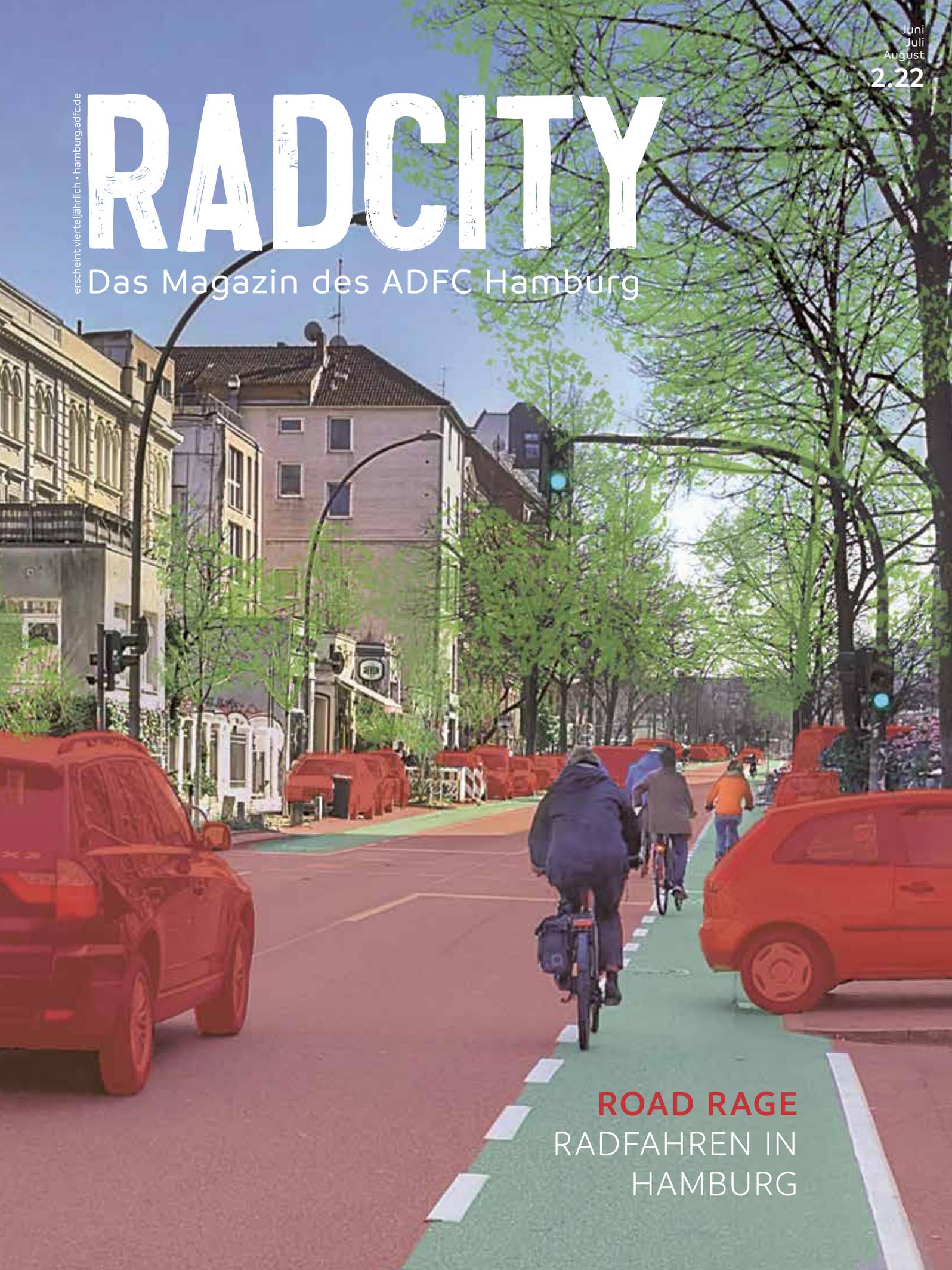


erscheint vierteljährlich • hamburg.adfc.de

RADCITY

Das Magazin des ADFC Hamburg



ROAD RAGE
RADFAHREN IN
HAMBURG



TRENGA

BICYCLES

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



Mountainbikes



E-Bikes



Cityräder



Rennräder



Randonneure



Reiseräder



Gravelbikes



Urbanbikes



Trekkingräder



Wunschfarben – Gestalten Sie Ihr Fahrrad individuell!

- über 25 Farboptionen aus eigener Pulverbeschichtung
- kurze Lieferzeiten

WWW.TRENGA.DE

WWW.FAHRADCENTER.DE



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

INHALT

2.22 • Juni.Juli.August

4 Kurzmeldungen

Von grau und unbespielt zu grün und belebt – Neue Mobility im Portugiesenviertel • Hamburger Fahrradclub feiert die 40 • Doppel-Gemoppel! Der Radsportverband startet durch • Umfrage: Wie sicher fühlst du dich auf dem Fahrrad? • Tipp: ADFC-Radtouren • Die Sechs von der Geschäftsstelle

6 Road Rage I

Autogewalt auf offener Straße

8 Road Rage II

Es reicht.

10 Wanted: Öffentliches Interesse

Interview mit Oberstaatsanwalt Björn Ziera

12 Muss das sein? Aggression im Straßenverkehr

Interview mit dem Verkehrspsychologen Rüdiger Born

14 „Erfasst“, „touchiert“ oder „angefahren?“

Presseberichterstattung bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen

16 STADTRADELN 2022

Jetzt anmelden!

20 Fördermitglieder des ADFC Hamburg | Werde aktiv!

21 Amreys Kolumne

Schlecht kombiniert

MACHT RADFAHREN SPASS?

Selbstverständlich macht Radfahren Spaß! Deshalb nutzen immer mehr Hamburger*innen das Fahrrad, um zur Arbeit zu kommen, Einkäufe zu erledigen oder um in ihrer Freizeit neue Wege zu entdecken. Darum kommt hier an erster Stelle ein Hinweis auf unsere beliebten, geführten Radtouren (S. 4). Das ausführliche Angebot findet ihr auf unserer Website.

Selbstverständlich macht Radfahren aber nicht immer und überall Spaß. Manchmal mutet eine Fahrt mit dem Rad eher an wie ein Kampf gegen andere Verkehrsteilnehmer*innen oder gegen eine miserable Infrastruktur. Genau mit diesen spaßbefreiten Aspekten von „Autogewalt“ befassen wir uns in dieser Ausgabe. Unter dem Schlagwort „Road Rage“ kommen zwei Betroffene zu Wort und berichten von ihren persönlichen Erfahrungen auf Hamburgs Straßen (S. 6–9). Einen Oberstaatsanwalt baten wir um seine Einschätzung zum Thema „Öffentliches Interesse“ (S. 10–11) und fragten einen Verkehrspsychologen nach den Ursachen für Aggressionen im Straßenverkehr und was wir tun können, um Eskalationen zu vermeiden (S. 12–13). Schließlich befassen wir uns mit der Wirkung der Sprache in Presseberichten über Verkehrsunfälle (S. 14–15).

Aber noch einmal: Selbstverständlich macht Radfahren Spaß. Nicht immer und nicht überall, aber es wäre fatal, wenn wir über dem Kampf den Spaß daran verlieren würden. Darum hoffen wir auf viele, viele Teilnehmer*innen beim STADTRADELN (S. 16–17) und bei der Fahrrad-Sternfahrt (S. 18) – beides Aktionen mit Spaßgarantie!

Leo Strohm

IMPRESSUM

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

HERAUSGEBER

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE

Alexander Ballas, Oscar Bock, Kaija Dehnekamp,
Amrey Depenau, Achim Herberhold (Titelfoto), Josef
Kwasnitza, Dirk Lau (Grafik, Produktion), Rebecca Liebst,
Leo Strohm (Redaktion, V.i.S.d.P.), Alexander von Stryk
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

THE Y
Faltbarer Designer-Radhänger mit
trickreicher Schnellkupplung,
vielseitig aufbaufähig bis hin zum
Transport von Surfbrettern etc.
Einfach genial: Lässt sich mit
wenigen Handgriffen zerlegen und
sieht auch in der Wohnung gut aus.



carry
freedom.
A FINE THING REVISION

FLUX S9

Schnelles, tourentaugliches
Liegerad mit Unter- oder Oberlenker.

Perfekte Konstruktion, liebevolle
Montage in deutscher Kleinserie,
leicht und souverän zu fahren.

Der ideale Renner für den täglichen
Ausdauersport oder die große,
komfortable und unvergessliche Tour.

*natürlich auch im preiswerten Leasing - wir beraten Sie gern.



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

... unendliches Glück

mit rückenschonender Spitzentechnologie in Premium-Qualität.

