

RADCITY

November
Dezember
Januar
4.23

Das Magazin des ADFC Hamburg



**EIN GEWINN FÜR ALLE – NICHT NUR
FÜR STAHLRÖSSER!
POP-UP-RADWEG AUF DEM RING 1**

YOUR CUSTOM COLOUR BY TRENGA DE



“DAISY BLUE“

CHOOSE YOUR CUSTOM COLOUR
FROM A SELECTION OF 30 OPTIONS

Made for You | WITH PASSION IN HAMBURG
BY TRENGA DE

WIR SIND **JOBRAD** PARTNER

TRENGA.DE

TRENGA DE



INHALT

KURZMELDUNGEN

- 4** 7.2.-11.2.2024: RAD HAMBURG • Drei Dinge in eigener Sache • Tipps zur Fahrradbeleuchtung • **Fahrrad & Recht:** Haftungsfragen bei falscher Fahrtrichtung auf dem Radweg

NEUES AUS DEN BEZIRKEN: WANDSBEK

- 6** Weniger warten: Grünpeil für den Radverkehr

NEUES AUS DEN BEZIRKEN: BERGEDORF

- 8** Mühsam mahlen die Mühlen

NEUES AUS DEN BEZIRKEN: NORD

- 10** Fortschritt im Nordosten

VERKEHRSSICHERHEIT

- 13** #stopkillingcyclists

FAHRRADCODIERUNG

- 14** Schütze, was du liebst!

AKTIONEN

- 16** STADTRADELN 2023: 17.828 Gewinner*innen!

BUCHVORSTELLUNG

- 18** Wilde Radtour mit Velociraptorin

TITEL: AKTIONEN

- 19** Pop-up-Radweg auf der Lombardsbrücke

CARTOON

- 20** Thiessens Verkehrsdurchsagen

AMREYS KOLUMNE

- 21** Aus dem Süden kommend...

- 22** FÖRDERMITGLIEDER ADFC HAMBURG

RESPEKT

Hier ein Dialog, der während der Pop-up-Bikelane auf der Lombardsbrücke (siehe S. 19) genau so stattgefunden hat: Auf dem mittleren Fahrstreifen stauen sich Autos, ein weißes, ziemlich flaches Kraftfahrzeug aus dem oberen Regal der Modellpalette eines schwäbischen Unternehmens hält. Das Seitenfenster fährt herunter. Autofahrer: „Was'n hier los?“ Ich: „Wir machen hier eine Pop-up-Bikelane.“ Fahrer: „Was'n das?“ Ich: „Na ja, wir haben eine Fahrspur für Autos gesperrt. Da dürfen jetzt nur Fahrräder fahren. Ist eine Demo.“ Fahrer: „Find ich scheiße.“ Ich: „Also ich find's super.“ Beide: „Na, dann tschüs.“

Ein Dialog, wie er vermutlich bei jeder Aktion, an jedem Infostand so oder ähnlich stattfindet – oft genug sogar in deutlich aggressiverem Ton. Denn es ist ja klar: Wer dem Auto Platz und Bedeutung nehmen will, muss mit Widerstand rechnen. Trotzdem lassen sich viele Aktive in unserem Verein nicht davon abhalten, ihre Kraft und ihre Zeit für das Fahrrad einzusetzen. Wir berichten daher über kleinere und größere Fortschritte für die Fahrrad-Infrastruktur in den Bezirken Wandsbek (S. 6-7), Nord (S. 10-12) und Bergedorf (S. 8-9), dazu über das STADTRADELN 2023 (S. 16-17) und das Angebot des Arbeitskreises Codierung (S. 14-15).

Es macht Spaß, sich mit Gleichgesinnten zu engagieren, auf jeden Fall. Aber manchmal kann die Beschäftigung mit Fahrradthemen in dieser Stadt auch anstrengend, nervtötend und ganz schön frustrierend sein. Und darum gebührt allen, die sich in diesem Verein engagieren – ganz egal, wann, wo und wie – unser Respekt.

Leo Strohm

IMPRESSUM

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

HERAUSGEBER

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE

Alexander Ballas, Kay Brockmann, Kaija Dehmkamp,
Amrey Depenau, Ulf Dietze, Achim Herberhold, Andrea
Kupke, Dirk Lau (Layout, Produktion), Michael Prah,
Reinhold Reumann, Hartmut Schenk, Georg Sommer,
Leo Strohm (Redaktion, V.i.S.d.P.), Alexander von Stryk,
Anne-Karin Tampke, Thies Thiessen

E-Mail: radcity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 42 vom 05.11.2023:
hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

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

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 7500

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

Download: hamburg.adfc.de/radcity

Überraschung!

... zum Jubiläum gibts im Liegeradstudio etliche attraktive und limitierte Angebote.



ICE ADVENTURE HD

Das schnelle und elegante Premium-Tourentrike als starkes Pedelec für starke Pilotinnen und Piloten. Derzeit als superkomfortabel ausgestattete Jubiläums-Edition, ohne lange Lieferzeit und in begrenzter Stückzahl erhältlich. Da bleiben einfach keine Fragen offen.

Wann besuchen Sie uns zur Probefahrt?

Liegeradstudio

07.02. – 11.02.2024: RAD HAMBURG

Vom 7. bis 11. Februar 2024 findet in Hamburg wieder die RAD HAMBURG statt, Norddeutschlands größte Messe rund ums Fahrrad. Zahlreiche Aussteller präsentieren im Rahmen der REISEN & CARAVANING Hamburg hier ihre aktuellen Angebote und zeigen die neuesten Fahrradentwicklungen, passende Ausrüstung und Zubehör. Der Fahrradclub ist mit einem Stand und Vorträgen vertreten. Ein besonderes Bonbon für ADFC-Mitglieder: Mit dem Code „ADFCVORTEIL24“ erhältst du einen Preisvorteil von zwei Euro auf dein Ticket. Du musst dazu nur unter reisenhamburg.de/tickets den Menüpunkt „Tageskarte“ auswählen und in den Warenkorb legen. Dort rechts den „Messe-Ticket-Code“ eingeben, um den Preisvorteil in Anspruch zu nehmen.



TIPPS ZUR FAHRRADBELEUCHTUNG

Alle Jahre wieder kurze Tage, lange Nächte, dazu tief hängende Wolken und Regenschauer – all das verschlechtert die Sicht und die Sichtbarkeit auf dem Fahrrad erheblich. Dagegen hilft eine gute Fahrradbeleuchtung – vorausgesetzt, sie ist richtig eingestellt. Alles Wissenswerte dazu erfahrt ihr unter folgendem Link (QR-Code rechts):



DREI DINGE IN EIGENER SACHE

Das Protokoll der **Landesversammlung des ADFC Hamburg** vom 19. November 2023 (Einladung und Tagesordnung wurden fristgemäß bereits in der RadCity 3.23 veröffentlicht) findet ihr auf unserer Webseite unter folgendem Link: hamburg.adfc.de/landesversammlung.



Der **Neujahrsempfang des ADFC Hamburg** findet voraussichtlich am Mittwoch, 19. Januar 2024, in der Geschäftsstelle, Koppel 34-36, statt. Die genaue Uhrzeit sowie weitere Einzelheiten könnt ihr ebenfalls über unsere Webseite hamburg.adfc.de in Erfahrung bringen.

Du bist auf der Suche nach einer **originellen Weihnachtskarte**? Am besten mit Fahrradmotiv? Dann schau gerne in der Geschäftsstelle vorbei und such dir aus den ADFC-Karten der vergangenen Jahre welche aus. Und falls du dafür eine kleine Spende hinterlassen möchtest, kannst du das gerne tun.

