

erscheint viermal jährlich - hamburg.adfc.de

RAD CITY

Das Magazin des ADFC Hamburg

November
Dezember
Januar
4.24

**BÜRGERSCHAFTSWAHL 2025
WELCHE WAHL HABEN WIR?**

YOUR CUSTOM COLOUR BY TRENGA



"RASPBERRY RED"

CHOOSE YOUR CUSTOM COLOUR
FROM A SELECTION OF 30 OPTIONS

Made for you | WITH PASSION IN HAMBURG
BY TRENGA

TRENGA.DE

TRENGA



WIR SIND **JOBRAD** PARTNER

INHALT

KURZMELDUNGEN

- 4** Cyclista Club beim ADFC Hamburg • Unser Newsletter • Wintertipps • Dein Engagement für die Jüngsten • **Fahrrad & Recht:** Sind Radfahrende Fußgänger*innen mit Rad?

VERKEHRSPOLITIK

- 6** Wir haben die Wahl!

VERKEHRSPOLITIK

- 12** Schulstraßen: Es geht voran

VEREIN

- 14** Freiwillig im ADFC

AKTIONEN STADTRADELN

- 16** Schön war's!

REZENSION VELOWENDE

- 18** Verstehen, argumentieren – umsetzen!

NACHRUF

- 19** Uwe Jancke (1944–2024)

COMIC

- 20** Thiessens Verkehrsdurchsagen

AMREYS KOLUMNE

- 21** Halt's Maul!

- 22** FÖRDERMITGLIEDER ADFC HAMBURG

SCHON WIEDER WAS MIT WAHLEN?

Eine berechtigte Frage. Wir hatten doch erst Europawahl. Und Bezirksversammlungenwahlen. Kommt jetzt nicht erst mal Weihnachten? Stimmt. Aber Anfang März 2025, zeitgleich mit dem Erscheinen der nächsten Ausgabe der RadCity, wählt Hamburg eine neue Bürgerschaft. Darum haben wir die politischen Parteien bereits jetzt gebeten, uns ihre Positionen zum Radverkehr darzulegen. Vier von ihnen haben geantwortet. Auf den Seiten 6 bis 10 findet ihr diese Antworten in gekürzter Form. Macht euch selbst ein Bild, und wem das nicht reicht: Die vollständigen Beiträge stellen wir euch auf unserer Webseite zur Verfügung.

In einer lebendigen Demokratie lässt sich auch außerparlamentarisch Vieles anschieben und bewegen. Das zeigen die Entwicklungen rund um das Thema „Schulstraßen“, die wir auch in diesem Heft aufmerksam verfolgen (S. 12–13). Außerdem stellen wir euch in einem Interview unsere Bundesfreiwillige Lena Adam vor, die seit September 2024 die Geschäftsstelle unterstützt (S. 14–15).

Was auch nicht fehlen darf: Ein Rückblick auf das STADTRADELN 2024, das ganz offensichtlich vielen Hamburger*innen eine Menge Spaß bereitet hat (S. 16–17), unsere vorweihnachtliche Leseempfehlung zur „Velowende“ (S. 18) und ein Nachruf auf Uwe Jancke, der den ADFC Hamburg über viele Jahre hinweg entscheidend geprägt hat und im September verstorben ist (S. 19). Thiessens Verkehrsdurchsagen (S. 20) bilden dann den (nicht ganz ernst gemeinten) Abschluss.

Wir wünschen euch mit diesem Heft eine frohe Adventszeit und Zuversicht für 2025.

Leo Strohm

Impressum

Die RadCity – „Deutschlands führendstes Fahrradmagazin“ (Horst Tomayer) – bzw. ihr Vortläufer 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, Sünje Callsen, Kaija Dehnkamp, Amrey Depenau, Dirk Lau (Layout, Produktion), 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. 43 vom 12.03.2024: hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt: bf6 – Büro für Öffentlichkeitsarbeit e.K. Tel. 040 8090559-0 E-Mail: cohen@bfoe-hh.de

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 7500

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

Download: hamburg.adfc.de/radcity

Speedmaschine
Schnell wie der Wind
Die Speedmaschine mit schnellem Oberlenker, komfortablem Sitz und besten Komponenten: Komfortabler und gesunder Ausdauersport für Körper, Geist und Seele.



Neu: ... nun auch als S-Pedelec mit e-Antrieb bis 45 km/h.



BIKELEASING

definitiver Genuss

... mal eben an die See und auch der Rücken freut sich.

HP VELOTECHNIK *Streetmachine*^{GO}

Das bekannte und erprobte Weltreise-Rad, das auch die tägliche, kleine Tour grandios meistert. Solide, wendig, spurtreu, leicht zu fahren und macht Dich süchtig.

Eines der besten Liegeräder weltweit.

Liegeradstudio

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



Sünje Cailsen

Cyclista Club beim ADFC Hamburg

Ist der ADFC ein Club alter, weißer Männer? Ja. Frauen, genauer: FLINTA, sind bisher zwar schon beim ADFC Hamburg aktiv, aber noch recht wenig sichtbar. Es ist an der Zeit, das zu ändern. Deshalb wurde der „ADFC Cyclista Club“ ins Leben gerufen und hat bereits großen Zulauf. Wer mitmachen möchte, kann sich unter frauen@hamburg.adfc.de auf den Verteiler setzen lassen und wird über künftige Treffen und Veranstaltungen informiert.

Unser Newsletter

Du willst regelmäßig mit den wichtigsten Neuigkeiten zum Thema Fahrradfahren in Hamburg versorgt werden? Ob kommende Aktionen, verkehrspolitische Neuigkeiten oder die Arbeit des ADFC Hamburg – unser Newsletter hält seine Abonnent*innen ein bis drei Mal im Monat auf dem Laufenden. Gleich abonnieren, kostenlos und auch für Nicht-Mitglieder: hamburg.adfc.de/newsletter

Dein Engagement für die Jüngsten

Kidical Mass, Petition für Schulstraßen, Aktionen an Schulen – wir intensivieren unsere Arbeit im Bereich kindliche Mobilität. Wenn kinderfreundlicher Radverkehr, sichere Schulwege und selbstständige Mobilität von Kindern für dich ein Thema sind, bei dem du dich engagieren möchtest, dann komm in die neue ADFC-Projektgruppe! Das erste Treffen findet am 28. Januar 2025 um 19 Uhr in der Geschäftsstelle statt. Nimm auch gern Kontakt auf unter schule@hamburg.adfc.de.

Wintertipps

Fahrradfahren im Winter? Der ADFC gibt zahlreiche Tipps, wie Mensch und Maschine gut durch die kalte Jahreszeit kommen: hamburg.adfc.de/artikel/winter. Und wenn gar nichts mehr geht? Dann hilft die Winterdienst-Hotline der Stadtreinigung: Tel. 040 2576-1313 (November bis März).



Katharina Lepik

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)

Sind Radfahrende Fußgänger*innen mit Rad?

Die Frage mutet zunächst befremdlich an, ist aber rechtlich durchaus von Bedeutung. Dabei geht es im Kern darum, ob sich Radfahrende in bestimmten Situationen – abseits der allgemeinen Verkehrsregeln – darauf verweisen lassen müssen, als Fußgänger*innen am Verkehr teilzunehmen.