NEUE MOBILITY IM PORTUGIESENVIERTEL

Ein Seminar unter Leitung von Daniel Jenett an der Fakultät Stadtplanung an der HCU Hamburg hat es sich zum Ziel gesetzt, mit neuen digitalen Methoden in der Öffentlichkeit einen Dialog über die zukünftige Mobilität im Portugiesenviertel in der Hamburger Neustadt anzustoßen. Ausgangssituation war, dass Parkflächen als Sondernutzungsflächen als Maßnahme gegen die Corona-Pandemie für die Gastronomie im Portugiesenviertel ausgewiesen worden waren. Diese Regeln wurden aber mit dem Auslaufen der Abstandsregelungen (1,5 m) wieder beendet, und das Quartier sollte zum alten Zustand zurückkehren sollte. Die Studierenden entwickelten daraufhin neue Ideen und Konzepte, wie die Gelegenheit genutzt werden kann, um der Veränderung der Mobilität gerecht zu werden.

neuemobility.com



Daniel Jenett

03.09.2022: FAHRRADCLUB FEIERT DIE 40!



Im November 2021 hatte der ADFC Hamburg sein 40-jähriges Jubiläum. Aus bekannten Gründen musste die Feier verschoben werden und ist nun für den 3. September 2022 geplant. Aktive und Mitglieder sind eingeladen, sich ab 16 Uhr unter freiem Himmel bei der Wasserkunst Kaltehofe zu treffen und das Geburtstagskind gebührend zu feiern. Achtung – wer dabei sein möchte, muss sich vorab im ADFC-Tourenportal anmelden, die Plätze sind begrenzt!

Anmeldung: touren-terme.adfc.de

DOPPEL-GEMOPPEL!

Unter diesem Namen hat der Radsport-Verband Hamburg eine Veranstaltung ins Leben gerufen, die den Spaß am sportlichen Radfahren mit der Neugier auf neue Strecken verbinden soll. In Zweier-Teams sollen die Teilnehmer*innen gleichnamige Ortschaften ermitteln und diese per Rad miteinander „verbinden“. Die Teams kämpfen in verschiedenen Kategorien um den Sieg, zudem werden unter allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern Preise verlost.



„Mitmachen kann jede und jeder“ sagt Arne Naujokat, im Radsport-Verband Hamburg zuständig für Breitensport, „eine Vereinsmitgliedschaft oder ein besonderes Rad ist nicht erforderlich“.

doppelgemoppel.de



ADFC Hamburg

EVA IST DA!

Anfang Mai kam der Elektrisch unterstützten Velo-Anhänger „EVA“ in unsere Geschäftsstelle gerollt und wurde begeistert empfangen. Ab sofort sind Transporte zu Demos oder Infoständen ein Kinderspiel. Wir danken allen Spender*innen für ihre großzügige Unterstützung!

hamburg.adfc.de/neuigkeit/eva-ist-da

WIE SICHER FÜHLST DU DICH AUF DEM RAD?

Sicherheit ist nicht immer ein harter Fakt, sondern häufig ein Gefühl. Aus diesem Grund haben wir Radfahrer*innen in Hamburg befragt, wie sicher sie sich beim Radfahren fühlen und welche Rolle dabei das Auto und die Infrastruktur spielen.

Ihr findet die Eindrücke auf unserer ADFC-Website oder per Direktlink via QR-Code rechts.



AUF TOUREN KOMMEN!

Du hast Spaß am gemeinsamen Radfahren? Du hast Lust auf neue Strecken und unbekannte Ecken in und um Hamburg? Dann komm' mit dem ADFC auf Touren! Da geht es nicht in erster Linie um möglichst viele Kilometer, sondern um das gemeinsame Erleben von Natur und Kultur sowie den Spaß am Radfahren. Alle unsere geführten Radtouren werden kostenlos angeboten. Wer möchte, kann auf der Tour an den ADFC Hamburg spenden oder gleich zu vergünstigten Konditionen Mitglied werden.

Anmeldung: touren-terme.adfc.de



DIE SECHS VON DER GESCHÄFTSSTELLE

Endlich kehrt wieder Leben in die Geschäftsstelle des ADFC Hamburg ein. Die Zeiten von Home Office und leeren Büroarbeitsplätzen gehen dem Ende entgegen. Damit die Richtung stimmt, steuert nach wie vor **Sünje Callsen (1)** als kaufmännische Geschäftsführerin die Arbeit des Teams. Und damit die Zahlen stimmen, navigiert wie schon seit vielen Jahren **Thomas Nittka (2)** durch die Buchhaltung. Seit März dabei ist **Arndt Hofmann (3)**, der als Bundesfreiwilliger mit in die Pedale tritt. Er sorgt für die guten Aussichten auf der Tour, denn als gelernter Mediengestalter wird er für den Fahrradclub schöne Bilder erzeugen. Wichtig: Gruppen im ADFC, die Aktionen machen oder für Publikationen gute Fotos brauchen, können und sollen sei-

ne Unterstützung jederzeit anfordern. Auch ein alter Bekannter ist neu im Team der Geschäftsstelle: **Georg Sommer (4)** wird von April bis Oktober mithelfen, die Belastungsspitzen aufzufangen, die den Fahrradclub erwarten. Auch **Axel Felsch (5)** ist nicht ganz neu dabei, aber in neuer Rolle: Nach seinem Bundesfreiwilligendienst unterstützt er das Team in der Koppel weiter bei organisatorischen Aufgaben. **Kaija Dehnkamp (6)** sorgt weiterhin für den nötigen Antrieb bei den vielen kleinen und großen Projekten wie STADTRADELN, die die Geschäftsstelle wuppen muss.

Die Geschäftsstelle des ADFC Hamburg befindet sich in St. Georg, Koppel 34-36, 20099 Hamburg. Telefon: 040 39 39 33.

Mail: kontakt@hamburg.adfc.de Seit 2021 gibt es in der Geschäftsstelle keine festen Telefonsprechzeiten mehr. Zu üblichen Bürozeiten ist fast immer jemand erreichbar oder ruft schnellstmöglich zurück.

Anzeige



**PANNEN-
SOFORT-
HILFE**

Fahrrad Cohrt • Saseler Chaussee 61

22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)

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



**MONTAG
RUHETAG**

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

15.00–18.30 Uhr Werkstattannahme
10.30–15.30 Uhr Werkstattannahme

Samina Mir ist schon lange aktiv im Fahrradclub und seit 2020 Vorsitzende des Landesverbandes Hamburg. Sie erlebt im Straßenverkehr immer wieder kritische, gefährliche Situationen. Ein besonders bedrohliches Erlebnis hat sie der *RadCity* erzählt.



***RadCity:* Was genau ist damals passiert?**

Samina Mir Im Herbst 2019 waren wir nach einer Podiumsveranstaltung zu dritt auf dem Weg nach Hause. Es war schon spät, und auf der vierspurigen Ehrenbergstraße in Altona war kaum Verkehr. Da der Radweg dort von Schlaglöchern und Rillen übersät ist, haben wir die Fahrbahn benutzt. Mit einem Mal haben uns drei, vier Pkw überholt, und zwar so schnell, dass ich annehme, dass die Fahrer*innen sich ein Rennen liefern wollten. Kurz danach habe ich registriert, dass ein weiteres Fahrzeug dicht neben meinem Hinterrad herfährt und keine Anstalten macht, mich zu überholen.



ROAD
AUF OFFENER STRASSE

Irgendwann hat mich der Typ dann ruckartig geschnitten. Ich konnte gerade noch auf den Parkstreifen ausweichen. Anschließend ist er davongerast. Jens ist ihm gefolgt und hat sich an der nächsten Ampel mit dem Rad vor ihn gestellt. Ich bin dann neben das Auto gefahren und habe den Fahrer gefragt, was das soll. Er hat mich nur angegrinst. Da habe ich mein Handy rausgeholt und wollte die Polizei anrufen. Aber ich habe so gezittert, dass ich Ewigkeiten gebraucht habe, bis ich überhaupt wählen konnte. Gleichzeitig hat der Fahrer seinen Wagen immer weiter zurückgesetzt. Irgendwann ist mir klar geworden, dass wir ja mitten auf der Straße stehen, und wir sind zum Straßenrand gegangen. Im selben Augenblick ist der Fahrer losgerast, aber nicht etwa auf der zweiten Fahrspur, wo genügend Platz gewesen wäre, sondern durch die Lücke zwischen uns und dem Bürgersteig. Dadurch hat er uns wirklich nur um Haaresbreite verfehlt.

Was hast du anschließend gemacht?

