH UNSEREN NEWSLETTER?

Der ADFC liefert euch Informationen rund um das Thema Fahrradfahren in Hamburg frei Haus – nicht nur mit der RadCity, sondern auch mit einem Newsletter. Nach der Anmeldung erhaltet ihr unseren Newsletter und bleibt auf dem Laufenden zu aktuellen Themen und Aktionen des Fahrradclubs und allem Wissenswertem rund ums Radfahren in Hamburg.

Anmeldung unter:
hamburg.adfc.de/adfc-hamburg/newsletter

ADFC HAMBURG TRAUERT UM ANDREAS ARENDT

Am 15. August 2021 verstarb unser langjähriger Tourenleiter Andreas Arendt.

© ADFC Hamburg

Wir verlieren mit Andreas einen sensiblen, fröhlichen und naturverbundenen Menschen, der bei den Mitradelnden seiner Touren wie den Aktiven des ADFC Hamburg gleichermaßen beliebt war. Bereits 2013 bot Andreas seine 100. Radtour für unseren Club an (siehe RadCity 6.13). Seitdem machte er munter weiter. Bis zuletzt waren seine Touren stets ausgebucht und sehr sorgfältig ausgearbeitet. Dabei steuerte er gern Badestellen an, besuchte Museen und legte wohlbedachte Picknick- und Kaffeepausen ein. Diese Touren fanden auch im Kreis der Tourenleitenden viele Mitfahrer*innen – Andreas war so etwas wie die gute Seele unseres (Touren-)Betriebs.

Viele aktive Vereinsmitglieder kennen ihn auch noch als Leiter der Radtouren zu den ADFC-Aktiven-Wochenenden in Ratzeburg. Wer im Asklepios Klinikum St. Georg behandelt wurde, konnte das Glück haben, Andreas Arendt in seinem Beruf als Krankenpfleger zu begegnen.

Andreas hatte für das Jahr 2022 noch zwei Radtouren geplant, die er leider nicht mehr durchführen konnte. Wir haben uns entschlossen, beide Touren zu seinem Gedenken durchzuführen: Anfang September ging es mit 22 Teilnehmenden zum Baden nach Boberg und Anfang November bei Sturm und heftigem Regen mit 12 Radelnden zum Kaffeetrinken nach Bargteheide. Bei den beiden Touren wurden, ganz in Andreas' Sinn, insgesamt 165,80 Euro an Spenden für Terre des Hommes gesammelt. Darüber hinaus hat der ADFC Hamburg gegen eine kleine Spende Andreas' Fahrrad gekauft. Es steht zukünftig in der Geschäftsstelle allen zur Verfügung. **Wir vermissen dich, lieber Andreas, und werden dich in unserem Gedenken behalten.**

Thomas Lütke, Landesvorstand
Oscar Bock, AK Tour

Anzeige

In Hamburg gibt es rund zwanzig Straßenkilometer, auf denen Autofahrer*innen nur Gäste sein und Radfahrer*innen Vorrang genießen sollen: die Fahrradstraßen! Allzu oft tauchen dort noch ungebetene motorisierte Gäste auf – und einige benehmen sich zudem wie zu Hause. Woran liegt das?

Fotos: Achim Herberhold

STRASSEN (NUR) FÜRS FAHRRAD?

Fahrradland, Fahrradstadt, Fahrradstraße – Wörter, die zum Träumen verführen! Von Städten und Straßen für Radfahrer*innen, ohne Autofahrende, die drängeln, hupen oder eng überholen, den Weg versperren und mit ihren Fahrzeugen die Luft verpesten. Straßen also, auf denen Radfahrende sicher und entspannt unterwegs sind. Welche Radfahrenden wünschten sich nicht solche Bedingungen? Nach den dringendsten Forderungen von Deutschlands Radfahrer*innen fragte Ende 2021 auch wieder das Bundesverkehrsministerium. Herauskam der **„Fahrrad-Monitor Deutschland 2021“**, eine repräsentative Online-Befragung des Sinus-Instituts. Danach wünschten sich 57 Prozent der Befragten, dass mehr Radwege gebaut werden. Eine bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden forderten 53 Prozent, mehr Abstand zu den Zufußgehenden immerhin noch 45 Prozent. Fast ebensoviele Radfahrer*innen wollten, dass es mehr Schutz- und Radfahrstreifen (43 Prozent) und sichere Fahrrad-Abstellanlagen (41 Prozent) gibt. 39 Prozent der Befragten forderten die Politik auf, mehr Fahrradstraßen einzurichten. Zugleich fühlten sich die Teilnehmer*innen in einer Fahrradstraße am sichersten – das heißt, am wenigsten unsicher – nämlich nur 16 Prozent.

Die Fahrradstraße ist auch die Radverkehrsinfrastruktur, die die meisten Befragten schon einmal bewusst genutzt haben oder die ihnen zumindest bekannt ist (36 bzw. 35 Prozent). Radschnellwege haben im Vergleich erst sechs Prozent schon einmal genutzt – was bei der überschaubaren Anzahl solcher Wege in Deutschland nicht wundert. Und auf die Frage „Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?“ antworten 44 Prozent mit Ja und nur acht Prozent mit Nein. Als größte Vorteile sieht es mehr als die Hälfte an, dass in Fahrradstraßen keine anderen Fahrzeuge erlaubt seien, dass es breitere Fahrbahnen gebe, dass Radfahrende bevorzugt seien und sie nebeneinander fahren dürften, wobei der Zusatz im Fahrrad-Monitor fehlt, dass sie es in Fahrradstraßen selbst dann dürfen, wenn sie den nachfolgenden Verkehr dadurch behindern.

Mehr davon Fahrradstraßen dürfen tatsächlich nur vom Radverkehr genutzt werden, es sei denn, Zusatzzeichen erlauben eine Nutzung durch Kraftfahrzeuge. Bekanntlich gibt es von diesen Verkehrs-

VERKEHRSRECHTLICHES

Das Zeichen 244.1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben ist, dürfen keine anderen Fahrzeuge als Fahrräder dort fahren. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, das Kfz-Aufkommen darf nur gering sein, Autofahrende müssen ihre Geschwindigkeit wenn nötig weiter verringern und Radfahrende dürfen nebeneinander fahren, selbst wenn sie dadurch nachfolgenden Verkehr behindern.