Wenn eine Ampel für den Verkehr auf der Fahrbahn mit einer Kontaktschleife ausgestattet ist, kann es dazu kommen, dass diese auf Radfahrende nicht reagiert. Dann stellt sich die Frage, ob man rechtlich angehalten ist, abzusteigen und die Fußgängerampel zu benutzen. Es ist auch der Fall denkbar, dass – beispielsweise an einer Engstelle – andere Verkehrsteilnehmende einem den Vorrang nehmen und sich dann die Frage stellt, ob man zur Auflösung der Situation auf den Gehweg ausweichen muss.

Dies ist grundsätzlich zu verneinen. Als radfahrende Person ist man gerade nicht zu Fuß unterwegs. So hat das Oberlandesgericht Hamburg (Beschluss vom 11.11.2023; Az. 5 ORbs 25/23) in einem Fall wie dem obigen Beispiel

ausdrücklich festgehalten: „Radfahrende sind auch nicht etwa als ‚qualifizierte Fußgänger‘ anzusehen, denen unabhängig von etwaigen straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen nach Belieben angesonnen werden könnte oder müsste, vom Fahrrad abzusteigen und fortan als Fußgänger am Verkehr teilzunehmen.“

Dies ist auch übertragbar auf andere Situationen im Verkehr. Davon unabhängig ist natürlich die Frage, was in der konkreten Situation zielführend ist.

Christian Dannhauer

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



Anzeige

Wenn es doch mal ein Auto sein muss



Treibstoff,
Parkplatz und
Versicherung
inklusive



[cambio-CarSharing.de](https://www.cambio-CarSharing.de)





Bürgerschaftswahl am 2. März 2025

WIR HABEN DIE WAHL!

Anlässlich der Bürgerschaftswahl im März 2025 haben wir den Parteien sieben Fragen in Sachen Radverkehr gestellt. Bis zum Redaktionsschluss haben vier Parteien reagiert, deren Antworten wir gekürzt wiedergeben. Die vollständigen Antworten sowie alle Nachzügler

stellen wir euch online rechtzeitig vor der Wahl zur Verfügung.

1 Klimaschutz und Verkehr

Wie wollen Sie die Hamburger*innen vor Lärm, Stau und schlechter Luft schützen? Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors in Einklang mit den Pariser Klimazielen beziehungsweise den im Hamburger Klimaschutzgesetz festgelegten Zielen zu bringen?

SPD

Wir stehen mit der Stärkung des Umweltverbundes für einen modernen und klugen Mobilitätsmix. Es ist unser erklärtes Ziel, beim Modal Split bis 2030 einen Anteil von achtzig Prozent Wege im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) zu erreichen. Dieses Ziel haben wir auch im Klimaplan, im Luftreinhaltplan, in der Lärmaktionsplanung und in der Strategie Mobilitätswende verankert. Mit dem „Hamburg-Takt“, neuen Schnellbahnlinien und autonom fahrenden Kleinbussen wollen wir den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs bis 2030 auf dreißig Prozent steigern. Durch den Ausbau, die



Key Brockmann

Am 2. März 2025 geht's auch um die Frage, wie wir in Zukunft in Hamburg mobil sein wollen.

Verbesserung und Optimierung der Rad- und Fußweginfrastruktur wollen wir den Radverkehrsanteil auf mindestens 25 Prozent steigern sowie das „Zu-Fuß-Gehen“ attraktiver machen. Zur Förderung des Radverkehrs setzen wir auf den Ausbau der Radinfrastruktur. Wir wollen in den nächsten Jahren pro Jahr 75 bis 80 Kilometer neu bauen oder instandsetzen. Dabei sollen größere Regelbreiten das Radfahren ebenso attraktiver machen wie eine verstärkte bauliche Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr.

Die Linke

Die Hauptursache für die genannten Belastungen ist der Autoverkehr. Dieser lässt sich nur mit alternativem Angebot UND mit Druck reduzieren. Häufiger fahrende Bahnen und Busse, erheblich mehr Busspuren und Fahrradstreifen auf den Straßen sowie breitere Gehwege erhöhen das Alternativangebot und nehmen dem Autoverkehr Straßen- und Parkraum weg. Die vom Senat geplante neue U-Bahnlinie 5 wird frühestens in den 2040er-Jahren fertig und fährt häufig an den Bedarfen der Fahrgäste vorbei. Mit den 16 Milliarden Euro für nur 24 Kilometer U-Bahn lässt sich ein ganzes Straßenbahnnetz für Hamburg bauen: oberirdisch, barrierefrei und schon bis 2030 mit den ersten nutzbaren Kilometern.



Zur Einhaltung der Klimaschutzziele fordern die Piraten Hamburg den emissionsfreien Verkehr ab 2035. Und für den Radverkehr braucht Hamburg ein dichtes, barrierefreies Netz, ergänzt um Radschnellwege für die übergeordneten Verbindungen und Fahrradstraßen in den Wohngebieten.



Der Schutz vor der Klimakrise, Lärm, Stau und schlechter Luft ist für uns zentral. Deswegen haben wir mit dem Hamburgischen Klimaschutzgesetz klare Emissionsziele festgelegt und deren Umsetzung in den Sektoren spezifiziert. Der Klimaplan bündelt zahlreiche wichtige CO₂-Reduktionsmaßnahmen wie zum Beispiel die Verbesserung und den Ausbau der Radrouten, den Ausbau des Fahrradparkens und der Ladeinfrastruktur sowie die starke Angebots- und Kapazitätsausweitung im ÖPNV. Alle Maßnahmen zielen darauf ab, dass wir den Anteil des Umweltverbunds am Mobilitätsmix

deutlich steigern und den verbleibenden PKW-Verkehr elektrifizieren.

2 Radverkehr und Geld

Wie viel Geld will Ihre Partei jährlich bis 2030 für die Radverkehrsförderung in Hamburg ausgeben?

SPD

In Hamburg steuern wir die Fachbehörden nicht über Ausgabenzuweisungen für einzelne Produktgruppen, sondern über Kennzahlen im Haushalt. Zudem werden Maßnahmen zur Radverkehrsförderung aus unterschiedlichen Produktgruppen finanziert. Auch sind Radverkehrsmaßnahmen mitunter Teil größerer Infrastrukturvorhaben. Vor diesem Hintergrund ist eine Beantwortung Ihrer Frage nicht ohne weiteres möglich. Ziel unserer Politik ist, dass die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in der nächsten Legislaturperiode 75 bis 80 Kilometer Radverkehrsinfrastruktur pro Jahr baut oder instand setzt. Zudem sollen die Bike+Ride-Abstellplätze im Schnitt pro Jahr um 1200 erweitert werden, die anderen Fahrradabstellplätze um 4000 pro Jahr.

Die Linke

So viel wie nötig und möglich! Im Moment scheitern viele Projekte an dem fehlenden Personal und nicht am Geld. Allerdings finden wir als LINKE, dass jährlich hundert Kilometer neuer und erneuerter Radverkehrsanlagen mindestens das Ziel sein müssen. Die vom Senat aktuell angepeilten 75 Kilometer sind zu wenig.



Die Piraten Hamburg haben im Wahlprogramm keine festen Beträge definiert,

möchten aber in Erinnerung bringen, dass die SPD unter dem Deckmantel der Busbeschleunigung nicht unwesentlich für den PKW-Verkehr investiert hat und so Zahlen verschleiern ließ. Wir bitten daher, astronomische Zahlen kritisch zu hinterfragen.



