

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg



1.2020

Februar.März

erscheint fünfmal jährlich | hamburg.adfc.de

1		<input type="radio"/>
2		<input type="radio"/>
3		<input type="radio"/>
4		<input type="radio"/>
5		<input type="radio"/>
HABEN WIR DIE WAHL?		<input checked="" type="radio"/>

Fragen und Antworten zur Wahl der Hamburger Bürgerschaft am 23. Februar 2020



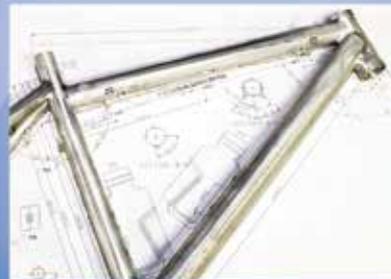
TRENGA DE

BICYCLES

GLS 7.5 Randonneur Series

GLS 4.5 Urban Series

Handarbeit im eigenen Werk



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



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



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

Fahrrad center

HARBURG



Fahrrad Center Harburg
Großmoordamm 63-67
21079 Hamburg



Fahrrad Center Buchholz i.d. Nh.
Innungsstraße 2
21244 Buchholz

WWW.TRENGA.DE

WWW.FAHRRADCENTER.DE



← Centrum

Fahrrad Cohrt • Saseler Chaussee 61
22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)

Sasel →

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

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

15.00-18.30 Uhr Werkstattannahme
10.30-15.30 Uhr Werkstattannahme

INHALT

1.2020 | Februar.März

KURZMELDUNGEN

- 04 18.04.:** GPS-Workshop | **Pixi-Buch** zur Radkampagne | Save the Date! 7.06. ist **Fahrrad-Sternfahrt** | **16.02.:** Aktivoli • **22.02.:** ADFC-Neuaktiventreff | **Jugendherbergen** locken Radreisende | **21.02:** Großdemo **Fridays For Future** | Trauer um Ursula Rabeler

VERKEHRSPOLITIK & MOBILITÄT

- 06 7 Fragen zur Bürgerschaftswahl**
Die Antworten der Parteien auf die 7 Forderungen des Fahrradclubs zur Wahl am 23. Februar 2020
- 10 Eimsbüttel für Menschen**
ADFC-Bezirksgruppe legt Konzept zur Verkehrsberuhigung im Kerngebiet Eimsbüttel vor.
- 14 ITS-Kongress 2021**
Was ist das? Was soll das? Wem nützt das?

TOUREN & FREIZEIT

- 16 ADFC-Radtourenprogramm 2.20 bis 4.20**
Für alle was dabei!
- 17 Themenabende in der ADFC-Geschäftsstelle**
27.02.: Im Osten Andalusiens • 19.03.: Von den Alpen an die Adria

SONSTIGES

- 18 Legendäre Fahrräder XVIII:** Spacelander von 1946
- 19 Amreys Kolumne:** Vor der Wahl
- 20 Mach' mit!** Adressen, Termine, Arbeitsgruppen
- 21 In eigener Sache** | Cartoon | Impressum
- 22 Rückenwind fürs Rad – Fördermitglieder des ADFC Hamburg**

EDITORIAL

Von Kreuzchen und Kreuzungen

*Keine Ahnung warum, aber wenn ein Team mit Kamera und Mikrofon bewaffnet auf der Straße lauert, stellen sie sich garantiert mir in den Weg. Diesmal ging es natürlich um die bevorstehende Wahl in Hamburg. In Ermangelung von kindergarten- oder schulpflichtigen Kindern kam ich natürlich aufs Rad zu sprechen – naja, eher zu schimpfen. Die immer noch miese Infrastruktur, die Showkreuzungen, die viel versprechen, es aber 50 Meter weiter schon nicht mehr halten ... Zugegeben: Das Rad ist inzwischen ein echtes Thema geworden, vor allem in der städtischen Politik. Es geht dabei um eine menschengerechte Stadt, das Fahrrad und seine Nutzer*innen sind dabei ein wichtiger Faktor geworden; und mit Plattitüden lassen sie sich nicht mehr abspeisen. Insofern haben wir die Parteien gründlich auf ihre konkrete Pläne abgeklopft (S. 6–9).*

Wie konkrete Verbesserungen erreicht werden können, kann man am Beispiel von Eimsbüttel und der Osterstraße (S. 10–13) ablesen. Die gute Fee der Digitalisierung, die auch verkehrsmäßig alles besser machen soll, stellt sich 2021 in Hamburg sogar der ganzen Welt vor; der ITS-Kongress dazu (S. 14–15) findet dann an der Alster statt.

Wem das alles ein wenig nach zu viel Kleinklein klingt, dem macht vielleicht der schlappe Winter schon wieder Vorfreude auf noch wärmere Tage. Überall im Heft finden sich auch kleine Pflänzchen, die mit Ausflügen und anderen Aktivitäten unter freiem Himmel darauf hindeuten. Und von wegen Vorfreude: Die RadCity erscheint in Zukunft zwar nur noch fünfmal im Jahr, dafür aber wahlweise gedruckt oder digital. Das ist doch schön.

Michael Lutter

... fliegen leicht gemacht

komfortabler, schneller und rüchenschonender Genuss mit der Spezial Edition!

HPVELOTECHNIK
Streetmaschine

Der legendäre Klassiker.

Mit diesem Qualitäts-Liegerad wurde schon die ganze Welt bereist. Flexibler BodyLink-Sitz, hochkomfortabel, feinste Technik, dem bequemen Unterlenker und vielen, vielen Optionen.



HPVELOTECHNIK Scorpion

Wendiges Touren- und City-Trike, gefedert, für den Kofferraum schnell faltbar - und jetzt mit Steps E8000 Elektroantrieb und elektronischer SHIMANO DI 2 XT Schaltung!

Mehr Fahrspass und Komfort geht im Grunde kaum. Als limitierte, üppig ausgestattete Spezial Edition zu einem sehr attraktiven Preis und mit kurzer Lieferzeit. Schnell zugreifen!

Gern im Leasing - testen Sie diese Glücksbringer bei uns!



Liegeradstudio



© J. Pyrtlik

■ 18.04.: GPS-WORKSHOP

Der nächste GPS-Workshop für Anfänger und Fortgeschrittene wird am 18. April stattfinden. Detaillierte Infos stehen ab Mitte März auf unserer Website zur Verfügung. Anmeldungen werden ab 23. März möglich sein.
hamburg.adfc.de

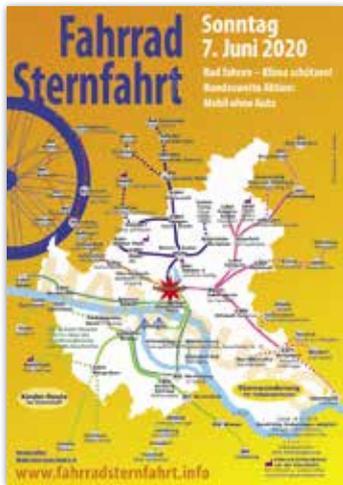
■ PIXI-BUCH ZUR RADKAMPAGNE

Im Rahmen der städtischen Kampagne »Fahr ein schöneres Hamburg« gibt es ein Kinderbuch aus der kultigen Pixi-Reihe des Carlsen-Verlags. Das Büchlein erzählt Kindern im Vorlesealter eine spannende Fahrradgeschichte um die Geschwister Paula und Ben und deren Räder Fiete und Finchen. Zusammen lernen sie viele spannende Ecken Hamburgs und jede Menge unterschiedlicher Räder kennen. Was für ein Ausflug!



© Carlsen

Das Buch ist nicht im Handel erhältlich, kostenlose Exemplare können aber bei Aktionen der Kampagne ergattert werden – und bei Auftritten des ADFC zum Beispiel bei Messen oder Infoständen. Mehr info: fahrrad.hamburg



■ 7.06.2020: FAHRRADSTERNFAHRT

Die diesjährige Sternfahrt wird bereits am 7. Juni 2020 stattfinden. Am traditionellen Termin, dem dritten Sonntag im Juni, findet dieses Jahr der »Ironman Hamburg« statt. Die Terminänderung wurde erforderlich, damit die gewohnte umfangreiche Streckenführung – auch über die Köhlbrandbrücke und einige Autobahnabschnitte – möglich ist.