Die Änderung von StVO und Verwaltungsvorschrift der StVO (VwV-StVO) setzte 2021 der bis dahin restriktiven Anordnungspraxis in Kommunen wie Hamburg etwas entgegen. Fahrradstraßen können nun gebaut werden, „wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist." Auch, wenn die Straße eine hohe Bedeutung für das Radverkehrsnetz hat oder eine hohe Fahrradverkehrsdichte zu erwarten ist, kann sie zur Fahrradstraße werden. Verkehrsplaner*innen und -politiker*innen, die mehr Fahrradstraßen bauen wollen, bietet die aktuelle VwV-StVO viel Spielraum: „Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird."

zeichen jede Menge, sogar solche, die in den StVO-Regelwerken gar nicht vorkommen. Der Klassiker: das Zusatzzeichen mit der Nummer 1020-30 – „Anlieger frei". Als Anlieger*innen gelten alle, die ein an der Straße anliegendes Grundstück bewohnen oder, so die juristische Formulierung, zu einer Erledigung aufsuchen müssen, also zum Beispiel auch Handwerker*innen oder Besucher*innen – und das selbst dann, wenn sie sich in der Adresse geirrt haben sollten. Grundsätzlich gilt in Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, der Radverkehr hat Vorrang, Autofahrer*innen sind also nur „Gäste".

Im neuen **Bündnis für Rad- und Fußverkehr** vom November 2021 verspricht der Hamburger Senat, „beim Ausbau der Velo- und Bezirksrouten sowie der Radschnellwege vermehrt Fahrradstraßen und Fahrradzonen" einzurichten. Dazu sollen „einerseits die neuen Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) systematisch angewendet und andererseits verstärkt Maßnahmen zur Unterbindung von motorisiertem Durchgangsverkehr (‚modale Filter') in Betracht gezogen und umgesetzt werden". Und laut aktuellem Hamburger Koalitionsvertrag (21. Legislaturperiode) zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen wird Hamburg mehr Fahrradstraßen bauen: „Wo es die Verkehrsverhältnisse zulassen, soll es vermehrt Fahrradstraßen geben." Und: „Soweit die Velorouten auf Nebenstraßen geführt werden, sollen diese in der Regel als Fahrradstraßen eingerichtet werden, sofern die Straßenverkehrsordnung (StVO) dies zulässt."

Soweit, so fern … Denn sowohl die Unterbindung von motorisierten „Gästen" in Fahrradstraßen als auch modale Filter (zum Beispiel mithilfe von Pollern) haben bislang Seltenheitswert in Hamburg. Weil die Straßenverkehrsbehörden und Polizeikommissariate großzügig Ausnahmeregeln anordnen und Freigaben für Anlieger*innen oder gleich für alle Kraftfahrzeuge erteilen, dürfen in fast allen Fahrradstraßen Hamburgs Autos fahren und parken. Wo also liegt der Unterschied zu normalen Tempo-30-Straßen?

Vorteile für Radfahrende? Das Verwaltungsgericht Hannover stellte jüngst klar: Fahrradstraßen müssen den Radfahrenden echte Vorteile gegenüber anderen

© Dirk Iau

Die ersten Fahrradstraßen Hamburgs: Seit 1998 genießen Radfahrende in der Rutschbahn, der Bornstraße und der Heinrich-Barth-Straße in Rotherbaum Vorrang. Autofahrer*innen stört das offensichtlich wenig.

Diese Rampe am Billhafen Löschplatz ist mit genau 50 Metern nicht nur Teil des internationalen Elberadwegs, sondern auch die kürzeste Fahrradstraße Hamburgs.

Beim Umbau der Bellevue an der Alster zur Fahrradstraße entfiel „aufgrund des großen Verlusts von Stellplätzen in diesem Teilabschnitt der Planungsgrundsatz des Wegfalls des Parkens auf der Alsterseite“, teilte Hamburgs Verkehrsbehörde mit.

© Dirk Iau

Straßen bieten. Im konkreten Fall hatte ein Anlieger in der Kleefelder Straße in Hannover gegen die dort seit 2013 bestehende Fahrradstraße geklagt und Recht bekommen. Das Gericht machte in seiner Urteilsbegründung vom Januar 2022 deutlich, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kleefelder Straße nur dann zulässig ist, wenn die markierten Parkzonen auf der Fahrbahn komplett entfernt werden und der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden wird, um einen noch deutlicheren Sicherheitsgewinn für die Radfahrenden zu erzielen.

Statt Berufung gegen das Urteil einzulegen, entfernte das Tiefbauamt der Stadt Hannover einfach die Kfz-Parkplätze auf der Fahrbahn – allerdings nicht die am Straßenrand –, die in der Fahrradstraße für beengte Verkehrsverhältnisse gesorgt und verhindert hatten, dass Radfahrende bei Gegenverkehr gefahrlos nebeneinander fahren konnten. Nun will die Stadt alle weiteren etwa zwanzig Fahrradstraßen in Hannover dahingehend überprüfen.

Lose Perlenkette In Hamburg, das ein Straßennetz von etwa 4000 Kilometern hat, gibt es bislang 37 Fahrradstraßen mit einer Länge von zusammen 19,33 Kilometern, davon wurden 3,8 Kilometer in 2021 gebaut. Bei Redaktionsschluss standen die Fahrradstraßen Bellevue (750 m) an der Alster und die Thadenstraße von der Wohlersallee bis zum Grünen Jäger (600 m) in St. Pauli kurz vor ihrer Fertigstellung.

Mit dem letzteren Abschnitt wäre Hamburgs „Fahrradstraßen-Perlenkette“ (Verkehrssenator Anjes Tjarks) aus Chemnitzstraße und Thadenstraße im Verlauf der Veloroute 1 komplett. Dargestellt auf einer Karte, ähneln Hamburgs Fahrradstraßen bislang jedoch eher einigen zufällig übers Stadtgebiet gestreuten und bis auf den Strang in Altona auch recht kurzen Fäden. Auffällig ist, dass sie sehr unterschiedlich über Hamburgs Bezirke verteilt sind. Im flächenmäßig zweitgrößten Bezirk Wandsbek gibt es bislang keine einzige Fahrradstraße – immerhin plant die Verkehrsbehörde aber im Verlauf der Veloroute 7 welche zu bauen.

HISTORISCHES

Fahrradstraßen gelten als deutsche Erfindung. Bereits 1978 entstand im Bremer Stadtteil Findorff mit der Herbststraße die erste Fahrradstraße Deutschlands – nach Amsterdamer Vorbild. Die deutsche Straßenverkehrsordnung (StVO) kannte so etwas nicht, die Anordnung diente nur als „Hilfsmittel“, um Einbahnstraßen in Bremen für den Radverkehr in beide Richtungen zu öffnen. Der Bremer Prototyp der Fahrradstraße, dem weitere folgten, wurde zunächst „Radfahrerzone“ genannt und bestand aus einem angeordneten Zweirichtungsradweg, auf dem das Fahren mit dem Kfz in eine Richtung erlaubt war.

Im Jahr 1982 untersuchte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Fahrradstraßen in Bremen, was weitere Kommunen ermunterte, ebenfalls über die Einrichtung von Fahrradstraßen nachzudenken. Aber erst mit der StVO-Novelle von 1997 wurde die Fahrradstraße offiziell dort verankert, ebenso wie die Möglichkeit, Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung freizugeben. Seitdem sind in zahlreichen deutschen Kommunen Fahrradstraßen entstanden. Wie viele es genau sind, ist nicht bekannt.