Die Radverkehrsförderung ist für uns ein zentraler

Teil der Verkehrspolitik. Deswegen soll der Rad-, genauso wie der Fußverkehr, in allen verkehrlichen Maßnahmen mitgedacht werden – vom Straßenumbau über ÖPNV-Ausbau bis hin zu neuen Ampeln. Daher kann auch nicht immer eindeutig abgegrenzt werden, welcher Betrag für den Radverkehr ausgegeben wird. Konkret haben wir für die nächsten Haushaltsjahre mindestens achtzig Millionen jährlich für den Radverkehrsausbau vorgesehen – dazu kommen weitere Maßnahmen, die den Radverkehr indirekt fördern. Wir wollen weiterhin die Finanzierungsprogramme des Bundes für die Radverkehrsförderung nutzen.

3 Eine Spur fürs Rad?

Werden Sie auf mehrspurigen Straßen wie z.B. den zukünftig zu beplanenden Magistralen eine Fahrspur für den Radverkehr umwidmen? Sind Sie bereit, zugunsten einer deutlich effizienteren und klimafreundlichen Mobilität den zur Verfügung stehenden Straßenraum neu zu verteilen – auch zu Lasten des Autoverkehrs?



Der Straßenraum ist auch an den Magistralen begrenzt. Wir wollen, dass dieser Straßenraum fair verteilt wird. Dazu gehört ausreichend Raum für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV, aber

auch und gerade den Wirtschafts- und Individualverkehr, der auf den Magistralen konzentriert werden soll. Im Übrigen macht die Umwidmung einer Fahrspur für den Radverkehr auf einer mehrspurigen Magistrale allein das Radfahren dort nur bedingt attraktiver. Geschützte Radverkehrsanlagen wären für uns hier die bessere Wahl.



Definitiv ja zur Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes, sonst kann die notwendige Reduzierung des Autoverkehrs nicht gelingen. Wir brauchen Busspuren – später auch für die Straßenbahn zu nutzen – sowie eigene Radspuren.



Ja. Es sollte stets vom Bedarf gedacht werden und insbesondere dort Spuren umgewidmet werden, wo es keine dezidierte Radinfrastruktur gibt und der Verkehrsraum begrenzt ist.



Ja, wir sind der festen Überzeugung, dass Straßenraum zugunsten des Umweltverbunds aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr umverteilt werden muss. Die größte Herausforderung dabei ist, dass wir die Bevölkerung bei diesen Veränderungen gut mitnehmen müssen, Veränderungen kommunizieren und alternative Verkehrsmittel zum privaten PKW bereitstellen müssen.



Kay Brockmann

4 Radschnellwege und geschützte Radwege

Bis wann will Ihre Partei die Radschnellwege für Pendler*innen ins Zentrum als Ergänzung zum Veloroutennetz fertigstellen? Wo brauchen wir aus Ihrer Sicht geschützte Radwege (Protected Bike Lanes)?



In Hamburg wollen wir in der nächsten Legislatur einzelne Abschnitte der Radschnellwege fertig stellen. Protected Bike Lanes können wir uns grundsätzlich an allen Hauptverkehrsstraßen vorstellen.



Die Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellwege sind schon lange fertig. Für die sieben Strecken in Hamburg kann und muss die Fertigstellung in den nächsten Jahren erfolgen, möglichst vor 2030. Protected Bike Lanes sollten Standard an Hauptverkehrsstraßen und anderen Straßen mit viel motorisiertem Verkehr sein.



Zunächst wollen die Piraten Hamburg die Anforderungen an einen Radschnellweg hochsetzen: Kreuzungsfreiheit soll ein wesentliches Merkmal werden. Da Radschnellwege nicht im Bereich von Hauptstraßen geführt werden sollen, sondern eigene Verkehrswege erhalten, wären alle Radschnellwege Protected Bike Lanes.



Geschützte Radwege sind für den sicheren und komfortablen Radverkehr essentiell. Deswegen wollen wir überall, wo es möglich ist, geschützte Radwege bauen, mit Priorität auf Hauptverkehrsstraßen,

stark befahrenen Bezirksstraßen und allen weiteren Straßen mit Tempo 50.

5 Autoarme Stadt

Setzen Sie sich dafür ein, den Kfz-Durchgangsverkehr in Wohngebieten gezielt zu unterbinden, wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen? Wird sich Ihre Partei für eine autofreie Innenstadt und weitgehend autofreie Quartiere einsetzen und wenn ja, welche?

SPD Der Kfz-Durchgangsverkehr muss über die Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden. Das ist unser vorrangiges Ziel. Eine autofreie Innenstadt ist in Hamburg nicht umsetzbar, eine autoarme schon eher.

Die Linke Den Durchgangsverkehr rauszuhalten ist eine wichtige Maßnahme für mehr Wohnqualität und Sicherheit. „Autofrei“ ist leider zum falschen verstandenen Kampfbegriff geworden. Natürlich werden Menschen mit Behinderungen mit dem eigenen Auto oder mit dem Taxi ihre Ziele in der Innenstadt oder in autoarmen Quartieren erreichen können. Natürlich werden Stadtreinigung, Feuerwehr, Krankenwagen etc. weiterhin dort fahren können.

PIRATEN PARTEI Anordnung von Fahrradstraßen mit gegenläufigen Einbahnstraßen (oder auch Diagonalsperren). Das Innere des Rings 1 soll autofrei werden, so dass nur noch Taxis, Rettungsfahrzeuge, ÖPNV und zu bestimmten Zeiten Lieferverkehr das Gebiet befahren dürfen.



Ja, wir setzen uns für mehr Verkehrsberuhigung und eine autofreie Innenstadt ein. Die ersten Schritte haben wir mit der Umgestaltung des Jungfernstiegs und Rathausquartiers bereits unternommen. Die Innenstadt soll verstärkt mit dem Umweltverbund erreicht werden, weswegen wir den ÖPNV und die B+R- und P+R-Möglichkeiten sowie die Radverbindungen ausbauen. In den Quartieren fördern wir Pilotprojekte wie „FreiRaum Ottensen“, die Einrichtung von Fußgängerzonen sowie Schul- und Fahrradstraßen.

6 Verkehrssicherheit

Wie wollen Sie Radfahrerinnen und Radfahrer sowie zu Fuß Gehende im Straßenverkehr besser schützen? Wie wollen Sie Kreuzungen sicherer machen? Werden Sie sich für mehr Tempo 30 einsetzen? Was haben Sie vor, um das Verkehrsklima in Hamburg insgesamt zu verbessern?

SPD Der beste Schutz sind gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr, gute Sichtbeziehungen und klare Streckenführungen. Dazu gehört auch die getrennte Führung des Radverkehrs, getrennt vom Fuß- und Autoverkehr. Leider ist dafür nicht überall ausreichend Platz vorhanden. In Hamburg gilt schon auf mehr als der Hälfte des Straßennetzes Tempo 30. Wir können uns auch weitere Tempo-30-Zonen vorstellen, wo sie in Wohngebieten bislang noch fehlen. Darüber hinaus eröffnet die Straßenverkehrs-Ordnung mittlerweile mehr Möglichkeiten, Tempo-30-Strecken auszuweisen oder mehrere kürzere zu einer längeren zusammenzufassen. Die Straßenverkehrs-Ordnung



Kay Brockmann

schreibt Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit innerorts vor. Das halten wir für richtig.