Wir sind dann zum nächsten Polizeirevier gegangen. Aber ich stand nach dem Erlebnis dermaßen unter Schock, dass ich nicht mehr zurechnungsfähig war. Der Polizist hat meine Aussage aufgenommen und mich mehrmals gefragt, ob ich mich setzen oder einen Arzt sprechen will. Ich habe aber jedes Mal abgelehnt. Das war rückblickend ein Fehler. Ich habe dann meine Aussage gemacht. Der Polizist hat das Ganze als fahrlässige Körperverletzung eingestuft und das in der Anzeige so vermerkt. Ich bin zwar rückblickend der Meinung, ich hätte einen gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr und Nötigung angezeigt, aber wirklich erinnern kann ich mich daran nicht mehr.



Besser wäre gewesen, mir erst einmal Hilfe zu suchen und den Zwischenfall mit einer Audioaufnahme zu protokollieren. Und erst am nächsten Tag zur Polizei zu gehen und Anzeige zu erstatten.

RAGE

Anschließend bin ich mit der Bahn nach Hause gefahren. Dort habe ich die ganze Nacht geheult und kaum geschlafen. Wochen später hatte ich immer noch Herzrasen, wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs war und hinter mir ein Motorengeräusch gehört habe.



Nach einem solchen Erlebnis sollte man am nächsten Tag auf jeden Fall zur Ärztin gehen. Der Befund ist dann vor Gericht verwertbar.

Was ist aus deiner Anzeige geworden?

Monate später habe ich Post von der Staatsanwaltschaft bekommen und habe ihr das Video des Vorfalls aus meiner Fahrradkamera zur Verfügung gestellt. Ewigkeiten später kam es dann zum Gerichtstermin „wegen fahrlässiger Körperverletzung“. Ich war nur als Zeugin zu dem Prozess zugelassen, da ich nicht als Nebenklägerin aufgetreten bin. Auch das war rückblickend ein Fehler, weil ich nur während meiner Aussage im Saal sein durfte und die Verhandlung nicht verfolgen konnte.



Holt euch unbedingt einen Rechtsbeistand dazu. Die Mitgliedschaft imADFC beinhaltet auch eine Rechtsschutzversicherung. Daran habe ich damals überhaupt nicht gedacht. Eine rechtliche Vertretung ist allein schon deshalb gut und wichtig, weil sie euch in Schutz nehmen kann, wenn es nötig ist.

Bei der Verhandlung stellte sich dann heraus, dass die Staatsanwältin sich noch nicht einmal das Video angeschaut hatte! Die hatte ihre Anklageschrift lediglich auf Basis der Anzeige erstellt und war, für meine Begriffe, überhaupt nicht vorbereitet. Die Verteidigerin des Angeklagten hat mich dann durch ihre Fragen und Unterstellungen regelrecht fertig gemacht. Sie hat versucht, mich als Autohasserin und „Kampfradlerin“ darzustellen und hat mich unglaublich verunsichert und demoralisiert. Letztendlich musste ich im Gerichtssaal heulen und habe mich nur noch schuldig gefühlt. Die Staatsanwältin hat während der ganzen Verhandlung weder an mich noch an den Angeklagten eine Frage gestellt. Später haben sich die beiden dann außergerichtlich auf eine Geldstrafe verständigt. Ich war hinterher völlig fertig und schockiert.

Wie geht es dir heute damit?

Das Ganze nimmt mich heute noch mit, obwohl ich weder körperliche Schäden erlitten habe noch mein Fahrrad beschädigt wurde. Aber dass jemand sein Auto als Waffe gegen mich eingesetzt hat, das finde ich immer noch unfassbar. Ich wurde bedrängt, und dann hat der Fahrer uns auch beim Wegfahren noch einmal rücksichtslos gefährdet. Die Strafzahlung in Höhe von 500 Euro – 250 Euro für mich, 250 für den ADFC – hat höchstens Symbolwert. Ein Fahrverbot wäre echt besser gewesen.

Interview: Leo Strohm

MITGLIED WERDEN!

Eine Mitgliedschaft im ADFC hat viele Vorteile: Pannenhilfe, Rechtsberatung, Newsletter und natürlich die RadCity. Aber auch eine Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherung gehört dazu.

Du wolltest ohnehin schon längst eintreten? Oder hast dich gerade erst entschlossen? Auf adfc.de/mitgliedschaft findest du alles, was dafür notwendig ist.



ES REICHT

Wer kennt das nicht?
Auf einer schmalen Straße
kommt ein Lkw entgegen.
Statt zu warten, überholt
der Fahrer die rechts von
ihm geparkten Autos und
nimmt der Radfahrer*in die
Vorfahrt. Nach der gefühl-
tausesten Erfahrung
dieser Art reichte es unse-
rer Autorin. Statt auf ihre
Vorfahrt zu verzichten und
auf den Gehweg auszuwei-
chen, blieb sie standfest.

Freitag morgen, 24. März 2017, Blanke-
nese, Oesterleystraße Richtung Orts-
kern. Auf der Gegenfahrbahn geparkte
Autos. Von vorn kommt ein Lkw, Lieferver-
kehr für das nahe gelegene Süllbergshotel.
Der Lkw-Fahrer nimmt mir die Vorfahrt.
Ich steige ab und warte.

Montag morgen, 27. März 2017, Blanke-
nese, Oesterleystraße Richtung Orts-
kern. Auf der Gegenfahrbahn geparkte Autos.
Von vorn kommt ein Lkw, Lieferverkehr für
das nahe gelegene Süllbergshotel. Der
Lkw-Fahrer nimmt mir die Vorfahrt. Ich
steige ab und warte.

Dienstag morgen, 28. März 2017, Blan-
kenese, Oesterleystraße Richtung Orts-
kern. Auf der Gegenfahrbahn geparkte Au-
tos. Von vorn kommt ein Lkw, Lieferver-
kehr für das nahe gelegene Süllbergshotel.
Der Lkw-Fahrer nimmt mir die Vorfahrt.
Ich steige ab und warte.

Mittwoch morgen, 29. März 2017, Blan-
kenese, Oesterleystraße Richtung Orts-
kern. Auf der Gegenfahrbahn geparkte Au-
tos. Von vorn kommt ein Lkw, Lieferver-
kehr für das nahe gelegene Süllbergshotel.
Der Lkw-Fahrer nimmt mir die Vorfahrt. Es
reicht. Mir reicht's.

Widerstand Ich fahre dem Lkw entgegen
und bleibe stehen. Er bremst tatsächlich.
Wir stehen uns gegenüber. Eine Minute,
zwei Minuten ... nach fünf Minuten zündet
sich der Lkw-Fahrer eine Zigarette an. Ich
signalisiere ihm, dass er zurückfahren soll,
damit ich weiterfahren kann. Hinter mir
stauen sich die ersten Autos. Direkt hinter
mir: ein dunkelblauer Mercedes Coupe.
Der Fahrer etwa siebzig Jahre alt, grau-
meliert, Trenchcoat, teuer.

Die ersten Autofahrer*innen fangen an
zu hupen. Ich bleibe ungerührt. Der Mer-

Oesterleystraße, Richtung Ortskern Blankenese: Auch Verkehrsteilnehmer*innen, die sich in dieser schmalen Straße begegnen, müssen gegenseitige Rücksichtnahme zeigen. Der Lkw-Fahrer aber fuhr in die auf seiner Seite zugestellte Engstelle – offenbar in dem Glauben oder sogar der Gewissheit, entgegenkommende Radfahrer*innen würden, wie sonst auch, auf ihre Vorfahrt verzichten. An diesem Tag hatte er sich allerdings getäuscht.

cedes-Fahrer steigt aus. Pöbelt mich an. Dann greift er mein Hinterrad und versucht, mein Fahrrad zusammen mit mir von der Straße nach rechts auf den Bürgersteig zu ziehen. Er solle das lassen, sage ich. Ganz ruhig, aber innerlich rast mein Herz. Er reißt den Arm hoch und geht auf mich zu. Will er mich wirklich schlagen? Ich rufe die Polizei an, PK 29, Osdorfer Landstraße. Ich beschreibe der Polizistin kurz die Situation und bitte sie, einen Wagen in die Oesterleystraße zu schicken. Da kommt keiner, antwortet sie, es ist keine Gefahrensituation. Ich sage, die Lage eskaliert. Die Polizistin antwortet: Na gut, aber das kann dauern.