© Achim Herberhold

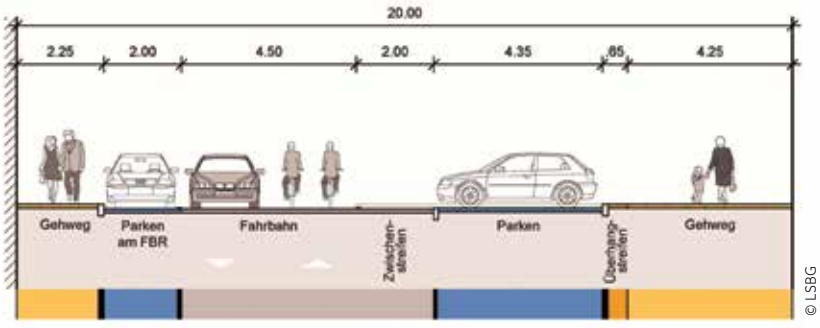
Schilderkunde: Um Touristenbussen die Durchfahrt zu ermöglichen, ist die Fahrradstraße Bellevue an der Alster nicht nur für „Anlieger“, sondern auch für „Linienverkehr“ frei gegeben.

Hamburgspezifisches Dilemma Für den Bau von Fahrradstraßen zuständig ist in der Regel die Abteilung Straßenbau beim Management des Öffentlichen Raums im jeweiligen Bezirk. Die Planer*innen dort würden vermutlich gern mehr Fahrradstraßen bauen. Doch zuständig für die rechtlich verbindliche Anordnung einer Fahrradstraße ist die straßenverkehrsbehördliche Abteilung (StVB) des örtlichen Polizeikommissariats. Wie in der übergeordneten Innenbehörde sitzen dort noch vielerorts Beamt*innen, die Fahrradstraßen immer zuerst als eine Verkehrsbeschränkung für den Autoverkehr betrachten und entsprechende Planungen dann „kassieren“. Mit anderen Worten: Die Polizei in Hamburg hat die Möglichkeit, ein Veto einzulegen und so aktiv in die Verkehrspolitik und -planungen einzugreifen. Im schlechtesten Fall führt diese Hamburgensie dazu, dass Planer*innen das Mittel der Fahrradstraße seltener aufgreifen als politisch gewünscht. Ein Problem, das nur auf politischer Ebene zu lösen ist, konkret im Senat zwischen den Regierungsparteien. Gelöst werden muss es aber, und das rasch, damit das zwischen politisch gewünschter Radverkehrsförderung mit Fahrradstraßen und Modalfiltern und restriktiver Anordnungspraxis hängende Projekt der Mobilitätswende in Hamburg endlich aus dem Quark kommt.

Von den allgemeinen technischen Mindesstandards und Regeln etwa hinsichtlich Breite der Fahrbahn und Verkehrsführung einmal abgesehen, hat sich in Hamburg die Praxis etabliert, dass bei neuen Fahrradstraßen immer bauliche Maßnahmen vorgenommen werden. An den Anfangs- und Endpunkten der Fahrradstraßen soll laut aktuellem Standard durch „sanfte“ Fahrbahnanhebungen den Kfz-Fahrenden verdeutlicht werden, dass sie in einen besonderen Bereich kommen. Aufpflasterungen am Anfang und Ende der Fahrradstraße sowie an allen Einmündungen signalisieren zudem die Bevorrechtigung des Verkehrs auf der Fahrradstraße. In den älteren, nicht nach diesem Standard gestalteten Fahrradstraßen Hamburgs gilt nach wie vor Rechs-vor-links, es sei denn, Verkehrszeichen regeln es anders.

Verkehrsschilder allein machen noch keine Fahrradstraße.

Ein Schild allein macht noch keine Fahrradstraße Es reicht heute nicht mehr aus, nur die Fahrradstraßen-Verkehrszeichenschilder 244.1 und 244.2 am Anfang und Ende der Straße aufzustellen. Diese „Infrastruktur-Maßnahme“ ist zwar sehr kostengünstig, erzielt in der Praxis allerdings keinen Mehrwert für die Sicherheit und Ordnung der Radfahrenden und dient damit nicht der Radverkehrsförderung. Dass Hamburgs alte Fahrradstraßen wie die im Univiertel häufig nicht als solche wahrgenommen werden und viele Verkehrsteilnehmende nicht wissen, welche Regeln dort gelten, unterstreicht diesen Missstand. Der aktuelle **„Fahrradstraßen-Leitfaden**



© LSBG

Straßenquerschnitt der Thadenstraße in St. Pauli (Veloroute 1), die bis März 2022 zur Fahrradstraße umgebaut wurde. Allein 6,35 Meter der zwanzig Meter breiten Straße werden dem „ruhenden Verkehr“ geschenkt.

© Dirk Iau

Die etwas unscheinbaren Poller in der Thadenstraße dienen als modale Filter – ein wirksames Mittel, um Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden.

© Foto Achim Herberhold

für die Praxis“, erarbeitet vom Lehrstuhl für Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik an der Bergischen Universität Wuppertal und dem Deutschen Institut für Urbanistik, nennt daher als weitere Gestaltungsmöglichkeiten zum Beispiel linienhafte Elemente, welche die Fahrradstraße von jedem Standort aus als solche erkennbar machen. Das können markierte Sicherheitstrennstreifen zum „ruhenden Verkehr“ sein, ein gepflasterter oder baulich angelegter Mittelstreifen oder eingefärbter Asphalt an den Knoten, der auf Gefährdungsbereiche hinweist, aber auch eine durchgehende Einfärbung des Asphaltes nach niederländischem Vorbild. Solche baulichen Maßnahmen gehen natürlich mit erhöhtem Planungs- und Finanzierungsbedarf einher und erschweren oft die Umsetzung zusätzlich – wo schon die Anordnung durch die StVB schwer genug ist.

Vorbild Thadenstraße? Eine durch geparkte Autos verengte Fahrbahn sowie der Kfz-Verkehr lassen Fahrradstraßen wie die Hartwicusstraße in Barmbek trotz Piktogrammen auf dem Asphalt wie eine normale Nebenstraße wirken. Das Gefühl, hier zu Hause zu sein, stellt sich nicht bei allen Radfahrenden ein. Anders fühlt es sich dagegen an, in neuen Fahrradstraßen wie der Denickestraße, Harburgs erster Fahrradstraße, der Bellevue oder der Thadenstraße mit dem Rad unterwegs zu sein.