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 Kul-



tur 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-terminen.adfc.de

HAFTUNGSFRAGEN BEI FALSCHER FAHRTRICHTUNG AUF DEM RADWEG

Vielfach ist das Befahren von Radwegen nur in eine Richtung zugelassen (StVO §2 Abs. 4 Satz 2). Aus Unkenntnis oder Bequemlichkeit kommt es jedoch oftmals vor, dass diese dennoch in beide Richtungen genutzt werden. Kommt es dann zu einem Verkehrsunfall, stellt sich meist die Frage, wer haftet. Wenngleich dies immer am konkreten Einzelfall zu entscheiden ist, so gibt es doch wiederkehrende Grundsätze.

Bei Kollisionen mit ein- oder ausfahrenden Kraftfahrzeugen gibt es nicht wenige Versicherungen, die eine Haftung vollständig ablehnen. Dabei bleibt das Vorfahrtsrecht (StVO §§8, 10) von der Fahrtrichtung unberührt (vgl. insbesondere Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 15. Juli 1986). Im Ergebnis bilden die meisten Gerichte Haftungsquoten zu Gunsten der Radfahrenden, sofern nicht weitere Verstöße hinzutreten. Konkret sind insbesondere die Geschwindigkeit, Sichtbarkeit (dazu gehört auch die

Fahrradbeleuchtung) und der Kollisionspunkt (wurden Rad oder PKW seitlich getroffen) zu prüfen. Nicht selten kommt es dann zu Quoten von zwanzig bis vierzig Prozent zu Gunsten der Radfahrenden oder wenigstens einer Haftungsteilung. Anders verhält es sich bei Kollisionen mit zu Fuß Gehenden oder anderen Personen auf dem Rad. Dort wird im Grundsatz zumeist die Hauptursächlichkeit einer Kollision bei der Person gesehen, die in die falsche Richtung fuhr.

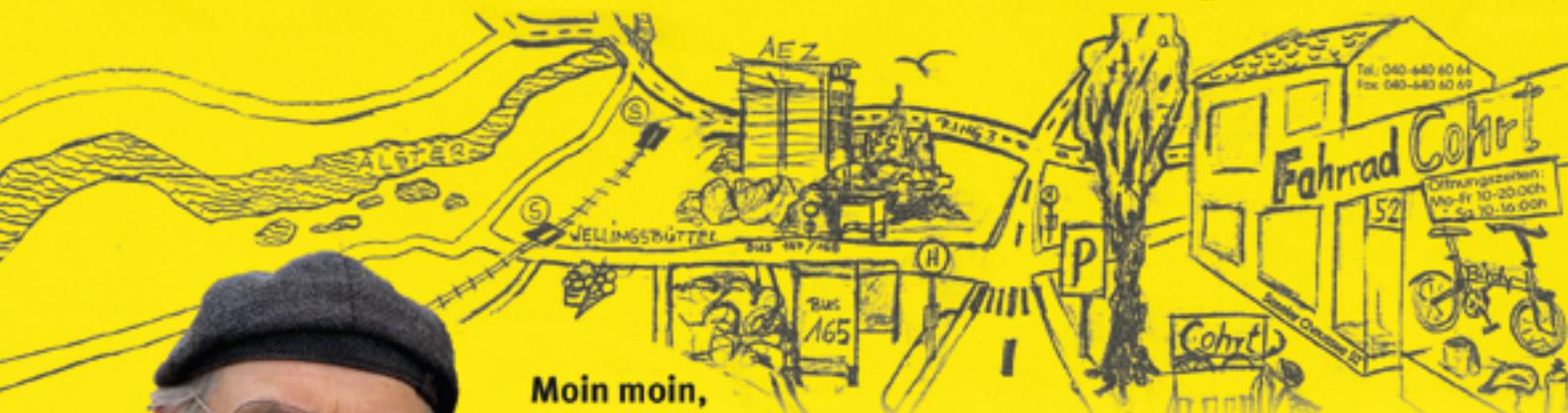
Christian Dannhauer

Rechtsanwalt Christian Dannhauer ist Fachanwalt für Verkehrsrecht und Fördermitglied des ADFC Hamburg. Dabei ist er auf die Abwicklung von Verkehrsunfällen sowie Ordnungswidrigkeiten und Strafsachen spezialisiert. ADFC-Mitgliedern bietet die Kanzlei eine kostenlose Erstberatung an: info@kanzlei-dannhauer.de.



—Anzeige

Fahrrad Cohrt



Moin moin,

**Ein herzliches Dankeschön an meine vielen treuen Kunden.
Nach 35 Jahren habe ich mein Geschäft an Kay Severin übergeben.**

**Es ist noch kein Abschied, für eine Übergangszeit berate ich
Kay Severin und sein Team noch.**

Herzliche Grüße Ihr Wilfried Cohrt

Ihr findet mich im Internet unter www.fahrrad-cohrt.de und auf www.facebook.com/fahrradcohrt



NEUES AUS
HAMBURGS BEZIRKEN

WANDSBEK

Grünpfeil für den Radverkehr

WENIGER WARTEN

Im Jahr 2019 in neun Städten erfolgreich erprobt, seit 2020 in der StVO verankert, aber auch drei Jahre später erst minimal in Hamburg angekommen.

Gelegentlich ist Hamburgs Verwaltung für einen Schenkelklopfer gut: Als Heike Sudmann (DIE LINKE) im Juli 2023 mit einer Kleinen Anfrage erfahren wollte, wie viele Grünpfeile für den Radverkehr es in Hamburg denn gäbe, erhielt sie die belustigende

Antwort, man könne das nicht sagen, weil die Straßenverkehrsbehörde dann sämtliche 8000 händisch geführten Straßenakten durchsehen müsste. Dabei war allen mit der Materie einigermaßen Vertrauten klar, dass die Antwort „null“ lautete. Man hätte also auch in den Polizeikommissariaten fragen können, ob sich irgendjemand an einen einzigen Grünpfeil erinnere, der jemals angeordnet worden sei. Oder ob jemand mal einen irgendwo in freier Wildbahn gesehen hätte...

Was soll das bringen? Der Grünpfeil bedeutet eine Erleichterung für den Radverkehr und würde in Hamburg an immer mehr Kreuzungen Sinn ergeben: Während das Abbiegen von Radweg auf Radweg auch bei Rot zulässig ist, gilt das für Radfahrstreifen nämlich nicht. Der Grün-

pfeil kann diesen Nachteil abmildern: Damit wird Radfahrenden – nach kurzem Stopp – erlaubt, trotz roter Ampel nach rechts abzubiegen.

Das Rotlicht bedeutet für den Radverkehr eine unzulässige Verkehrsbeschränkung, sofern das Rotlicht für Radfahrende nach rechts bei dieser Abbiegebeziehung nicht tatsächlich erforderlich ist. Und solchen Verkehrsbeschränkungen setzt die Straßenverkehrsordnung (StVO) hohe Hürden. Demnach müsste eigentlich jede Ampel mit Grünpfeil für den Radverkehr ausgestattet sein – es sei denn, dass an einer ganz bestimmten Stelle ganz konkrete Gründe dagegen sprechen.

Die „HRVV Grünpfeil für den Radverkehr“ Die Innenbehörde ist sich ihrer Verpflichtung gegenüber dem Radver-

Hamburgs erster Grünpfeil für den Radverkehr: Aus der Boltenhagener Straße in die Scharbeutzer Straße geht es nun auch bei Rot.

kehr bewusst. Sie hat im Sinne einer einheitlichen Anwendung der StVO in ganz Hamburg die „Hamburger Richtlinien für die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) Grünpfeil“ erlassen. Darin ist auf acht Seiten genau festgehalten, unter welchen Bedingungen die Behörde den Grünpfeil zulässig findet und unter welchen nicht.