In der Schlange hinter mir steht inzwischen auch der 48er-Bus, die Blankeneser „Bergziege“. Der Fahrer steigt aus und pöbelt mich an: Ich würde „den Verkehr“ behindern, er würde mich anzeigen wegen Nötigung. Kurz hinter ihm ist eine Gruppe von Fahrgästen ausgestiegen. Er sei Richter, sagt ein älterer Mann. Er und sein Begleiter hätten einen Termin beim Amtsgericht in Blankenese. Ich sage, das sei von hier keine fünf Minuten Fußweg entfernt, sie könnten einfach dorthin gehen. Sein Begleiter, ein jüngerer Mann, will sich als Mediator profilieren und bittet mich, ich solle doch Einsicht zeigen und zur Seite gehen. Ich sage, dass er mit dem Lkw-Fahrer sprechen und diesen um Einsicht bitten soll. Nun kommt die Fahrerin aus dem Golf hinter dem Mercedes und geht auf den Lkw zu. Sie versucht, mit dem Fahrer zu sprechen und ihm zu sagen, dass er zurückfahren soll. Keine Reaktion. Inzwischen hat der Mercedes-Fahrer den Motor gestartet und fährt mit seinem Wagen

knapp rechts an mir vorbei über den Gehweg am Lkw vorbei.

Nach etwa zwanzig Minuten fährt der Lkw-Fahrer fünf Meter zurück. Meine Nerven sind inzwischen nicht mehr belastbar. Ich hebe mein Rad auf den Bürgersteig, schiebe es über den Gehweg und fahre weiter. Die Autofahrer*innen hinter mir lassen den Lkw vorbeifahren.

Justiz Ich erstatte online Anzeige gegen den Mercedes-Fahrer. Glücklicherweise hat die Golf-Fahrerin die Situation mit dem Smartphone gefilmt, mich noch angesprochen und darüber informiert. Ich gebe sie als Zeugin an. Sie lässt der Staatsanwaltschaft Hamburg ihren Film zukommen.

Einige Wochen später erhalte ich ein Schreiben der Hamburger Staatsanwaltschaft: Jemand hätte mich wegen Nötigung im Straßenverkehr angezeigt. Ich vermute, es war der Busfahrer. Ein knappes Jahr später, am 12. März 2018, schreibt mir Staatsanwalt Vogt: Das Ermittlungsverfahren gegen mich würde gemäß § 153 Abs. 1 der Strafprozessordnung [Absehen von der Verfolgung bei Geringfügigkeit] eingestellt, weil die Schuld als gering anzusehen wäre und kein öffentliches Interesse an der Verfolgung besteht. Schuld? Kein öffentliches

Der Staatsanwalt warnt vor den Folgen, „wenn Sie in Zukunft erneut strafrechtlich auffallen“.

Interesse? Ich ahne nichts Gutes. Doch das Interessanteste an dem Schreiben des Staatsanwalts ist der fett gedruckte Zusatz: „Mit einer weiteren Einstellung in dieser Form können Sie jedoch nicht mehr rechnen, wenn Sie in Zukunft erneut strafrechtlich auffallen. In diesem Fall müssen Sie mit einer Anklage rechnen.“

Hm. Ich bin also strafrechtlich aufgefallen. Und wehe, das passiert nochmal! Dann ergeht nicht mehr Gnade vor Recht (sic!). Ich überlege und denke an die täglich

chen Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen. Nächstes Mal muss ich mich also vorsehen, wenn mich ein Autofahrer bedroht. Hm. Es gibt jetzt also eine digitale Akte zu mir. Und auf dem Schreiben steht nicht, dass ich gegen diesen Bescheid – oder ist es nur eine Verwarnung? – Widerspruch einlegen kann. Ach ja: Was wurde eigentlich aus meiner Anzeige gegen den Mercedes-Fahrer, der handgreiflich wurde? Und woher kannte die Person, die mich wegen Nötigung angezeigt hat, meine persönlichen Daten? Am Ort des Geschehens hatte ich diese jedenfalls niemandem mitgeteilt.

Durch meine berufliche Tätigkeit als Historikerin kenne ich aus der Geschichte viele Techniken der Einschüchterung, der unterschwelligeren Drohungen, gegenüber Menschen. Auch durch den deutschen Staat oder dessen Justizbehörden. Heute leben wir in einer Demokratie mit Gewaltenteilung. Aber wer kontrolliert eigentlich die Staatsanwaltschaft?

Nachfrage bei einer Anwaltskanzlei, die sich unter anderem auf die Vertretung von Radfahrer*innen spezialisiert hat. Sie würde sich wünschen, so die Rechtsanwältin, sie könnte mir sagen, dass meine Erfahrungen mit der Justiz die Ausnahme seien. Erst neulich aber hätte ein Richter einem Radfahrer, der wegen eines mitten auf dem Radweg installierten Verkehrsschildes einen Unfall hatte, beschiedener, er hätte eben besser aufpassen sollen. Und es gäbe immer wieder Urteile, bei denen geschädigten Radfahrenden eine Mitschuld zugesprochen werde, weil sie, wie in meinem Fall, ihre Vorfahrt „erzwingen“ wollten (siehe auch S. 10–11).

Für mich ist eine solche Rechtsprechung Ausdruck einer Täter-Opfer-Umkehr (Victim Blaming) durch eine Justiz, die eben nicht alle Verkehrsteilnehmer*innen gleich behandelt. Bei Google hat die Staatsanwaltschaft Hamburg übrigens 1,6 Sternchen von möglichen fünf Sternchen bekommen. Neben viel Kritik an ihrer Arbeit gibt es aber auch Lob von Google-Rezensent*innen: „Der Pförtner war sehr kompetent und hilfsbereit.“

Claire S.

§ 152 Absatz 2 StPO regelt, wann Ermittlungsbehörden eine Untersuchung einleiten. In den §§ 153, 376 StPO ist normiert, wann sie bei Geringfügigkeit von einer Verfolgung absehen können. Die RadCity sprach darüber mit Oberstaatsanwalt Björn Ziera, dem Leiter der Verkehrsabteilung 10 bei der Hamburger Staatsanwaltschaft.

WANTED: ÖFFENTLICHES INTERESSE

RadCity: Herr Ziera, was ist Ihre Aufgabe?

Björn Ziera: Im Rahmen der Neustrukturierung sind bei der Staatsanwaltschaft Hamburg im März 2021 zwei Verkehrsabteilungen geschaffen worden, die sich ausschließlich mit Verkehrsdelikten befassen. Eine davon wird von mir geleitet.

Womit haben Sie es zu tun?

Mit Verkehrsdelikten sind allgemein alle Verfahren gemeint, die Bezug zum fließenden Verkehr haben. Das Spektrum reicht von fahrlässiger Tötung bis hin zu den allgemeinen Massendelikten wie Trunkenheit, Gefährdung des Straßenverkehrs, Nötigung, Fahren ohne Fahrerlaubnis oder Beleidigungen. Radfahrende erleben wir als Geschädigte im Verkehr, aber auch als angezeigte Täter von Nötigungen, und auch als Anzeigende. Meistens ärgern sich ja zwei Verkehrsteilnehmer*innen wechselseitig übereinander.

Wie viele Fälle bearbeiten Sie pro Jahr?

Die Abteilung 10 hat eine Sollstärke von 7,5 Dezernent*innen. In den ersten drei Monaten des Jahres 2022 sind in der Abteilung bereits über 3300 Verfahren eingegangen.

Wie nehmen Sie als Alltagsradler Hamburgs Straßenverkehr wahr?

Ich fahre sehr gern, habe kein besonderes Gefährdungsempfinden. Ich ärgere mich durchaus bei manchen Fahrfehlern. Aber ich fahre sehr vorausschauend und das ist ja auch meine Pflicht als Verkehrsteilnehmer. Als Radfahrer bin ich vulnerabler und muss bei allen anderen Verkehrsteilnehmer*innen mit Fehlern rechnen.

Wie reagieren Sie, wenn Sie von Autofahrer*innen genötigt werden?

Alle machen Fehler. Entsprechend fahre ich auch. Ich ärgere mich kurz, aber das ist es dann auch gewesen. Ich kann da nur zur Gelassenheit raten. Ich mache mal eine Geste,

öffentliches Interesse besteht. Das ist so bei fahrlässiger Körperverletzung, Nötigung, Beleidigung. Wann das öffentliche Interesse zu bejahen ist, definieren die Richtlinien im Straf- und Bußgeldverfahren: Ist der Rechtsfrieden über den Lebenskreis des Anzeigenden hinaus gestört und die Strafverfolgung ein gegenwärtiges Anliegen der Allgemeinheit? Bei Körperverletzung wären es grob gesagt „schlimme Folgen“ oder Rohheit. Bei einem normalen Verkehrsverstoß mit einfachen Prellungen oder Schürfungen ist das öffentliche Interesse nicht zu bejahen. Wir behandeln Radfahrende nicht anders als andere Verkehrsteilnehmer*innen. Der Großteil der Verfahren, die wir im Rahmen von fahrlässiger Körperverletzung und Nötigung behandeln, bezieht sich auf Autofahrer*innen untereinander. Nach meiner Erfahrung werden selten Strafanträge gestellt. Gerade Rennradfahrer*innen, die eher hart im Nehmen sind, stellen bei Unfällen keine Strafanzeige. Als Staatsanwalt sehe ich

die signalisiert „Mensch, Fehler“, aber hinterherfahren, belehrend werden, beleidigende Gesten, den Streit suchen – nein!