Als Teil der Veloroute 1 von der City an den westlichen Rand Hamburgs bei Rissen war die Thadenstraße in St. Pauli schon vor ihrem Umbau eine der wichtigsten Radverkehrsverbindungen Hamburgs. Wo vorher an beiden Fahrbahnrändern geparkte Autos die Straße verengten und sich Fußgänger*innen am Häuserrand entlangdrücken mussten, gibt es nun endlich mehr Platz für klimafreundlichen Verkehr. Ein bereits vorher vorhandener modaler Filter an der Ecke Wohlersallee, der dezente Abbau von Kfz-Stellplätzen sowie neue Einbahnstraßenregelungen sorgen dafür, dass in der Thadenstraße nun deutlich weniger Autos fahren, obwohl sie für alle motorisierten Fahrzeuge frei gegeben ist. Bei allen Schwächen im Detail könnte sie zum Maßstab für die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen in Hamburg werden.

In der Thadenstraße war das Fahrrad schon vor dem Umbau die vorherrschende Verkehrsart. Für die Mobilitätswende in Hamburg ist entscheidend, dass Fahrradstraßen auch dort entstehen, wo das Rad bislang nicht dominiert. Denn „Verkehrsverhältnisse“ sind nicht gegeben, sondern werden geschaffen. Politiker*innen, die das Fahrrad zur vorherrschenden individuellen Verkehrsart machen wollen, sollten wissen: Wer Fahrradstraßen sät, wird Radverkehr ernten.

Dirk Lau

© Dirk Lau

Eine typische Hamburger Fahrradstraße: In der Hartwicusstraße in Barmbek geht's zwischen geparkten Autos entlang.

© Jörg Spengler

So geht's auch: Eine „Fietsstraat“ in den Niederlanden mit Mittelstreifen. Hier sind Autofahrende tatsächlich nur „te gast“.

© ADFC Hamburg

BUSSGELD FÜRS GEHWEG-RADELN

Seit dem 9. November 2021 gelten bundesweit höhere Bußgelder und Verwarngelder. Die lang ersehnte Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) soll für mehr Verkehrssicherheit sorgen. Sie konnte allerdings erst nach jahrelangem Hin und Her zwischen Bundesrat, den Bundesländern und dem Bundesverkehrsministerium beschlossen und im Bundesgesetzblatt veröffentlicht werden.

Am 11. November 2021 meldete sich Bruno [Name von der Redaktion geändert] bei uns, nachdem er von Freund*in & Helfer*in auf der Veloroute 10 in der Nartenstraße in Harburg gestoppt worden war. Er hatte auf dem Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad den Bürgersteig benutzt: „Ich fahre morgens durch die Nartenstraße. Sie führt durch ein Industriegebiet, wo viele Lastwagen unterwegs sind. Einen Fahrradweg gibt es nicht, sodass ich aus Angst auf dem breiten Gehweg fahre. Im letzten Sommer hatte ich einen Unfall, der gerade noch einmal gut ausgegangen ist. Seitdem reagiere ich panisch, wenn ein Lastwagen an mir vorbei fährt. Heute früh hat sich die Polizei dort postiert, um Radfahrer*innen auf die Fahrbahn zu schicken oder sie anzuweisen, ihr Fahrrad auf dem Gehweg zu schieben. Sonst wäre ein Bußgeld in Höhe von 55 Euro fällig geworden.“ Bruno kam an jenem besagten Donnerstag mit einer kostenfreien Verwarnung davon, auch wenn er aufgrund seiner Angst vor Lastwagen wenig erfreut war, auf die Fahrbahn ausweichen zu müssen. Allerdings stellt sich die Frage, was Bruno hätte zahlen müssen, und ob die angedrohten 55 Euro tatsächlich korrekt gewesen wären.

Ab hier wird’s teuer – Ende des für den Radverkehr freigegebenen Gehwegs am Kanalplatz.

Verwarn- und Bußgelder sind spürbar gestiegen Deutlich teurer als in der Vergangenheit sind nun das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen oder in gesperrten Straßen, das unzulässige Halten in zweiter Reihe und auf Schutzstreifen sowie die vorschriftswidrige Benutzung von Gehwegen und linken Radwegen mit jeweils 55 Euro pro Verstoß. 70 Euro werden bei Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer*innen fällig, sofern diese ausweichen müssen, 80 Euro kostet es, wenn der Verstoß zusätzlich mit einer Gefährdung verbunden war.

Gelten diese Buß- und Verwarngelder für alle Fahrzeugführenden, also gleichermaßen für Radfahrende und Kfz-Führende? Nicht immer. In einigen Fällen differenziert die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) nach Fahrzeugarten. Wenn die Zeichen 239 (Gehweg), Zeichen 240 (gemein-

samer Geh- und Radweg), Zeichen 241 (Gehwegteil), Zeichen 242.1 (Fußgängerzone) oder Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260 (Verkehrsverbote) angeordnet sind, kostet vorschriftswidriges Befahren und Halten beispielsweise mit dem Lkw 100 Euro, mit dem Pkw 50 Euro und mit dem Fahrrad 25 Euro.

Wenn die BKatV jedoch keine Unterscheidung nach Fahrzeugart vorsieht – zum Beispiel beim Parken in zweiter Reihe, Parken im Halteverbot oder vorschriftswidriger Nutzung eines Radwegs –, dann wird dem geringeren Gefahrenpotenzial nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen Rechnung getragen. Autofahrer*innen werden in solchen Fällen mit 55 Euro zur Kasse gebeten. „Bei Fußgängern soll das Verwarnungsgeld in der Regel 5 Euro, bei Radfahrern in der Regel 15 Euro betragen, sofern der Bußgeldkatalog nichts anderes bestimmt“ (§ 2 Abs. 4 BKatV).

Bei Bußgeldern ab 60 Euro gilt für Radfahrende in der Regel der halbe Satz: „Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes, die von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern begangen werden, ist, sofern der Bußgeldregelsatz mehr als 55 Euro beträgt und der Bußgeldkatalog nicht besondere Tatbestände für diese Verkehrsteilnehmer enthält, der Regelsatz um die Hälfte zu ermäßigen“ (§ 3 Abs. 6 BKatV). Wer mit Vorsatz handelt, muss wiederum mit dem doppelten Bußgeld rechnen (§ 3 Abs. 4a BKatV).

Und welche Regelungen gelten in Hamburg? Der Bußgeldkatalog wurde zwar bundeseinheitlich gestaltet, für die Anwendung sind allerdings ausschließlich die Bundesländer zuständig. Daher kann es hier Unterschiede geben. Die für die Anwendung der Straßenverkehrsordnung und der BKatV in Hamburg zuständige Behörde für Inneres und Sport hat nach Rücksprache mit der obersten Straßenverkehrsbehörde Folgendes bestätigt: Es ist zwischen beschilderten und unbeschilderten Gehwegen zu unterscheiden. Und es ist bei den unbeschilderten Gehwegen eine Nutzung durch motorisierte und unmotorisierte Verkehrsteilnehmer*innen zu unterscheiden.