Die ADFC-Bezirksgruppe Wandsbek hatte Ende 2022 eine Liste von beampelten Abbiegebeziehungen zusammengestellt. Voraussetzung für die Aufnahme in diese Liste war, dass sämtliche Kriterien der HRVV für die Anordnung

des Grünpfeils erfüllt waren. Unser Plan: Wir machen es der Straßenverkehrsbehörde so einfach wie möglich, unsere Vorschläge zu akzeptieren. Im Februar 2023 schickten wir eine erste Liste an die Verkehrsdirektion (VD), die in Hamburg die Anordnung der Grünpfeilschilder vornimmt. Wir benannten darin 16 Kreuzungen mit zusammen 28 Abbiegebeziehungen, für die der Grünpfeil zulässig sein müsste. Die Antwort der VD fiel mitelfreundlich aus: „Die Zentrale Verkehrsdirektion wird Ihre Anträge auf Anordnung des VZ 721 im Rahmen interner Prioritätensetzung und dafür zur Verfügung stehender personeller Ressourcen prüfen. Ich bitte Sie, von Nachfragen abzusehen.“

Wir bleiben dran Im Mai 2023 hakten wir das erste, im September 2023 das zweite Mal bei der VD nach. Die vorgeschlagenen Stellen befänden sich in der eingehenden Prüfung, hieß es im September. Soweit das Ergebnis positiv ausfiele, werde das Grünpfeilschild angeordnet.

Es könne dann noch dauern, bis die Firma Hamburger Verkehrsanlagen das Schild tatsächlich angebracht habe.

Etwa zeitgleich mit unserem ersten Schreiben gab es auch den Antrag der Bezirksversammlung Wandsbek, den Knoten Scharbeutzer Straße/Boltenhagener Straße mit Grünpfeil auszustatten. Dem stimmte die Verkehrsdirektion zu. Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe sind außerdem Neusurenland/Berner Heerweg und Ellernreihe/Steilshooper Allee angeordnet beziehungsweise bereits mit einem Schild versehen. Auch die ADFC-Bezirksgruppen der übrigen Hamburger Bezirke sammeln inzwischen geeignete Knotenpunkte, um entsprechende Anträge zu stellen. Wenn du dazu etwas beitragen möchtest, wende dich an „deine“ Bezirksgruppe oder an die RadCity-Redaktion unter redaktion@hamburg.adfc.de.

Hartmut Schenk, Ulf Dietze
für die ADFC-Bezirksgruppe Wandsbek
wandsbek@hamburg.adfc.de

VERHALTENSREGELN BEIM GRÜNPFEIL FÜR DEN RADVERKEHR

Die StVO ist eindeutig: StVO §37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil, Absatz 2 Nr. 1: „Rot ordnet an: ‚Halt vor der Kreuzung‘. Nach dem Anhalten ist das Abbiegen nach rechts auch bei Rot erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) angebracht ist. Durch das Zeichen



wird der Grünpfeil auf den Radverkehr beschränkt.

Wer ein Fahrzeug führt, darf nur aus dem rechten Fahrstreifen abbiegen.

Soweit der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Rad Fahrende

auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen. Dabei muss man sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.“

Merke! Für das eigene Verhalten beim Grünpfeil ist also wichtig: Anhalten bei Rot! Wenn der Querverkehr und Fußverkehr nicht behindert werden, darf man langsam nach rechts abbiegen. Man muss dies aber nicht tun, und nachfolgender Verkehr darf dann trotzdem nicht drängeln, hupen oder klingeln.



Auch in der Haldesdorfer Straße darf der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren. Am Knoten mit der Bramfelder Chaussee sollte er per Grünpfeil die Erlaubnis erhalten, auch bei Rot auf den Radweg nach rechts abzubiegen.



NEUES AUS
HAMBURGS BEZIRKEN

BERGEDORF

MÜHSAM MAHLEN DIE MÜHLEN

Statt bisher vier hat der motorisierte Verkehr unter der Eisenbahnbrücke jetzt nur noch zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen hat sich die Situation dadurch spürbar verbessert.

Schon kurz nach der Gründung der ADFC-Bezirksgruppe Bergedorf im Jahr 2012 identifizierte diese an der Eisenbahnbrücke im Verlauf des Oberen Landwegs ein erhebliches Problem für den Radverkehr. Es folgten jahrelange und schließlich erfolgreiche Diskussionen der Bezirksgruppe mit der Bezirkspolitik und der Verkehrsbehörde. Vier Jahre später, im Bergedorfer Radverkehrskonzept von 2016, wurde dann ein deutlicher Handlungsbedarf für den Radverkehr am Oberen Landweg festgeschrieben. Ebenfalls 2016 wurde der dringend notwendige Umbau im Bündnis für Radverkehr explizit erwähnt, um dann 2017 von der Bezirksversammlung beschlossen zu werden. Planungen wurden erarbeitet und verworfen, beziehungsweise wegen der Planung von Oberbillwerder zurückgestellt. Im September 2020 war dann Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende, vor Ort und unternahm mit dem damaligen Bezirksamtsleiter Arne Dornquast eine Radtour, um wichtige Projekte der Mobilitätswende in Bergedorf zu besichtigen. Unter anderem stellten die beiden damals die Pläne für den Ausbau der Veloroute 9 auf der Kurt-A.-Körper-Chaussee, die Trasse des Rad-schnellwegs in Bergedorf sowie die Umbaupläne für den Kreuzungsbereich Sander Damm/Weidenbaumsweg vor.

Und so sieht es heute aus Was ist seit dieser Besichtigungsfahrt geschehen? Beginnen wir mit einer Bestandsaufnahme. Der Ausbau der Kurt-A.-Körper-Chaussee ist inzwischen abgeschlossen. Auf dem daran anschließenden Oberen Landweg

verläuft die Veloroute 9 auf etwa 300 Metern bis zur Eisenbahnbrücke. Auf der Richtung Norden führenden Seite hat der Radverkehr einen baulichen Radweg zur Verfügung. Auf der gegenüber liegenden Seite ist auf dem ersten Abschnitt zwischen Kurt-A.-Körper-Chaussee und Ladenbeker Furtweg ein Zweirichtungsradweg eingerichtet. Zwischen Ladenbeker Furtweg und der Eisenbahnbrücke besteht dann ein benutzungspflichtiger baulicher Radweg, der trotz seiner geringen Breite auch für das Radfahren in Gegenrichtung zugelassen ist.

Doch dann gehen die Probleme erst so richtig los. Unter der Eisenbahnbrücke verläuft eine vierspurige Fahrbahn. Für Fußgänger und Radfahrende gibt es auf der Westseite der Unterführung einen 1,30 Meter breiten gemeinsamen Geh- und Radweg, auf der Ostseite einen 2,50 Meter breiten Geh- und Radweg. Besonders der schmale Weg auf der Westseite ist für alle eine Herausforderung, da Begegnungen dort schwierig und teils unmöglich sind, vor allem für Lastenräder oder wenn ein Kinderwagen oder ein Rollator im Spiel sind. Hinzu kommt, dass nicht wenige Radfahrende diesen Weg auch ordnungswidrig in Gegenrichtung befahren, um nicht umständlich die Straße queren zu müssen. Wir stellen also fest: Drei Jahre nach der großen Ankündigung hat sich so gut wie nichts getan.

Aber jetzt geht's los Mit dem Anfang September 2023 begonnenen Umbau wird bis voraussichtlich April 2024 der Straßenraum in diesem Bereich komplett neu aufgeteilt. Um genü-

gend Platz für ausreichend dimensionierte Rad- und Gehwege zu schaffen, wird die Anzahl der Fahrspuren unter der engen Eisenbahnbrücke für den motorisierten Verkehr von vier auf zwei reduziert. Dadurch ist es möglich, den auf der Westseite des Nettelburger Landwegs von Süden kommenden Zweirichtungsradweg unter der Eisenbahnbrücke hindurch bis zur Kurt-A.-Körper-Chaussee zu verlängern. Dies entspricht der auch heute schon von vielen Radfahrenden genutzten Fahrbeziehung. Insbesondere für Schüler*innen aus Neullermöhe auf dem Weg zur Stadteilschule Bergedorf ergibt sich durch den neuen Zweirichtungsradweg eine erhebliche Verbesserung für ihren Schulweg.

