

RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg



2.2021

Juni–August

ersch. vierteljährlich | hamburg.adfc.de



MEHR DAVON?

HAMBURGS ERSTE
PROTECTED BIKE LANE
IN HARBURG

© Dirk Lau

Neues aus den Bezirken • Bus und Rad: Miteinander • Schlemmertour mit Herbert



TRENGA DE

BICYCLES

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.

WWW.TRENGA.DE

GLS 7.5 Randonneur Series



GLS 4.5 Urban Series



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

Fahrrad & E-Bike center Hamburg



Stammhaus Hamburg Harburg
Großmoordamm 63-67
21079 Hamburg



Filiale Buchholz l.d.Nh.
Innungsstraße 2
21244 Buchholz

www.fahrradcenter.de



**PANNEN-
SOFORT-
HILFE**

Fahrrad Cohrt • Saseler Chaussee 61

22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)

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



**MONTAG
RUHETAG**

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

15.00-18.30 Uhr Werkstattannahme
10.30-15.30 Uhr Werkstattannahme

INHALT

2.21 • Juni bis August 2021

- 04 Kurzmeldungen:** Elbtunnel-Kutsche • Räder für das Miteinander • Fahrradcodierung nagelneu • Neues Fahrradmagazin des Hamburger Abendblattes • Trauer um Heidrun Jancke

VERKEHRSPOLITIK

- 06 Neues aus Hamburgs Bezirken:**
Was tut sich in Harburg, Mitte und Eimsbüttel?
- 10 Wir reden miteinander**
Interview mit HVV-Busfahrer Marco Osterloh

FREIZEIT & TOUREN

- 12 Corona-Papers**
Auf zwei Rädern durch die Pandemie
- 14 Schlemmertour mit Herbert**
Radel dich satt – Hamburg & Umgebung
- 16 Rezension & Cartoon**
„Der schwerste Radfahrer der Welt“ –
Buch von Lars Amenda über Emil Naucke

SONSTIGES

- 19 Legendäre Fahrräder XXIV:** StadtRAD Hamburg
- 20 Amreys Kolumne:** Angst essen Seele auf

IMPRESSUM

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

HERAUSGEBER

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

MITARBEITER*INNEN DIESER AUSGABE

Amrey Depenau, Dirk Lau (Layout, Produktion), Jörn Fritsche, Milena Markwart, Sabine Michaelis, Michael Prahl, Georg Sommer (Redaktion, V.i.S.d.P.), Frank Schmoll, Marco Silla, Leo Strohm, Alexander von Stryk
E-Mail: RadCity@hamburg.adfc.de

ANZEIGEN

Es gilt die Preisliste Nr. 39 vom 26.11.2020:
hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten

Kontakt:

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

DRUCK

Dierichs Druck Media | Auflage: 7500

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

Es ist kompliziert

Die Kurzmeldungen auf den ersten Seiten einer jeden Radcity-Ausgabe sind schon immer eine bunte Sammlung sehr vermischter Meldungen. Und das ist auch gut so, denn es zeigt, wie vielseitig und vielschichtig das Thema Radfahren ist. Und genau so vielschichtig ist auch das Vereinsleben im ADFC und erst recht die Verkehrspolitik in Hamburg. Da gibt es gute, schlechte und manchmal auch traurige Nachrichten. Und auch solche, von denen man nicht so recht weiß, ob sie nun gut oder schlecht sind. So wie die Berichte unserer Bezirksgruppen in Harburg, Eimsbüttel und Mitte zur verkehrspolitischen Entwicklung auf den Seiten 6 bis 11.

Fraglos gut ist es, wenn mehr Dialog zwischen relevanten Akteuren im Verkehr zu Stande kommt. Zum Beispiel zwischen den Mitarbeiter*innen der Hochbahn und dem Fahrradclub, wie das Interview mit dem Busfahrer Marco Osterloh auf den Seiten 12 und 13 zeigt. Oder wenn unsere Leser*innen sich zu Wort melden und spannende Geschichten aus der Coronazeit erzählen (S. 14–15 und auf hamburg.adfc.de – unbedingt dort weiterlesen!). Oder wenn wir Radtouren für Feinschmecker vorstellen (S. 16–17), ein gutes Buch empfehlen, über Querlenker lachen, zur Sternfahrt einladen oder unser vorerst letztes Prunkstück aus der Serie „Legendäre Fahrräder“ feiern: das Hamburger StadtRAD (alles ab S. 18).

Nicht so einfach ist es wiederum, wenn unsere Kolumnistin Amrey auf Seite 21 Betrachtungen zur gefühlten und tatsächlichen Sicherheit beim Befahren von Radfahrstreifen anstellt. Es ist und bleibt eben kompliziert.

Als Redaktionsleiter der RadCity verabschiede ich mich von dir, liebe Leser*in, nach fünf Jahren und 30 vielseitigen Ausgaben. Meine Arbeit übernimmt ab dem nächsten Heft Leo Strohm. Ich wünsche weiterhin viel Lesespaß mit „Deutschlands führendstem Fahrradmagazin“ – ganz einfach!

Georg Sommer

HP VELOTECHNIK
Rückenfreundlich durch die Natur gleiten und den Panoramablick genießen.

Die Streetmaschine: das Trekking-Liegerad der Premiumklasse. Es radelt sich leicht und ausgeglichen und wurde auf etlichen Weltreisen erprobt.



Wer es nicht kennt: Dieses Rad macht immer wieder süchtig!

FLUX A 10-S

Einzigartige Rahmengenometrie, absolut wartungsarm mit Riemenantrieb, Nabenschaltung, KlickFix Gepäckträger und, und, und...

In diversen Tests als herausragende Innovation „bejubelt“.



Das geniale Stadt- und Tourenbike

„Die Sitzhaltung auf diesen Rädern ist einfach traumhaft und traumhaft ist auch, eine Tour von ca. 90 km wieder fahren zu können, ohne Schmerzen in den Handgelenken, Nacken- und Sitzbereich zu spüren.“

(Kundenmeinung)

Liegeradstudio

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

... Genuss pur.

mit flinken und rückenfreundlichen Komfortädern der Sonne entgegen!



© Illustration: M. Lutter

■ ELBTUNNEL-KUTSCHE

Einen Shuttle-Service durch den alten Elbtunnel stellt Michael Lutter auf die Beine – genauer: auf die Räder. Denn das Pendeltaxi durch Hamburgs unterirdisches Wahrzeichen wird per Fahrradkutschka unterwegs sein. Michael ist im Fahrradclub kein Unbekannter. RadCity-Leser*innen kennen ihn als regelmäßigen Autor der flotten Editorials in unserem Magazin. Diese ehrenamtliche Aufgabe finanziert aber leider nicht das Startkapital für das Projekt. Dafür hat Michael ein Crowdfunding gestartet: Wer das umweltfreundliche Vorhaben unterstützen möchte, kann vorab eine Dauerkarte für den Service erwerben und dadurch zur Realisierung beitragen.

elbtunnel.hamburg

■ RÄDER FÜR DAS MITEINANDER

Du hast ein gebrauchtes und fahrtüchtiges Rad im Keller und möchtest es gern sinnstiftend abgeben? Spende es an Bike Bridge! Bei dem Begegnungsprojekt für Migrantinnen bieten ehrenamtliche Trainerinnen Fahrradkurse für Frauen an. Das bringt Menschen auf Augenhöhe zusammen, stärkt das Miteinander und schenkt Frauen ein Stück Freiheit und Unabhängigkeit. Nach den Kursen gibt Bike Bridge die Räder gern an die Frauen weiter. Gebraucht werden funktionsfähige Räder mit den Reifengrößen 24" oder 26" (Rahmengröße 42-50 cm). Ideal sind Räder mit niedrigem Einstieg.