Wer über die Teilnahme hinaus zum Erfolg beitragen und das Helferteam zum Beispiel als Startpunktbetreuer*in verstärken möchte oder dazu weitere Fragen hat, meldet sich bitte unter: moa.hamburg@gmail.com



■ 16.02.: AKTIVOLI 22.02.: ADFC-NEUAKTIVENTREFF

Endlich mitmischen und im ADFC Hamburg aktiv werden! Auf der Freiwilligenbörse Aktivoli stellen wir einige der zahlreichen Einsatzmöglichkeiten beim ADFC vor. Und gleich am Wochenende darauf bieten wir eine Einstiegshilfe an: Beim Neuaktiventreff heißen wir alle Interessierten willkommen, erklären Vereinsstrukturen und bieten eine erste Orientierung und Vermittlung für Interessierte.

Aktivoli Freiwilligenbörse: 16. Februar, 11–17 Uhr, Handelskammer Hamburg, Adolphsplatz 1 | Infotreffen für Interessierte und neue Aktive: 22. Februar, 15–17 Uhr, Geschäftsstelle des ADFC Hamburg, Koppel 34-36



■ JUGENDHERBERGEN LOCKEN RADREISENDE

Zwischen Nord- und Ostsee bieten sich viele Möglichkeiten, den Norden zu erradeln. Mehr als 30 »Bett+Bike«-ausgezeichnete Jugendherbergen liegen entlang dieses reichen Radwegenetzes und bieten dabei weitaus mehr als Unterkunft und Verpflegung an: Radreisende können auch kurzfristig für nur eine Nacht einkehren, Werkzeug, Trocken- und Abstellmöglichkeiten nutzen und sich ein leckeres Lunchpaket für den nächsten Tag packen lassen. In diesem Jahr wird die bewährte Jugendherbergs-idee



stolze 111 Jahre alt. Nach wie vor gilt: Jung und Alt finden schnell Anschluss und tauschen bei Tischkicker, Lagerfeuer oder Spieleabend in gemütlicher Gemeinschaft die besten Tourentipps aus.

Info, Jubiläumsangebote und Bezugsmöglichkeit für eine kostenlose Radkarte auf der Webseite:
nordmark.jugendherberge.de

■ 21.02.: GROSSDEMO FRIDAYS FOR FUTURE

Der allfreitägliche von Schüler*innen organisierte Streik geht auch 2020 weiter: Am 21. Februar rufen die Fridays alle Hamburger*innen zur nächsten Großdemonstration auf: Hamburg soll endlich #butterbeidiefische tun! Die Schüler*innen wollen unter anderem zeigen, dass die einzige Landtagswahl im Jahr 2020 eine Klimawahl ist und Hamburg seiner Verantwortung als globale Großstadt gerecht werden muss.
fridaysforfuture.de/ortsgruppen/hamburg



■ TRAUER UM URSEL RABELER

Mit Bestürzung haben wir erfahren, dass Ursel Rabeler am 24. Dezember 2019 verstorben ist. Sie war im Bezirksamt Mitte im Bereich Management des öffentlichen Raumes tätig und hatte ein großes Herz und einen scharfen Verstand für den Radverkehr. In ihr hatten wir stets eine Fürsprecherin und verlässliche Ansprechpartnerin. Wir sind traurig und werden sie vermissen. You'll never ride alone!

Für die Bezirksgruppe Mitte und viele andere Menschen im ADFC Hamburg



 **Belvelo**

**E-Bike-Reisen
für Entdecker**

**Die Welt aktiv erleben – mit
Genuss und Komfort auf
allen Kontinenten**

*Bergauf ist wie bergab.
Gegenwind? Kenne ich
nicht. Ein völlig neues
Fahrgefühl!*

Gardasee | Jakobsweg
Andalusien | Baltikum
Kroatien und Montenegro
Marokko | Südafrika
Peloponnes | Vietnam
Kanada und viele mehr

Höchstens 12 Gäste plus
Reiseleiter
Inkl. Qualitäts-E-Bikes vor Ort



**Kostenlosen
Katalog
anfordern!**

Tel.: 030 786 000-124
info@belvelo.de | www.belvelo.de



Belvelo ist eine Marke von Lesidone Erlebnisreisen.



7 FRAGEN ZUR BÜRGERSCHAFTSWAHL

In der letzten *RadCity* haben wir unsere sieben verkehrspolitischen Forderungen zur Bürgerschaftswahl in Hamburg vorgestellt und anschließend die Parteien gefragt, was sie davon halten. Ihre Antworten haben wir für euch zusammengefasst: Alle wollen bessere Verkehrspolitik – auch die bisherigen Regierungsparteien.

Am 23. Februar 2020 ist es soweit: Hamburg wählt eine neue Bürgerschaft. Eines der wichtigsten Themen des Wahlkampfes ist die Verkehrspolitik, bedingt durch die globale Diskussion um wirksamen Klimaschutz ebenso wie durch die teils katastrophale Situation auf Hamburgs Straßen. Die Frage lautet nicht, ob wir eine Verkehrswende brauchen, sie lautet vielmehr: Wie soll sie gestaltet werden? Aus diesem Anlass haben wir uns mit sieben Fragen an die politischen Parteien gewandt. Sieben Fragen, die den Standpunkt des ADFC deutlich machen. Sieben Fragen, die den

Finger in die verkehrspolitischen Wunden dieser Stadt legen. Sieben Fragen, die die Rad fahrenden Hamburger*innen brennend interessieren.

Wir haben die in der Bürgerschaft vertretenen Parteien SPD, DIE GRÜNEN, CDU, DIE LINKE und FDP angefragt – aber nicht die AFD, ganz gemäß dem Beschluss der letztjährigen ADFC-Landesversammlung »Kein Fahrrad den Faschisten« (siehe *RadCity* 5.19). Die Antworten, die wir erhalten haben, fassen wir auf den folgenden Seiten zusammen. Mit dabei ist auch der eine oder andere Vorschlag der PARTEI, aber ob die Umwandlung der

Stresemannstraße in eine Spielstraße oder die Schaffung eigener »Dieselreservate« für die Besitzer von Dieselfahrzeugen per Basisdemokratie eine echte Chance in Hamburg hätten...?



© Dirk Lau



#VerkehrswendeJetzt – Vorfahrt fürs Klima!

Hamburgs Straßen quellen über vor Autos, die Emissionen im Straßenverkehr steigen seit Jahren. 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 zu bringen?

Auf den ersten Blick scheinen die Parteien sich in dieser Frage weitgehend einig zu sein: Hamburg braucht eine »Verkehrswende« (LINKE), ein »integriertes Verkehrskonzept« (CDU), einen »Abschied von der autogerechten Stadt« (GRÜNE), einen »weitreichenden Paradigmenwechsel« (SPD), und fast alle wollen sie den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Aber der Teufel sitzt ja bekanntlich im Detail, und so steht für die CDU vor allem die Reduzierung von Verkehrsstaus im Mittelpunkt: »Stau ist die Mutter aller Verkehrsprobleme«. Dazu schlägt sie die Einführung einer »Metro-TramAltona« sowie ein besseres Baustellenmanagement vor. Das Fahrrad allerdings spielt bei den Christdemokraten keine Rolle und wird nicht ein einziges Mal erwähnt. Das sieht bei den GRÜNEN erwartungsgemäß anders aus. Sie wollen das Bündnis für den Radverkehr zu einem Bündnis für Verkehrssicherheit, Fuß- und Radverkehr erweitern, pro Jahr bis zu 100 Kilometer neue Radwege bauen und den Radverkehrsanteil in der Stadt von 15 Prozent (Stand 2017) in den nächsten Jahren auf 25 bis 30 Prozent steigern. Die SPD verspricht konkret die Umsetzung des Veloroutenkonzepts, den Bau von Rad-schnellwegen sowie ein Programm für öffentliche Fahrrad-Abstellplätze. Für die LINKE ist der Ausbau des Radverkehrs mit ausreichend breiten, sicheren Radstreifen und Abstellmöglichkeiten ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende. Und die FDP? Hält, wenig überraschend, Innovation, Marktwirtschaft und einen »echten CO₂-Zertifikatehandel« für erfolgversprechend.