Auf der Ostseite des Oberen Landwegs wird ein baulicher Radweg nach Kopenhagener Bauart hergestellt, der von der Fahrbahn mit einem hohen Kantstein und zum Fußweg mit einem weiteren, niedrigen Kantstein abgegrenzt ist. An der Einmündung des Ladenbeker Furtwegs ist für Radfahrende, die dort den Oberen Landweg queren wollen, eine Aufstellfläche für Linksabbieger vorgesehen. Durch den Umbau entsteht hier auch der erste, wenn auch kurze, Abschnitt des Radschnellwegs von Hamburg nach Geesthacht, ja, wahrscheinlich sogar der erste Teil eines Radschnellwegs in Hamburg überhaupt. Er muss allerdings an der Eisenbahnbrücke sowohl den Oberen Landweg über- als auch die Bahngleise unterqueren. Im Zuge des Umbaus wird daher für den Radschnellweg unter der Eisenbahnbrücke auf der Ostseite ebenfalls ein Zweirichtungsradweg gebaut. Die Überquerung des Oberen Landwegs erfolgt dann mit Hilfe einer Ampel. Diese soll außerhalb der Hauptverkehrszeit standardmäßig Grün für Fußgänger*innen und Radfahrende zeigen. Kraftfahrzeuge müssen das Grün dann per Sensor anfordern.

Fazit Die Bauarbeiten finden aktuell auf der Ostseite der Straße statt. Geplant war, die Nebenflächen bis Ende Oktober 2023 fertig zu stellen. Das wird sich mit Sicherheit noch ein wenig verzögern, aber ein sehr großer Teil der Geh- und Radwege ist bereits fertig, auch die Betonplatte, auf der zukünftig die Busse halten sollen. Anschließend sind die Geh- und Radwege auf der anderen Straßenseite dran. Wenn diese fertig sind – geplant ist das Jahresende 2023 – sollen auch noch die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr angepasst werden. Es bleibt festzuhalten, dass dieses Bauprojekt zwar lange gedauert hat, aber jetzt endlich kurz vor der Fertigstellung steht. Radfahrende in Bergedorf können sich ab Frühjahr 2024 auf eine deutliche Verbesserung freuen – ein toller Erfolg der Bezirksgruppe Bergedorf!

Reinhold Reumann
für die ADFC-Bezirksgruppe Bergedorf

ooh!

7.-11. FEBRUAR
* HAMBURG MESSE *

ALLES RUND UMS BIKE

Ob praktisch mit dem Lastenrad durch die City oder sportlich mit dem (E-)Mountainbike unterwegs – hier findet jeder Fahrradtyp sein Traumbike.

- >> Großer Testparcours
- >> GPS und Outdoor-Beratung
- >> Fahrsicherheitstrainings
- >> Radbekleidung und Zubehör

2 € RABATT
Code ADFCVORTEIL24

TICKETS ONLINE: WWW.RADHAMBURG.DE

REISEN CARAVANING HAMBURG 1 TICKET – VIELE URLAUBSWELTEN

Anzeigen

Pedalkraft Human-Technologie **DEIN RADLADEN IN UNI-NÄHE**

VSF FAHRRADMANUFAKTUR
Rentzelstr. 52-54, 20146 Hamburg
040 4103276

WIR BIETEN: Fahrräder + E-Bikes
Reparatur, Instandhaltung, Beratung,
Zubehör, Ersatzteile, Konfigurationen

OFFENE WERKSTATT
Mo 13 – 19 Uhr
Di – Fr 10 – 19 Uhr
Sa 11 – 16 Uhr

DIE SOZIALEN FAHRRADLÄDEN auch in Barmbek und Altona
www.zukunftarbeit-hamburg.de | www.fahrrad-recycle.de

Auf der Veloroute 5 – die seit Kurzem offiziell „Radroute 5“ heißt – wurde im Oktober ein neues Teilstück, der Abschnitt Hufnerstraße und Reesestraße, fertiggestellt. Damit sind einige echte Verbesserungen für den Radverkehr verbunden. So wurde beispielsweise am Wiesendamm stadtauswärts eine Stelle „repariert“, die bisher kaum legal befahrbar war.

Was hat sich konkret verbessert?

In den Kreuzungen gibt es die mittlerweile gewohnten, rot markierten Führungen für Radverkehr, auch zum indirekten Linksabbiegen. Damit verbunden sind längere Grünphasen fürs

Rad und eine komfortabel zu befahrende Oberfläche. Die Einmündung Poppenhusenstraße/Hufnerstraße wurde durch einen Mini-Kreisverkehr gelöst. Die Ampeln sind abgebaut, rundherum gibt es Fußgängerüberwege über Fahrbahnen und Radfahrstreifen, die Zufußgehende bequem und nun ohne Wartezeiten queren lassen.

Der Zweirichtungsradweg zwischen Drosselstraße und Poppenhusenstraße ist Geschichte! Stadtauswärts radelt man jetzt bis zum Wiesendamm auf einer Protected Bike Lane entgegen der Einbahnstraße, also auf einem geschützten Radfahrstreifen, in den man bequem aus dem Kreisverkehr einbiegt. Auch im und hinter dem Knoten Wie-

sendamm gibt es nun auf der Ostseite neue Radverkehrsanlagen bis zur Drosselstraße. Hier waren teilweise schon Lösungen gebaut worden, die allerdings nur über sehr „kreative“ Routen erreichbar waren.

Auf einer Länge von etwa fünfzig Metern gibt es nun beidseitig unter den Bahnbrücken nördlich des Wiesendamms so genannte Kopenhagener Radwege mit einer kleinen Kante auch zum Gehweg hin, um Konflikten mit Zufußgehenden vorzubeugen. Stadteinwärts ist im Verlauf der Veloroute ein Bypass neben dem Kreisverkehr angelegt. Radfahrende, die auf der Veloroute bleiben wollen, müssen auf Zufußgehende warten, nicht aber auf Fahrzeuge

NEUES AUS
HAMBURGS BEZIRKEN

NORD



**FORTSCHRITTE
IM NORDOSTEN**



Andrea Kupke

Viel mehr Platz fürs Rad und – auch, wenn sie nicht im Bild sind – eigene Abstellplätze für Lastenräder in der Reesestraße.

im Kreisel. In der Hufner- und Reesestraße südlich der Kanalbrücke wurden die handtuchbreiten und kaputten alten Radwege durch breite Radfahrstreifen ersetzt, die bereits sehr gut angenommen werden. Dafür muss sich der motorisierte Verkehr jetzt mit einem Fahrstreifen je Richtung begnügen. Damit gewinnt auch der Fußverkehr deutlich an Fläche.

Entlang der Strecke wurden etliche neue Fahrradbügel installiert, auch explizit als Angebot für die wachsende Zahl an Lastenrädern. Das sichere Abstellen mit Anschlussmöglichkeit ist Voraussetzung dafür, dass Menschen sich hochwertige Fahrräder zulegen und diese regelmäßig nutzen.

Die Bordsteine neben den Abstellanlagen sind überall abgesenkt, so dass man diese von den Radfahrstreifen aus gut erreichen kann. Gerade mit schweren E-Bikes oder Lastenrädern

Lösung für die Gegenrichtung in einer 50 km/h-Einbahnstraße: Die Protected Bikelane Richtung Wiesendamm.



Andrea Kupke

Eine ungünstige Ampelschaltung und zu wenig Aufstellfläche führen an der Kreuzung Weidestraße/Dehnhaidе zu Behinderungen.

hat man sonst kaum eine Chance. Die Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und Parkständen scheinen hier besonders gut erkennbar zu sein. Bisher werden sie beim Parken meist frei gehalten, so dass sie ihre Wirkung entfalten können und vor sogenannten Doorng-Unfällen schützen, die dadurch verursacht werden, dass unbeacht Autotüren geöffnet werden.