Gib dein Rad in der ADFC-Geschäftsstelle in St. Georg oder bei Bike Bridge in Wilhelmsburg ab, bitte aber nur nach vorheriger Absprache. Zu bestimmten Terminen sind auch Abholungen möglich.

Kontakt: kaija.dehnekamp@hamburg.adfc.de, 040-37907050



© Bike Bridge e.V.

■ FAHRRADCODIERUNG NAGELNEU

Alle 30 Minuten wird in Hamburg ein Fahrrad geklaut. Die Codierung des ADFC ermöglicht es, die tatsächlichen Eigentümer*innen über den eingravierten Code zu ermitteln und schreckt somit potentielle Diebe ab. Dank einer Spende der Sparda-Bank verfügt der Fahrradclub seit kurzem über ein Nadelcodierungsgerät, das den eindeutigen Sicherheitscode etwa 0,3 mm tief in den Rahmen eingeprägt. Dabei wird kein Material abgetragen, sondern lediglich etwas verdrängt. Für Rahmen aus Karbon und Bambus bieten wir nach wie vor die Codierung mit haltbarem Klebeetikett an.

Einzeltermine werden vergeben über codierung@hamburg.adfc.de



MACH MIT!

© Michael Prahl

■ NEUES FAHRRADMAGAZIN VOM HAMBURGER ABENDBLATT

»Hamburg mit dem Rad« heißt das Sonderheft, das im Mai erschienen ist – darin Tourentipps für die Stadt, für die Nord- und Ostsee, viel Service zum Thema Apps, Neuigkeiten für Fahrradkleidung und Zubehör, Tipps und Tricks bei Pannen. Die Verkehrspolitik kommt auch nicht zu kurz: Anjes Tjarks, Senator der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, steht Rede und Antwort. Die Velorouten werden unter die Lupe genommen – und last not least gibt's einen Exkurs über »das Fahrrad in der Kunst und der Musik«.



108 Seiten, 9,- € (Abonnenten 7,- €); abendblatt.de/magazine

■ STÄRKE DEN ADFC HAMBURG!

Die RadCity ist voll der tollen Aktionen, mit denen wir uns fürs Radfahren und die Mobilitätswende in Hamburg engagieren – auch für dich! Bitte unterstütze unser Engagement mit einer Spende. Wenn es dir möglich ist, gern mit einer regelmäßigen monatlichen oder jährlichen Spende. Denn diese gibt uns Planungssicherheit und Freiraum für Neues! Einmalige Spenden sind natürlich auch super. Deine Spende kannst du online über das Portal Gut-für-Hamburg einrichten oder als Dauerauftrag auf unser Spendenkonto IBAN: DE80 4306 0967 2029 4456 00; Verwendungszweck: Spende und deine Adresse für die Spendenbescheinigung. Herzlichen Dank! gut-fuer-hamburg.de/projects/90294 (siehe Barcode oben)



■ TRAUER UM HEIDRUN JANCKE

Unsere liebe Vereinskollegin Heidrun Jancke ist Anfang April 2021 gestorben. Die Aktiven im ADFC kannten und schätzten Heidrun seit vielen Jahren. Ihren ehrenamtlichen Einsatz beim Fahrradclub hat sie im Arbeitskreis Radtouren begonnen, selbst Touren geleitet und die Organisation des Tourenprogramms unterstützt. Gemeinsam mit Ihrem Mann Uwe war sie jahrelang mit verantwortlich für die Organisation der Radreisemesse, hat sich um die Gesamtorganisation des Events, die Austellerakquise und vor allem um die Finanzen gekümmert. „Nebenbei“ haben die Janckes maßgeblich an der Organisation der Sternfahrt von Mobil ohne Auto Nord gewirkt.



© Privat

Alle, die sie kannten, schätzten ihren freundlichen und zugewandten Charakter und ihre sorgfältige und zuverlässige Arbeit. Für Aktionen rund ums Radfahren war sie immer ansprechbar. Bei unzähligen Infoständen, Aktionen zur Fahrradcodierung, Auftritten auf Messen - fast immer war Heidrun dabei. Und oft erledigte sie ganz still und bescheiden die wichtigsten und arbeitsintensivsten Aufgaben jenseits des Rampenlichts.

Wir werden Heidrun sehr vermissen und wünschen ihrem Mann Uwe und allen Angehörigen viel Kraft, diesen traurigen Verlust zu verschmerzen.



NEUES AUS HAMBURGS BEZIRKEN



Bereits im letzten Heft haben wir an dieser Stelle die ADFC-Bezirksgruppen zu Wort kommen lassen. Schließlich können die Engagierten vor Ort am besten beurteilen, wie es um die Verkehrssituation auf Hamburgs Straßen und Radwegen bestellt ist. Wir wollten wissen: Was hat sich aus Sicht der Radfahrenden verändert, verbessert, verschlechtert? Welche Entwicklungen sind abzusehen, zu begrüßen, zu kritisieren? Hier nun die Stellungnahmen aus den Bezirken Harburg, Mitte und Eimsbüttel.



Leider kommt die „Fahrradstadt“ im Süden Hamburgs immer noch nicht richtig in Fahrt. Bei beiden Velorouten hakt es noch an vielen Stellen. Zählt wird es vor allem dann, wenn neben der Bezirksverwaltung auch noch die Deutsche Bahn oder die Hamburg Port Authority ins Spiel kommen, weil deren Anlagen überquert werden müssen. Die Umsetzung der Velorouten 10 und 11 bleibt vielerorts ein Stückwerk, das den Radfahrenden noch lange viel Geduld abverlangen wird. Für die Route 10 nach Neugraben bedeutet das beispielsweise, dass man aufgrund überdimensionierter Drängelgitter

weder mit dem Lastenrad noch mit Anhänger unterwegs sein sollte. Eine wichtige Querung über eine Gleisanlage im Binnenhafen ist noch nicht einmal in die Erstverschickung gegangen.

Licht im Binnenhafen Gerade im Binnenhafen und im weiteren Umfeld gibt es aber auch Positives zu berichten: Entlang der Hannoverschen Straße verläuft die Veloroute 11 zumindest auf der Ostseite seit Ende April in Form einer „Protected Bike Lane“, der ersten der Stadt. Die Veloroute 10 soll dann im Binnenhafen weitestgehend im „Radschnellwegestandard“ erstellt werden. Das bedeutet, man kann von den Elbbrücken bis zur Seehafenstraße ohne Barrieren oder Ampel fahren – wir freuen uns darauf.

Radverkehr abgewürgt Sehr enttäuschend ist der Umgang mit Radfahrenden beim Bau und Abriss von Autobahnen und Schnellstraßen. Seit über eineinhalb Jahren ist die Veloroute 11 entlang der abgerissenen alten Reichsstraßentrasse gesperrt. Geplante Fertigstellung war Dezember 2020. Im Zuge der Baumaßnahmen



Ein echtes Ärgernis: Diese Fußgängerunterführung unter der Cuxhavener Straße/B 73 bei der Bushaltestelle Hausbruch muss gleichzeitig als Teil der Veloroute 10 erhalten.

für die A26 West wurden sämtliche Radverkehrsverbindungen zwischen Finkenwerder und dem Süden der Stadt bis auf weiteres, das heißt für viele Jahre, unterbrochen. Viele radfahrende Airbus-Mitarbeiter*innen aus dem Süderelbäum müssen sich ihren „neuen“ Arbeitsweg nun auf wenigen, stark belasteten Hauptstraßen durch das Industriegebiet mit dem Schwerlastverkehr teilen. Und weil es so schön ist, dürfen sie auch für lange Zeit täglich viele Kilometer Umwege fahren.