Die Linke DIE LINKE fordert schon lange Tempo 30 flächendeckend als Regelgeschwindigkeit. Im internationalen Vergleich scheint das niederländische Kreuzungsdesign den größten Schutz für Radfahrende zu bieten. Wir wollen dies zum Standard auch in Hamburg machen.

PIRATEN PARTEI Wenn man bedenkt, dass die schlimmsten Unfälle Abbiegevorgänge mit LKW-Beteiligung sind, so wird ein wesentlicher Aspekt sein, den Schwerlastverkehr zu verringern. Die Piraten denken da beispielsweise an eine LKW-Maut auf städtischen Straßen. Einen weiteren Schutz, insbesondere bei sogenannten Alleinunfällen, erhält man allein dadurch, dass die Fuß- und Radwegeinfrastruktur auch regelmäßig gereinigt wird, insbesondere bei Laub- und Schneefall.



Verkehrssicherheit und das Ziel von Null Verkehrstoten hat für uns absolute Priorität. Deswegen setzen wir uns für eine deutliche Ausweitung von Tempo 30 ein. Zusätzlich brauchen wir mehr Geschwindigkeitskontrollen und verstärkte Kontrollen des Drogen- und

Alkoholkonsums von Verkehrsteilnehmer*innen. Ebenso wichtig sind verkehrsberuhigte Bereiche, in denen es gar nicht erst zu Gefahrensituationen kommt, wie Schulstraßen, die wir per Bürgerschaftsantrag ermöglicht haben.

7 Fahrradparken

Ist das Fahrradparken aus Ihrer Sicht verbesserungswürdig? Wenn ja, mit welchen Maßnahmen stellen Sie sich Verbesserungen grundsätzlich vor?

SPD

Wir wollen das Fahrradparken weiter verbessern, egal ob an der Straße, an Bahnhöfen, zu Hause oder am Arbeitsplatz. An Bahnhöfen werden wir das Bike+Ride-Programm um rund 1200 neue Abstellmöglichkeiten pro Jahr ausweiten. Darüber hinaus werden wir weitere 4000 neue Abstellmöglichkeiten pro Jahr schaffen.

Die Linke

Wenn Hamburg einen Radverkehrsanteil wie Amsterdam anstrebt, braucht es folgerichtig eine ähnliche Infrastruktur. Auch beim Fahrradparken.

PIRATEN PARTEI

Das Fahrradparken ist verbesserungswürdig. Es gibt jedoch keine konkreten Forderungen im Wahlprogramm.

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Wir haben die Fahrradabstellanlagen in Quartieren mit über 4000 Plätzen pro Jahr ausgeweitet und die B+R-Stellplätze auf 27.000 erhöht. Bis 2025 wollen wir 28.000 und bis 2030 40.000 B+R-Stellplätze realisieren. Bei allen Umbauplänen des Hamburger Hauptbahnhofs denken wir hochwertige und vor allem sichere Fahrradstellplätze mit.

Ist Hamburg auf einem „guten Radweg“?



Erst neulich hatten wir Besuch von Fahrradfreunden aus Holland, die meinten: „Bei euch hat sich ja in punkto Fahrrad echt was getan.“ Und nein, das war kein Sarkasmus. Solche Sätze bekomme ich von Auswärtigen häufig zu hören. Und ich freue mich jedes Mal darüber. Weil ich als Alltagsradler, wohnhaft in einem Hamburger Außenbezirk, nämlich eher den Eindruck habe, als hätte sich rein gar nichts getan. Es kommt wohl, so scheint es, auf die Perspektive an.

Die Hamburger Innenstadt ist im Lauf der vergangenen Jahre zweifellos fahrradfreundlicher geworden – Jungfernstieg, Ballindamm, die westliche Außenalster, die Südseite der Reeperbahn ... ja, klar, noch lange nicht perfekt, aber besser als zuvor. Dazu „Radrouten“, „Radrouten plus“, „Freizeitrouten“, „Radfernwege“ ... Dass es trotzdem immer noch an allen Ecken und Enden klemmt – in den Außenbezirken, an den Magistralen, von Straßenreinigung, Winterdienst, Baustellenmanagement oder den tödlichen Gefahren durch die Autodominanz ganz zu schweigen – thematisieren wir in jeder RadCity.

Die Mobilitätswende ist, aufs Ganze gesehen, jedenfalls nur in zarten Andeutungen zu erkennen, und das ist außerordentlich frustrierend, nicht nur für uns als ADFC-Mitglieder, sondern vermutlich auch für den Senator und die vielen Mitarbeitenden in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Lassen wir sie also nicht allein. Kritisieren wir, wo es nötig ist, aber unterstützen wir auch jede Maßnahme, die dem Rad mehr Platz einbringt. Loben wir, wenn Lob angebracht ist. Denn wir ziehen am selben Strang.

Leo Strohm



Hamburg ist Autostadt. Das lernen schon die jüngsten Radfahrer*innen auf ihrem Weg zur Schule, wenn der Vater von Sophia und Noah im SUV sie weghupt. Und mir versperren dicht an dicht geparkte Stehzeuge den Weg, wenn ich morgens mein Rad aus dem Haus in St. Pauli schiebe. Aber nur ein paar Tritte – auf die Pedalen – und schon erreiche ich „Hamburgs Perlenkette der Fahrradstraßen“: die Radroute 1. Auf der Thadenstraße fädel ich mich in die Kette von Pendler*innen ein, die morgens Richtung City rollt. Wenn wir Glück haben, hat die Stadtreinigung an der Ecke Wohlwillstraße bereits Scherben und Müll vom Vorabend geschluckt. Hab ich's über die Ampeln am Neuen Pferdemarkt geschafft, kann ich auf der Feldstraße beschleunigen und überholen – soweit das dort auf dem zwei Meter breiten „Premiumradweg“ geht. Also nicht. Die morgendliche Pendler*innen-CM zerstreut sich am Tschaikowsky-Platz: Einige biegen links ab in den Valentinskamp und erleben auf 390 Metern am Jungfernstieg das andere „autoarme“, Hamburg. Wer in die Neustadt will, muss durch zugeparkte Gassen zur sechsstreifigen Willy-Brandt-Straße. Dort sind jetzt die „Hamburger Radwege“ saniert worden und stellenweise sogar breiter als früher: Statt fünf gibt es sechs – natürlich rot eingefärbte – Pflastersteine. Kein Meilensteine, aber die oberste Regel der SPD-Verkehrspolitiker*innen lautet: Dem Autoverkehr darf auf diesen „Lebensadern“ der Stadt kein Millimeter Platz geraubt werden. Doch selbst dort, auf diesen eher mittelguten gepflasterten Wegen, fahren immer mehr Menschen Rad. Ich bin mir daher sicher: Hamburg wird Fahrradstadt – auf welchen Wegen auch immer.

Dirk Lau

Du willst bessere
Radwege?

Engagier' dich im
Fahrradclub!

hamburg.adfc.de



Deine Spende
an den Fahrradclub hilft,
das Radfahren in Hamburg
besser zu machen.

Empfänger: ADFC Hamburg
IBAN: DE80 4306 0967 2029 4456 00
BIC: GENODEM1GLS
PayPal: pay@hamburg.adfc.de

Spenden an den ADFC Hamburg
können als Sonderausgabe von der
Steuer abgesetzt werden.