#MehrGeldfuersRad – Mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr für den Radverkehr!

Sind Sie bereit, mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr für das Fahrrad auszugeben? Wie viel Geld will Ihre Partei bis 2025 jährlich für die Radverkehrsförderung in Hamburg investieren?

Aus Sicht der LINKEN sind 100 Millionen Euro jährlich so lange nötig, bis es in Hamburg eine Radinfrastruktur gibt, die zum Radfahren animiert und nicht abschreckt. Die CDU hält ein Investitionsvolumen von 20 Millionen Euro für ausreichend, die GRÜNEN wollen sich nicht auf eine konkrete Summe festlegen, genauso wenig wie die SPD, die aber eine Steigerung der in 2018 eingesetzten 25 Millionen Euro zumindest andeutet.



#MehrPlatzFuersRad – Eine Spur fürs Fahrrad auf Hauptstraßen!

Werden Sie auf mehrspurigen Straßen wie der Stresemannstraße oder der Wandsbeker Chaussee eine Fahrbahnspur für den Radverkehr umwidmen (gegebenenfalls zusätzlich zur Busspur)? Sind Sie bereit, zugunsten einer deutlich effizienteren und klimafreundlicheren Mobilität dem Autoverkehr Platz wegzunehmen?

Eine einfache Ja-Nein-Frage, so scheint es, doch der Schein trügt. Nur die LINKE konnte sich zu einem klaren »Unbedingt« durchringen. Die Reaktionen der anderen Befragten fallen weit weniger konkret aus. Von Förderung des Radverkehrs »mit Augenmaß und nicht mit der Brechstange [...] im Konzert mit anderen Verkehrsmitteln« salbadert die CDU. Die GRÜNEN sprechen in ihrer Antwort nur allgemein von »maßgeschneiderten Lösungen« und »Priorität für die Bedürfnisse von Menschen«. Die FDP will Radwege und Hauptverkehrsstraßen trennen und das Fahrrad in Nebenstraßen abdrängen. Und die SPD



© Dirk Lau

Die Abstell-situation für Fahrräder in Hamburg ist überall stark verbesserungswürdig.



© Samina Mir

Menschen brauchen Platz – in Ottensen holen sie ihn sich gerade von den Autos zurück.



© Dirk Lau

Mehr Radfahrer*innen brauchen auch mehr Platz – auf sicheren, breiten Wegen.



© Dirk Lau

hält es für denkbar, über die Entfernung einer Autospur nachzudenken – vorausgesetzt, es werden nicht mehr alle Fahrspuren für den Bus- und Autoverkehr benötigt ... aber war nicht genau das die Frage? Ob sie bereit wären, dem Autoverkehr etwas wegzunehmen? Unmissverständlich fällt die Antwort der PARTEI aus, die »Fahrradspuren auf jeder Straße, die über mindestens zwei Spuren verfügt«, bauen will – selbstverständlich »auch für Wasserstraßen«.



**#RadnetzAusbau –
100 Kilometer neue
Radwege pro Jahr,
Radschnellwege bis ins
Zentrum**

Bis wann will Ihre Partei die Radschnellwege (vor allem für Pendler*innen) ins Zentrum Hamburgs als Ergänzung zum Veloroutennetz fertig stellen? Wo brauchen wir Geschützte Radwege (Protected Bike Lanes) in Hamburg?



© ADFC-Frankfurt am Main



**#QuartiereFuerMenschen –
Kein Kfz-Durchgangs-
verkehr in Wohnvierteln!**

**Setzen Sie sich dafür ein,
den Kfz-Durchgangsverkehr in
Wohnquartieren zu verbieten und
dann auch wirksam zu unterbinden?
Wird sich Ihre Partei für eine autofreie
Innenstadt und weitere autofreie
Quartiere einsetzen und wenn ja,
welche?**

Dass die FDP jede Einschränkung der freien Fahrt für freie Autofahrer ablehnt, ist keine große Überraschung. Die CDU macht an dieser Stelle zwar viele Worte, kann sich aber nicht zur Angabe konkreter Maßnahmen durchringen, sondern setzt auf »Anreize«, Bürgerbeteiligung, Pilotprojekte und den Bau von Tiefgaragen. Auch die SPD hält »leistungsfähige Straßen, auf denen der Verkehr vorankommt« für »wirkungsvoller als das Einrichten von Durchfahrtsverboten.« Dennoch möchte sie weitere autofreie Zonen in der Innenstadt schaffen und verkehrs-

Bei dieser Frage laufen die GRÜNEN zur Hochform auf: Ausbau Hamburgs zur Fahrradstadt, 100 Kilometer neue und sanierte Radwege pro Jahr, zügige Fertigstellung der Velorouten, Protected Bike Lanes auf ausgewählten Strecken, Bau von Radschnellwegen, das sind die wichtigsten Punkte. Die SPD will immerhin ab 2021 das Radschnellwegenetz schrittweise realisieren, die LINKE möchte Radschnellwege und das Veloroutennetz »so schnell wie möglich« fertigstellen und legt darüber hinaus viel Wert auf geschützte Radfahrstreifen. Die CDU lehnt ungeschützte Radwege an Hauptverkehrsstraßen generell ab und favorisiert »sichere« Hochbordradwege. Zudem hat sie als einzige Partei eine Fahrradbrücke über die Elbe im Programm, um den Radverkehr ins niedersächsische Umland zu fördern. Die FDP gibt sich in Bezug auf neue Radwege sehr zurückhaltend und will lieber erst mal die vorhandenen sanieren.



**#BesserRadparken –
Parkhaus für mindestens
5000 Fahrräder am
Hauptbahnhof.**

Wie wollen Sie das Fahrradparken in Hamburg verbessern? Werden Sie sich für den Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof mit mindestens 5000 Stellplätzen einsetzen?

Die LINKE sagt ausnahmslose Unterstützung für alle Forderungen des ADFC in dieser Frage zu! Die CDU will das Angebot an Fahrradstellplätzen an Aufkommenschwerpunkten deutlich erhöhen, bleibt aber vage, sobald es um konkrete Vorhaben geht. Die GRÜNEN formulieren das Ziel, »mindestens 10.000 zusätzliche Stellplätze für Fahrräder in innerstädtischen Wohnquartieren zu bauen«, zusätzlich zu den von der rot-grünen Koalition ohnehin geplanten 28.000 Fahrradabstellplätzen an allen Hamburger S- und U-Bahn-Haltestellen (bis 2025). Außerdem sollen an allen Nahverkehrsknoten und Fernverkehrsbahnhöfen Radparkhäuser entstehen. Die SPD verweist dagegen auf einen städtebaulichen Wettbewerb im 2. Quartal 2020 zur Erweiterung des Hauptbahnhofes und seines Umfeldes. Dabei sollen auch die Anforderungen des

beruhigte Geschäftsbereiche ausweisen, in denen die Geschwindigkeit auf 20 km/h reduziert wird. Da gehen die GRÜNEN einen erheblichen Schritt weiter: Komplette Verkehrsberuhigung in der gesamten City, kein Durchgangsverkehr und weniger Busse sowie eine großzügige Fußgänger*innenzone im Kern der Innenstadt, dazu perspektivisch weitere verkehrsberuhigte Zonen innerhalb des Rings 2 Plus. Am weitesten gehen die Forderungen der LINKEN: Autofreie Innenstadt, deutlicher Ausbau von ÖPNV und Radwegenetz, Umwidmung privater PKW-Stellplätze. Als Orientierung dient ihr dabei die Stadt Kopenhagen mit einem Fahrradanteil von um die 50 Prozent.