Festgefahren scheint die Situation auch entlang der Magistralen zu sein: Um die Kosten für eine Bahnquerung am Dubben zu sparen, wurde die Veloroute „mittelfristig“ erst einmal auf die südlich gelegene B73 verschwenkt, um ein gutes Stück weiter westlich wieder durch eine Unterführung unter der Bahn zurück nach Norden zu führen. Die Etappe entlang der B73 wurde mit einem guten Hochbordradweg versehen – der Rest größtenteils leider nicht. Die Winsener Straße (immerhin ca.

28.000 Kfz/Tag) hat zwar im innerstädtischen Bereich weiterhin 4 bis 6 Fahrspuren, aber leider immer noch keinerlei Fahrradinfrastruktur. Auch auf der B75 (Bremer Straße) sieht es außerhalb der Harburger Innenstadt nicht viel besser aus – in der Harburger Innenstadt wird allerdings in den nächsten Wochen ein nicht benutzungspflichtiger Hochbordradweg fertiggestellt, der vorsichtigen Radfahrenden das Radfahren erleichtern soll.

Positive Entwicklungen Am S-Bahnhof „Heimfeld“ wurde eine brauchbare Fahrradabstellanlage errichtet, welche sogar kostenfrei nutzbar ist. Auch die erste Fahrradstraße im Bezirk entlang der Dehnickestraße und ein bezirkliches Veloroutennetz, welches derzeit in Planung ist, sind ausdrücklich zu begrüßen. Vorgebracht wird viel Positives im Bezirk durch drei sehr engagierte Fahrradbeauftragte im Bezirksamt, deren finanzielle und persönliche Mittel allerdings nicht ausreichen,



© Dirk Lau

Auch im Valentinskamp in der Neustadt gibt es seit Mai 2021 einen sogenannten geschützten Radfahrstreifen, um mehr Sicherheit und zügigeres Vorankommen für Radfahrer*innen zu gewährleisten.

um dem gewaltigen Bedarf im Bezirk gerecht zu werden. Weiterhin hat nun bereits zum dritten Mal der „Fahrradbeirat“ getagt, ein Gremium, in dem sich alle möglichen am Thema „Radverkehr im Bezirk“ beteiligten Organisationen und Behörden gelegentlich treffen und Ideen und Vorschläge sammeln.

Frank Schmolll



© Frank Schmolll

Am 23. April 2021 wurde der erste geschützte Radfahrstreifen Hamburgs an der Hannoverschen Straße in Harburg eröffnet. Aber bei diesen 550 Metern soll es nicht bleiben, die Behörde plant weitere, vergleichbare Projekte.

DA GEHT NOCH MEHR!

Hamburgs erster geschützter Radfahrstreifen ist Wirklichkeit – und nüchterner als der Traum vom sicheren, zügigen und komfortablen Radfahren. 50 Zentimeter Bordstein trennen das Novum in der Hannoverschen Straße von der Blech-Piste. Auf bis zu 2,10 Metern befahrbarer Breite geht es 550 Meter Richtung Norden. Ein Lastenrad zu überholen ist da schon grenzwertig. Immerhin 220 Meter Verlängerung sind geplant. Richtung Süden gibts nur einen normalen Radfahrstreifen. Wohl aus „Platzmangel“, damit Autos auf eigenen Abbiegespuren „den Verkehr“ nicht aufhalten.

Das ist besser als alles, was vorher war. Aber da geht noch mehr. „Breiter! Mehr davon! Schneller!“, mag man den Verantwortlichen zurufen. Diesen Rückenwind braucht die Verkehrswende genauso wie die klare Kritik, dass das Auto immer noch zu viel Platz bekommt.

Georg Sommer

Einige der eingebrachten Vorschläge für unser Projekt #QuartiereFürMenschen zur Verkehrsberuhigung im Kerngebiet Eimsbüttel und die Kommentare dazu. Mehr Infos unter: quartierefuermenschen.de



Im Bezirk Eimsbüttel sorgt derzeit vor allem das Projekt **#QuartiereFürMenschen** für Schlagzeilen, auch über die Bezirksgrenzen hinaus. Mehr Platz für Radfahrende, mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen: Mit diesem Ziel vor Augen hat der ADFC unter dem Hashtag #QuartiereFürMenschen ein Projekt zur Online-Bürgerbeteiligung in Eimsbüttel ins Leben gerufen (siehe auch RadCity 1.21). Seit Anfang März 2021 ist die Webseite quartierefuermenschen.de freigeschaltet. Auf einer interaktiven Karte können nicht nur die Eimsbütteler*innen, sondern auch alle Interessierten die vorhandenen Vorschläge zur Neuaufteilung des Straßenraums im Stadtteil Eimsbüttel kommentieren oder eigene Orte zur Umgestaltung vorschlagen.

Aktive Beteiligung der direkt Betroffenen Seitdem hat sich einiges getan, zahlreiche neue Vorschläge wurden bereits eingetragen, und die Diskussion ist voll im Gang. Wie dringlich der Wunsch nach einer Veränderung der Verkehrssituation in Eimsbüttel ist, zeigt sich auch daran, dass mittlerweile mehrere andere Interessengruppen wie zum Beispiel die Schulsprecher-Initiative Gustav-Falke-Straße, die sich für eine Verkehrsberuhigung vor den umliegenden Schulen einsetzt, oder die Initiative Kurs Fahrradstadt den Faden aufgenommen haben.

Lob aus der Politik Da wird auch schon mal die Politik hellhörig: In der Online-Gesprächsrunde „Tills Talk“ von

Grünen-Politiker Till Steffen am 19. April 2021, an der auch Hamburgs Verkehrs-senator, sein Parteifreund Anjes Tjarks, als Talkgast teilnahm, wurde #QuartiereFürMenschen mehrmals erwähnt. Tjarks begrüßte ausdrücklich, dass diese Themen zunehmend von Bürger*innen angestoßen würden. Derartige Projekte müssten „von unten wachsen“, damit sie von der Politik aufgegriffen werden können.

Mitmachen kann also wirklich etwas bewegen – wenn du bislang noch keine Gelegenheit gefunden hast, deine Ideen einzubringen, dann nichts wie ran an die Tastatur. Je mehr Menschen sich beteiligen, desto besser für das ganze Projekt!

Bezirksgruppe Eimsbüttel

Das Projekt #QuartiereFürMenschen wird gefördert aus Mitteln des #moinzukunft Hamburg Klimafonds – ein Projekt der Hamburger Klimaschutzstiftung und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) und durch Sondermittel der Bezirksversammlung Eimsbüttel.



Ein Projekt der Hamburger Klimaschutzstiftung und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)





© Marco Silla

So sieht moderne Verkehrsführung aus – der breiteste Radfahrstreifen Hamburgs am Ballindamm. Mehr Sicherheit und mehr Platz fürs Rad, dazu weniger Autoverkehr bedeuten unterm Strich mehr Lebensqualität für alle.



Autofreie Innenstadt war ein großes Thema bei der Bürgerschaftswahl im letzten Jahr und stand im Wahlprogramm der jetzt regierenden Parteien. Folgerichtig wurden vor einem halben Jahr testweise die Rahmenbedingungen für einen zwar nicht autofreien, aber autoarmen Jungfernstieg geschaffen. Der private Autoverkehr wurde komplett verboten. Momentan nutzen Radfahrende die Fahrbahn im Mischverkehr nur noch mit Bussen, Taxen und dem Lieferverkehr. Bis Ende Mai hat die Bevölkerung noch die Möglichkeit, unter der Web-Adresse <https://beteiligung.hamburg/jungfernstieg> eigene Vorstellungen einzubringen, wie der Jungfernstieg letztendlich einmal aussehen soll. Dazu entwickelt auch eine Projektgruppe des ADFC gerade eine eigene Idee, die der Behörde vorgestellt werden soll. Der Umbau soll 2023 erfolgen.