Wunschliste

- bessere Radwege
- immer Rückenwind
- sichere Schulradwege
- mehr Fahrradstraßen

• DEINE SPENDE



Schulstraßen

ES GEHT VORAN

Die Mobilitätswende fängt bei den Kindern an. Schon in der letzten Ausgabe haben wir daher ausführlich über das Thema „Schulstraßen“ berichtet. Und seither hat sich einiges getan.

Freitag früh, 7,30 Uhr, Lurup: Einige Grundschüler warten mit ihrem Fahrrad auf den „BiciBus“. Diese geführte Radtour wird sie – begleitet von Erwachsenen und abgesichert durch die Polizei – über mehrere Stationen sicher bis zur Schule bringen. Es

geht los. „Cool“, flüstert ein Kind. „Fährst Du das erste Mal mit?“ „Jaah.“

In Lurup Nach einer erfolgreichen Aktionswoche im Juli dieses Jahres hat die Verkehrsinitiative der Grundschule Wespeloh auch im September, zu Beginn des neuen Schuljahrs, für die Einrichtung einer temporären Schulstraße vor ihrer Tür geworben. Jeden Morgen gab es eine Straßenabspernung mit Demonstrationen, und während eines abschließenden Festes illustrierten die Schüler*innen mit viel Kreativität ihre Vision von einem guten Schulweg. Auch im „Hamburg Journal“ des NDR meldeten sie sich lautstark zu Wort: „Es ist umweltfreundlicher, gesünder und sicherer für die Kinder, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule zu kommen!“

Die vielen Aktionen zeigen Wirkung. So hat der Mobilitätsausschuss der Bezirksversammlung Altona inzwischen

die Empfehlung ausgesprochen, „noch bestehende rechtliche Hürden zu beseitigen, damit weitere Schulstraßen und andere Verkehrskonzepte zeitnah ... umgesetzt werden können.“ Allerdings, so die Elternvertreterin Karmen Albrecht, bedeuten solche Beschlüsse noch keine konkreten, schnellen Maßnahmen, weil ein entsprechender Schulstraßen-Erlass des Hamburger Senats fehlt.

In Eimsbüttel Die Rellinger Straße soll ab 2025 auf Höhe der dort befindlichen Grundschule endlich so umgebaut werden, dass grundsätzlich kein motorisierter Durchgangsverkehr mehr möglich ist. Die Elternschaft und die Initiative „Superbüttel“ haben jahrelang für eine solche Maßnahme gekämpft. Neben mehr Verkehrssicherheit für die Schulkinder erhoffen sich die Initiator*innen eine allgemeine Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den



Großes Bild links: Beim Abschlussfest der Schulstraßenaktion an der Grundschule Wesperloh.

Kleines Bild: Spiel und Spaß mit Verkehrsminister Anjes Tjarks beim Mobilitätsfest in der Rellinger Straße.

Petition mit über 3700 Unterschriften überreicht

Auch die Kidical Mass am 22. September 2024 in Wandsbek stand wieder unter dem Motto „Schulstraßen“. Am Zielpunkt der Spaß-Radtour wurde die Schulstraßen-Petition (siehe auch RadCity 3.24) mit über 3700 Unterschriften an den Senator für Verkehr und Mobilitätswende, Anjes Tjarks, und die SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Anja Quast überreicht. Dabei appellierte Olaf Wagner von der Elterninitiative AG Verkehrssicherheit Volksdorf an die Teilnehmenden und den Senator: „Die Mobilitätswende fängt in den Schulen an!“

Darum braucht Hamburg jetzt schnell einen Schulstraßen-Erlass, damit nicht jede Elterninitiative, jede Schule beziehungsweise jeder Bezirk das „Rad“ neu erfinden muss!

Kay Brockmann

Fuß- und Radverkehr. Bei einem Mobilitätsfest im September 2024 wurde die Straßensperrung bereits für einen Tag ausprobiert. Der dadurch neu geschaffene Raum wurde mit zahlreichen Aktionen bespielt, und auch der ADFC Hamburg war mit einem Fahrradparcours beteiligt.

In Volksdorf Die Elterninitiative AG Verkehrssicherheit in Volksdorf engagiert sich, koordiniert mit sieben Schulen, für mehr Schulwegsicherheit. Sie hat dabei (nach eigener Aussage) „auf große Aktionen verzichtet und ist ausschließlich den Weg über die Politik gegangen“. Über Anträge beim Regionalausschuss sowie im Mobilitäts- und Wirtschaftsausschuss hat die Initiative schon im April einen Beschluss der Bezirksversammlung erwirkt. Er besagt, dass die

Ahrensburger Straße teilweise/zeitweise zur Schulstraße umgewandelt werden soll. Dies würde den Schulweg von circa 2800 Kindern aus vier verschiedenen Schuleinrichtungen verbessern. Die Initiative fordert, dass mit der Umsetzung noch in diesem Jahr begonnen wird. Vorbild für diesen Versuch ist Nordrhein-Westfalen, wo in Köln die ersten vier Schulstraßen offiziell eingerichtet wurden.



Kinder haben ein Recht auf einen sicheren und umweltfreundlichen Schulweg. Dafür wurde in Lurup mit viel Engagement und Spaß demonstriert.

Kay Brockmann



Kay Bockmann

RadCity: Schön, dass du hier bist, Lena. Wie lange wird dein Bundesfreiwilligendienst (BFD) hier dauern?

Lena Adam: Bis Ende August 2025. Im Sommer habe ich Abi gemacht und jetzt werde ich insgesamt ein Jahr lang hier sein.

Warum hast du dich überhaupt entschlossen, einen BFD zu machen?

Ich hatte eigentlich drei Ideen: Entweder eine Ausbildung im Garten- und Landschaftsbau oder direkt in ein Studium einzusteigen – da würde mich Geographie mit Schwerpunkt Stadtplanung sehr interessieren –, oder noch ein Jahr dazwischen zu schieben, um mehr Erfahrungen zu sammeln und mir vielleicht noch klarer zu werden, welchen Weg ich einschlagen will.

Und warum hast du dich dann ausgerechnet für den ADFC entschieden?

Ich bin mit Fahrradfahren groß geworden. Den ersten Kontakt zum ADFC gab es schon in der achten Klasse, weil mein Vater sich damals für sichere Radwege in Wandsbek eingesetzt hat. Dadurch war ich dann auch im Verkehrsausschuss in Wandsbek und die Arbeit fand ich einfach spannend. Und natürlich liebe ich das Fahrradfahren.

Fährst du viel Fahrrad?

In Hamburg fast ausschließlich. Ich habe keinen Führerschein, und in den Öffis ist mir das meist zu viel verschenkte Zeit. Dann brauche ich lieber zehn Minuten länger und bewege mich dabei. Außerdem lernt man beim Radfahren total gut die Stadt kennen.

FREIWILLIG BEIM ADFC

Seit September 2024 verstärkt Lena Adam als Bundesfreiwillige das Team in der ADFC-Geschäftsstelle. Wir haben sie nach ihren ersten Eindrücken und ihren Plänen für die kommenden Monate gefragt.

Mit welchen Erwartungen hast du deine Stelle hier angetreten?