Was müsste besser werden? Als Kritikpunkt ist die Anbindung an der Weidestraße (Kreuzung Dehnhaidе) zu nennen. Dort gibt es eine Aufleitung zurück auf einen baulichen Radweg. Die gemeinsame Ampelschaltung mit den Fußgänger*innen sorgt weiterhin für eine unnötig lange Rotlicht-Zeit. Das Warten dort

nervt umso mehr, weil man zusehen muss, wie lange der motorisierte Verkehr parallel noch weiter fahren darf. Die Aufstellfläche ist unverändert und vollkommen unterdimensioniert. Hier blockieren sich morgens die Radelnden aus den verschiedenen Richtungen zwangsläufig gegenseitig. Und durch die umständliche Führung in diesem Knoten stadtauswärts gibt es hier zusätzlich Probleme mit Geisterradler*innen.

Am Nordende der Maßnahme, stadtauswärts vor der Drosselstraße, haben die Behörden leider keine Möglichkeit

Anzeige

Andrea Kupke

Beispiel Leeschenblick: So könnte eine sinnvolle Verflechtung von Rad- und Autoverkehr vor einem Kreisverkehr aussehen.

gesehen, Radfahrende geradeaus auf der Fahrbahn zu führen, da der Kfz-Verkehr hier nach rechts oder links abbiegen muss. Nun gibt es also auch hier wieder eine Aufleitung und eine gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr. Problematisch ist auch die Zu-



Ulf Dietze

Insgesamt ein wichtiger Schritt in Richtung Mobilitätswende.

sammenführung von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Brücke über den Osterbekkanal Richtung Norden, vor dem Kreisverkehr Hufnerstraße/Poppenhusenstraße. Dabei ist die Verflechtung an sich durchaus sinnvoll. Allerdings wäre es besser, wenn in solchen Situationen durch die Geometrie verdeutlicht würde, dass Kraftfahrzeuge sich nach rechts einordnen müssen, anstatt, wie hier geschehen, die Radfahre-

nden nach links. So „müssen“ Autofahrende immer schnell noch vorbei und es kommt zu unnötigen Konfliktsituationen.

Und zuletzt wäre dieser Umbau natürlich die Chance gewesen, die Poppenhusenstraße mit Bücherhalle, Ortsamt und Volkshochschule sowie als wichtige Verbindung zum Bahnhof Barmbek endlich in Gegenrichtung wieder für den Radverkehr freizugeben. Diesbezüglich gab es aber zu viele Bedenken, die hauptsächlich mit dem ruhenden Verkehr zusammenhängen. Mit dem Kreisverkehr ist aber zumindest eine ideale Bedingung für eine zukünftige Öffnung in Gegenrichtung geschaffen worden.

Fazit: ein echter Fortschritt Eine Bewertung der Ampelphasen hängt natür-

lich mit der eigenen Geschwindigkeit zusammen, und die Schaltung variiert offenbar abhängig von der Tageszeit. Es gibt auf jeden Fall Zeiten und Geschwindigkeiten, die eine zügige Fahrt ohne Zwischenstopp von Hellbrookstraße bis Weidestraße erlauben. Das ist neu und erfreulich.

Der häufige Wechsel der Art der Radverkehrsanlage – Radweg, Radfahrstreifen, Kopenhagener Radweg, Protected Bike Lane – mag etwas verwirrend sein, ist aber hier gut hinnehmbar, da die Breite stimmt. Insgesamt gesehen gewinnt der Straßenzug sehr durch diese Baumaßnahme, die ein wichtiger Schritt in Richtung Mobilitätswende ist.

Andrea Kupke
für die ADFC-Bezirksgruppe Nord

Anzeige



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)



#STOPKILLINGCYCLISTS



Achim Herberhold

30. Januar 2023

Bei einem Abbiegemanöver eines LKW-Fahrers wurde in der Hafencity eine 34-jährige Radfahrerin auf dem Weg zur Kita ihres Sohnes angefahren und tödlich verletzt.



Kay Brockmann

1. Juni 2023

In Wilhelmsburg wurde ein 65-jähriger Radfahrer von einem rechtsabbiegenden LKW-Fahrer angefahren und so schwer verletzt, dass er noch vor dem Transport ins Krankenhaus verstarb.



Achim Herberhold

29. August 2023

An der Einfahrt zu einem Lebensmitteldiscounter in Groß Flottbek wurde ein 15-jähriger Radfahrer von einem rechtsabbiegenden LKW-Fahrer getötet.



Dirk Lau

2. September 2023

An diesem Tag verstarb ein Radfahrer an den schweren Verletzungen, die er am 28. August 2023 in Wandsbek erlitten hatte, als er von einer Autofahrerin angefahren worden war.



SCHÜTZE
WAS DU
LIEBST!

Fahrradklau? Wir haben
was dagegen!

Lena ist glücklich! Da steht es nun – ihr neues Rad! Blitzblank, gerade beim Händler abgeholt und nach Hause gefahren. Ganz billig war es auch nicht, und deshalb hat Lena es gut versichert und mit einem massiven Schloss bewehrt. Trotzdem:

Die Angst, dass es gestohlen wird, fährt immer mit. In Deutschland wird im Schnitt alle zwei Minuten ein Fahrrad geklaut. Was tun? Der ADFC hilft, den Dieben die Suppe zu versalzen – mit der Fahrradcodierung.

Professionelle Diebe stehlen meist nicht für den Eigenbedarf, sondern beliefern ihre Hehler, die die Räder dann weiterverkaufen. Die Codierung ist eine dauerhafte individuelle Kennzeichnung am Fahrrad. Das erschwert die Hehlerlei, senkt damit den Wert der Beute und somit auch die Attraktivität für den Schwarzmarkt. Von den Behörden sichergestellte Räder können anhand des Codes leicht an ihre Eigentümer*innen zurückgeführt werden. Dem ADFC sind viele Fälle bekannt, wo dies erfolgreich geschehen ist.

Fahrradclub hilft mit Tattoo fürs Rad Lena kann ihr neues Rad also beim ADFC codieren lassen und es damit für Diebe weniger attraktiv machen. Nach einer Mail an codierung@hamburg.adfc.de bekommt sie ein Terminangebot und ein PDF-Formular, das sie ausgefüllt zurück schickt. Das ADFC-Team ermittelt dann ihren individuellen Fahrrad-Code (siehe Kasten). Zum Termin bringt Lena ihr Fahrrad mit, dazu den Kaufbeleg vom Händler und ihren Ausweis, damit alles seine Richtigkeit hat. Sie unterzeichnet das Formular und zahlt eine überschaubare Gebühr. Schon geht es los.

Eine geeignete Stelle für die Codierung kann Lena sich selbst aussuchen. Die Codierer*innen empfehlen ihr aber das Sattelrohr auf der rechten Seite (Antriebsseite), weil es durch die eingeschobene Sattelstütze eine hohe Stabilität hat und die Behördenmitarbeiter*innen bundesweit an dieser gut sichtbaren Stelle zuerst nachschauen. Für Räder aus Carbon,

Bambus oder verchromtem Material empfiehlt sich eine Codierung mit einem schwer ablösba- ren Spezialetikett. Das ist zwar besser als gar keine Codierung, aber eben nicht ganz so unveränderbar wie die Einbringung ins Metall. Die Expert*innen vom ADFC prägen den Code mit einem Nadel- präegerät in den Rahmen des Fahrrads ein. Anschließend wird die Stelle mit einer Schutzfolie versiegelt.