Prestigeobjekt Ballindamm Von der fahrradfreundlichen Politik profitieren auch die Radfahrenden am Ballindamm, die auf den Velorouten 5 und 6 in Richtung Außenalster unterwegs sind. Die zunächst geplante überbreite Kraftfahrzeugsur,

die Platz für zwei nebeneinander fahrende Autos geboten hätte, wurde auf Normalbreite zurückgeschrumpft und ermöglichte dadurch den mit bis zu 4,75 Metern breitesten Radfahrstreifen in Hamburg. Ein kleines Stück stadtauswärts jedoch, auf der Nebenfahrbahn An der Alster, sieht es ab dem Hotel Atlantik schon wieder anders aus. Neben den parkenden Autos bleibt so wenig Platz auf der Fahrbahn, dass Radfahrende von nachfolgenden Kraftfahrzeugen nicht gefahrlos überholt werden können. Trotzdem geschieht genau das regelmäßig. Da es sich um eine Veloroute handelt, schlagen wir die Einrichtung einer Fahrradstraße vor. Dann wäre unter anderem auch Tempo 30 automatisch vorgegeben. Zusätzlich sollte die Fahrbahn durch geeignete Maßnahmen etwas verengt werden, um keinen „Überholzwang“ bei Autofahrer*innen auszulösen. Aus unserer Sicht ließe sich die Sicherheit der Radfahrenden und die Attraktivität der Strecke mit geringem finanziellen Aufwand deutlich verbessern.

Neue Prioritäten? Zurzeit ist die Mönckebergstraße für Kraftfahrzeuge und den Radverkehr wegen Bauarbeiten gesperrt. Bei der Umleitung über die parallel verlaufende Steinstraße wurde der Platzbedarf für den Busverkehr und für geschützte Radfahrstreifen in beide Fahrtrichtungen

bevorzugt berücksichtigt, sodass der restliche Platz nur noch für eine Kraftfahrzeugsur ausreichte. Diese Priorisierung ist ein Novum. Es bleibt zu hoffen, dass der Radverkehr auch nach Öffnung der Mönckebergstraße weiterhin eine gute Fahrradinfrastruktur an der Steinstraße vorfinden wird.

Ärgerlich und umständlich Ein großes Ärgernis in der Innenstadt bleibt weiterhin die Führung der Veloroute 4 auf dem Neuen Jungfernstieg in Richtung Norden. Nach der Querung des Ring 1 gelangt man nämlich in der Bahnunterführung auf einen sehr schmalen Gehweg, der für Radfahrende gar nicht freigegeben ist. Sie werden stattdessen über zwei ungünstig geschal-

So geht Fahrradfahren heute: Kreuzungsfrei und ohne störende Ampeln von der Kennedybrücke in Richtung Dammtor. Viele strahlende Gesichter und strahlender Sonnenschein begleiteten die ADFC-Pop-Up-Aktion am 17. April 2021.





© Marco Silla

Licht ... Seitdem der motorisierte Individualverkehr vom Jungfernstieg verbannt wurde, hat dieser Abschnitt der viel befahrenen Veloroute 3 deutlich an Attraktivität gewonnen. Die endgültige Fertigstellung des Umbaus ist für 2022 vorgesehen.

tete Ampeln nach links auf einen zu schmalen Zweirichtungsradweg auf der linken Seite der daneben liegenden Unterführung umgeleitet. Danach geht es dann erneut mit Wartezeiten über zwei Ampeln zurück auf die rechte Seite. Liest sich das kompliziert und umständlich? Eben! Das ist es auch! Eine erste Planung bot für diese Probleme keine wirkliche Lösung und wurde nach heftiger Kritik glücklicherweise wieder verworfen. Wir schlagen vor, dass dem Kfz-Verkehr weniger Optionen angeboten werden, um den frei werdenden Platz für eine sichere und direkte Füh-



© Marco Silla

... und Schatten: Nur etwa 500 Meter entfernt vom Jungfernstieg erwartet Radfahrende und Fußgänger*innen hinter dem Neuen Jungfernstieg am sogenannten Doppelknoten an der Alster wieder die autogerechte Stadt.

rung der Veloroute 4 zu nutzen. Leider wird ein grundsätzlicher Umbau noch einige Jahre auf sich warten lassen, denn die Unterführung wird als Ausweichmöglichkeit für den Kraftfahrzeugverkehr benötigt, wenn demnächst weiter westlich die Bahnbrücke am Ferdinandstor neu gebaut wird. Trotzdem fordern wir für die Zwischenzeit eine sinnvolle, temporäre Lösung für das Problem auf der wichtigen Veloroute 4.

Verkehrsversuch macht klug! Nur wenige Meter weiter, am westlichen Ende der Kennedybrücke in Richtung Alsterglaciis, wurde am 17. April 2021 eine Aktion einer ADFC-Projektgruppe durchgeführt, die in der Vergangenheit bereits mehrere Pop-Up-Aktionen initiiert hat. Unter dem Motto „Verkehrsversuch macht klug“ wurde darauf aufmerksam gemacht, wie benachteiligend die Ampeln stadtauswärts für Radfahrende geschaltet sind. An diesem Tag machte die Sperrung einer wenig befahrenen Seitenstraße alle Ampeln für den Radverkehr überflüssig und beglückte viele, die bei dem schönen Wetter mit dem Rad unterwegs waren. Ein solcher Automobil-Filter (im Fachjargon „Modal-Filter“) zeigt, wie es funktionieren kann: Kraftfahrzeuge gelangen nur noch über wenige Zufahrten in die Wohn- und Arbeitsgebiete und werden stattdessen weitestgehend auf die größeren Durchgangsstraßen verbannt. Der verbesserte Verkehrsfluss sowie die größere Verkehrssicherheit kommen allen Verkehrsteilnehmer*innen zugute und die

Wohngebiete profitieren zudem von mehr Ruhe. Hoffentlich hat unser Verkehrsversuch die Verantwortlichen wirklich klug gemacht.

Wer sehen möchte, wie das Ganze abgelaufen ist und wie viel Spaß nicht nur die Radler*innen, sondern auch die beteiligten Helfer*innen dabei hatten, kann sich auf dem YouTube-Kanal des ADFC Hamburg ein sehr schönes Video dazu anschauen.

Da geht noch mehr Was alles geht, sofern der politische Wille vorhanden ist, lässt sich auch auf der Jungiusstraße vom Ring 1 kommend in Richtung Messehallen beobachten. Bislang war dies eine dreispurige Einbahnstraße mit einem schmalen, maroden Radweg. In Gegenrichtung wurde Radfahrenden überhaupt nichts angeboten. Jetzt aber muss der Kraftfahrzeugverkehr mit einer Spur auskommen, während den Radfahrer*innen in beide Richtungen je ein breiter, gelb markierter Streifen zur Verfügung steht. Ein echter Gewinn.

In der Hafencity ist die neue Pop-Up-Bikelane auf der Straße Brooktorkai/ Am Sandtorkai in Richtung Elbphilharmonie zu begrüßen. Durch die Umwidmung einer der beiden Kraftfahrzeugspuren zugunsten eines breiten Radfahrstreifens wird hier erstmals eine sichere und komfortable Infrastruktur für Radfahrende angeboten.

Marco Silla

hamburg.adfc.de/bezirke



© Kay-Uwe Rosseburg



WIR REDEN MITEIN- ANDER

Zum Auftakt von Gesprächen zwischen dem ADFC und der Hamburger Hochbahn, die maßgeblich für den innerstädtischen Busverkehr zuständig ist, schildert Busfahrer Marco Osterloh seine Sicht.

Herr Osterloh, Sie sind jetzt seit 13 Jahren Busfahrer, und seit zwei Jahren bilden Sie als Lehrfahrer auch Busfahrer aus. Wie hat sich aus Ihrer Sicht die Situation auf der Straße verändert?