Mir war klar, dass das hier in der Geschäftsstelle sehr breit gefächert ist, und ich bin da grundsätzlich für alles sehr offen. Aber was mich natürlich besonders interessiert, ist die verkehrspolitische Arbeit und so was wie zum Beispiel Kreuzungsplanung. Als persönliches Projekt will ich möglichst schnell alle Bezirksgruppen besuchen. Das finde ich total spannend, weil da so wahnsinnig viel geballtes Wissen über Verkehrspolitik vorhanden ist. Wie schnell die da zum Teil arbeiten und sich über komplexe Zusammenhänge austauschen können, das beeindruckt mich echt. Ansonsten genieße ich es gerade, wie ich immer mehr Wissen ansammle. Zum Beispiel war ich jetzt viermal bei einer Codierung dabei, und jetzt weiß

ich, worauf es dabei ankommt und worauf man achten muss. Oder das Fahrrad-Reparatur-Seminar am kommenden Wochenende. Da habe ich das Handout vorbereitet und die Folien auf den neuesten Stand gebracht, und auf einmal beschäftige ich mich damit, welches Kettenfett für welche Zwecke das richtige sein könnte. So was finde ich schön.

Gibt es auch Dinge im Verein, die sich aus deiner Sicht verändern müssten?

Ich finde es auffallend, dass der ADFC an so vielen Stellen so unfassbar viel macht, dass aber die Außenwirkung so gering ist. Ich würde das ganz gerne mal zusammentragen, um die Arbeit auch Außenstehenden, die eben nicht so in der Materie drin sind, nahezubringen. Mal sehen, ob da was draus wird. Grundsätzlich wäre es natürlich gut, wenn mehr junge Menschen mit dabei wären. Es ist schon auffällig, dass der ADFC, so wie ich ihn bis jetzt kennengelernt habe, eine ziemlich homogene Gruppe ist.

Du meinst: alte, weiße Männer?

Ja, genau. Mehr Diversität wäre aus meiner Sicht echt gut. Mehr Frauen, mehr junge Leute.

Hast du eine Idee, woran das liegen könnte?

Ich glaube, die Hürde, aktiv zu werden, ist sehr hoch. Man muss viel Eigeninitiative mitbringen, um sich selbst auf den Stand der Gruppe zu bringen, weil es wenig Angebote für Anfänger*innen gibt. Aber da ändert sich ja gerade was. Der Cyclista-Club zum Beispiel ist gleich richtig gut angenommen worden. Und das mit dem „jungen ADFC“, der jetzt bundesweit gegründet wird, ist ja auch ein sehr gutes und interessantes Projekt. Beim letzten Treffen war ich noch die einzige Teilnehmerin aus Hamburg.

Meinst du, mehr Social-Media-Aktivität könnte ein Weg sein, mehr junge Leute anzusprechen?

Ja, schon. Man kann Leute, die tendenziell Interesse haben, besser auf diesem Weg erreichen. Aber dann müssen es halt auch Inhalte sein, von denen viele jungen Menschen sich angesprochen fühlen. Mit Kreuzungsdesign lockt man vielleicht nicht so viele Leute an.

Vielen Dank für das Gespräch, Lena. Wir wünschen dir noch spannende und interessante Monate in der Geschäftsstelle.

Interview: Der alte, weiße Mann

Ich finde es auffallend, dass der ADFC an so vielen Stellen so unfassbar viel macht, dass aber die Außenwirkung so gering ist.



ANGEBOTE FÜR JUNGE MENSCHEN IM ADFC

Du radelst zur Schule oder Uni und findest, dass es höchste Zeit für einen Radweg ist? Setz dich mit uns dafür ein, dass die Radfahrbedingungen besser werden. Alle ADFC-Angebote für junge Menschen im Überblick: adfc.de/artikel/angebote-fuer-junge-menschen-im-adfc.

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



SCHÖN WAR'S!

 STADTRADELN

Hamburg hat mit 3.037.915 gesammelten Kilometern ein sehr gutes Ergebnis eingefahren. Auch wenn die Kilometerzahl des letzten Jahres (über 3,3 Millionen Kilometer) knapp verfehlt wurde, ist das trotzdem ein großer Erfolg. Alle, die dabei waren und die vom Fahrradclub ausgerufene „21-Tage-Challenge“ angenommen haben, sind über sich hinaus gewachsen und fleißig gefahren. Vor allem: Es hat wieder richtig Spaß gemacht und war super spannend. Beispiele gefällig? Mit frischem Schwung war das starke Team der Polizei Hamburg an den Start gegangen und

hat sich mit 351 Teilnehmenden in diesem Jahr einen beeindruckenden zweiten Platz gesichert.

Knapp war's! Mit 66.664 Kilometern ist das Team haarscharf an einer schönen Schnapszahl vorbeigeschrammt. Im Verlauf des Wettbewerbs sah es vorübergehend schon nach einem Sieg aus. Aber das Team HIBB (Hamburger Institut für berufliche Bildung) wollte sich den erneuten Gewinn des Behördenpokals nicht nehmen lassen und hat in der Schlussphase beeindruckend aufgeholt: Mit 81.072 Kilometern haben die Berufsschullehrkräfte die Polizei übertrumpft.

Herausfordernd war's! „21-Tage-Challenge“ war die Devise, die das ADFC-Team als Koordinationsbüro von STADTRADELN für 2024 ausgegeben hatte. Die Teilnehmenden waren gebeten, sich nicht nur möglichst oft in den Sattel zu schwingen, sondern sich selbst auch persönliche Ziele für den Aktionszeitraum zu setzen. Sei es, eine tägliche Extrarunde zu drehen, jeden Tag eine andere Strecke zur Arbeit zu nehmen oder von Woche zu Woche die gefahrenen Kilometer zu steigern. Nur war das Wetter in der dritten STADTRADELN-Woche recht unfreundlich, so dass die gefahrenen Kilometer in der

Schlusswoche deutlich hinter den vorherigen Ergebnissen zurückblieben.

Glückssache war's! Aber wir wollen den Schwarzen Peter nicht dem Wettergott zuschieben, schließlich gibt es doch so schicke Regenkleidung zum Radfahren! Und Black Jack – oder „21“ – haben wir mit den Teilnehmenden auch gespielt. An den drei Wochenenden im Radelzeitraum gab es Gelegenheit, Kilometer zu sammeln und bei ausgewählten Anlaufstationen eine Stempelkarte auszufüllen. Wer mochte, konnte dabei an den Stationen des ADFC eine Spielkarte ziehen: Wie beim Black Jack galt es, mit den Kartenwerten möglichst dicht an – aber nicht über – 21 Punkte zu kommen. Die Gewinnerin dieses spaßigen Wettbewerbs bekam einen kleinen Sonderpreis.

Besonders aktiv bei der Wertung der Stempelkarten waren zwei Menschen, die tatsächlich alle neun Stationen angefahren sind. Herzlichen Glückwunsch zu der tollen Leistung an Moni-

ka Peiz und Stefan Schütt! Ebenso gratulieren wir Önder Duran: Er gewinnt den Hauptpreis bei unserem STADTRADELN, ein vom Hamburger Fahrradhersteller Stevens gestiftetes Galant Lite.

Besser wird's! Neben Spaß und persönlicher Herausforderung ist das STADTRADELN auch ein Wettbewerb. Wer mobilisiert das größte Team? Wer schafft allein oder im Team die meisten Kilometer? Welche Städte und Gemeinden fahren besonders viel? Die besten Hamburger Leistungen in den verschiedenen Kategorien findet ihr auf unserer Webseite hamburg.adfc.de/stadtradeln (QR-Code unten).