Radverkehrs berücksichtigt werden. Und die Freien Demokraten wollen den gesamten Bahnhofsbereich »optimieren« – was immer das bedeuten soll. DIE PARTEI schließlich wiederholt ihren Ruf nach einer »Zubetonierung der Binnenalster (mit Ausnahme der Alsterfontäne), damit diese als Parkfläche genutzt werden kann«. Zusätzlich müsse »ein zehnstöckiges Fahrradparkhaus« errichtet werden, »um auch Radfahrer*innen innenstadtnahes Parken zu ermöglichen.«



#VisionZero – Sicherheit geht vor: Umbau von Kreuzungen, Kfz-Verkehr reduzieren, Verkehrsklima verbessern

Wie wollen Sie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen im Straßenverkehr besser schützen? Wie wollen Sie Kreuzungen sicherer machen? Wie werden Sie sich für mehr Tempo 30 einsetzen? Was haben Sie vor, um das Verkehrsklima in Hamburg zu verbessern?

Alle wollen Sicherheit, ganz klar, auch und gerade im Verkehr. Aber wie? Da scheiden sich die Geister. Die SPD wird sehr konkret: Mehr spezielle Aufstellflächen für Radfahrende in den Kreuzungsbereichen, deutliche Markierung und farblich abgesetzte Fahrspuren an allen neu gestalteten Kreuzungen, dazu getrennte Radfahrersignale an Ampeln oder Ableitungen auf die Fahrbahn. Außerdem will sie verstärkt gegen Falschparker vorgehen, Abbiegeassistenzsysteme für Lkw verbindlich einführen sowie die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in der ganzen Stadt erleichtern und besonders vor Kitas, Schulen und Seniorenwohnanlagen weiter ausbauen. Das alles wollen die GRÜNEN auch, locken aber zusätzlich noch mit Vorrangschaltungen und eigenen Ampelphasen für Radfahrende. Die CDU schreibt Verkehrssicherheit zwar auch ganz groß, hat dabei aber nicht die Verringerung, Vermeidung oder

Umlenkung von Verkehrsströmen im Blick, sondern eher mehr Beleuchtung, mehr Videoüberwachung, mehr Ampeln und eine Taskforce zur »Bekämpfung von Unfallschwerpunkten«. Tempo-30-Zonen scheinen ihr dafür weniger geeignet zu sein. Die FDP lehnt solche Eingriffe in die Raserfreiheit natürlich grundsätzlich ab, ganz im Gegensatz zur LINKEN, die sich sogar für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet ausspricht und darüber hinaus auch hier wieder die Empfehlungen des Fahrradclubs im Wesentlichen unterstützt.



Fazit

Einigkeit bei allen Parteien besteht nur darin, dass die Hamburger Verkehrspolitik verbessert werden, dass sie sich grundlegend ändern muss. Aber wie genau konkrete Verbesserungen aussehen könnten, darüber gibt es in den Programmen der politischen Parteien sehr große Unterschiede, die auf den vorangegangenen Seiten vielleicht deutlich geworden sind.

Und was wir auf keinen Fall vergessen dürfen: Wahlprogramme sind nichts weiter als Absichtserklärungen mit dem Ziel, am Wahltag möglichst viele Stimmen zu ergattern. Sie sind keine Regierungserklärung. Insofern bleibt in jedem Fall abzuwarten, ob und wie sie sich dann in tatsächlicher Politik niederschlagen.

Zur Not bleibt einem ja noch die PARTEI, die an 365 Tagen im Jahr Osterstraßenfest feiern möchte. In Schaltjahren sogar an 366 Tagen.

Leo Strohm

Stellungnahmen der Parteien im genauen Wortlaut: hamburg.adfc.de/?1819



So oder anders: Mehr Platz schaffen fürs Rad!



Gute Radwege brauchen keine Benutzungspflicht; schlechte dafür aber oft die Hamburger Stadtreinigung.



Oben: Auch Bäume lieben Tempo 30.

Unten: Abgeschlossen und angewachsen ...



© Fotos (alle): Dirk Lau

Eimsbüttel für Menschen

Fahrradclub schlägt Umgestaltung im
Kerngebiet Eimsbüttel vor.



© Johannes Bouchain

Das Herzstück von Eimsbüttel, die Osterstraße, wurde nach einer 2014 gestarteten Bürgerbeteiligung und anschließendem Planungsprozess zwischen Oktober 2015 und Oktober 2017 grundlegend umgebaut. Der Straßenraum wurde großzügig neu aufgeteilt und insbesondere die Aufenthaltsqualität in der Einkaufsstraße durch breite Gehwege gestärkt. Der Radverkehr wurde im Rahmen dieser Maßnahmen mit Hilfe von Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegt (siehe *RadCity* 6.17).

Im Dezember 2019 wurden die Ergebnisse einer Vorher-Nachher-Untersuchung und Bürgerbefragung zur Umgestaltung der Osterstraße im Mobilitätsausschuss der Bezirksversammlung vorgestellt. Für 80 Prozent aller befragten Passanten*innen und Online-Befragten hat sich die Situation nach dem Umbau verbessert oder sie ist gleich geblieben. Die Fußgänger*innen

Für die beiden Radfahrer*innen auf dem Schutzstreifen wird's bestimmt gleich ungemütlich: An den Engstellen ist das Überholen nicht mit ausreichendem Sicherheitsabstand möglich.

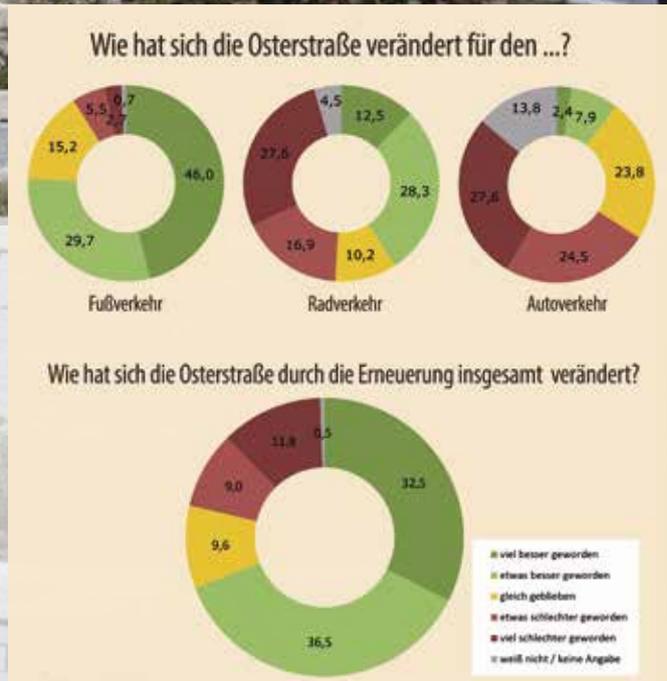
profitieren am meisten von diesem Umbau durch mehr Platz, mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität. Die Zahl der Radfahrenden hat sich in dem betrachteten Zeitraum zwischen 2015 und 2019 in einigen Abschnitten verdoppelt. Trotzdem gibt es Kritik, besonders bei den Radfahrenden gibt es eine große Anzahl Unzufriedener. Was ist der Grund?

Viele Radfahrende fühlen sich unsicher, wenn sie von Autos und Bussen mit zu wenig Abstand und hohem Geschwindigkeitsunterschied überholt werden. Oder wenn der Radstreifen



durch Falschparker blockiert ist und ein Spurwechsel in den fließenden Kraftverkehr nötig wird.

Kritik bestätigt Schon bei den Planungen zum Umbau 2014 hat die ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel auf die Problematik der Mittelinseln hingewiesen: Dort kann nicht mit dem vorgeschriebenen Seitenabstand überholt werden. Auch das weiterhin erlaubte Tempo 50 hat der ADFC bemängelt und forderte damals eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30. Das war seinerzeit auch eine der Kernforderungen der Bürgerbeteiligung zur Baumaßnahme. Nun hat die Evaluation gezeigt, dass die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs derzeit lediglich bei 23 km/h liegt. Allerdings werden tagsüber auf den Strecken immer wieder auch Geschwindigkeiten von 40 bis 45 km/h und nachts 50 bis 60 km/h gefahren. Trotz der



Umfrage zur Umgestaltung: Die meisten sehen eine Verbesserung, für den Radverkehr ist aber noch viel Luft nach oben.