Insgesamt sind viel mehr Radfahrer*innen unterwegs – aber die Infrastruktur hat sich auch verändert. Für Fahrräder gibt es jetzt mehr Platz auf der Straße, und dieser wird auch vermehrt genutzt. Meiner Meinung nach ist die Infrastruktur entscheidend, und da hat sich in Hamburg einiges getan. Wenn die Infrastruktur vernünftig ist, wird auch vernünftig gefahren.

Beruflich fahren Sie Bus, sind im Alltag aber gern mit dem Rad unterwegs, insofern kennen Sie beide Seiten. Wie beurteilen Sie die aktuelle Situation?

Ich finde, dass sich das Klima auf der Straße verbessert hat. Nach meinem Eindruck sind Radfahrer*innen inzwischen auch besser ausgestattet, das heißt, fast alle haben Licht und gut sichtbare Kleidung. Und Sichtbarkeit ist für uns Busfahrer ganz wichtig. Anders als der private Pkw ist der Innenraum der Busse innen für die Fahrgäste ja beleuchtet. Das hat Einfluss auf die Sicht nach außen, wenn es dunkel ist.

Wir hören immer wieder Beschwerden von Radfahrer*innen, dass Busfahrer*innen sich nicht an den Überholabstand halten und Radfahrer*innen gefährden. Was sagen Sie dazu?

Ich kann da nur für die Hochbahn und unsere Ausbildung sprechen, da ist das ganz klar geregelt: Wenn der Überholabstand von 1,50 Metern nicht eingehalten werden kann, darf der Bus nicht überholen. Das wird bei uns konsequent so geschult.

Und wenn durch das langsame Hinterherfahren der Fahrplan nicht eingehalten werden kann, geraten die Fahrer*innen dann nicht unter Druck? Und es gibt vielleicht auch Beschwerden von Fahrgästen, denen das zu lange dauert.

Nein, das kann ich nicht bestätigen. In der Innenstadt, in der alle paar Hundert Meter Haltestellen sind, verlieren wir keine Zeit. Da kommt man eh nur langsam voran. Und Beschwerden von Fahrgästen sind mir bislang nicht zu Ohren gekommen. Nehmen Sie etwa als Beispiel die Osterstraße, da hat sich die Situation für beide Seiten mehr und mehr entspannt. Hier muss der Bus fast immer hinter den Radfahrer*innen bleiben, weil durch die Mittelinseln zu wenig Platz zum Überholen ist. Und bis so ein Bus mit

ausreichend Platz überholt hat, ist er quasi schon an der nächsten Haltestelle.

Mit Lkw kommt es immer wieder zu tödlichen Unfällen, vor allem beim Abbiegen. Bisher sind solche Unfälle mit Bussen in Hamburg noch nicht vorgekommen. Was ist bei Bussen anders?

Ich kann es für die Lkw letztendlich nicht beurteilen, kann aber für unseren Bereich sagen, dass wir immer predigen: Erst gucken, dann fahren – und zwar in Schrittgeschwindigkeit. Das ist Vorschrift. Außerdem ist der Fensterbereich beim Bus größer, und vorn geht die gläserne Tür fast bis zum Boden. Hier haben wir grundsätzlich einen guten Ausblick und können andere Verkehrsteilnehmer*innen besser sehen. Zusammenstöße zwischen Rad und Bus kommen extrem selten vor.

Bei Lkw wird ja für die Zukunft auf die Abbiegeassistenten gesetzt, die helfen sollen, diese gefährlichen Situationen zu vermeiden. Sind die nicht auch für Busse sinnvoll?

Wie gesagt, bei den Bussen sind die Sichtbeziehung und natürlich auch die Fahrsituationen anders als beim Lkw, das kann man nicht übertragen. Die gängigen Abbiegeassistenten für Lkw würde jede Bewegung von Fußgängern im Seitenbereich bei jeder Anfahrt einer Haltestelle als Gefahr melden, das wäre kontraproduktiv. Aber natürlich suchen und testen die Verkehrsunternehmen unterstützende technische Lösungen. Aber auch mit einem gut entwickelten Abbiegeassistenten gilt die goldene Regel: Erst gucken, dann fahren.

Können Sie es nachvollziehen, dass viele Radfahrer*innen sich unwohl fühlen, wenn ein Bus neben ihnen fährt?

Natürlich, der Bus wirkt durch seine Größe, sein Gewicht und die Geschwindigkeitsdifferenz per se gefährlicher. Daher predigen wir grundsätzlich einen defensiven Fahrstil.

„Wir predigen grundsätzlich einen defensiven Stil.“

Sie kennen ja beide Seiten im Verkehr – gibt es etwas, das Sie den Radfahrer*innen mit auf den Weg geben möchten?

Mir fällt dazu zum

Einen die Situation in der Einbahnstraße ein, die in der Gegenrichtung für den Fahrradverkehr freigegeben ist. Hier ist es manchmal sinnvoll, einfach anzuhalten und den Bus durchzulassen. Und als Zweites der Moment auf der Straße, wenn der Bus aus der Haltestelle losfahren will und blinkt. In der Fahrschule lernen alle Autofahrer*innen, dass man den öffentlichen Nahverkehr vorlässt. Das gilt also auch für Radfahrer*innen, wenn sie auf der Straße fahren. Einfach mal anhalten. Das ist dann sowieso angenehmer für die Weiterfahrt, wenn der Bus vor einem ist.

Noch eine ganz andere Frage zum Schluss: In U- und S-Bahnen ist die Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten erlaubt. Wie ist es eigentlich bei Bussen?

Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und hat damit einen anderen Status als ein Kinderwagen oder ein Rollator. Es gehört nicht zu den Mobilitätshilfen und damit besteht kein generelles Recht, mit Rad befördert zu werden. In den Metrobuslinien, also den innerstädtischen Hauptlinien, ist eine Mitnahme nicht möglich, die sind zu den normalen Zeiten immer recht voll. Die Buslinien, in denen Fahrräder außerhalb der Sperrzeiten wie in der U-Bahn mitgenommen werden können, sind mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnet. Aber auch hier gilt: Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle haben natürlich immer Vorrang. Eventuell müssen Sie Platz machen und wieder aussteigen. Grundsätzlich entscheiden wir, was machbar ist. Daher mein Tipp an alle: Einfach Fahrer*in oder Fahrer vorne ansprechen. Reden hilft immer.

Interview: Sabine Michaelis

hamburg.adfc.de/oeprv

DIE HOCHBAHN

Bei der Hochbahn arbeiten rund 3000 Busfahrer*innen auf insgesamt acht Betriebshöfen, davon sind aktuell elf Prozent Frauen – Tendenz steigend. Für die Ausbildung im Busbetrieb setzt die Hochbahn 15 Ausbilder*innen und Fahrlehrer*innen ein. In den letzten zwei Jahren wurden jeweils über 350 Fahrer*innen ausgebildet. Die Ausbildung zur Busfahrer*in dauert drei Monate und wird in einer betriebseigenen Fahrschule absolviert.