Vielen geht es aber nicht um Konfrontation, sondern um Aufklärung – etwa zum korrekten Überholabstand.

Unfälle passieren, man muss nicht immer Anzeige erstatten. Dabei kommt es auf die Verletzungsfolgen an. Bei normalem Fehlverhalten, bei dem nichts Gravierendes passiert, ist auch eine Strafverfolgung nicht vorgesehen. Wie das Ganze gehandhabt wird, entscheidet die Staatsanwaltschaft, je nachdem, ob ein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung vorliegt.

Wann beginnt das öffentliche Interesse?

Bei Privatklagedelikten, bestimmten Delikten der geringeren Kriminalität, hat der Gesetzgeber entschieden, dass die Staatsanwaltschaft nur eingreift, wenn ein

aber bei gravierenden Folgen schon ein öffentliches Interesse und führe dann im Sinne der Gleichbehandlung gegebenenfalls die Tat einer Ahndung zu. Bei fahrlässiger Körperverletzung kommt es häufig nicht gleich zu einer Anklage, sondern es gibt eine Geldauflage. Wenn kein öffentliches Interesse seitens der Staatsanwaltschaft besteht, wird es an die Ordnungswidrigkeitenbehörde abgegeben – wie bei den meisten Verkehrsverstößen. Das ist ein Automatismus und hat Konsequenzen wie zum Beispiel eine Geldbuße oder Punkte in Flensburg. Auch im Falle der Nötigung stellt sich die Frage: „Ist die Schwelle zum strafbaren Unrecht überschritten?“ Ist es so, dass wir mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahre oder einer Geldstrafe operieren müssen – bei Ersttätern ist es regelhaft eine Geldstrafe. Die Schwelle von der Ordnungswidrigkeit zur Straftat ist hoch. Da muss einiges mehr kommen.



„Bei mir stellt sich nicht die Frage ‚Fahre ich?‘, sondern: ‚Was ziehe ich an?‘, sagt Oberstaatsanwalt Björn Ziera, der täglich mit seinem Bergwerk-Rad ins Büro, aber auch zu Ortsterminen in Wandsbek, St. Georg oder Altona fährt.

Was zum Beispiel?

Bei einer Verletzung landet der Fall immer bei uns – egal, ob Strafantrag oder nicht. Die Polizei nimmt es auf – letztendlich geht es immer um die Verletzung und die Folgen. Bei Knochenbrüchen schreiten wir immer ein. Und die Art des Verkehrsverstößes ist entscheidend. Wenn es ein Augenblicksversagen ist – etwa wenn man beim Abbiegen nicht richtig, nicht ausreichend geguckt hat – oder man ist geblendet ...

Aber gibt es ein „Übersehen“, oder fahren Autofahrer*innen nicht doch einfach nur zu schnell, der Situation nicht angepasst oder überholen zu eng?

Das ist richtig, aber es ist und bleibt ein Fehler. Die Frage ist, wie sehr sticht dieser Fehler aus dem Rahmen dessen, was Menschen an Fehlern passiert, heraus. Das ist ein entscheidender Unterschied. Der Fehler ist die Ordnungswidrigkeit. Jeder im Straßenverkehr muss Rücksicht nehmen. Aber ich würde nie für mich in Anspruch nehmen, fehlerfrei zu fahren. Jeder von uns macht Fehler.

Radfahrer*innen sind vielleicht keine besseren Menschen, aber ihr Fehl-

verhalten hat definitiv nicht die oft tödlichen Folgen für andere wie das von Autofahrer*innen, oder?

Ausgangspunkt der Beurteilung ist das Fehlverhalten eines Menschen. Und dass das Fehlverhalten eines Menschen stärkere Schäden verursachen kann, das steht nicht im Gesetz. Wir müssen beurteilen: Was hat dieser Mensch getan? Das Unfallrisiko zu reduzieren liegt nicht in der Macht der Staatsanwaltschaft.

Viele Radfahrende fühlen sich in einer Stadt wie Hamburg einer durch die Infrastruktur ermächtigen Autogewalt ausgeliefert. Sie auch?

Strafrechtlich kann ich das nicht sehen. Ich habe natürlich meine private Meinung als Verkehrsteilnehmer dazu, wie der Verkehrsraum verteilt ist und dass es da Optimierungsbedarf gibt. Aber ich fühle mich nicht verfolgt. Ich habe lange in München

„Es gibt keine Autojustiz.“

Oberstaatsanwalt Björn Ziera

gelebt – da ist es wirklich nicht besser. Ich kann immer nur zur Gelassenheit aufrufen – und in Hamburg tut sich ja auch was. Die Radfahrenden erhalten mehr Platz im Straßenverkehr, auch das Klima insgesamt wird besser. Mehr Leute fahren Rad, da kommt mehr Verständnis auf.

Die Rechtsprechung stößt aber oft auf Unverständnis. Aktuelles Urteil aus Hamburg: Ein Lkw-Fahrer wurde zu einer Geldstrafe von 5400 Euro verurteilt, weil er einen Radfahrer überfuhr und tötete, obwohl er ihn hätte sehen müssen. Laut Richter*in hatte aber auch der Radfahrer Schuld, weil er seine Vorfahrt „erzwingen“ wollte. Für viele ist das „Autojustiz“.

Das Urteil will ich nicht kommentieren. Aber was ich mit Sicherheit sagen kann: Es gibt keine Autojustiz. Wenn eine Strafe gefunden werden muss, etwa bei einer fahrlässigen Tötung, dann wird sowohl

von den Gerichten als auch von der Staatsanwaltschaft der allgemeine Strafrahmen berücksichtigt, nach § 222 bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe. Und dann werden die allgemeinen Strafzumessungsregeln angewandt. Nach meiner persönlichen Erfahrung ist es so: Radfahrer*innen werden nicht schlechter gestellt, aber auch nicht besser. Fahrlässige Tötungen kommen vor, besonders häufig im Straßenverkehr. Da gibt es keine mildernden, aber auch keine strengeren Strafen. Bevor man zur Strafe schreitet, schaut man erst, ob gegen die Sorgfaltspflicht verstoßen wurde. Da ist die Justiz unheimlich streng. Die Sorgfaltspflichten sind enorm. Meist ist irgendeine Sorgfaltspflicht nicht beachtet worden. Da würden sich viele wundern.

Anderer Fall: Die Strafanzeige einer Radfahrerin wurde nicht verfolgt, eine Anzeige gegen sie im selben Zusammenhang aber nur mit dem Hinweis eingestellt, dass sie damit nicht mehr rechnen dürfe, wenn sie erneut strafrechtlich in Erscheinung trete – ein Einschüchterungsversuch, meinte die Radfahrerin.

Den konkreten Fall kann ich nicht beurteilen. Aber den Hinweis kenne ich natürlich. Gegen die Radfahrerin wurde in irgendeiner Form ein Verfahren eingeleitet und wegen mangelnden öffentlichen Interesses und geringer Schuld eingestellt nach dem Ermessensspielraum der Staatsanwaltschaft – und dann wird in geeigneten Fällen in die Einstellungsmitteilung der von Ihnen zitierte Satz geschrieben. Er soll nicht zum Ausdruck bringen: „Behelligen Sie uns nicht mehr mit einer Anzeige“, sondern es ging um den Tatvorwurf gegen sie. Es handelt sich um eine Einstellung nach § 153 StPO wegen geringer Schuld mit Verwarnung. In dem Satz ist eine Verwarnfunktion enthalten und sollte auch ausgesprochen werden. Eine ähnliche Tat soll nicht noch mal begangen werden. Es wird aber auch für die Zukunft immer der Einzelfall betrachtet, das ist nicht die Vorwegnahme eines Urteils für einen Vorfall in der Zukunft.

Interview: Dirk Lau

Verkehr ist Stress, vor allem in der Großstadt. Und unter Stress sind wir reizbarer, ungeduldiger und fehleranfälliger als im ausgeglichenen Zustand. Wir wollten wissen, warum das so ist und was wir dagegen tun können. Darum haben wir mit dem Verkehrspsychologen Rüdiger Born gesprochen.

RadCity: Herr Born, unsere wichtigste Frage an Sie als Verkehrspsychologe gleich zum Start: Woran hakt es, dass wir nicht mehr Miteinander im Verkehr erleben?

Rüdiger Born: Im Verkehr sind wir auf natürliche Weise in einer Konkurrenzsituation zueinander. Alle möchten von A nach B kommen und haben dabei ihre jeweils eigenen Vorstellungen. Oft wollen zwei oder sogar drei Parteien denselben Nutzen erzielen – möglichst zügig vorankommen, zum Beispiel – und insofern haben wir häufig Anlass, uns gegenseitig eher als lästig und störend zu erleben.