Verkehrsberuhigung im Kerngebiet Eimsbüttel



© Michael Pfehl

-  Haupteinfahrtsstraße für Kfz-Verkehr
-  Einbahnstraße
-  Abgebunden von Hauptstraße
-  Diagonalsperre
-  Tempo 20 – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
-  Autofreier Platz Apostelkirche mit Busschleuse

In der Osterstraße fordert der ADFC Hamburg einen verkehrsberuhigten Geschäftsstraßenbereich mit Tempo 20 und eine Diagonalsperre im Bereich Osterstraße/Schwenckestraße, sodass die Durchfahrt mit privaten Kraftfahrzeugen zuverlässig verhindert wird. Auch die umgebenden Straßen des Eimsbütteler Kerngebiets sollen vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet werden.

-  Autofreier Platz Stellingeweg / Hellkamp

niedrigen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit hat der Autoverkehr lediglich um 10 Prozent abgenommen. Der Durchgangsverkehr in der Osterstraße hat sich prozentual nicht verringert. Insgesamt hat der Umbau nicht zu einer signifikanten Geschwindigkeitsreduzierung beigetragen.

Dass die Ergebnisse der Evaluation insbesondere beim Radverkehr ein so negatives Bild zeigen, erschüttert die Aktiven der ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel. Es bestätigt allerdings die vom ADFC beim Planungsprozess genannten Kritikpunkte.

Aufwerten und Ausweiten Jetzt baut die Gruppe ihre damaligen Forderungen weiter aus: Um die Attraktivität der Osterstraße auch für den Radverkehr sicherzustellen, fordert der Fahrradclub deshalb einen verkehrsberuhigten Geschäftsstraßenbereich mit Tempo 20 und eine Diagonalsperre im Bereich Osterstraße/Schwenckestraße, so dass der Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen zuverlässig verhindert wird. Dies würde auch die Aufenthaltsqualität insgesamt deutlich aufwerten.

Damit diese Maßnahmen zu keiner Verlagerung der Kfz-Verkehre in die Nachbarstraßen führen und um das Quartier in seiner Gesamtheit für die Menschen lebenswert zu gestalten, sollte die Umgebung mit einbezogen werden. Es gilt, **#QuartiereFürMenschen** zu schaffen und nicht mehr vorrangig nach den Belangen des Autoverkehrs auszurichten.

Ganzheitlich betrachten Um dies zu erreichen, betrachtet der ADFC Eimsbüttel weiträumig das Gebiet zwischen Gärtnerstraße, Fruchttalallee, Kieler Straße und Quickbornstraße. Dazu gehören Vorschläge wie die Ausweitung des autofreien Platzes an der Apostelkirche, wo lediglich der Metrobus durchfahren sollte. Außerdem soll ein weiterer autofreier Bereich im Stellingener Weg zwischen Hellkamp und Schwenckestraße den vorhandenen Raum vielfältig nutzbar machen. Weitere Maßnahmen sind Einbahnstraßenregelungen und Sperrungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), um den Durchgangsverkehr aus dem Wohnquartier rauszuhalten.

Bernd Reipschläger

hamburg.adfc.de/?1815

MITREDEN!

Der ADFC plant eine ortsnahe Veranstaltung für alle Interessierte, die sich aktiv an einer Verbesserung im Kerngebiet Eimsbüttel beteiligen möchten. Als Diskussionsgrundlage dienen die vorliegenden Pläne und positiven Beispiele etwa aus den Niederlanden.

Hast du Interesse daran, dich zu beteiligen? Melde dich unter: eimsbuettel@hamburg.adfc.de



© Samina Mir

#QUARTIEREFÜR MENSCHEN

Wir wollen das Leben der Menschen zurück in die Straßen bringen! Orte der Begegnung schaffen mit Plätzen zum Wohlfühlen und Straßen mit Lebensräumen, in denen wir unsere Kinder gern wieder spielen lassen. Zu Fuß gehen, Rad fahren und die Nutzung des ÖPNVs sind schon heute in den Wohnquartieren Hamburgs die Verkehrsmittel der Wahl und sollten dort auch absoluten Vorrang in der Verkehrsführung haben.

Schon in den 1970er- und 1980er-Jahren gab es eine Phase, in der auf die zunehmende Autonutzung und daraus resultierende viele schwere Unfälle mit ersten Verkehrsberuhigungen auch in Hamburg reagiert wurde. Die Stadt hat Tempo-30-Zonen eingerichtet und auch einige Straßen für den Kfz-Durchgangsverkehr geschlossen. In den Niederlanden führte dieser Impuls mit dem Slogan »Stoppt den Kindermord« sogar zu einem deutlichen Umdenken. Die Niederländer begannen in der Folge, den Radverkehr deutlich auszubauen und ihre Wohnquartiere auf die Bedürfnisse der Menschen auszurichten. Dort wird der Kraftverkehr konsequent aus den Quartieren herausgehalten und direkt auf die Hauptverkehrsstraßen geführt. Ein Queren der Wohn- und Geschäftsviertel mit dem Auto ist nicht möglich. Dies macht das zu Fuß gehen und Radfahren besonders attraktiv, da es im Quartier entspannter möglich ist und auch noch einen deutlichen Zeitgewinn mit sich bringt.

»Kein Durchgangsverkehr in Wohnquartieren« ist eine der wichtigsten Leitlinien des »Mini Hollands«-Konzepts, wie man es in London nennt. Wie man diese Ideen im Detail umsetzt, erklären wir auf unserer Webseite unter hamburg.adfc.de/QuartiereFürMenschen.

Jens Deye

Autonom, vernetzt und digital soll alles werden. Autos und Busse ohne Fahrer unterwegs sein. Die Verkehre auf Straße und Schiene miteinander vernetzt kommunizieren. Und weitere digitale Dienste sollen »unsere Mobilität einfacher und komfortabler machen«, so kündigte Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) Ende 2019 an. Die Verlautbarungen könnten wohlwollender nicht klingen. Was und wer aber verbirgt sich dahinter?

Der Kongress Der ITS-Kongress ist die weltweit größte Veranstaltung zu intelligenten Verkehrs- und Transportsystemen. Vorwiegend dient dieser zur Vernetzung und zum Austausch über die neuesten Entwicklungen und Ideen in diesem Themenfeld. Er findet jährlich alternierend in unterschiedlichen Ländern statt. Alle drei Jahre wird der Kongress in Europa ausgetragen. In der Zwischenzeit gastiert er in Amerika und Asien. Veranstalter des ITS-Kongresses ist je nach Kontinent eine spezifische Agentur aus unterschiedlichen

und Firmen aus unterschiedlichen Bereichen, vor allem aus der Autoindustrie.

Die Akteure Ähnlich einer Olympiabewerbung bewerben sich Städte für die Ausrichtung dieses Kongresses. Für seine Bewerbung setzte Hamburg auf eine Kooperation mit dem Volkswagenkonzern. Koordiniert wurde sie vom Hamburg Convention Bureau (HCB), einer direkten Tochter der Hamburg Tourismus GmbH und der Handelskammer Hamburg. Auf dem ITS-Kongress 2019 in Singapur erhielt die Hansestadt den Zuschlag für 2021.

Die lokalen Hauptakteure des Kongresses in Hamburg sind die eigens gegründete ITS Hamburg 2021 GmbH, die



kongresses in Hamburg 2021 mit 3,5 Millionen Euro.

Die strategischen Partner Hamburg setzt beim ITS-Kongress vor allem auf Partner aus der Industrie in den Bereichen Automobilität und Vernetzung. Dazu gehören Konzerne wie Volkswagen, Daimler und BMW, aber auch die Deutsche Bahn oder HERE Technologies, die Online-Geodatendienste anbietet. Diese auf digitale Vernetzung spezialisierte Firma gehört Automobilkonzernen wie Audi oder BMW und Auto-Zulieferern wie Continental, Bosch und Intel. Mit diesen »Mobilitätspartnern« verfolgt der rot-grüne Senat das Ziel, Hamburg als »Modellstadt für urbane Mobilität der Zukunft« zu entwickeln.

Die Ziele Die durch ERTICO formulierten und durch die Partner akzeptierten übergeordneten Ziele sind: Leben zu retten, die Umwelt zu schützen und eine möglichst kostengünstige Mobilität zu gewährleisten. Hamburgs Ziele wurden im Rah-

ITS-KONGRESS 2021

Digitalisierung, Vernetzung, automatisiertes Fahren – so lauten die neuen Heilsversprechen des Senats, um die Verkehrsprobleme Hamburgs mithilfe »intelligenter Transportsysteme« (ITS) in den Griff zu bekommen. Mitte Oktober 2021 will die Stadt auf einem Weltkongress ihre Projekte vorstellen.