PROJEKT VON ADFC UND HOCHBAHN

Dieses Interview ist der Auftakt zu einem Projekt, bei dem die HOCHBAHN und der ADFC Busfahrer*innen und Radfahrer*innen miteinander ins Gespräch bringen wollen. Wenn wir uns wieder vor Ort treffen können, wollen wir in Bezirken und an neuralgischen Verkehrspunkten miteinander reden, um Konflikte zu vermeiden und den Umweltverbund von Radfahrer*innen und öffentlichem Nahverkehr zu stärken. Über die Bezirksgruppen wurden Themen bereits abgefragt, ihr dürft aber gerne weitere Diskussionspunkte beisteuern, die euch am Herzen liegen. Es soll bei diesem Projekt darum gehen, die teilweise verhärteten Fronten aufzubrechen. Dazu wollen wir eine offene Arbeitsgruppe bilden, zu der ihr jederzeit dazustoßen könnt. Schreibt gerne an: sabine.michaelis@hamburg.adfc.de



CORONA- PAPERS

Auf zwei Rädern durch die Pandemie

Im letzten Heft baten wir um Berichte von Fahrraderlebnissen unserer Leser*innen während der Einschränkungen durch die Pandemie. Die buchstäblich vielseitigen Ergebnisse gibt's nun hier – und aus Platzgründen online. „Die AHA-Regeln? Kein Problem mit dem Fahrrad. Abstand und Kontaktbeschränkung ergeben sich ganz von selbst. Obendrein verschafft es Bewegung und bekämpft gegebenenfalls die überflüssigen Kilos.“

So lobt Susanne Stein ihr Rad als Rettung aus dem Corona-Blues. ADFC-ler Andreas Grab berichtet hingegen von einem dank Lockdown unfreiwillig verlängerten Radurlaub in Spanien. Und Norbert Frantzen schickte uns gleich zwei Stories. Eine davon präsentieren wir hier, die zweite behandelt einen nicht ganz gewöhnlichen Arbeitsweg. Diesen und die Berichte der anderen Autor*innen finden sich unter hamburg.adfc.de/corona-papers

KONTAKTBSCHRÄNKUNGEN EINHALTEN EINMAL ANDERS: NACHTFAHRT AN DIE SEE

Im Nachhinein wussten wir nicht mehr, wann und wie die Idee entstanden war. Aber das war auch vollkommen egal, denn es war ein großartiges Erlebnis. An einem Freitag im Juni 2020 trafen wir uns (mein Freund Jürgen und ich) um 20 Uhr in Uelzen. Ich war an dem sonnigen Tag bereits draußen gewesen und hatte mir noch viel zu spät einen schmackhaften, aber fettigen Burger einverleibt. Dementsprechend konnte ich mir an diesem frühen Abend viel eher vorstellen, meiner Mattigkeit nachzugeben, als das zu tun, was wir tun wollten: eine Nachtfahrt an die Ostsee, um am Timmendorfer Strand den Sonnenaufgang zu bestaunen.

Einmal im Sattel verflug die Müdigkeit jedoch rasch und machte freudiger Aufregung Platz. Die wiederum trieb die Beine an, wie von selbst vor sich hin zu kurbeln. Ohne Unterbrechung erreichten wir gegen

23 Uhr Lauenburg, wo die angedachte Verpflegungsstation (vulgo Tankstelle) allerdings schon geschlossen war. Aber wir hatten Glück: Im Restaurant am Segelhafen unterbrach die Besitzerin ihre Feierabend-Aufräumaktion, um uns mit erfrischenden Kaltgetränken zu versorgen.

Tunnelfahrt Die anschließenden Kilometer den Elbe-Lübeck-Kanal entlang bis Mölln vergingen in fast meditativer Trance, die lediglich durch das Geruckel auf dem unbefestigten Treidelpfad und die daraus resultierenden Verspannungen in den Armen geschmälert wurde. Die inzwischen vollständige Dunkelheit wirkte, als würden wir durch einen Tunnel fahren. Die Luft blieb trotz vorgerückter Stunde angenehm warm und weich. Der Blick fixierte die zappelnden schmalen Ausschnitte der Frontlampe, oder, wenn ich hinter Jürgen fuhr (was bei uns die häufigste, konditionsbedingte Formation darstellt), den roten Punkt des vor mir tanzenden Rücklichtes, wohlwissend, dass ich ihm vertrau-

ensvoll würde folgen können. Trotz der Eintönigkeit des Streckenabschnitts stellte sich keinerlei Schlafbedürfnis ein. An eine kleine Abwechslung erinnere ich mich: Kurz vor Mölln fuhren wir durch einen Pulk feiernder Jugendlicher, die sich aufgrund des fortgeschrittenen Alkoholkonsums wahrscheinlich nicht sicher waren, ob da wirklich zwei Spinner auf Rädern durch die Nacht fuhren oder das schon erste Anzeichen einer Halluzination sein könnten.

Flüssigtreibstoff Nachdem in Mölln an einer – diesmal geöffneten – Tankstelle noch einmal flüssiges Coffein nachgefüllt worden war, ist die Erinnerung an einige der anschließenden Streckenabschnitte verblasst. Nachträglich konnten wir rekonstruieren, über Ratzeburg nach Lübeck gefahren zu sein. Die Fahrt durch die ausgestorben wirkende Lübecker Innenstadt stellte ein besonderes Erlebnis dar, weil wir gefahrlos mitten auf breiten, ausgeleuchteten Straßen hindurchrauschten.



© Norbert Frantzen

Bei der letzten kurzen Rast hinter der Marzipanstadt und Marmeladenhochburg war dann doch etwas Müdigkeit zu spüren. Deswegen fuhren wir möglichst schnell weiter. Inzwischen begann es auch schon wieder langsam hell zu werden und wir erreichten tatsächlich pünktlich zum Sonnenaufgang um kurz nach vier Uhr den menschenleeren Strand von Timmendorf.

Nach zwei entspannten Stunden in unseren Schlafsäcken und einem Frühstück verließen wir den langsam erwachenden Ort. Wir waren froh, uns davon machen zu können, denn zahlreiche Menschen strömten bereits ans Wasser, um den sonnigen Tag zu genießen – vermutlich in großem Gedränge.

Norbert Frantzen

Anzeige



Auf den Spuren von unberührter Natur und Zarengold im Baltikum

Erleben Sie Ihr osteuropäisches Sommermärchen
auf der

ADFC E-BIKE-REISE VON RIGA NACH ST. PETERSBURG

vom 21.08. – 31.08.2021



Alle Informationen, Termine und Preise auf www.dieLandpartie.de und telefonisch unter 0441-570683-10

Die „Radtouren am Wasser – Hamburg & Umgebung“ gehen mittlerweile in die dritte Auflage, freut sich Herbert Rönneburg, den wir mit eben diesem Tourenführer zuletzt 2019 in der RadCity vorgestellt haben. Kein Wunder, dass der Verlag auf ihn zukam und eine weitere Publikation vorschlug: Der Schwerpunkt sollte diesmal bei der Einkehr in besondere Lokalitäten liegen, zu denen man sich dann hungrig radeln und dann satt essen könnte. Einige geeignete Ausfahrten hatte der passionierte Tourenradler ohnehin in petto, denn um die gepflegte Nahrungsaufnahme an lauschigen Orten, die auf grünen Strecken erradelt wurden, geht es ihm ja mehr oder weniger immer. Das zeichnete auch die „Wasser-Touren“ durchweg aus. So ging es vor allem darum, Vorhandenes aufzubereiten um weitere schöne Strecken mit kulinarischen Highlights zu ergänzen.

Reiseradler Herbert Rönneburg führt uns auf 25 Radtouren in Hamburg und um Hamburg herum zu wunderbaren Speiselokalen, die wir hoffentlich bald wieder unbeschwert besuchen können.

Herausgekommen ist nun der kulinarische Radtourenführer „Radel dich satt – Hamburg & Umgebung“, der im Mai erscheint. Moment mal – kulinarischer Führer? Was ist denn mit Corona und so? Haben die nicht alle zu? Ja, das ist tatsächlich ein Problem. Daher wurde der Erscheinungstermin auch in den Mai verlegt – in der stillen Hoffnung, dass dann zumindest Außengastronomie wieder möglich sein wird.

Ab in den Norden Aber so lange möchte ich gar nicht warten. Traditionell überqueren Herberts Touren ja gerne die Landesgrenzen. Da kommt es gerade recht, dass Schleswig-Holstein Außengastronomie seit dem 12. April wieder erlaubt. Ein Blick in das Tourenportfolio bietet gleich in drei Himmelsrichtungen Fahrten, die in Schleswig-Holstein enden oder beginnen. Besonders spricht mich die 23 an: „In den Knicks – zu einem ehemaligen Gut mit Wassermühle“. Sie führt von Hagenbecks Tierpark über den Kollauwanderweg nach Bönningstedt und dann zur Wulfsmühle, einer ehemaligen Gutsanlage. Später geht es noch weiter nach Pinneberg.