Warum sind viele Menschen im Verkehr so viel aggressiver als in anderen Lebenssituationen?

Wir haben im Verkehr nicht so viele kultivierende Elemente. Im Supermarkt, wenn wir beide gleichzeitig an die Kasse wollen, muss ich die Situation anders lösen, als ich es allein in meinem Auto tun kann. Soziale Kontrolle fehlt im Auto

MUSS DAS SEIN?



weitgehend, genau wie auch die menschlichen Kontaktmöglichkeiten. Das kann dazu führen, dass insgesamt mehr Aggression im Spiel ist. Auch die Sanktionierung von Fehlverhalten ist in anderen Lebensbereichen viel größer. Ihre*n

Nebenbuhler*in um dieselbe Position im Job können Sie nicht einfach ungestraft verprügeln. Im Verkehr hingegen können Sie viele Regelwidrigkeiten begehen, ohne dafür bestraft zu werden.

Ist der Verkehr also quasi das Ventil des angestauten Alltagsstresses?

Es kann durchaus vorkommen, dass man sich im Job streitet und sich das dann auf den Fahrstil auswirkt. Aber es gibt kein Naturgesetz, das nach einem geschützten Raum verlangt, wo man Dampf ablässt, weil man sonst explodiert. Sich aktiv beruhigen zu können, ist eine Kompetenz, die einem in vielen Lebensbereichen nutzt.

Eine aggressive Fahrweise geht also nicht immer mit heißen Gefühlen einher?

Nehmen wir das Fahrradfahren. Viele Menschen sparen lieber ein paar Sekunden dadurch ein, dass sie ein Stück auf dem Gehweg fahren oder an einer Fußgänger*innenampel nicht absteigen. Die Fragen, die zur Kultivierung beitragen könnten, wären: Was bin ich mir schuldig? Wie möchte ich mit meinen Mitmenschen umgehen? Wenn ich regelkonform zwanzig Minuten für die Strecke brauche, möchte ich das wirklich mithilfe von Verstößen auf achtzehn Minuten drücken? Viele würden zu dem Ergebnis kommen: Ich möchte grundsätzlich regelkonform handeln. Im Eifer des Gefechts kommt es aber immer wieder vor, dass wir andere Entscheidungen treffen. Psychologisch gesehen kann das einen verstärkenden Effekt haben: Wenn etwas erfolgreich ist und unbestraft bleibt, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass ich es wieder mache.

Lässt sich das auch umkehren? Kann ich durch eigenes korrektes Verhalten bei anderen eine Veränderung bewirken?

Ich denke ja, sofern Ihr Verhalten für andere wahrnehmbar ist. Da sehen andere: So



Rüdiger Born ist niedergelassener Verkehrspsychologe mit Sitz in Hamburg. Er ist berufspolitisch und in der Forschung tätig sowie Geschäftsführer des Berufsverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen e.V.

geht's ja auch. Gleichzeitig kann man sich dadurch aus der Opferrolle herausbegeben. Eine Erfahrung aus der Paartherapie lautet: Wenn eine Person sich ändert, ändert sich auch die andere. Übertragen würde das bedeuten, dass mein partnerschaftliches, rücksichtsvolles Verhalten im Verkehr einen günstigen Einfluss auf andere Verkehrsteilnehmer*innen hat, auch wenn ich das oft gar nicht mitbekomme.

Partnerschaftliches Verhalten kann aber sehr schwerfallen, wenn man mehrfach schlechte Erfahrungen im Verkehr gemacht hat.

Wenn einem immer wieder Gedanken an bestimmte Konfliktsituationen oder gar Unfälle kommen, dann kann man versuchen, einen besseren Umgang damit zu lernen. Wobei es nicht darum geht, Erinnerungen vergessen zu machen, sondern darum, die erlebte Bedrohung oder Angst abzuschwächen. Das ist tatsächlich ein Appell an Menschen, denen etwas Schlimmes nachhängt, sich ins Gesundheitssystem zu begeben und beispielsweise eine Trauma-Therapie zu machen.

Und leider bleibt vieles unbestraft, was gerade für Fahrradfahrer*innen Gefahren birgt.

Viele Regeln sehen auf dem Papier gut aus, müssen aber auch umgesetzt werden. Die Gesetze sind ja eigentlich klar, aber wir haben da ein Vollzugsdefizit.

Lassen Sie uns auf den äußeren Rahmen schauen. Was halten Sie von Tempo 30 in der Stadt?

Einheitlicheres Tempo würde wahrscheinlich zu einer geringeren Konkurrenzsituation führen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Autos würde dabei im Vergleich zu heute vermutlich gar nicht doll sinken, weil dieser langsamere, homogenere Verkehr besser fließt und weniger durch Unfälle und Tankstopps aufgehalten wird. Aber wahrscheinlich würden viele Autofahrer*innen es erst einmal als Schmerz empfinden. Hinter der Anschaffung eines Autos stehen ja auch bestimmte Freiheitserwartungen. Erst später merkt man: So geht's ja auch.

Was könnte neben einem Tempolimit helfen, den Verkehr insgesamt stressfreier zu machen?

Mehr Fahrräder auf der Fahrbahn, wo Fahrzeuge eigentlich auch hingehören.

Daran müssten sich die Autofahrer*innen dann gewöhnen.

Die Radwegbenutzungspflicht ist etwas, worüber viele tatsächlich nicht gut Bescheid wissen ...

Es bestehen definitiv Missverständnisse bei Autofahrer*innen, warum Fahrradfahrer*innen die Straße benutzen, wenn es auch einen Radweg gibt. Meines Erachtens ist ein solches Desinteresse an Regelungen oftmals im Eigeninteresse begründet. Wenn mein Verständnis dazu führt, dass ich zurückstecken muss, erscheint mir das Angebot als nicht besonders attraktiv. Trotzdem wäre durch bessere Aufklärung und bessere Haltung der einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen einiges zu erreichen.

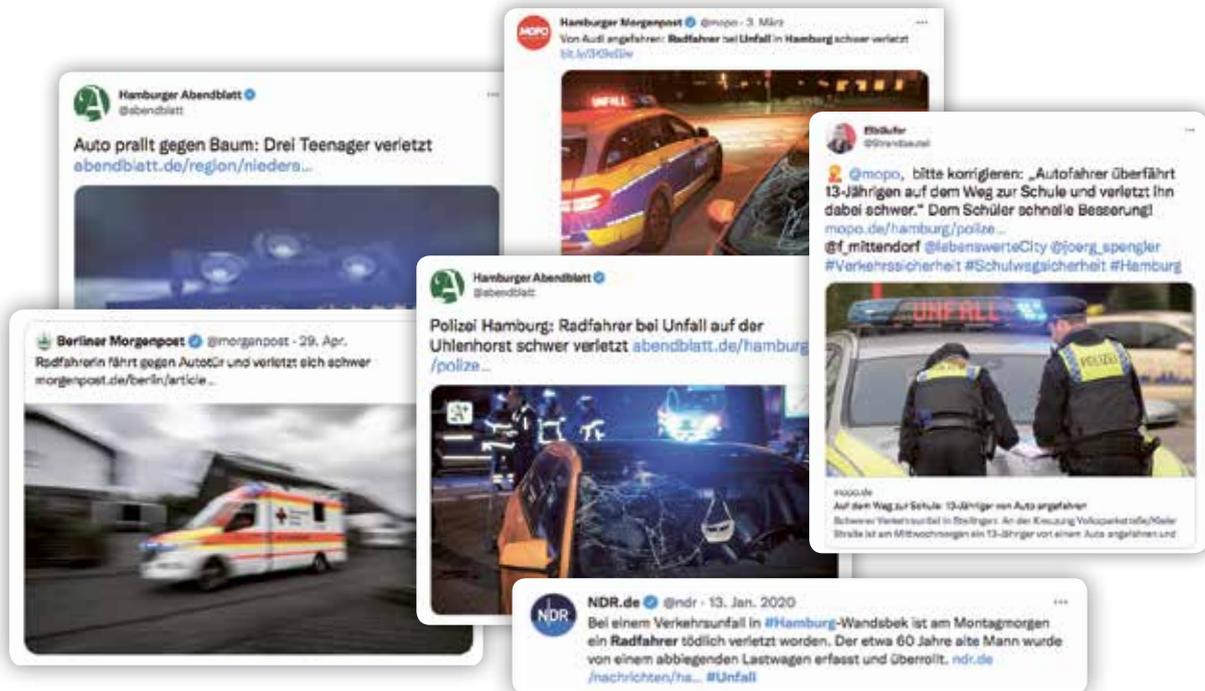
Interview: Alexander Ballas und Leo Strohm

Anzeige

**Traumhaft
schöner Radurlaub!**
FÜR ALLE HAMBURGER RADFREUNDE

- Persönliche Beratung & Betreuung vor Ort
- Schönste Routen & perfekte Reiseunterlagen
- Gepäcktransfer von Unterkunft zu Unterkunft
- Hotels speziell für Radfahrer

Jetzt Katalog bestellen!
EUROBIKE
RADSPASS IN EUROPA
www.eurobike.at
Gratis-Infoline: 0800 070 6333



Alle: Twitter

„ERFASST“, „TOUCHIERT“ ODER „ANGEFAHREN?“

Polizei und Medien berichten über Verkehrsunfälle, bei denen Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen von Autofahrer*innen schwer verletzt oder getötet wurden, oft aus der Windschutzscheibenperspektive. Autogewalt oder Victim Blaming?