Theoretisch könnten Diebe zwar die Prägung ausfeilen, das entfernte Material ersetzen und die Stelle überlackieren. Aber ohne erkennbare Spuren zu hinterlassen, ist das unge- fähr so schwer wie die Entfernung eines Tattoos. Es macht sehr viel Arbeit – und genau davor scheuen sich Fahrraddie- be besonders. Ein Rad mit Codierung ist für Bösewichte viel unattraktiver als eines ohne. Lena kann ihr frisch codiertes Rad also deutlich unbeschwerter abstellen. Gute Fahrt, Lena!

Die Macher*innen Im Arbeitskreis (AK) Codierung beim ADFC Hamburg engagiert sich ein Team von etwa acht Ehrenamt- lichen. Der „harte Kern“ von vier Personen besorgt die Regel- termine in der Geschäftsstelle und kümmert sich um die Ter- minvergabe. Der erweiterte Kreis bringt sich besonders bei Veranstaltungen und Sonderterminen ein. Bei ihrem Einsatz kommen die Aktiven in direkten Kontakt mit vielen interessan- ten Fahrradfahrenden, lernen die neuesten Modelle und Tech- niken kennen, führen viele Gespräche und beraten rund um das Thema Diebstahlschutz. Dabei bietet sich oft auch für die Anwerbung neuer Vereinsmitglieder eine gute Gelegenheit, da 85 Prozent der Kundschaft (noch) nicht Teil des Fahrrad- clubs sind. Das Angebot hat schon einige der bislang rund 500 Codierkund*innen in diesem Jahr überzeugt.

Die aktiven Codierer*innen freuen sich immer über Interes- sierte, die sie ehrenamtlich unterstützen möchten. Technisch Versierte bevorzugen die Handhabung der Codierpistole di-



ADFC

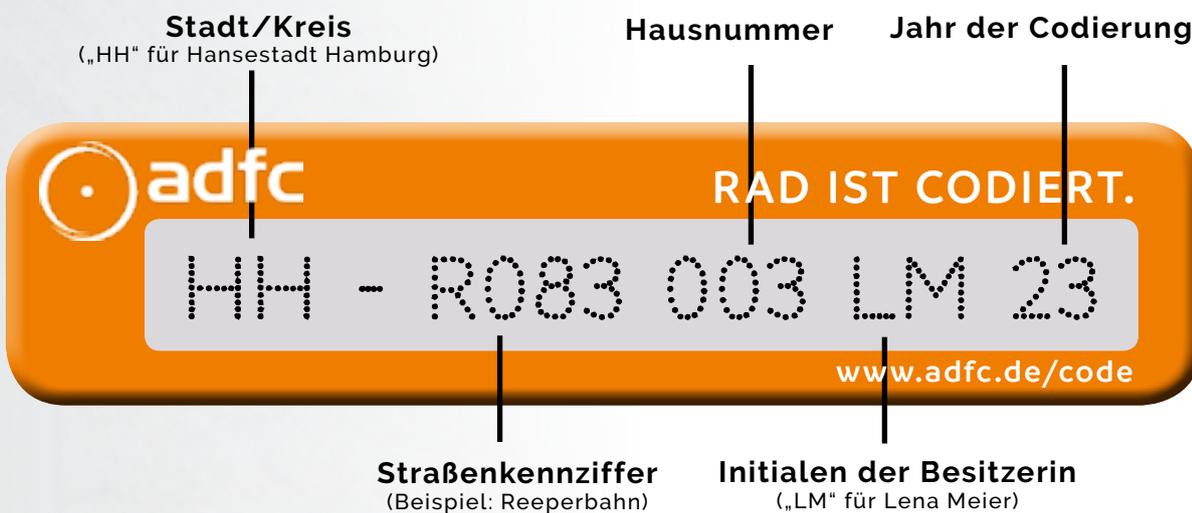
JETZT ANMELDEN!

Der ADFC Hamburg codiert ganzjährig jeweils am zweiten Montag und am vierten Donnerstag eines Monats (außer an Feiertagen) von 15 bis 18 Uhr vor der Geschäftsstelle, Koppel 34-36. Terminabsprache im Vorweg ist erforderlich per Mail an codierung@hamburg.adfc.de

Sondertermine gibt es zum Beispiel bei Stadtteilstesten, bei größeren Unternehmen und Händlern. Eine Nadel- codierung kostet für Mitglieder zehn Euro (Normalpreis 15 Euro). Die Klebecodierung kostet für Mitglieder vier bzw. acht Euro. Weitere Codierungen für Akkus, Zweiträder und Familien werden rabattiert.

rekt am Objekt, kommunikative Typen schätzen die Gespräche und die Abwicklung mit der Kundschaft, andere erledigen lie- ber die Terminvergabe von zu Hause am PC, werten die Statis- tik aus oder entwickeln die digitale Optimierung des Verfah- rens weiter. Interessierst du dich dafür? Gerne darfst du den Aktiven bei einem Codiertermin über die Schulter schauen und danach überlegen, ob du mithel- fen möchtest, die Fahrradwelt ein bisschen sicherer zu machen.

Michael Prahl, Georg Sommer





STADTRADELN

17.828 GEWINNER*INNEN!

2023

In Hamburg hatten wir 1000 Gründe gefunden, um beim STADTRADELN mitzumachen. Wer in den drei Wochen vom 8. bis 28. September möglichst viele Strecken mit dem Fahrrad gefahren ist, konnte die vielen Vorteile des Radfahrens genießen. Gesundheit, gute Laune, CO₂-Vermeidung, weniger Lärm – jede*r konnte sich den persönlich überzeugendsten Grund auswählen. Aber das Schönste daran: Am Ende haben alle gewonnen!

Zugegeben: Im nationalen Vergleich musste Hamburg den dritten Platz in diesem Jahr an Leipzig abgeben. Und das, obwohl wir unser Ergebnis kräftig ausgebaut haben. Es gab mehr Kilometer, mehr Teilnehmende, mehr Teams und mehr eingespartes CO₂ als in jedem anderen Jahr. Im letzten Jahr sammelten 16.045 Radfahrende in 849 Teams insgesamt 2.771.065 Kilometer. In diesem Jahr brachten es 17.828 (+11 Prozent) Menschen in 933 Teams (+10 Prozent) auf satte

3.387.941 Kilometer. Das sind stolze 22 Prozent mehr! Trotzdem haben uns Städte abgehängt, die einfach mehr Steigerungspotential hatten. Wir waren gut, aber die anderen waren in diesem Jahr eben besser.

Dabei sein ist... erst der Anfang von Allem Bei diesem Wettbewerb standen vor allem der Spaß und die Gemeinschaft im Mittelpunkt. Die Freude am gemeinsamen Erfolg hat viele Teilnehmende zusätzlich motiviert. Kaija Dehnkamp hat die Kampagne organisiert. Sie berichtet, wie eifrig manche ihre Leistungen verfolgt und verglichen haben: „Viele haben täglich nachgesehen, wie der Stand ist: im Team, im Vergleich mit dem Schuldirektor, mit der anderen Abteilung oder mit den anderen Hamburger Teams.“ Offenbar hat das viele angestachelt, nach Feierabend noch eine Extrarunde zu drehen, mit der Familie am Wochenende einen Fahrradausflug zu

unternehmen oder spontan einen Umweg über eine schönere Strecke zu fahren.

Die Beteiligung von Parlamentarier*innen ist allerdings ausbaufähig: Lediglich 41 von insgesamt 441 Bezirks- und Bürgerschaftsabgeordneten haben beim STADTRADELN mitgemacht beziehungsweise sich bei der Anmeldung als Parlamentarier*innen registrieren lassen (Vorjahr: 49). Kilometermäßig haben Abgeordnete der Grünen am meisten geleistet. Allerdings war die SPD bei der Anmeldung organisierter, sodass sie im Wettbewerb der Bürgerschaftsfraktionen klar vorne liegt. Einen Achtungserfolg hat sich die FDP verdient, die als kleine Partei ein vergleichsweise großes Team (11 Teilnehmende) zustande bekam und beachtliche 3016 Kilometer erdadelt hat. Dafür haben die Liberalen es aber versäumt, sich als Parlamentarier*innen beim STADTRADELN zu registrieren. Die Linke war mit nur einer Parlamentarierin dabei. Kurz gesagt: Alle Fraktionen und Parteien haben in Sachen STADTRADELN noch viel Luft nach oben.