Akteuren. Im Falle der europäischen Veranstaltung handelt es sich um die »European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation-Intelligent Transport Systems & Services Europe« (ERTICO-ITS Europe), eine öffentlich-private Organisation für die Förderung, Entwicklung und Bereitstellung intelligenter Verkehrssysteme. Gegründet wurde sie 1992 in Brüssel und umfasst heute 120 Institutionen, Verbände

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und der ITS-Lenkungs- bzw. Arbeitskreis, der aus Vertretern von städtischen Behörden, Landesbetrieben und Gesellschaften besteht. Koordiniert wird das Ganze durch das Projektmanagement-Office, das bei der Hamburger Hochbahn angesiedelt ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt die Vorbereitung und Durchführung des Welt-

men der ITS-Strategie des Senats vom April 2016 für den Zeitraum von 2020 bis 2035 konkretisiert, sie basieren auf den Zielen der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung (VEP, siehe RadCity 5.19). Genauer aufgeschlüsselt, stellen sie sich wie folgt dar:

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Verkehrsbedingte Umwelteinwirkungen senken
- Verlässlichkeit und Effizienz erhöhen

KULTUR BON

Bon Dir Kultur
KOSTENFREI – EINFACH



0123456789010

Deine Kulturrabatte für Hamburg und die Metropolregion
www.kulturbon.de



THEMENABENDE

ADFC-Geschäftsstelle | Koppel 34-36 | 20099 Hamburg



27. Februar 2020, 19 Uhr:

IM OSTEN ANDALUSIENS

Katharina Henne berichtet über eine Rundreise per Fahrrad durch das östliche Andalusien: Das »gekämmte Land« der Oliven, die Hochgebirgsregionen der Sierra Nevada, die Wüsten-Landschaften am Mittelmeer, die Städte Córdoba und Granada, Renaissance-Orte und »weiße Dörfer« sind die Hauptdarsteller in diesem Vortrag.

19. März 2020, 19 Uhr:

VON DEN ALPEN AN DIE ADRIA

Gestartet sind Giesela Uhlenhaut und Jörg Martens diesmal in Villach. Schon bald folgten sie der Sava durch Slowenien und weit ins kroatische Binnenland hinein. Später dann ging es auf der »Smaragdroute Slowenien« weiter nach Triest an die Adria. Sie erkundeten die Halbinsel Istrien und fuhren an der nördlichen Adria entlang bis nach Venedig.

EINTRITT: 2,50 €
FÜR ADFC-MITGLIEDER
KOSTENLOS!

KEINE ANMELDUNG
ERFORDERLICH!

Aktuelle Informationen:
hamburg.adfc.de/freizeit/veranstaltungen/themenabende

**Auch viel erlebt und Lust, andere
daran teilhaben zu lassen?**
Schicke einfach eine E-Mail an:
heidrun.knoeckel@gmx.de
mader.chr@gmx.de



Ein Fahrrad wie ein Raumschiff! Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg verkörperte der Spacelander von 1946 für viele Menschen den Aufbruch ins neue »Welt-raumzeitalter«. Die futuristisch anmutende Konstruktion aus Fiberglas verfügte über eingebaute Scheinwerfer und hintere Kotflügel. Entworfen hatte sie der britisch-US-amerikanische Industriedesigner Benjamin Bowden (1906–1998), der sein Geld zwar in der Autobranche verdiente, aber vor allem durch dieses leuchtend rote Fahrrad berühmt wurde – zu seinem Leidwesen.

Der »Raumfahrer« bildete 1946 Bowdens Beitrag zur Industriedesign-Ausstellung »Britain Can Make It« im Londoner Victoria and Albert Museum. In Serie ging sein Rad erst 14 Jahre später – allerdings nur für ein Jahr und mit lediglich 522 Stück.

Historikern gilt Bowdens Spacelander als »Wunderwerk des biomorphen Designs der Nachkriegszeit«. Mit seinen geschwungenen Linien und markanten Hohlräumen griff das Rad den stromlinienförmigen Vorkriegsstil auf. Anstelle

von Stahlrohren, die miteinander verschweißt wurden, nahm Bowden aber für den 20 Kilo schweren Spacelander zwei Pressstahlrahmen, die er zu einem Körper verband. Das Modell von 1946 besaß zudem einen Elektromotor, der auf Abfahrten und beim Bremsen Strom für Licht, Hupe und ein eingebautes Radio tankte. Als die Kleinserie 1960 startete, hatte sich der Geschmack aber bereits wieder geändert: Der Spacelander flopte in den Läden, wanderte dafür aber als moderner Designklassiker ins Museum.



© Michael Prahl

Amreys Kolumne

VOR DER WAHL

Wir werden noch mehr, noch schneller, noch besser. So lesen sich meist die Wahlversprechen der Parteien. Auf diese Art vermeiden sie einzugestehen, dass es bisher noch nicht so pralle war, und lassen sich gleichzeitig offen, wie viel sie konkret in der kommenden Legislaturperiode erreichen wollen. Und, ehrlich: Das ist sehr dünn! Ich wünsche mir belastbare Zahlen und harte Fakten. Zum Beispiel: »Wenn wir die Seniorpartner im neuen Senat sind, dann ... wird die untere Straßenverkehrsbehörde nicht länger bei der Polizei angesiedelt ... wird es nur noch Radfahrstreifen mit mindestens Regelbreite, also 2,25 Meter geben ... werden alle öffentlichen Lastfahrzeuge bis 1. Februar 2022 mit elektronischen Abbiegeassistenten ausgestattet, die nicht manipuliert werden können ... führen wir ab 2021 Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein.«

*Unrealistisch? Zu detailliert? Aber woran soll ich denn die Partei meiner Wahl später messen, wenn im Programm vor der Wahl windelweiche Formulierungen stehen wie: »Wir werden regelhaft [...] städtische LKW mit Abbiegeassistenzsystemen ausstatten.« Da frage ich mich sofort: Sollen es nur die neuen sein? Was ist mit den alten? Und bis wann? Dann gibt es in fünf Jahren vielleicht immer noch das Pilotprojekt, mehr aber nicht. Und kein*e Wähler*in kann sich beschweren, denn da stand ja nicht, wann und wie.*

Die Logik solcher diffusen, zu nichts verpflichtenden und letztlich nichtssagenden Wahlversprechen lässt sich am Beispiel der aktuellen Planungen zur Elbchaussee verdeutlichen. Dort werden auf einem Teilabschnitt von 4,2 Kilometern gerade mal 420 Meter Radfahrstreifen geplant, also zehn Prozent. Im Wahlprogramm würde das heißen: »Wir wollen noch mehr Radfahrstreifen bauen.« Äh ja, genau.

Amrey Depenau

IHR MEISTERBETRIEB
 STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES

KOECH2RAD
 HAMBURG

Aktivurlaub mit dem Rad
www.rueckenwind.de

Rückenwind 050
 Erlebnisreisen mit dem Rad

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

GESCHÄFTSSTELLE

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

 facebook.com/adfchamburg
 twitter.com/ADFC_Hamburg
 instagram.com/adfc_hamburg
 hamburg.adfc.de



Keine Öffnungszeiten. Verabredungen zum Kartenkauf oder um Broschüren abzuholen sind aber möglich. Telefonisch erreichbar: Di+Do 10–12 Uhr und Mi 15–17 Uhr

Bankverbindung ADFC Hamburg, GLS Gemeinschaftsbank eG, IBAN DE80 4306 0967 2029 4456 00, BIC GENODEM1GLS

ARBEITSKREISE

Computer Jörg Wellendorf, Kontakt über die Geschäftsstelle

Fahrrad-Reparaturseminare Jörg Wellendorf, Kontakt über die Geschäftsstelle **GPS** 2. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, gps@hamburg.adfc.de

Jugend Hans Buchenauer, 040 32904118; jugend@hamburg.adfc.de **Mitglieder** Termin erfragen, Dirk Pfaue, dirk.pfaue@hamburg.adfc.de