Ein schöner Anlass, die Tour einmal abzuradeln – mit dem besten Guide, den es gibt, Herbert selbst! So ergibt sich auch die Gelegenheit, ein bisschen über das Leben des Klarinettenisten im Ruhestand zu plaudern. Gleich die Terminfindung gibt da Einblick, denn an meinem zunächst favorisierten Tag muss er passen: Er begleitet seine Frau zu einem beruflichen Außentermin, beide natürlich mit dem Fahrrad! Nun also ein Samstag bei schönstem, wenn

SCHLEMMERTOUR mit Herbert



auch einige Grad zu frischen Frühlingsetwetter. Wir starten an der U-Bahn Hagenbecks Tierpark und radeln, wie das Buch es vorgibt, Richtung Norden zum Kollauwanderweg. Der erfordert in Zeiten von Corona höchste Konzentration, denn von E-Bikern und Rennradlern über Familien mit Kindern auf Laufrädern bis zu älteren Herrschaften mit Wanderstöcken ist alles auf den Beinen. Zum Plaudern bleibt wenig Muße, allerdings darf der Hinweis auf die wiederangesiedelte Sumpfdotterblume nicht fehlen. Die Renaturierung der Kollau ist natürlich auch im Buch Thema.



Die Gastronomie beim Gut Wulfsmühle legt Wert auf züchtige Bedeckung. Das Verbot der Metallspikes bezieht sich aber nicht auf Fahrräder, sondern auf Golfschuhe. So ließ sich endlich mal wieder ein gepflegtes Bierchen im Sitzen genießen – natürlich alkoholfrei.

Speisen im Golfressort Irgendwann überqueren wir die Landesgrenze und bewegen uns auf Bönningstedt zu. Hier geschieht das Unfassbare: Der beste Guide höchstselbst verpasst die Abzweigung, sodass wir einen kleinen Umweg fahren, der uns am „Ruhehain Bönningstedt“ vorbeiführt. Gleich wieder ein schöner Anlass, über die Toten und die Lebenden zu sprechen, die uns wichtig sind. Doch langsam kriege ich Hunger. Da sagt Herbert auch schon: „Wir sind gleich da“. Über den Wulfsmühlenweg und gefühlt einmal rechts, einmal links sind wir rasch beim Gut Wulfsmühle, dem Restaurant mit angeschlossenem Golfressort – oder andersherum. So wird dann auch das Essen auf der Terrasse der „Golfgastronomie“ serviert, wie uns ein Aufsteller verrät. Nach kurzer Suche haben wir alles gefunden und bestellen. Draußen, unter Menschen, mit Bierchen – ich hatte ein wenig vergessen, wie sich das anfühlt.

Wenig später taucht – Überraschung – das Ehepaar Block mit einer Freundin auf. Da hatte Herbert wohl durchblicken lassen, was wir heute vorhaben. Ulli und Silke Block sind ebenso tourenverrückt wie Herbert und haben schon manche Ausfahrt mit ihm gemacht (siehe „Radtouren am Wasser“). Die gastronomischen Höhepunkte sind meist auch schon über ihre Zungen gewandert. So tauschen wir uns flachsensend über die Wahl des Hauptgerichts aus: „Roastbeef muss ja eigentlich ...“ und lachen viel, natürlich mit Abstand.

Nach Pinneberg und zurück Nach Essen und Kaffee geht es wieder los, denn wir haben ja noch einen Teil der Tour vor uns. Durch das Golfressort und an der Pinnau entlang fahren wir nach Pinneberg hinein. Der offizielle Teil der Tour ist hier beendet. Wären wir nicht schon satt, könnten wir noch in Meusels Landdrostei einkehren, die schon in „Radtouren am Wasser“ in Tour 15 erwähnt wurde. Stattdessen fahren wir aber nun ungefähr diese Tour nach Hagenbeck zurück. Sie verläuft weiter südlich als die Hinfahrt, durch Rellingen, Ellerbek und Schnelsen. In Rellingen zeigt mir Herbert die imposante Barockkirche, an der er seinerzeit sein allererstes Engagement als Klarinetist hatte. So schließt sich ein wenig der

Kreis und am Ende sitze ich nach etwa fünfzig gefahrenen Kilometern aus zwei Büchern zufrieden in der Bahn. Übrigens auch schön, die konsequente Anbindung von Herberts Touren an das ÖPNV-Netz. Beim aktuellen Werk sind sogar stets „Abkürzungen“ angegeben, wo sich der volle Bauch zur Not in Bahn oder Bus rollen kann. Soll ja schließlich alles Spaß machen und Genussradeln sein.

Ich freue mich schon darauf, weitere Ausflüge zum Satt radeln zu unternehmen, nach Norden, Westen, Osten, Süden oder als Rundtour im Inneren von Hamburg. Vielleicht mache ich als Nächstes die „Landpartie“, die quasi bei mir beginnt und über Kaltehofe und die Tatenberger Schleuse entlang des Marschenbahndamms nach Bergedorf führt. Hier ist der Anspieltipp der Biohof Eggers. Da wollte ich schon immer hin und Schweine streicheln.

So bleibt auch beim neuen Buch von Herbert Rönneburg kein Auge trocken und kein Wunsch offen. Ach doch, eine Winzigkeit fand ich schade: Tour 7 führt von der Dove Elbe durch die Hafencity und den Lohsepark zu den Deichtorhallen. Während die Oberhafenkantine, die ihre besten Zeiten gesehen hat, immerhin genannt wird, findet die famose Hobenköök, die gleich nebenan ist, keinerlei Erwähnung. Da muss ich wohl für das nächste Buch mal einen Tourenvorschlag machen. Thema könnte Industrieromantik in Hamburg und Umgebung sein. Oder so.

Amrey Depenau

Herbert Rönneburg: Radel dich satt. Hamburg & Umgebung
ISBN 9783734321450
Bruckmann Verlag, 19,99 €



hamburg.adfc.de/schlemmertour

DER SCHWERSTE RADFAHRER DER WELT

Buch über Emil Naucke

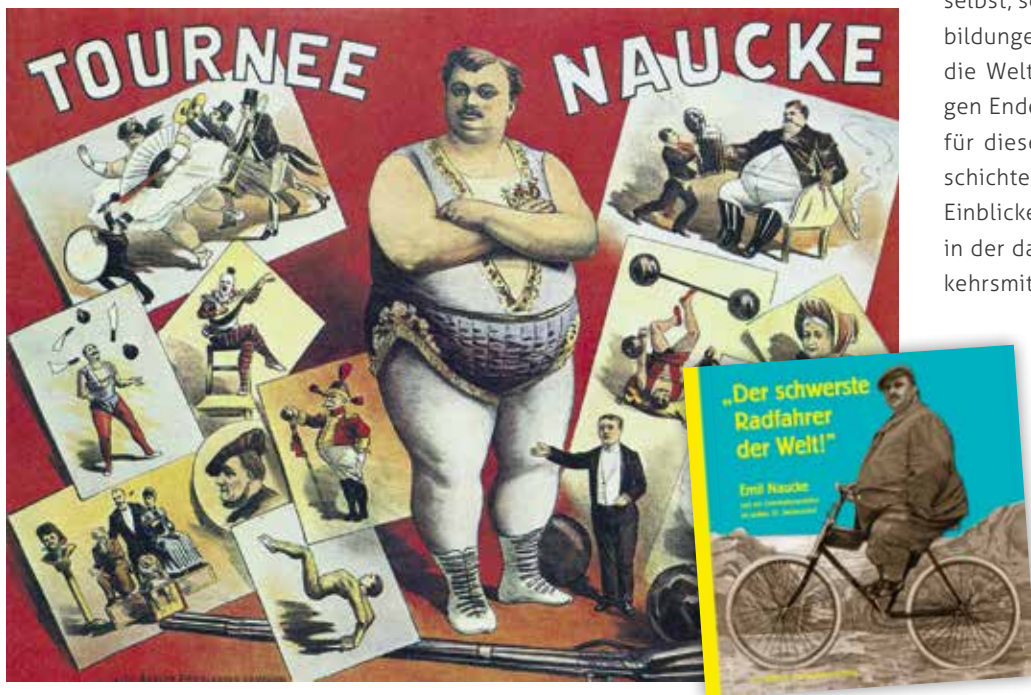
Dies ist nicht das erste Werk zur Fahrradgeschichte aus der Feder des Hamburger Historikers Lars Amenda, was nicht weiter verwundert. Der Mann ist schließlich Vorsitzender des „netzwerks fahrrad/geschichte“ sowie Vorsit-