Gut begleitet Der ADFC hat die Aktion vorbereitet, auf zahlreichen Kanälen informiert und geworben und die Teilnehmenden im Verlauf der Aktion mit nützlichen Informationen und persönlicher Betreuung unterstützt und motiviert. Am Tag vor dem Start haben wir die Radfahrenden bei schönstem Wetter mit einer „Fahrrad-Dankstelle“ an der Kennedybrücke aufgemuntert und leckere Franzbrötchen verteilt.

Offiziell eröffnet haben die Senatoren der Verkehrs- und Umweltbehörde die Aktion am 8. September auf dem Rathausmarkt. Anschließend unternahmen fünfzehn STADTRADELN-Fans mit Senator Jens Kerstan eine gesellige Tour entlang des Spreehafens. Schon früher an diesem Morgen waren neun sportliche Radler*innen des Betriebssportverbands zur Neuwerk-Challenge gestartet: „Mal eben“ zum Hamburger Außenposten in der Elbmündung und zurück – Respekt!



„STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima“ ist eine Kampagne des Klima-Bündnisses von rund 1700 Mitgliedern in 26 Ländern Europas. Beim STADTRADELN treten Städte und Stadtteile, Regionen und Kommunen, Teams und Einzelpersonen gegeneinander an beim Wettbewerb um die meisten geradelten Kilometer. Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) meldet Hamburg seit 2018 beim STADTRADELN an. Der ADFC Hamburg ist von der BUKEA mit der Koordination des Hamburger STADTRADELN beauftragt. Viele Firmen und Verbände unterstützen die Aktion.

gefördert durch



Während der gesamten drei Wochen gab es immer wieder kleinere Aktionen und Anregungen, Posts auf Social Media und Newsletter zum STADTRADELN. Außerdem hatte der ADFC Sponsoren für die attraktiven Sachpreise der Verlosung eingeworben. Das wertvolle E-Bike als Hauptgewinn und die weiteren Gewinne haben sicherlich viele zum Mitmachen verlockt.

Ehre wem Ehre gebührt Unsere Sieger*innen und Platzierten haben wir bei der Abschlussveranstaltung am 2. November im Lesecafé am Rosengarten im Stadtpark geehrt und gemeinsam den Erfolg des STADTRADELN 2023 gefeiert. Außerdem wurde der Hauptpreis der Verlosung an die glückliche Gewinnerin ausgegeben. Einen aktuellen Bericht dazu findest du auf der Webseite des ADFC Hamburg.

Georg Sommer



| DIE MEISTEN KILOMETER ABSOLUT | | |
|-------------------------------|----------------------|-----------|
| | TEAM | KILOMETER |
| 1 | Team HIBB | 82.969 |
| 2 | STILL Team | 59.278 |
| 3 | AIRBUS Cycle to Work | 58.088 |



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

GEWINNER*INNEN
2023

| DAS GRÖSSTE TEAM | | |
|------------------|----------------------------|--------|
| | TEAM | AKTIVE |
| 1 | Luisen-Gymnasium Bergedorf | 387 |
| 2 | Team HIBB | 355 |
| 3 | Gymnasium Hochrad | 339 |

| TEAM MIT DEN MEISTEN KM PRO KOPF | | |
|----------------------------------|---------------|------|
| | TEAM | KM |
| 1 | Velo.Crew | 1310 |
| 2 | Red Velo | 1299 |
| 3 | Pendelbuddies | 1027 |

| BESTE*R EINZELFAHRER*IN | | | |
|-------------------------|----------------|-------------------|------|
| | NAME | TEAM | KM |
| 1 | Stefan Bode | Fahrrad-Community | 3422 |
| 2 | Dennis Klatt | HafenRadler | 2995 |
| 3 | Alexander Jung | Velo.Crew | 2794 |

In dieser rasanten Geschichte erzählt Nils Mohl von der Begegnung zwischen einem Schriftsteller und einem gefiederten Urzeitreptil, die gemeinsam Radfahren und dabei Freunde werden.

Klingt abgefahren? Ist es auch! „Ab aufs Rad! Immer nur allein am Schreibtisch zu hocken, ist ja sowieso nicht amüsan. Der Kopf braucht Abwechslung“, motiviert sich der Schriftsteller, als er mit seiner Fabulierkunst ins Stocken gerät. Das ist zugleich der Anfang einer Reise, die in 26 Kapiteln von A wie „Aufpumpen“ zu Z wie „Ziel“ führt. Also brettet der Schreiber mit seinem Rad los, bis es beinahe zum Crash kommt, als ein Dinosaurier, genauer gesagt, eine Ciraptorin, ihm den Weg versperrt.

Nils Mohl (Autor), Halina Kirschner (Illustratorin):
Wilde Radtour mit Velociraptorin

Mairisch-Verlag; 22,- €;
ISBN 978-3-948722-27-2



Zunächst will der Schreiberling nur fliehen, aber er traut sich nicht. Stattdessen freunden die beiden sich an. Bald stellt sich heraus, dass die Velociraptorin eine wilde und schnelle Begleiterin ist. Obwohl eine Panne fast dazu geführt hätte, dass die beiden sich trennen, gibt sie nicht auf und feuert ihn an. Dann kommt der Schreiber in Fahrt. „Ja, kein Jux: Mit ein paar verschluckten Viechern aus der Insektenwolke im Bauch geht die Fahrt weiter. Kein Juckeln wie sonst.“ Und „Zack!“ passieren bis zum Schluss zig verrückte Dinge.

Eine Dinodame lernt Radfahren Nils Mohl erzählt mit schrägem Humor von der verrückten Idee des grünen Urviechs, von ihm das Radfahren zu lernen, sich mit ihm zusammen zu tun und schließlich sogar ein Radrennen zu bestreiten. Denn schließlich ist sie eine Velociraptorin – ein Wortspiel aus „velox“ (schnell bzw. Velo wie Fahrrad) und „raptor“ (Räuber). Die Erläuterungen der Begriffe, Regeln und Tipps rund ums Fahrradfahren am Textrand lenken manchmal von der eigentlichen Geschichte ab. Aber der dynamische Schreibstil lässt die Leser*innen immer wieder zu dieser verrückten Abenteuerreise zurückfinden. Schließlich möchte man mitverfolgen, wie eine wunderbare Freundschaft zwischen zwei so unterschiedlichen Wesen entsteht und wie sie durch diese Freundschaft immer wieder neu in Fahrt kommen.

Das gebundene Buch des mehrfach für seine früheren Werke ausgezeichneten Autors ist frisch im Mairisch Verlag erschienen. Die 61 Seiten sind von Halina Kirschner herrlich bunt illustriert, sodass es nicht verwundert, dass das Buch auf der Shortlist der Stiftung Buchkunst für die Auszeichnung zum „Schönsten Deutschen Buch 2023“ vertreten war.

Es ist mit Sicherheit ein Buch für alle großen und kleinen Fahrradfans.

Anne-Karin Tampke





Pop-up-Bikelane auf der Lombardsbrücke

Am 2. und 3. Oktober 2023 fanden rund um die Binnenalster in Hamburg die offiziellen Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit statt. Zu diesem Anlass wollte auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) seinen Beitrag leisten. Daher organisierte Vorstandsmitglied Cajus Pruin gemeinsam mit den Parents For Future (P4F) die Einrichtung einer Pop-up-Bikelane, also eines temporären, geschützten Radstreifens, auf der Lombardsbrücke.