Radtourenprogramm letzter Mittwoch in ungeraden Monaten, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Morten Himmel, touren@hamburg.adfc.de **Tempo 30** 2. Dienstag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Jens Deye, tempo30@hamburg.adfc.de **Verkehr** 4. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Jens Deye; ak-verkehr@hamburg.adfc.de

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

BEZIRKSGRUPPEN

Altona 3. Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr, Ort per E-Mail erfragen, Sabine Hartmann; altona@hamburg.adfc.de **Bergedorf** Reinhold Reumann, 040 7355770, bergedorf@hamburg.adfc.de **Eimsbüttel**

Monatlich an einem Dienstag, 19 Uhr, Hamburg-Haus, Doormannsweg 12, Termin bitte per E-Mail erfragen: Bernd Reipschläger; eimsbuettel@hamburg.adfc.de **Harburg** 1. Montag im Monat, 19:30 Uhr, Restaurant Dubrovnik Kupferkanne, Julius-Ludowieg-Str. 8, harburg@hamburg.adfc.de **Mitte** 1. Montag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle; Marco Silla; mitte@hamburg.adfc.de **Nord**

Andrea Kupke, nord@hamburg.adfc.de **Wandsbek** 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr, Ort erfragen, Christian Scholz, 040 64554463, wandsbek@hamburg.adfc.de

WEITERE GRUPPEN

Fahrgastbeirat (HVV) Norbert Fleige, info@hamburg.adfc.de

Fahrradcodierung 2. Montag im Monat (April-Sept), 16–18 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle **Lastenrad** lastenrad@hamburg.adfc.de

Liege- und Spezialradstammtisch 1. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, im Café SternChance, Morten Himmel; 040 27145645 **Online-Redaktion** Ulf Dietze, online-redaktion@hamburg.adfc.de **Jugend-Fahrrad-Festival (JuFaFe) 2019** letzter Montag im Monat, 18:30 Uhr, Geschäftsstelle des ADFC, Hans Buchenauer, Tel. 040 32904118, jugend@hamburg.adfc.de **RadCity** Georg Sommer, RadCity@hamburg.adfc.de **Radlertreff** letzter Donnerstag im Monat, 19 Uhr, »Oniro«, Lattenkamp 29; Wolfgang Heckelmann; 040 61192970 **Rad+Reise – Die ADFC-Messe** ADFC-Geschäftsstelle, radundreise@hamburg.adfc.de **Radschulwegplan** Termin erfragen, Frank Fiedler, radschulwegplan@hamburg.adfc.de **Themenabende** Christine Mader, mader.chr@gmx.de, Heidrun Knöckel, heidrun.knoeckel@gmx.de **Vorstand** 1. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle, Georg Sommer (Landesvorsitzender), vorstand@hamburg.adfc.de



*Du liebst es, Rad zu fahren,
und willst helfen, den Radverkehr
in Hamburg zu verbessern?
Hier findest du alle Adressen,
Termine und Ansprechpartner*innen,
um aktiv zu werden.*

HAMBURG.ADFC.DE/AKTIV-WERDEN



IN EIGENER SACHE

Alle ADFC-Mitgliedermagazine gibt es künftig fünfmal jährlich. Die RadCity erscheint wie die RadWelt sowohl gedruckt als auch online.

RadCity, das Mitgliedermagazin des ADFC Hamburg, erscheint zukünftig fünfmal im Jahr. Grund der Änderung: Das bundesweite ADFC-Magazin RadWelt wurde auf diesen Rhythmus umgestellt. Die RadCity wird an die Hamburger Mitglieder des Fahrradclubs jeweils zusammen mit der RadWelt verschickt.

Beide Magazine lassen sich übrigens auch rein digital beziehen. Wer keine Printausgabe mehr möchte, kann sich unter adfc.de/radwelt-e-paper melden und wird zukünftig automatisch per E-mail benachrichtigt, sobald die neue Ausgabe der RadWelt abrufbar ist.

Achtung! Die RadCity ist im E-Paper der RadWelt nicht enthalten, kann aber ebenfalls immer aktuell als PDF-Datei online abgerufen werden unter hamburg.adfc.de/radcity. Eine automatische Benachrichtigung erfolgt derzeit zwar (noch) nicht, aber zum Erscheinen der RadWelt als E-Paper steht die RadCity regelmäßig online bereit.

IMPRESSUM

Die RadCity – »Deutschlands führendstes Fahrradmagazin« (Horst Tomayer) – bzw. ihr Vorläufer ADFCmagazin Hamburg erscheint seit 1998 regelmäßig alle zwei Monate. Seit 2020 gibt es fünf Ausgaben pro Jahr.

HERAUSGEBER

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE

Amrey Depenau, Jens Deye, Florian Dumsky, Stefan Eli, Jörn Fritsche, Dirk Lau (Layout, Produktion), Kathryn Leve, Michael Lutter, Christine Mader, Michael Prahl, Bernd Reipschläger, Georg Sommer (Redaktion, V.i.S.d.P.)

E-Mail: RadCity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 34 vom 27.11.2019:
hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt:

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

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 13 500

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

Download: hamburg.adfc.de/radcity



25 Jahre Fahrkomfort im Norden:
Besuchen Sie uns zu unseren Jubiläums Veranstaltungen 2020 mit über 30 Test- und Vorführ-Modellen, Probefahrt-Aktionen und Spezialrad-Angeboten für Ihren Alltag, Reisen, Reha & Sport:

Trimobil.net
Spezial-Fahrräder.

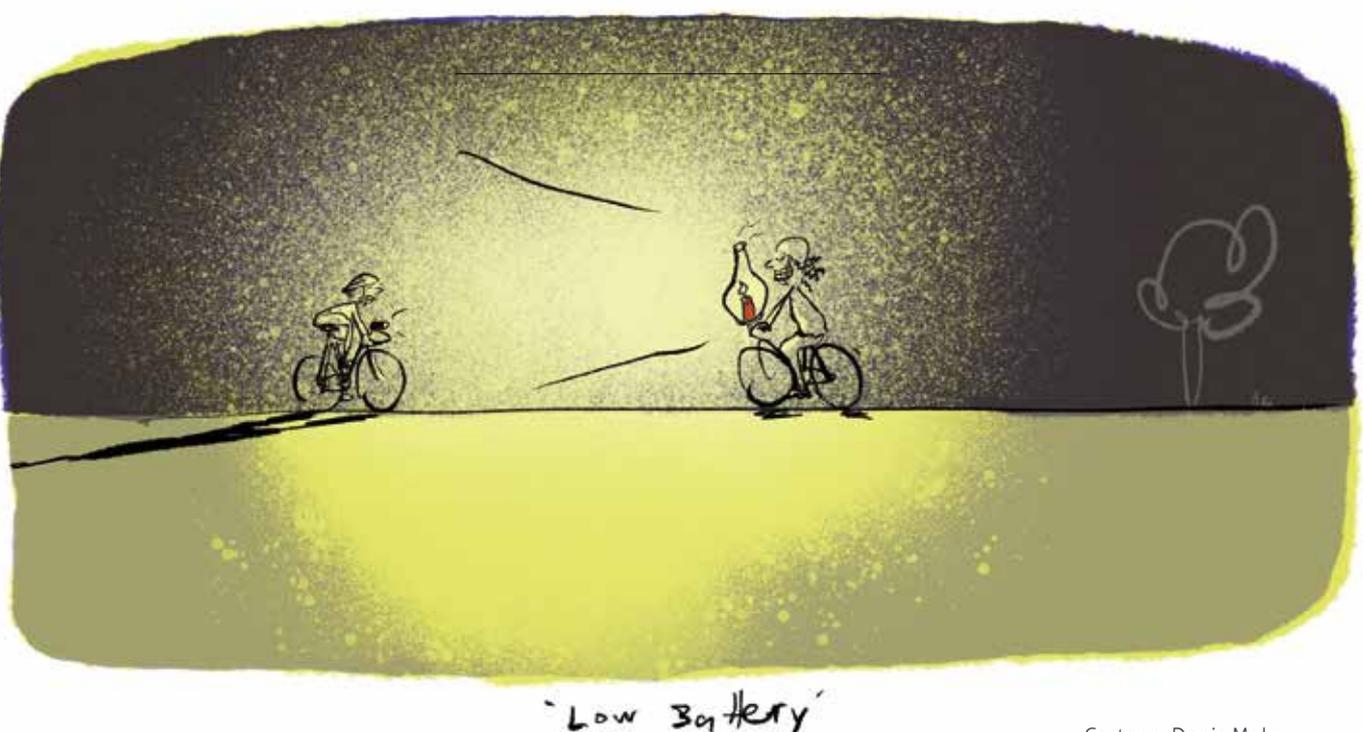
BUSINESS BIKE
Leasing

AnthroTech

HASE BIKES
Premium-Partner

Toxy Liegerad GmbH - Spezialräder
Bekeler Str. 2, 25562 Wrist, Holstein
☎ 0049 (0) 4822 9452411 ☎ 9456413
Infos & Kontakt: www.trimobil.net