Wie sehr beeinflusst eigentlich die Sprache in einem Bericht über einen Verkehrs-„Unfall“ unsere Sicht auf das tatsächliche Ereignis? Dieser Frage gehen Wissenschaft und Medien immer häufiger nach. Erst kürzlich hat die Active Travel Academy der Universität von Westminster in London die sogenannten Road Collision Reporting Guidelines herausgegeben, einen Medien-Kodex zum korrekten Verfassen von „Berichten über Kollisionen im Straßenverkehr“ – so in etwa die deutsche Übersetzung.

Beispiel: eine Meldung vom 30. März Wir alle kennen die Schlagzeilen, in denen „Ein Radfahrer von einem Auto erfasst wurde“. Nur die eine Seite ist ein Mensch, die andere ein Fahrzeug – als würde dieses nicht ebenfalls von einem Menschen gesteuert.

Zusätzlich erfasst das Fahrzeug den Menschen. Dabei ist es in der Regel so, dass ein Mensch einen anderen schlicht über- oder anfährt. Gerne wurde der Mensch dann auch übersehen. Zum einen im Passiv, zum anderen ist es wohl meist eher so, dass der Mensch im Auto nicht aufgepasst hat.

Am 30. März fuhr eine 57-Jährige mit einem Smart einen 13-Jährigen an, der auf dem Weg zur Schule bei Grün die Straße überquerte. Der Junge wurde schwer verletzt. Dazu gab es eine Polizei-Pressemeldung sowie eine Nachricht in der Hamburger Morgenpost (Mopo) und dem Hamburger Abendblatt. Die Polizei schrieb über ihre Meldung „Verkehrsunfall mit schwer verletztem 13-Jährigen“, die Mopo titelte zunächst: „13-Jähriger in Hamburg von Auto erfasst“, später immerhin korrigiert zu „[...] von Auto angefahren“. Das Abendblatt befand es nicht für nö-

tig, diesem Ereignis eine eigene Nachricht zu widmen, sondern kombinierte die Meldung mit jener zu einem Mädchen, das am Dammtor von einem Radfahrer angefahren worden war. Im Text dann das beliebte „Übersehen“-Narrativ. „Eine Autofahrerin (57) übersah offenbar das Kind und erfasste es mit ihrem Smart.“

Am besten, da am allgemeinsten, schneidet hier tatsächlich die Polizeimeldung ab. Allerdings wird im Text dann nur formuliert: „...als es zum Verkehrsunfall kam.“ Dabei ist es doch sehr unwahrscheinlich, dass die Fahrerin den Jungen nicht angefahren hat. Also auch hier eine Relativierung.

Wie hätte die Nachricht verfasst werden sollen, um nicht zu bagatellisieren und klar Ursache und Wirkung zu benennen? Ungefähr so: „Auf dem Schulweg: Autofahrerin fährt 13-Jährigen an und verletzt ihn schwer. Am Mittwochmorgen befuhr eine 57-Jährige Autofahrerin mit ihrem Smart die Volksparkstraße stadtauswärts. An der Kreuzung Kieler Straße überquerte ein 13-Jähriger bei Grünlicht zeigender Ampel die Fahrbahn. Die Autofahrerin fuhr den Jungen an und verletzte ihn schwer. Wie es zu der Kollision kam, ist noch unklar. Der Verkehrsunfalldienst Mitte hat die Ermittlungen aufgenommen.“

Über die Mopo-Titelzeile stolperte auch der User „Elbläufer“ auf der sozialen Medienplattform Twitter und forderte prompt, diese in „Autofahrer überfährt 13-Jährigen ...“ zu ändern. Ein anderer Twitter-Account, „Lebenswerte City Hamburg“, retweetete den Beitrag und schlug dem ADFC Hamburg vor, darüber einmal mit dem rad-affinen Stellvertretenden Chefredakteur der Mopo, Mathis Neuburger, ins Gespräch zu kommen.

Dialog mit Presse und Polizei Ein Ball, den wir gern aufnehmen. Anfang April 2022 fragte ich daher per Mail bei Mathis Neuburger, Frank Mares, dem Online-Chef des Hamburger Abendblatts, sowie der Pressestelle der Polizei nach, ob sie sich vorstellen könnten, bei Verkehrsnachrichten zukünftig darauf zu achten, dass diese den Handreichungen zur korrekten Sprache entsprächen. Schon kurze Zeit später reagierte Polizeisprecherin Cindy Schönfelder von der Polizeipressestelle PÖA 1. Wir tauschten uns telefonisch intensiv zum Werdegang der oben genannten Mitteilung aus und erörterten das Für und Wider verschiedener Formulierungen. Sie zeigte sich aufgeschlossen für Anregungen und gab im Gegenzug Einblicke in ihre Arbeit. So würde die Formulierung „als es zum Verkehrsunfall kam“ oft bei Kollisionen zwischen zwei Kraftfahrzeugen verwendet, da dort meist zunächst nicht feststünde, welches Fahrzeug die Kollision verursacht hätte.

Im weiteren Verlauf des Gesprächs schlug ich vor, bei Gelegenheit gemeinsam an Handreichungen zu arbeiten, um zukünftig die Meldungen der Pressestelle noch besser und sprachlich korrekter zu verfassen. Ich werde mich dazu demnächst wieder an die Pressestelle der Polizei wenden. Da die Polizeimeldungen oft Grundlage für Nachrichten in den Print- und Online-Medien sind, wäre es ein großer Schritt, wenn sie mittelfristig entlang solcher Guidelines verfasst würden.

„Das Auto ist momentan die Norm – und nur, was davon abweicht, bedarf einer Erklärung. Die Sprache, die wir im Kontext von Verkehr nutzen, verhindert eine gerechtere Verteilung von Flächen, von Zugang und gesellschaftlicher Teilhabe.“

Dirk von Schneidmesser,
Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung Potsdam (IASS)

Unklare Informationslage Wenig später konnte ich auch mit Mathis Neuburger sprechen. Er erläuterte mir, dass die Meldungen zu Kollisionen zwischen Menschen im Verkehr meist sehr zeitnah nach dem Ereignis veröffentlicht würden. Zu diesem Zeitpunkt sei die Informationslage seitens der Polizei oft noch unklar, was dann zu allgemeinen Formulierungen wie „Auto erfasst Radfahrer“ führen würde. Häufig werde erst später klar, wer am Steuer des Fahrzeugs gesessen habe und wer die Kollision verursacht habe. „Grundsätzlich sind wir aber immer bereit, die Art und Weise unserer Berichterstattung kritisch zu hinterfragen“, betonte Neuburger.

Vom Abendblatt erhielt ich leider auch auf Nachhaken keine Rückmeldung. Trotzdem stimmen die Gespräche mit Frau Schönfelder und Herrn Neuburger mich zuversichtlich, dass wir vom ADFC Hamburg aus am Thema dranbleiben sollten und mit einer Checkliste nach dem Modell der Reporting Guidelines (siehe Link-Liste unten) bei der Hamburger Presse auf Interesse und Offenheit stoßen werden.

Amrey Depenau

Mehr zum Thema:

Richtlinien für die Medienberichterstattung über Straßenverkehrsunfälle [Englisch: Road Collision Reporting Guidelines]: rc-rg.com/guidelines

ADFC-Pressemitteilung „ADFC kritisiert Polizei-Meldungen: Unfallverursacher nicht unsichtbar machen“:
adfc.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/adfc-kritisiert-polizei-meldungen-unfallverursacher-nicht-unsichtbar-machen

Wissenschaftlicher Background:
iass-potsdam.de/de/ergebnisse/publikationen/2021/die-richtige-sprache-fuer-die-verkehrswende

stadtradeln.de/hamburg



STADTRADELN

01.09.–21.09.2022 Jetzt anmelden!

gefördert durch



Behörde für Umwelt
Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Eine Kampagne des



Klima-Bündnis





Wir wollen den nächsten Rekord! Schon im vergangenen Jahr wurden beim STADTRADELN nie dagewesene 2,1 Millionen Kilometer erstrampelt. Diese Marke wollen wir in diesem Jahr noch einmal übertreffen! Und damit das klappt, sollen noch mehr Menschen noch begeisterter mitradeln.