Im Ranking der Großstädte hat Hamburg es – wie im Vorjahr – auf den fünften Platz geschafft. Aber: Da wäre natürlich mehr drin gewesen. Immerhin trennen uns vom drittplatzierten München nur 372.025 Kilometer. Rechnerisch kommt Hamburg auch nur auf 1,62 Kilometer pro Einwohner*in. In dieser Hinsicht ist übrigens Leipzig Spitze:

STADTRADELN ist eine Kampagne des Klima-Bündnis. Wir bedanken uns bei der BUKEA für die Förderung.



KLIMA
BÜNDNIS



Behörde für Umwelt,
Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Satte 5,54 Kilometer haben die Sachsen im Schnitt pro Einwohner*in erfahren. Also, liebe Hamburger*innen: Dreht beim nächsten Mal gern eine Extra-Runde mehr fürs STADTRADELN und fordert noch mehr Freund*innen und Bekannte zum Mitmachen auf! Herzlichen Dank allen, die beim STADTRADELN 2024 in Hamburg mitgefahren sind!

Am 7. November fand in der Geschäftsstelle des ADFC die Abschlussfeier des STADTRADELN 2024 statt. Mehr Bilder von der Preisverleihung sowie der Ehrung der Sieger*innen gibt's ebenfalls auf der Webseite.

Georg Sommer



Verstehen, argumentieren umsetzen!

Wie die „Velowende“ gelingt –
eine Leseempfehlung.



Dieses Buch, erschienen im Schweizer Sachbuchverlag „rüffer & rub“, setzt sich mit der wachsenden Bedeutung des Fahrrads in der modernen Mobilität auseinander. Patrick Rérat, Schweizer Stadtgeograph und Mobilitätsforscher, und seine Co-Autor*innen beschreiben die ökologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen der Tatsache, dass das Fahrrad zunehmend als

ernsthafte Alternative zum Auto betrachtet wird.

Hinführung Die Autor*innen lehren (Kapitel 1: „Verstehen“), geben Denkanstöße und fundierte Hintergrundinformationen („Argumentieren“) und beschreiben stadtplanerische und vor allem auch gesellschaftspolitische Maßnahmen („Umsetzen“), um die so genannte „Velowende“, also die Abkehr der auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Stadtplanung hin zur Priorisierung des Fahrrads als zukunftsfähiges Verkehrsmittel, herbeizuführen. Rérat und Co. räumen dabei mit Mythen auf („Warnwesten machen das Fahrradfahren sicherer“) und versuchen durchaus, den Radverkehr nicht einfach zu glorifizieren, sondern vielmehr für gegenseitigen Respekt im Verkehr zu werben und Verständnis zwischen

den verschiedenen Gruppen im Verkehr zu schaffen.

Umsetzung Im letzten großen Kapitel, das sich mit der Umsetzung der Velowende befasst, ziehen die Autor*innen auf anregende Art und Weise verschiedene internationale Vorbilder heran, darunter Paris, Utrecht und Bern. Dabei zeigen sie auch auf, dass die „Velowende“ keine isolierte Bewegung ist, die sich mit einfachen Mitteln herstellen lässt, sondern Teil eines globalen Diskurses sein muss, und dass es zum Gelingen des Engagements vieler Akteur*innen bedarf.

Das Buch richtet sich nicht nur an Fachleute aus den Bereichen Stadtplanung, Verkehr und Umwelt, sondern mindestens ebenso sehr an interessierte Menschen allgemein, die mehr darüber erfahren möchten, wie das Fahrradfahren zu einem zentralen Element der Verkehrswende werden und damit Teil eines gesellschaftspolitischen Umschwungs für eine nachhaltigere Denkweise sein kann.

Das Buch ist fundiert und dennoch leicht verständlich und regt automatisch auch zum Nachdenken über den eigenen Mobilitätsalltag an.

Alexander Ballas



Velowende.
Für eine lebendige Stadt.

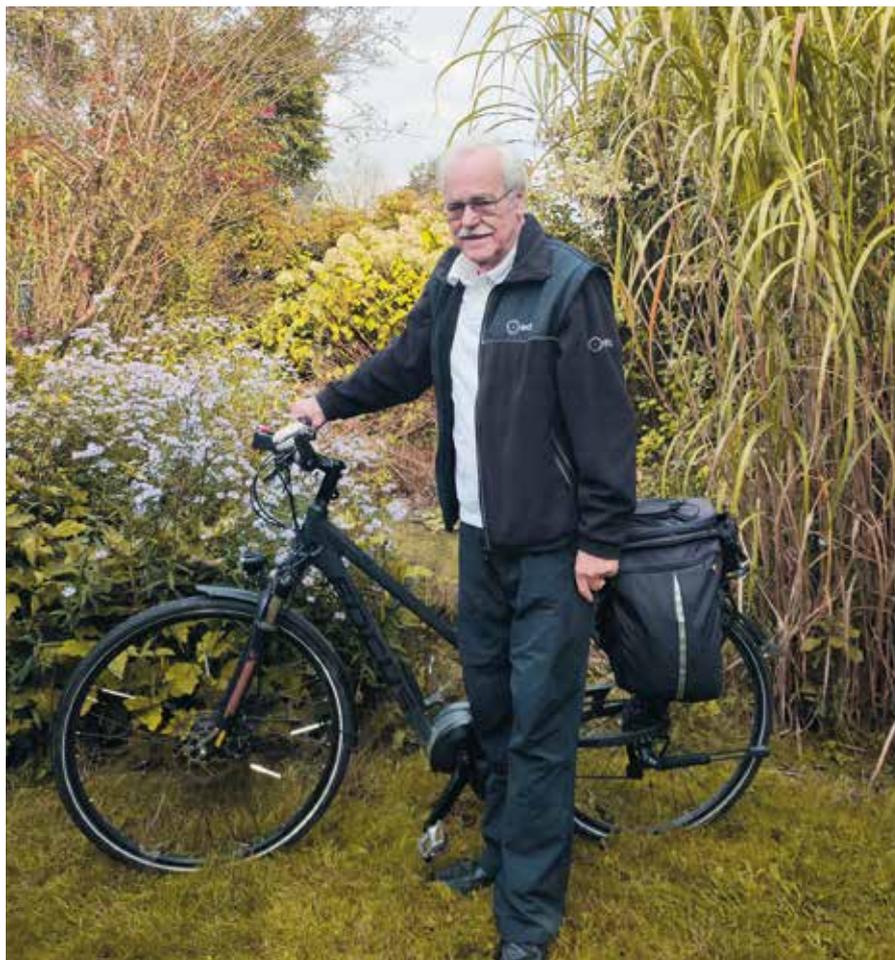
Patrick Rérat, Ursula Wyss,
Michael Liebi und Christine Lehmann

320 Seiten, 18,- €
ISBN 978-3907351253

Uwe Jancke ist tot, er starb am 22. September 2024, wenige Monate vor seinem achtzigsten Geburtstag, den er eigentlich festlich begehen wollte. Uwe war ein Urgestein des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Hamburg. Über ein Vierteljahrhundert lang hat er sich in verschiedenen ehrenamtlichen Positionen für den Umweltschutz und eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik in Hamburg eingesetzt.