Bei Radfahrer*innen auf unbeschilderten Gehwegen kommt § 2 Abs. 4 BKatV zum Tragen, da im Gegensatz zu Verstößen auf beschilderten Gehwegen (141.1) kein eigenständiger Tatvorwurf für Radfahrer*innen existiert. Somit ist eine Reduktion des Basistatbestands von 55 Euro auf 15 Euro vorzunehmen. Bei Staffeltatbeständen, welche sich im originären Bußgeldbereich befinden, ist bei Radfahrer*innenn gemäß § 3 Abs. 6 BKatV hingegen eine Halbierung vorzunehmen.

Zurück zu Bruno Das Verwarngeld für widerrechtliches Radfahren auf Gehwegen, die mit Zeichen 239 (Gehweg) gekennzeichnet sind, beläuft sich somit auf 25 Euro, das Radfahren auf unbeschilderten Gehwegen wird hingegen mit nur 15 Euro bestraft. Das – und nicht etwa die angedrohten 55 Euro – wäre an besagtem Donnerstagmorgen auf der Nartenstraße dann auch Brunos „Höchststrafe“ gewesen.

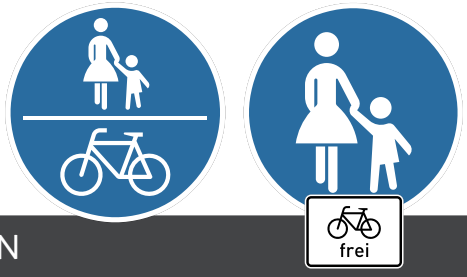
Doch was dieser Fall auch deutlich macht ist, dass auf der Veloroute 10 eine gute Infrastruktur für den Radverkehr eingerichtet werden muss. Die Arbeiten hierfür haben bereits begonnen: Im Dezember 2021 wurde in der nur 500 Meter entfernt liegenden Blohmstraße und im westlichen Bereich der Straße Kanalplatz ein Zweirichtungsradweg im Radschnellwegstandard hergestellt, also entsprechend breit und unterbrechungsfrei. So soll es bald auch in der Nartenstraße ausschauen: Bis Mitte August 2022 will die Stadt den Abschnitt der Veloroute 10 durch den Harburger Binnenhafen fertigstellen.

Benjamin Harders

© ADFC Hamburg

© ADFC Hamburg

Ganz oben: Grundsätzlich verboten – Radfahren auf dem Gehweg in der Nartenstraße Oben: So macht Radfahren Spaß – der neue Zweirichtungsradweg in der Blohmstraße. Unten links: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO), unten rechts: Sonderweg für Fußgänger*innen (Zeichen 239 StVO) mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“).



RADFAHREN AUF GEHWEGEN

Das Radfahren auf Gehwegen stellt aufgrund der Gefahren für den Fußverkehr eine besondere Ausnahme dar. Auf ausnahmsweise für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen, die mit dem Zeichen 239 (Gehweg) und dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer*innen frei) ausgeschildert sind, gilt Schrittgeschwindigkeit, auf anderen freigegebenen Gehwegen mit den Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 1022-10 muss die Geschwindigkeit der Situation angepasst sein und sollte 30 km/h nicht überschreiten. Auf nicht für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen darf hingegen nur dann eine geeignete Person – in der Regel ab 16 Jahren – Rad fahren, wenn sie unter achtjährige Radfahrende begleitet. Die Innenbehörde hat strenge Vorgaben zur Freigabe von Gehwegen definiert. Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z. B. nur Anlieger*innenverkehr). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

MOBILITÄT FÜR MENSCHEN STATT ROBOTER AUF RÄDERN

Im Herbst 2021 fand in Hamburg der Weltkongress für Intelligente Transportsysteme (ITS) statt, der sich selbst als „internationale Branchenplattform rund um intelligente Mobilität und vernetzten Verkehr von morgen“ bezeichnete.

Man stelle sich das einmal vor: „Ich komme aus der Elphi, pfeife einmal, mein Pferd kommt um die Ecke, ist frisch gewaschen, hat gefressen, ist fertig zum Reiten, ja, ich spring drauf, also wie in den alten Western-Filmen“. Dieses als „John-Wayne-Case“ bezeichnete Szenario entwarf ein Industrievertreter bei einem Pressetermin im September 2018 an der Teststrecke für automatisierte und vernetzte Fahrzeuge vor den Hamburger Messehallen. Aber ist das wirklich eine verlockende Vision? Auf dem Kongress selbst waren solch zweiflerische Fragen kein Thema. Für die Mehrzahl der Politiker*innen und Medienvertreter*innen stand fest, dass der Verkehr durch automatisierte und vernetzte Fahrzeuge sicherer und effizienter werden würde.

Skepsis beim ADFC Skepsis gegenüber den Digitalisierungsplänen des Senats fand sich unter anderem beim ADFC Hamburg: Im Frühjahr 2021 reagierte eine Projektgruppe auf das Angebot des ITS-Veranstalters, der *Europäischen Organisation für die Einführung von Telematik bei Transportsystemen und -dienstleistungen* (ERTICO), sich auf dem Kongress einzubringen: Unter dem Titel „Wie das automatisierte Fahren die Mobilitäts- und die Klimakrise anheizen wird, und was wir dagegen tun können“, hatten sich Aktive aus dem ADFC Hamburg zur Organisation und Moderation einer Diskussionsveranstaltung bereit erklärt. Die Bewerbung wurde jedoch im April 2021 von der ERTICO abgelehnt, unter anderem mit der Begründung: „Es handelt sich um einen sehr negativen Ansatz“. Nach zwei kritischen Presseerklärungen des Fahrradclubs kurz vor und während des Kongresses reagierte schließlich der Chef der ITS Hamburg GmbH, Harry Evers, mit der denkwürdigen Aussage, bei dem Kongress sei es nur um technische und nicht um politische Fragen gegangen. Gleichzeitig widmete die Hamburger Bürgerschaft dem Kongress eine Debatte, in der der Senat noch einmal für seine politische ITS-Strategie warb und der grüne „Mobilitätswende“-Senator Anjes Tjarks seine „Ermöglichungsbehörde“ lobte.

Kaum jemand zweifelte beispielsweise die Aussage des Senats an, dass seine ITS-Strategie die Förderung des Umweltverbunds bezwecke.

Fragwürdige Strategie Aber wenn es darum geht, das automatisierte und vernetzte Fahren voranzubringen, müsste dann nicht der Dialog mit den Verbänden, die die Interessen ungeschützter Verkehrsteilnehmer*innen vertreten, eine Selbstverständlichkeit sein? Trotz dieser Diskussionsverweigerung war das Echo auf den Kongress nicht nur in der Bürgerschaft, sondern auch in den Medien überwiegend positiv. Kaum jemand bezweifelte beispielsweise die Aussage des Senats, dass seine ITS-Strategie die Förderung des Umweltverbunds bezwecke. Und das, obwohl eine gegenteilige Absicht in Senatspapieren nachgelesen werden kann.