Und so trafen sich am 3. Oktober bei ziemlich schlechtem Wetter zahlreiche gut gelaunte Helfer*innen, um dem klimafreundlichen Verkehr auf der Lombardsbrücke in beide Richtungen jeweils eine Fahrspur zu geben. Leider (noch) nicht auf Dauer, aber doch immerhin für drei Stunden. Und um den Autofahrer*innen das Warten im Stau ein wenig zu versüßen, wurden entlang der Absperrungen zahlreiche Schilder mit

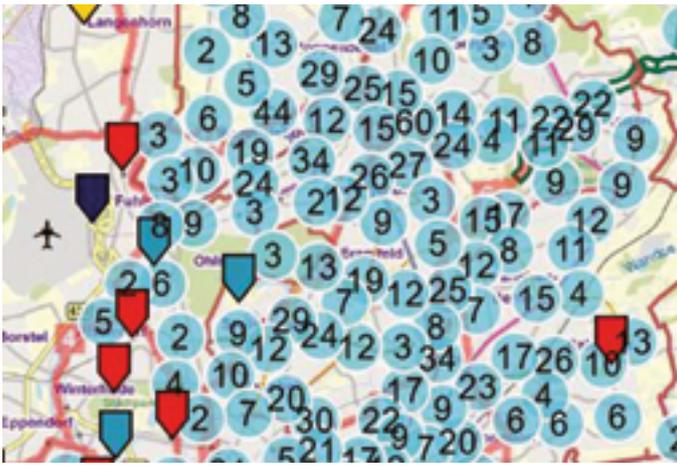
lehrreichen Informationen aufgestellt: „Radfahren setzt Glückshormone frei“ war da beispielsweise zu lesen, oder auch „Radfahrer:innen sehen gut aus.“

Der Fahrradclub und P4F sahen ihre Aktion als Vorbild für die künftige Infrastrukturplanung der Stadt auf dem Ring 1 an. „Dass der Ring 1 mitten im Zentrum der Stadt bisher weitgehend eine fahrrad- und fußgängerfeindliche Zone ist, widerspricht den Klimazielen der Stadt Hamburg und stellt gleichzeitig einen verkehrspolitischen Anachronismus dar“, sagte Pruin. „Hamburg benötigt dringend gute, sichere Radinfrastruktur entlang und innerhalb des gesamten Rings 1! Mit dem Pop-up-Radweg zwischen Ost und West über die Lombardsbrücke können die Menschen und Gäste der Stadt erfahren, wie sich Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr in der City deutlich verbessern lassen!“

KANNST DU NICHT LESEN,
DU ARSCHLOCH?!!



(ALLTÄGLICHES MISSVERSTÄNDNIS)



Amreys Kolumne

AUS DEM SÜDEN KOMMEND ...

... geht es ja nur linksrum oder rechtsrum, wenn man die Elbe überqueren will. Linksrum durch den Tunnel oder mit der Fähre, rechtsrum über die Neue Elbbrücke und dann Oberhafenconnection oder über die Freihafen-elbbrücke und die Hafencity.

Generell habe ich einen Linksdrahl: Über die Elbbrücken fahre ich eigentlich nur zum Steindamm oder zum Schauspielhaus. Auch den Weg östlich um die Alster herum vermeide ich, wenn es irgend geht. Ich nehme sogar Umwege in Kauf, um nicht den Heidenkampsweg, die Lübecker Straße oder den Mühlendamm nutzen zu müssen. „Aber da ist doch die Fahrradstraße an der Uferstraße“, höre ich die geneigte Leserin. Stimmt, nur leider kommen dann auch die Hamburger Straße, die Adolph-Schönfelder-Straße oder – schlimmer noch – die Krausestraße oder der Friedrich-Ebert-Damm.

Fakt ist, rechtsrum ist (nicht nur) in Hamburg immer noch doof. Berliner Tor, Hasselbrook, Friedrichsberg, Dulberg, Bramfeld – überall schlechte oder fehlende Infrastruktur, zumindest an den Hauptstraßen. Da freut es natürlich, dass das Radverkehrskonzept für Wandsbek nun fortgeschrieben wird. Die Beteiligungskarte (Abbildung oben) zeigt, dass die Anwohner*innen ordentlich Redebedarf haben. Allein, bis diese Planungen dann in Radfahrstreifen und Fahrradstraßen münden, werden noch ein paar Jahre ins Land gehen.

Bis dahin zieht es mich weiter nach links, wo ich ein vergleichsweise durchgängiges Netz in alle Richtungen nutzen kann. Nur ausruhen sollten sich die Verantwortlichen nicht: In Altona entstand zuletzt Sanierungstau, zum Beispiel an der Max-Brauer-Allee und der Bernadottestraße. Letztere ist jetzt wieder hergerichtet und erstere bekommt gerade einen der neuerdings so beliebten „Kopenhagener Radwege“.

Amrey Depenau



NORWID
Räder für Velosophen

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

Edler Fahrrad- und Rahmenbau

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

Norwid Fahrradbau GmbH · Tel.: (041 21) 246 58 · www.norwid.de · info@norwid.de



KOECH2RAD
IHR MEISTERBETRIEB

STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES

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

ginstershof
PSYCHOSOMATISCHE KLINIK
AKADEMISCHES LEHRKRANKENHAUS

Wir sind u. a. spezialisiert auf die Behandlung von

- Psychosomatischen Erkrankungen
- Traumafolgestörungen
- Essstörungen
- Persönlichkeitsstörungen
- Psychischen Krisen im Jungerwachsenenalter

Verändern durch Erleben und Verstehen

Ev. Krankenhaus Ginstershof GmbH | Metzendorfer Weg 21 | 21224 Rosengarten | T (04108) 508-0 | www.ginstershof.de

Litecco G-RAY.2
Sensorgesteuerte USB-Rückleuchte

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

BREMSLICHT

„Mehr Sicherheit für Radfahrer“

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

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



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

hamburg.adfc.de/sei-dabei

| | | | |
|---|---|---|--|
|  <p>bakkie.de</p> |  <p>cambio-carsharing.de</p> |  <p>kanzlei-dannhauer.de</p> |  <p>eimsbuetteler-fahrradladen.de</p> |
|  <p>etv-hamburg.de</p> |  <p>fahrrad-cohrt.de</p> |  <p>fahrrad-dulsberg.de</p> |  <p>fahrrad-xxl.de</p> |
|  <p>fahrrad-pagels.de</p> |  <p>fahrrad-loewe.de</p> |  <p>trenge.de</p> |  <p>fahrradstation-hh.de</p> |
|  <p>fahrradladen-st-georg.de</p> |  <p>mgf-farmsen.de</p> |  <p>hvv.de</p> |  <p>hccitycycles.de</p> |
|  <p>koech2rad.de</p> |  <p>apd-knoll.de</p> |  <p>pieper-medienservices.de</p> |  <p>prima-fahraeder.de</p> |
|  <p>sprind.de</p> |  <p>sfo.hamburg</p> |  <p>st.peter-grossborstel.de</p> |  <p>radundtathh.de</p> |
|  <p>radsportvonhacht.de</p> |  <p>radsport-wulff.de</p> |  <p>tricago.de</p> |  <p>velofit-fahrradstationen.de</p> |
|  <p>Genossenschaft für autofreies Wohnen</p> <p>wohnwarft.de</p> |  <p>wps.de</p> |  <p>zukunftsforum-blankenese.de</p> | |

Stand: November 2023

Aufsteigen und abfahren – Entdecke StadtRAD Hamburg



**310 StadtRAD-Stationen
in ganz Hamburg –**
Neue Stationen findest du
in Poppenbüttel, Langenhorn
und Neugraben-Fischbek.

So funktioniert's:

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

Hier geht's zur
StadtRAD
Hamburg-App:



STADTRAD HAMBURG


Hamburg



Call a Bike



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/luz100

- umweltschonende Verkehrsdienstleistung
- schadstoffarme Fahrzeugflotte
- Förderung der Elektromobilität



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