Er war ein Mann, dessen Energie beinahe unerschöpflich schien, als Landesvorsitzender, als Sprecher der Initiative „Mobil ohne Auto Nord“ (MoA) und Organisator der alljährlichen Fahrrad-Sternfahrt oder als Manager der Radreisesemester. Auch gegenüber anderen Verbänden und im Dialog mit Polizei und Behörden trat er immer wieder als das Gesicht des ADFC in Erscheinung.

Im Jahr 2022 verlieh ihm Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher die „Medaille für treue Arbeit im Dienste des Volkes“, als Anerkennung für seine langjährige ehrenamtliche Tä-



Kay Brockmann

Uwe Jancke in seinem Garten,
Foto von 2021.

Nachruf

Uwe Jancke

* 17.10.1944 † 22.09.2024

tätigkeit im ADFC, für MoA, die Sternfahrt und für die Verkehrssicherheit.

Uwe Jancke hat Menschen miteinander verbunden. „Mir ging es immer um das Verständnis und das Gespräch zwischen den Verkehrsteilnehmenden“, so hat er sich vor wenigen Jahren einmal in einem Interview geäußert. „Ich

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

Diesen Grundsatz hat Uwe Jancke immer beherzigt. Wir sind froh und dankbar für alles, was er für uns und mit uns geleistet hat.

Uwe war streitbar für die gute Sache, dabei aber immer menschlich und mit einer gehörigen Portion Humor gesegnet. Wir haben oft herzlich miteinander gelacht und werden ihn sehr vermissen.

Unsere aufrichtige Anteilnahme gilt seinen Angehörigen, Freund*innen und Bekannten.

Anne-Karin Tampke

Mobil ohne Auto Nord e.V. dankt Uwe Jancke für die langjährige Organisation der Fahrradsternfahrt in leitender und verantwortlicher Position. Er hat dabei immer das Team mitgenommen und mit Überzeugungskraft, Kompetenz, weitem Blick und viel Humor „den Laden zusammengehalten“. Sehr gute und verbindliche Kontakte in das Umfeld von MoA, zum Beispiel auch zur Polizei, sind maßgeblich Uwe zu verdanken.

Wir werden in seinem Sinne weiterarbeiten und uns immer sehr gern an „Mister Sternfahrt“ erinnern.

Vorstand Mobil ohne Auto Nord e.V.



Velozipädagogik:
Klärung von einigen
oft missverstandenen
Fachbegriffen.



ADFC

Amreys Kolumne

„HALT’S MAUL!“

Neulich bei der Anreise zum Stadion – natürlich mit dem Rad – blockierte vor uns ein Transporter eine Zufahrt und den darüber führenden Radweg. Wir fuhren daran vorbei – natürlich mit dem nötigen Sicherheitsabstand. An der Stelle nicht einfach, da sich bereits viele Fans auf dem Weg zum Heimspiel befanden. Auf Höhe der Beifahrertür ging diese unvermittelt auf und wir mussten nach rechts ausweichen. Durch unsere Umsicht war nichts passiert; erschrocken hatten wir uns dennoch und riefen dem Aussteigenden ein „Pass' doch auf!“ zu. Statt einer Entschuldigung gab's nur ein „Halt's Maul!“.

Dieser unangenehme Ton fällt mir zunehmend auf und scheint auch immer wieder in Tätlichkeiten zu eskalieren. Dabei passiert jedem Menschen mal ein Fehler, man entschuldigt sich – und gut is'! Leider ist die Strategie mittlerweile oft eher „Angriff ist die beste Verteidigung“ – ein Wort gibt das andere, bis irgendjemand blutend am Boden liegt. Ist das ein Trend in unserer Gesellschaft oder eine Folge des knappen Straßenraumes, in dem die Hackordnung immer wieder bestätigt werden muss?

Eigentlich auch egal. Es gilt: Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden müssen am meisten geschützt werden. Eine Kultur der Langsamkeit und Rücksichtnahme muss her. Da bin ich wieder bei Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Zunächst werden sich viele ausgebremst fühlen (einige Radelnde eingeschlossen), aber am Ende führt das allgemein niedrigere Geschwindigkeitsniveau zu weniger Stress und mehr Gleichberechtigung im Straßenverkehr. Entspannte Mobilität für alle statt „Freie Fahrt für freie Bürger!“

Amrey Depenau



NORWID

Räder für Velosaphen

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

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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



KOECH2RAD

**IHR *STEVENS* UND BIKE & CO FACHHÄNDLER
MIT KOMPETENTER MEISTERWERKSTATT.**

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



ginsterhof

PSYCHOSOMATISCHE KLINIK
AKADEMISCHES LEHRKRANKENHAUS

Wir sind u. a. spezialisiert auf die Behandlung von

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



Ev. Krankenhaus Ginsterhof GmbH | Melzendorfer Weg 21 | 21224 Rosengarten | T (04108) 598-0 | www.ginsterhof.de



Verändern durch Erleben und Verstehen

Anzeigen





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

www.biketeam-radreisen.de

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



hamburg.adfc.de/sei-dabei

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

 <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-dulsberg.de</p>	 <p>fahrrad-xxl.de</p>	 <p>fahrrad-pagels.de</p>
 <p>fahrrad-loewe.de</p>	 <p>trenga.de</p>	 <p>fahrradstation-hh.de</p>	 <p>fahrradladen-st-georg.de</p>
 <p>mgf-farmsen.de</p>	 <p>hvv.de</p>	 <p>hmcycycles.de</p>	 <p>koech2rad.de</p>
 <p>apd-knoll.de</p>	 <p>pieper-medien.de</p>	 <p>sprind.de</p>	 <p>sf.hamburg</p>
 <p>st.peter-grossborstel.de</p>	 <p>radundtathh.de</p>	 <p>tricago.de</p>	 <p>velofit-fahrradstationen.de</p>
 <p>radsportvonhacht.de</p>	 <p>wohnwarft.de</p>	 <p>wps.de</p>	 <p>zukunftsforum-blankenese.de</p>



**JETZT
ZUSCHUSS
SICHERN!**

WIR FÖRDERN FAHRRAD- ABSTELLANLAGEN IN HAMBURG

Sie planen eine neue Fahrradabstellanlage oder möchten Ihre bestehende Anlage modernisieren? Nutzen Sie jetzt das Förderangebot der Hamburgischen Investitions- und Förderbank und lassen Sie sich 40% der Kosten fördern! Das Programm richtet sich an Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Eigentümergemeinschaften von Mehrfamilienhäusern und gewerblich genutzten Immobilien. Auch **Ladeanschlüsse für Elektrofahräder** können gefördert werden. Die IFB Hamburg unterstützt Ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität in Hamburg!

Einen noch größeren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten Sie mit einer **Dachbegrünung**: Begrünte Dächer können im Rahmen der Hamburger Gründachförderung besonders bezuschusst werden. Dazu beraten wir Sie gern.

Profitieren Sie jetzt von unseren attraktiven Förderkonditionen!

 **MEHR
INFOS:**



SPRECHEN SIE UNS AN:

Tel. 040 / 24846-0

www.ifbhh.de

WIR FÖRDERN
HAMBURG'S ZUKUNFT

**IFB
HAMBURG**

Hamburgische
Investitions- und
Förderbank

Egal, wie kalt es wird – mit dem StadtRAD ist immer Fahrradzeit



Jetzt zehn neue
StadtRAD-Stationen
entdecken!

So funktioniert's:

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



STADTRAD HAMBURG


Hamburg

DB

Call a Bike