Dass die Förderung von Automatisierungs-Technologien im ÖPNV und bei privaten Fahrdiensten vollautomatisierte Fahrzeuge im motorisierten Individualverkehr (MIV) vorantreiben soll, ist als „Zielbild“ der Hamburger ITS-Strategie für das Jahr 2030 in der Mitteilung des Senats an die Hamburger Bürgerschaft vom 19.06.2018 festgeschrieben. Dort heißt es wörtlich:

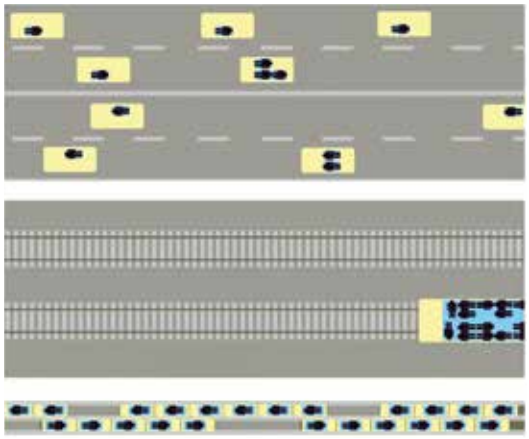
> *„Vollautomatisierte und autonome Fahrzeuge sind sowohl im Öffentlichen Verkehr als auch Individualverkehr auf Hamburger Straßen im Einsatz.“*
>
> *„Der ÖPNV soll durch entsprechenden Technologieeinsatz und Mobilitätsangebote Treiber dieser Entwicklung sein (zum Beispiel verstärkte Erprobung/Einsatz in Verknüpfung mit on demand und Sharing-Modellen).“*

Mit „on demand“ sind zum Beispiel die heute noch manuell gesteuerten MOIA-Busse gemeint. Ab 2030 sollen diese Busse, die tagsüber meist leer durch Hamburg rollen, durch voll automatisierte ID-Buzz von VW ersetzt werden. Weil sie angeblich das Problem „der letzten Meile“ für den Öffentlichen Verkehr lösen, zählt der Hamburger Senat sie zum Umweltverbund.

Menschen- und umweltfreundliche Alternativen zum Roboterauto Sollten anstelle von Elektroautos und automatisierten, vernetzten Fahrzeugen (AVF) nicht besser Leichtfahrzeuge gefördert werden? Solche elektrisch angetriebenen Fahrzeuge zwischen 25 und 60 Kilogramm Leergewicht können im Mischverkehr auch mit Muskelkraft bewegt werden. Damit würden sie die Lücke zwischen Kraftfahrzeugen und Fahrrädern schließen und fast alle Funktionen beider Fahrzeugklassen übernehmen. Aufgrund ihres geringen Gewichts könnte ihnen eine eigene, kreuzungs- und flaschenhalsfreie Infrastruktur mit abgetrennten Bahnen und Hochbahnen gewid-

Zwei sehr unterschiedliche Intelligente Transport-Systeme: oben ein mit Muskelkraft betriebenes, windschlüpfriges Velomobil, unten ein mit Hochleistungstechnik vollgestopfter, selbstfahrender ID-Buzz von VW.

© Unten: VW, oben: Stephan Dzialas



© ADFC Hamburg

Wenn es um die Beförderungsleistung pro beanspruchter Fläche geht, schneiden Fahrbahnen für Leichtfahrzeuge deutlich besser ab als Schienen oder Magistralen für Autos.

met werden. Der Bau dieser Infrastruktur wäre in sehr kurzer Zeit sowie mit minimalen Auswirkungen auf Umwelt und Urbanität möglich. Dort könnten Leichtfahrzeuge auch automatisiert ohne Nebenwirkungen verkehren: ohne ethische und verfassungsrechtliche Probleme, ohne ein Verbiegen der Wiener Konvention, ohne Energie- und Ressourcenverschwendung durch Hochleistungscomputer in jedem Fahrzeug, ohne den Datenschutz- und Cybersicherheits-Albtraum durch die totale Vernetzung des öffentlichen Raums.

Trotzdem hätten sie alle Vorteile eines Individualverkehrsmittels. Sie wären – um mal ein Modewort zu verwenden – „multimodal" ohne App-Salat, Warten und Umsteigen. Sie könnten im Naturschutzgebiet im Fahrradmodus, auf Hauptverkehrsstraßen im Leichtkraftrad-Modus und auf getrennten Fahrbahnen im automatisierten Modus mit einer sehr hohen Beförderungsleistung verkehren. Die Infrastruktur böte darüber hinaus eine echte barrierefreie Tür-zu-Tür-Mobilität ohne Parkplatzsuche.

Verhinderter Fortschritt durch Technik

Eine weitere entscheidende Frage, die auf dem Kongress nicht gestellt werden durfte, ist die nach den Assistenzsystemen: Welche dieser Systeme sollen auf welchen Straßen verpflichtend, optional oder unzulässig sein? Und in welcher Reihenfolge sollen sie eingeführt werden? Die meisten ITS-Strategiepapiere aus Politik, Unternehmen und Wissenschaft beziehen sich diesbezüglich auf die Klassifizierung des internationalen Verbands der Automobilingenieure ACE: „Die fünf Stufen des automatisierten und vernetzten Fahrens". Merkwürdigerweise spielt bei keiner dieser fünf Stufen der Unterschied zwischen Eingriffen in die Längsführung und Eingriffen in die Querführung sowie zwischen drosselnden und beschleunigenden Eingriffen eine Rolle. Diese willkürliche Kategorisierung impliziert, dass Lenkrad, Gas- und Bremspedal bei den gesetzlichen Regeln austauschbar wären und die Hersteller eine Priorisierung nach ihren Interessen gestalten können. Tatsächlich stemmte sich die Autolobby mit Unterstützung der Politik bereits im Jahr 2000 vehement gegen Bestrebungen in Europa, Geschwindigkeitsbegrenzer als Serienausstattung einzuführen: „Sowohl die Weltorganisation der Automobilhersteller (OICA) als auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) lehnen die Einführung einer derartigen gesetzlichen Regelung für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Nachdruck ab" (aus dem Papier des Verbands der deutschen Automobilindustrie, „Auto 2000").