Mehr von Denis Mohr auf <http://denismohr.blogspot.de>



Cartoon: Denis Mohr

| **AUSRÜSTUNG** | **Globetrotter Ausrüstung GmbH** | **BERATUNG** | **Verbraucherzentrale Hamburg** | **CARSHARING** | **Cambio Hamburg CarSharing**
 Lilienstraße 11, Lilienhof, 20095 Hamburg, 040 41466700 | **TOUREN/FÜHRUNGEN** | **Twietenkieker in Hamburg** Dipl. Geogr. Carsten Ruthe, Zassen-
 hausweg 86, 22589 Hamburg, 040 85382794 | **FAHRRADHANDEL** | **Die Kette Elbwerkstätten GmbH** Friesenweg 5 b-d, 22763 Hamburg, 040
 428683737 • **Eimsbüttler Fahrradladen Uwe Krafft** Osterstr. 13, 20259 Hamburg, 040 493061 • **Fahrrad Cohrt** Saseler Chaussee 61, 22391 Hamburg,
 040 6406064 • **Fahrrad Dulsberg** Straßburger Str. 9-11, 22049 Hamburg, 040 612280 • **Fahrrad Löwe** Wandsbeker Chaussee 13, 22089 Hamburg,
 040 255991 • **Fahrrad XXL Marcks** Curslackter Neuer Deich 38, 21029 Hamburg, 040 724157-0 • **Fahrrad Nielandt** Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049
 Hamburg, 040 693 00 20 • **Fahrrad Pagels** Horner Landstraße 191, 22111 Hamburg, 040 6518386 • **Fahrrad und E-Bike Center Hamburg**
 Großmoordamm 63, 21079 Hamburg, 040 32310010 • **Fahrradladen St. Georg** Schmilinskystraße 66, 20099 Hamburg, 040 243908 • **Koech 2-Rad**
Technologie Sievekingsallee 94-96, 20535 Hamburg, 040 2194634 • **MSP Bikes GmbH** Rentzelstraße 7, 20146 Hamburg, 040 45036180 • **Rad &**
Service Niendorf Paul-Sorge-Straße 140, 22455 Hamburg, 040 41453783 • **Rad & Tat** Am Felde 2, 22765 Hamburg, 040 395667 •
Radsport von Hacht Breitenfelderstr. 9, 20251 Hamburg, 040 48060417 • **Radsport Wulff** Frohmestr. 64, 22459
 Hamburg, 040 5508472 • **Radwerk »Fahrradhandel« GmbH** Langenfelderdamm 5+6, 20257 Hamburg, 040
 499337 • **RBK – Fahrräder** Denickestraße 25, 21073 Hamburg, 040 7658489 | **HERSTELLER** | **Norwid**
Fahrradbau GmbH Bauerweg 40, 25335 Neuendorf b. Elmshorn, 04121 24658 | **INITIATIVEN** | **Zukunftsforum**
Blankenese e.V. Harris Tiddens, Mühlenberger Weg 64A, 22587 Hamburg, 0170 8369071 | **IT** | **WPS –**
Workplace Solutions GmbH Hans-Henny-Jahnn-Weg 29, 22085 Hamburg, 040 229499-0 • **IT sprind**
it-service GmbH & Co. KG Schützenstraße 110, 22761 Hamburg, 040 38686990 | **MESSE**
 | **REISEN Hamburg** Messeplatz 1, 20357 Hamburg, 040 3569-0 | **ÖPNV** |
Hamburger Verkehrsverbund Steindamm 94, 20099 Hamburg, 040
 325775-0 | **PFLEGE** | **Pflegedienst Knoll** Kohlhöfen 29, 20355 Hamburg,
 040 345696 | **PRIVATE FÖRDERMITGLIEDER** | Martina Wollesen,
 Pretttau (Italien) | **RECHT** | **Matthies Rechtsanwälte** Dr. Anja
 Matthies, Van-der-Smissen-Straße 2a, 22767 Hamburg, 040
 39999017 | **REISE** | **Die Landpartie Radeln & Reisen GmbH** Am
 Schulgraben 6, 26135 Oldenburg, 0441 570683-0 | **SERVICE** |
Der VeloMeister Produktionsschule Eimsbüttel Basselweg
 64, 22527 Hamburg, 040 52014400 • **Fahrradstation**
Dammtor einfall GmbH, Schlüterstraße 11, 20146 Hamburg,
 040 41468277 | **SPORT** | **Eimsbütteler Turnverband e.V.**
 Bundesstr. 96, 20144 Hamburg, 040 401769-0 | **VERLEIH &**
LOGISTIK | **Hamburg City Cycles Lars Michaelsen** Bernhard-
 Nocht-Str. 89-91, 20359 Hamburg, 040 74214420 • **Mehrrad e. K.**
 www.mehrrad.de • **tricago eG** Kronsaalsweg 70, 22525 Hamburg, 040
 67995300 | **WOHNEN** | **Gartenstadt Farmsen eG** Bramfelder Weg 35,
 22159 Hamburg, 040 645572-0 | **ZUBEHÖR** | **Firma Paulchen System** Volkmar
 Kerkow, Grandkuhlenweg 18, 22549 Hamburg, 040 8329590

RÜCKENWIND FÜRS RAD!

Radverkehr in Hamburg fördern –
Fördermitglied des ADFC Hamburg
werden. Wir sind schon dabei.



HAMBURG.ADFC.DE/FOERDERMITGLIEDER





CHECK' DEINE

Kita, Schule,
Senioren-
einrichtung
oder das
Krankenhaus –
rundum sicher mit **Tempo 30?**

AN SOZIALEN EINRICHTUNGEN



Kitas



Schulen



Seniorenheime



Krankenhäuser

Wenn ja, trage es bitte ein. Wenn nicht, helfen wir dir, Tempo 30 durchzusetzen: hamburg.adfc.de/tempo30

Von den mehr als 1800 sozialen Einrichtungen in Hamburg sind immer noch mehrere hundert nicht durch Tempo 30 geschützt und für viele weitere fehlt Tempo 30 im engeren Umfeld.

Tempo 30 vermeidet Unfälle und lindert Unfallfolgen drastisch. Kontakt: Wiebke Hansen, tempo30sozial@hamburg.adfc.de, 040 329 041 15, hamburg.adfc.de/tempo30



Die Kampagne wird
gefördert von





DEINE
SPENDE
MACHT UNS
STARK!

Wir lieben Radfahren. Deswegen setzen wir uns im ADFC leidenschaftlich dafür ein, dass Radfahren in Hamburg besser und sicherer wird – auch für dich!

Bitte spende jetzt an den ADFC und unterstütze die Arbeit unserer vielen Ehrenamtlichen und der festen Mitarbeiter*innen für die Verkehrswende, Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt.

Deine Spende kannst du übrigens steuerlich geltend machen.

Nutze unsere Online-Spendenseite für Lastschrift und Paypal: hamburg.adfc.de/spende

Oder überweise an diese Kontoverbindung:

Empfänger: ADFC Hamburg
Bank: GLS Gemeinschaftsbank eG
IBAN: DE80 4306 0967 2029 4456 00
BIC: GENODEM1GLS

Verwendungszweck: das Wort »Spende« und deine Adresse für die Spendenbescheinigung.