Daher unser Tipp für alle engagierten Radler*innen: Meldet eigene Teams und Unterteams an! Weil wir alle in vielen verschiedenen Gruppen und Kreisen involviert sind, können wir dort auch neue Mitfahrende gewinnen. Also gleich loslegen und Familie und Freunde einbeziehen. Pudelklub, Skatrunde und Chor – alle ins eigene STADTRADELN-Netzwerk ziehen. Team anmelden und neue Radelfreunde zu einem Unterteam einladen! Und das Beste: Am Ende zählen auch die Kilometer der Unterteams gemeinsam für das Gesamtteam. Je nach STADTRADELN-Fleiß deiner Teams kommt so eine Spitzenposition in Reichweite, die Ruhm und Ehre einbringen wird!

SO GEHT'S!

Kim Radler beispielsweise hat vielfältige Interessen und gründet ein Hauptteam „Kims Radler“. Natürlich hat Kim die Familie dabei, die im Unterteam „Radlerfamily“ fährt. Aber auch viele Freund*innen kommen hochmotiviert ins Unterteam „Radlergang“. Kim hat auch Hobbys, deshalb ist die Makramee-Gruppe genau so als Unterteam „Radlerknoten“ angelegt, wie das Team „Unterwasser-Polo“.

BUKEA & Umweltpartnerschaft

Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat das STADTRADELN 2018 nach Hamburg geholt. Seit 2019 gestaltet der ADFC Hamburg die Aktion im Auftrag der BUKEA

Die
STADTRADELN-App
gibt's kostenlos im
App Store und bei Google Play!



WAS IST STADTRADELN?

STADTRADELN ist eine internationale Kampagne für mehr Radverkehr, bessere Luft und Klimaschutz. Initiiert wird das STADTRADELN vom Klima-Bündnis, in dem Städte, Gemeinden und Landkreise gemeinsam für Klimaschutz aktiv werden. Beim STADTRADELN treten Städte und Stadtteile, Regionen und Kommunen, Teams und Einzelpersonen in die Pedale: Geradelt wird miteinander im Team und gegeneinander im Wettbewerb um die meisten geradelten Kilometer. Gezählt werden alle Fahrradkilometer im Aktionszeitraum, egal ob privat, dienstlich oder auf dem Weg zur Arbeit. Am Ende werden die besten Teams und erfolgreichsten Radler*innen Hamburgs ermittelt und geehrt. Unter allen aktiven Teilnehmenden werden außerdem attraktive Preise verlost.

Wie das Team „Unterwasser-Polo“. Weil Kim zwar nicht die Vorgesetzten der Firma, aber die Kolleg*innen zur Teilnahme überreden konnte, treten diese als „Fachgruppe Mittagstisch“ an. So kann Kim mit allen geliebten und geschätzten Menschen zusammen fahren.

Fahrrad Sternfahrt

Sonntag 19. Juni 2022

Rad fahren – Klima schützen!
Bundesweite Aktion:
Mobil ohne Auto



Gestaltung: D. Hendess



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

www.biketeam-radreisen.de



Radreisen in ganz Frankreich
und in vielen Ländern Europas



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

RIESE & MÜLLER

AUSRÜSTUNG Globetrotter Ausrüstung GmbH **CARSHARING** Cambio Hamburg CarSharing **FAHRRADHANDEL** Die Kette Elbe-Werkstätten GmbH • Eimsbütteler 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 • PFK - Prima Fahrräder Kurkofka **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 einfa! 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 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. Oder komm zu unseren **monatlichen offenen Treffen** (online via Jitsi Meet): In lockerer Runde sprechen wir immer am 10. eines Monats um 18 Uhr online über Ideen und Projekte, über Mobilitätspolitik oder tauschen uns zu Radtouren und dem Fahrradalltag aus. Es sind alle herzlich willkommen – ob bereits im ADFC aktiv, Mitglied oder (noch) nicht Mitglied. Für die Teilnahme am Online-Meeting benötigst du nur einen Browser (am besten Chrome oder Chromium) und diesen Link: <https://meet.adfc-intern.de/offenesTreffen>.

ADFC Hamburg, Koppel 34–36, 20099 Hamburg, Telefon: 040 39 39 33, Fax: 040 390 39 55, E-Mail: kontakt@hamburg.adfc.de

[facebook.com/adfchamburg](https://www.facebook.com/adfchamburg) twitter.com/ADFC_Hamburg [hamburg.adfc.de](https://www.hamburg.adfc.de)

hamburg.adfc.de/adfc-hamburg



ADFC Hamburg

Kolumne

SCHLECHT KOMBINIERT

Ich weiß noch, wie ich mich gefreut habe, als 2013 die neue Straßenverkehrsordnung festlegte: „Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten.“ Leider wurde die Freude schnell getrübt, denn es hieß weiter: „An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrende müssen Radfahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten.“ Diese Zeitspanne nutzte die Polizei Hamburg, um dafür zu sorgen, dass überall, wo bauliche Radwege vorhanden waren, an den Kreuzungen die sogenannten „Kombinierten Streuscheiben“ angebracht wurden. Unter den Fußgänger-Männchen prangte nun auch ein Fahrrad. Ab 1. Januar 2017 hätten also eigentlich alle Radfahrenden die Kfz-Lichtzeichen beziehungsweise eigene Ampeln beachten sollen. Stattdessen änderte sich meist ... nix! Der Hamburger Straßenverkehrsbehörde war es gelungen, die Straßenverkehrsordnung schlicht auszuhebeln.

Obwohl sich in Hamburg nun so einiges tut in Sachen Radverkehr und bei neuen Anlagen in der Regel getrennte Lichtsignalanlagen für den Radverkehr angelegt werden – eine große Anzahl von Ampeln hat nach wie vor kombinierte Streuscheiben und bremst damit die Radfahrenden massiv aus. Wir reden über mehrere Sekunden Unterschied zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Die Mindestforderung muss hier daher sein: keine kombinierten Streuscheiben auf Velorouten!

Tatsächlich befinden sich auf meinem täglichen Weg durch den Hafen auf der Veloroute 11 gleich zwei aufeinander folgende Kreuzungen mit dieser Zumutung. Ich werde mich dafür einsetzen, dass dort separate Radfahrer*innenampeln installiert werden. Das sollten alle tun, die regelmäßig auf solchen Strecken fahren.

Amrey Depenau

30 Jahre NORWID

Seit 1992 Jahren fertigen wir in unserer Manufaktur Stahlrahmen und Traumräder nach Ihren individuellen Wünschen.

Tage der offenen Manufaktur
2. / 3. Juli 2022

30 | NORWID
1992-2022

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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

KOECH2RAD
IHR 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

ginsterhof
PSYCHOSOMATISCHE KLINIK

Wir sind als akademisches Lehrkrankenhaus des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf auf die psychotherapeutische Behandlung psychosomatischer und psychiatrischer Erkrankungen spezialisiert:

- Depressionen
- Angsterkrankungen
- Persönlichkeitsstörungen
- Psychosomatische Erkrankungen
- Essstörungen (Bulimie, Anorexie)
- Psychische Krisen, Traumafolgestörungen

Nur 25 km vom Hamburger Stadtzentrum entfernt – gut erreichbar mit Bus, Bahn, Auto oder dem Fahrrad.

Ev. Krankenhaus Ginsterhof GmbH
Metzendorfer Weg 21, 21224 Rosengarten

Mehr Infos
www.ginsterhof.de

Litecco G-RAY.2

Sensorgesteuerte USB-Rückleuchte

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

„Mehr Sicherheit für Radfahrer“

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



Mehr als 100 E-Bike
Modelle Probe fahren!



Dein Gazelle E-Bike wartet auf Dich!

Wo? Im Gazelle E-Bike Testcenter in Hamburg. Hier kannst Du jedes Gazelle E-Bike auf unserem Test-Parcour Probe fahren. Komm spontan vorbei oder vereinbare einen Online-Termin.

Gazelle E-Bike Testcenter

Bargteheider Straße 73

22143 Hamburg

Telefon: 040 88187748

E-Mail: etc-hh@gazelle.de



Öffnungszeiten

Montag	Geschlossen
Dienstag	10:00 - 18:00
Mittwoch	10:00 - 18:00
Donnerstag	10:00 - 18:00
Freitag	10:00 - 18:00
Samstag	10:00 - 16:00
Sonntag	Geschlossen





**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



Call a Bike



Hamburg



Gemeinsam fährt es sich am besten



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

www.cambio-CarSharing.de



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