Falsche Gewichtung Das digitale Automobilzeitalter in Deutschland begann daher konsequenterweise nicht mit harmlosen, aber effektiven Tempodrosseln, sondern mit Spurhalteassistenten, die anhand der weißen Fahrbahnbegrenzungen die Querführung übernahmen. Damit befuhr im Januar 2012 der Fahrer eines Audi eine Landstraße, als er einen Schlaganfall erlitt. Während sein Fuß das Gaspedal niederdrückte, sorgte der Assistent dafür, dass das Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit in eine Ortschaft raste und dort in einer Kurve die physikalischen Grenzen des Spurhaltens überschritt. Vier Fußgänger*innen wurden von dem Fahrzeug getroffen, zwei getötet und zwei schwer verletzt. Hätte es eine Priorisierung von Geschwindigkeitsbegrenzern vor Spurhalteassistenten gegeben, würden die Mutter und der Sohn der Familie heute noch leben.

© Credits

Die Habichtstraße in Barmbek kurz nach dem tödlichen Unfall am 30. November 2021, bei dem ein Lkw-Fahrer einen vor ihm fahrenden Radfahrer überrollte.

An den zugrundeliegenden Missständen hat sich bis heute nicht viel geändert. Am 11. November 2021 raste ein Tesla mit über 100 km/h durch eine enge Flaniermeile in Paris, tötete dabei einen Fahrradfahrer und verletzte drei Fußgänger*innen lebensgefährlich. Die Frage, warum ein so „smartes" Fahrzeug in dieser Situation nicht automatisch die Geschwindigkeit drosselt, war danach nicht zu hören. Stattdessen verkündete der französische Verkehrsminister die frohe Botschaft des Autoherstellers, dass die Auswertung der Daten keine Hinweise auf einen technischen Defekt ergeben hätte. Und anstatt zu fordern, die Fahrdaten nach Unfällen unverzüglich der Öffentlichkeit und der Wissenschaft zur Verfügung zu stellen, verebbte die Berichterstattung, nachdem keine neuen Informationen von Tesla eintrafen.

Die privatwirtschaftliche Digitalisierung des öffentlichen Raumes muss verhindert werden.

In Hamburg läuft es diesbezüglich nicht besser. Hier ereignete sich am 30. November 2021 ein tödlicher Unfall in der Habichtstraße: Ein Sattelzug traf beim Spurwechsel frontal von hinten auf einen Radfahrer, der regelkonform auf einem Radweg in Mittellage fuhr, überrollte und tötete ihn. Das Fahrzeug war mit den allerneusten Assistenzsystemen ausgestattet, darunter auch der „Active Brake Assist 5", der laut Herstellerangaben bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h Fußgänger*innen in der Fahrspur erkennen und eine automatische Notbremsung einleiten könne. Wie schnell der Sattelzug fuhr und welche Systeme eingeschaltet waren, war von Polizei und Staatsanwaltschaft nicht zu erfahren. Und anstatt dafür zu sorgen, dass die im Fahrzeug gespeicherten Daten nach einem Unfall öffentlich zugänglich werden, begnügte sich die die Behörde für Mobilitätswende mit dem Hinweis, dass bei Neuplanungen ja bereits seit April 2020 auf Radfahrstreifen in Mittellage verzichtet werde.

Mehr Probleme als Lösungen Wenn in Zukunft private Konzerne wie die Volkswagen AG Roboterautos betreiben dürfen, wird es allein aus verfassungsrechtlichen Gründen schwer möglich sein, Privatpersonen und anderen Unternehmen wie zum Beispiel Amazon den Betrieb zu untersagen. Das würde aber zwangsläufig zu mehr Verkehr führen: Die Hemmschwelle für Fahrten niedriger Priorität würde sinken. Leerfahrten wären für Unternehmen fast kostenneutral. Durch die technisch mögliche Verringerung der Abstände zwischen den AVF würden die Menschen in den Quartieren einer noch dichteren Blechflut ausgesetzt. Sowohl für das Klima als auch für die Urbanität wäre das alles desaströs. Denn so wie der Bau von neuen Straßen nicht zur Entlastung vorhandener Straßen, sondern nur zur Belastung aller Straßen mit mehr Autos führt, werden auch Roboterautos vor allem zu noch mehr Autos führen.

Meinte Senator Tjarks vielleicht diesen Effekt, als er in der Bürgerschaftssitzung zur Nachbesprechung des ITS-Kongresses auf lediglich einen der vielen Kritikpunkte „von der Fahrradseite" einging und behauptete, private AVF könne man ja mit einer Steuer beschränken? Wenn das die einzige Idee ist, die der rot-grüne Senat den milliardenschweren Interessen der Automobilindustrie entgegenzusetzen hat, müssen die Umweltverbände reagieren. Die privatwirtschaftliche Digitalisierung des öffentlichen Raumes muss verhindert werden, sonst drohen noch größere negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt als durch den vor einem Jahrhundert begonnenen Siegeszug des Automobilismus.

Stephan Dzialas, Leo Strohm

Interesse, dich mit ITS-Themen zu beschäftigen und in der ADFC-Projektgruppe mitzumachen?

Dann melde dich bei Stephan Dzialas: Projektgruppe-ITS@hamburg.adfc.de

Anzeigen

WERDE LASTENRAD-PAT*IN UND UNTERSTÜTZE GANZ DIREKT ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE IN DEINEM VIERTEL!

Seit Herbst 2021 gibt es in den Alnatura-Märkten in der Sternschanze und in Ottensen jeweils zwei E-Lastenräder im Verleih. Darüber freuen wir im ADFC uns sehr – zum Einen, weil wir als Kooperationspartner dabei sind und die Räder auf www.klara.bike, der Plattform für den kostenlosen Lastenrad-Verleih in Hamburg, ausgeliehen werden können. Zum Anderen, weil die kostenfreien Cargo-Bikes die Hamburger*innen motivieren, auch größere Einkäufe oder andere Güter mit dem Fahrrad durch die Stadt zu transportieren.

Und damit diese E-Lastenräder fahrbereit sind, suchen wir dich als Lastenrad-Pat*in! Die „Patenkinder" sind das **Schanzen-Bike** und der **Schanzen-Shopper** in der Sternschanze sowie der **Bio-Laster** und der **Heimatfrachter** in Ottensen. Dein Fürsorge-Programm beinhaltet regelmäßige Besuche (gerne etwa zweimal pro Monat), eine kurze Probefahrt, einen Technik-Check sowie gegebenenfalls kleinere Reparaturen direkt vor Ort. Am besten wohnst du im Schanzenviertel oder in Ottensen – und unterstützt mit deinem Engagement direkt alternative Mobilität in deinem Stadtteil!

Als Lastenrad-Pat*in kannst und magst du:

- selbstständig bei zwei E-Lastenrädern nach dem Rechten schauen,
- Ansprechpartner*in für das Personal der jeweiligen Filiale sein,

© Kaija Dehnkamp

Damit nicht nur die Einkäufe, sondern auch die Kleinsten wohlbehalten und klimafreundlich unterwegs sind.

- kleinere Reparaturen selbst machen: Platten flicken, Schlauch und Bremsbeläge wechseln, Probefahrt,
- dich auch mit technischen Komponenten wie E-Motor, Akku, Riemenantrieb und Scheibenbremse beschäftigen,
- eigenverantwortlich und zuverlässig dein ehrenamtliches Engagement ausüben.

Der zeitliche Aufwand beträgt regulär etwa ein bis zwei Stunden pro Monat, im Ausnahmefall auch mal mehr.

Du hast Lust und Zeit, eine Patenschaft zu übernehmen? Dann schreibe eine Mail an lastenrad@hamburg.adfc.de!

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

Jetzt alle
Riese & Müller
E-Cargo-Modelle
hier Probe fahren.

Vélo 54
Veringstr. 54 • 21107 Hamburg
Fon: 040 181 305 96
Mail: info@velo54.de

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

Wir kennen das: Für die ganz großen Wünsche werden Geburtstags- und Weihnachtsgeschenk kombiniert, mit dem Ziel, etwas ganz Besonderes zu ermöglichen. Auch wir hatten so einen großen, besonderen Wunsch zum Geburtstag und zu Weihnachten:

EVA, unseren Elektrisch angetriebenen Velo-Anhänger.

Und ihr wart großzügig und habt uns bereits ganz nah an die Erfüllung dieses Wunsches gebracht.

VIELEN DANK AN ALLE SPENDER*INNEN!

Dank eurer Hilfe können wir mit EVA die gel(i)ebte Verkehrswende sichtbar auf die Straße bringen.

Die Namen einiger Spender*innen werdet ihr bald bei Aktionen und Infoständen auf unserer EVA lesen können – und zwar auf der Transportbox, mit der wir auch das ADFC-Logo weithin sichtbar durch Hamburgs Straßen fahren wollen. Genau für diese stabile und abschließbare Transportbox sammeln wir weiterhin Spenden!

Stand Mitte Januar 2022 ist der Anhänger mit Elektro-Antrieb bereits finanziert – es fehlt nur noch die Transportbox zum vollständigen EVA-Glück. Deshalb bitten wir weiterhin um Spenden von euch und euren Freund*innen, Bekannten, Arbeitgeber*innen, Familienangehörigen, Kolleg*innen, Team-Kamerad*innen, Kommiliton*innen, Partner*innen, Nachbar*innen, Evas und Adams :)

Wir freuen uns, dass wir – dank euch! – bald einen schönen, voll ausgestatteten Anhänger für Infostände, Codiertermine, Fahrrad-Aktionen und eure Aktivitäten beim ADFC zur Verfügung haben!

Hier könnt ihr für EVAs Box spenden:

Online über unsere Projektseite bei „Gut für Hamburg“, dem Spendenportal von betterplace.org 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!

© gemeinfrei

Kolumne

MORGENS HALB ACHT

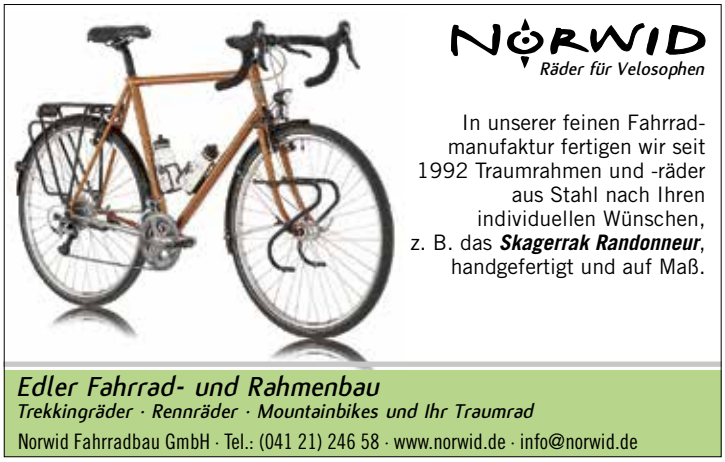
Morgens halb acht in Deutschland – ist die Welt da noch in Ordnung? Mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit in die Innenstadt hänge ich auf einer ruhigen Nebenstraße meinen Gedanken nach. An der nächsten Straßenkreuzung ist es dann vorbei mit der Ruhe. Es wird gehupt und gepöbelt. Autofahrer*innen sind genervt von den anderen Verkehrsteilnehmer*innen, Rad- und Rollerfahrende fühlen sich benachteiligt und werden an die Seite gedrängt, Fußgänger*nnen schimpfen auf die Radfahrer*innen. Ich beobachte, wie der eine oder die andere schon vor Arbeitsbeginn im Straßenverkehr ausreichend Hass tankt. Ein Ausbau der Infrastruktur für Fahrräder würde dieses Aggressionspotenzial entschärfen. Das ist allen Verantwortlichen bewusst. Nur fehlt es ihnen am nötigen Mut zur konsequenten Umsetzung.

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird." So steht es in der Straßenverkehrsordnung. Es scheint, als würde grundsätzlich nur von Radfahrer*innen eine zurückhaltende Fahrweise erwartet.

Ehrlicherweise ist es für die, die am Steuer eines Autos sitzen, aber auch nicht immer leicht, den Überblick zu behalten. Die Verkehrsführung ist teilweise so unübersichtlich, dass der Stresspegel bei allen Beteiligten steigt. Psycholog*innen beobachten, dass Termindruck und zunehmende Arbeitsverdichtung den Stress und somit das aggressive Verhalten noch verstärken.

Es könnte vielleicht nicht schaden, wenn wir alle in die jeweils andere Rolle eintauchten, wenigstens für einen Moment. Ein Blick über den Teller- bzw. Lenkerrand hinaus könnte dazu beitragen, dass sich alle respektvoller und umsichtiger auf der Straße verhalten. Und dann wäre morgens um halb acht die Welt ein kleines bisschen mehr in Ordnung.

Anne-Karin Tampke



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 einfal GmbH SPORT Eimsbütteler Turnverband e.V. VERLEIH & LOGISTIK Hamburg City Cycles Lars Michaelsen • 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

adfc Hamburg

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

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

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

ADFC Hamburg, Koppel 34–36, 20099 Hamburg, Telefon: 040 393933, Fax: 040 3903955, E-Mail: kontakt@hamburg.adfc.de
facebook.com/adfchamburg twitter.com/ADFC_Hamburg hamburg.adfc.de

hamburg.adfc.de/adfc-hamburg

Über 20 neue Stationen!

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 DB Call a Bike Hamburg

cambio

Gemeinsam
fährt es sich am besten

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

www.cambio-CarSharing.de

www.blauer-engel.de/uz100
- umweltschonende Verkehrsdienstleistung
- schadstoffarme Fahrzeugflotte
- Förderung der Elektromobilität

Fördermitglied im adfc

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