zender des Altonaer Bicycle-Clubs von 1869/80. Mit seiner Biographie über den selbst ernannten „Colossalmenschen“, Schwerathleten und Fahrradpionier Emil Naucke setzt er einer prägenden Gestalt der Hamburger Vergnügungskultur ein liebevolles Denkmal. Nicht nur der Text selbst, sondern auch die zahlreichen Abbildungen geben einen tiefen Einblick in die Welt der Unterhaltungskünstler gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Wer sich für diesen Teil der Hamburgischen Geschichte interessiert und darüber hinaus Einblicke in eine Zeit bekommen möchte, in der das Fahrrad noch kein Massenverkehrsmittel war, wird an der Lektüre seinen und ihren Spaß haben. Der

Link zur ausführlichen Buchbesprechung: hamburg.adfc.de/buecher

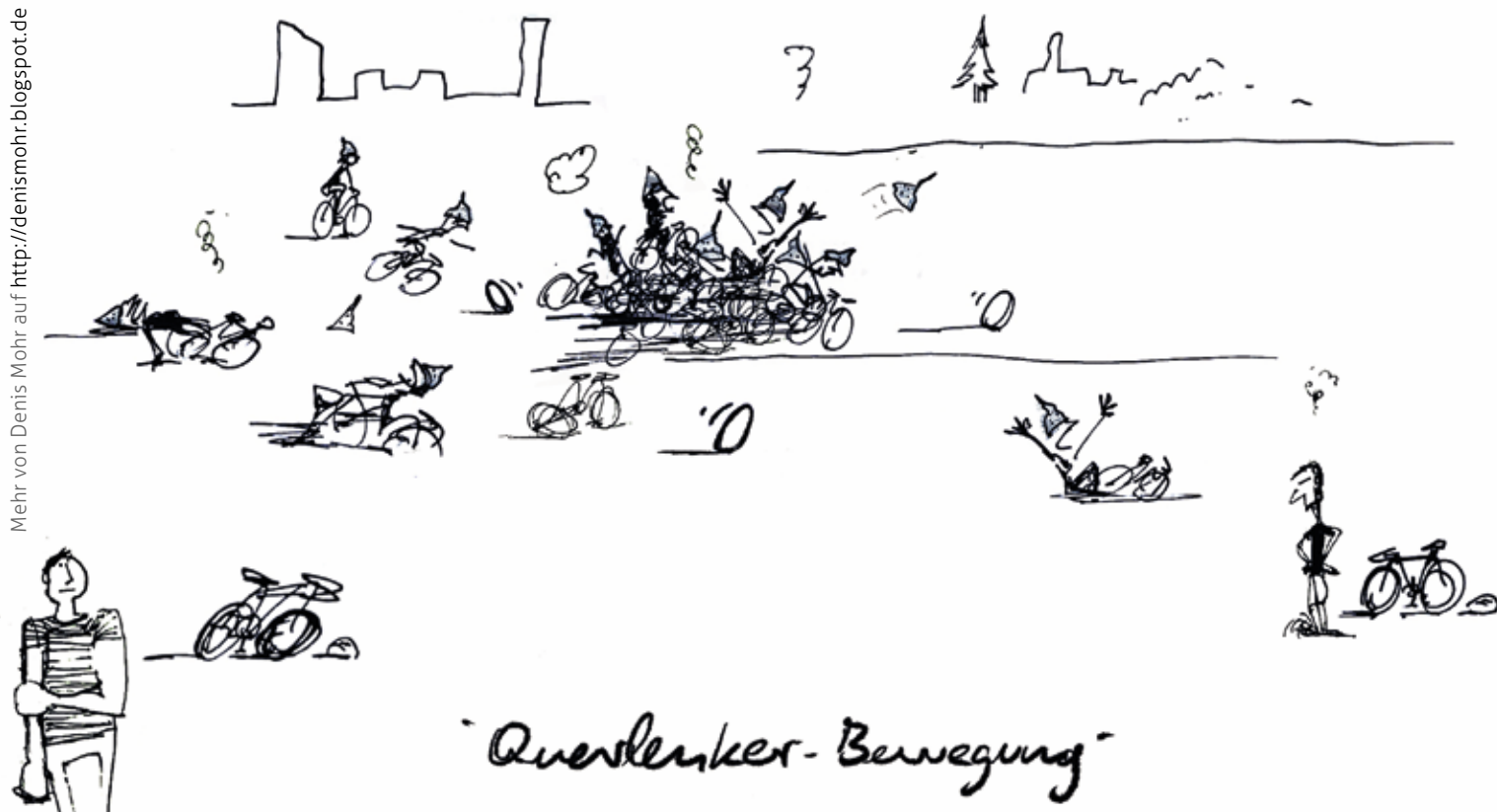
Leo Strohm

Lars Amenda, „Der schwerste Radfahrer der Welt!“. Emil Naucke und die Unterhaltungskultur im späten 19. Jahrhundert, 94 Seiten, netzwerk fahrrad/geschichte, Hamburg 2021, ISBN: 978-3-949139-03-1



Cartoon: Denis Mohr

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

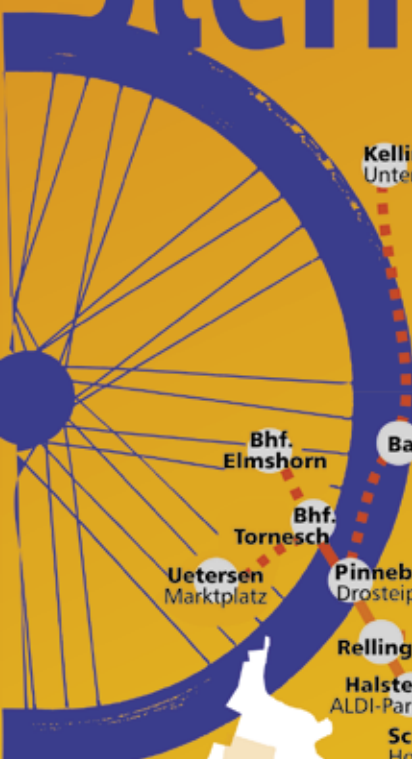


Endlich wieder

Fahrrad Sternfahrt

Sonntag 20. Juni 2021

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



STADTRADHAMBURG



© Illustration: Michael Prah | Text: Dirk Lau

Nein, Zweiradschönheiten sind es nicht. Als relativ schwere, robuste Arbeitsgeräte müssen öffentliche Leihfahrräder aber auch fast jede Statur und Traktur wegstecken können. Dafür haben sie oft pfiffige Namen wie Norisbike in Nürnberg, Konrad in Kassel oder Vélib' für Fahrrad (vélo) und Freiheit (liberté) in Paris. Kopenhagens Variante Bycyklen ist weiß, mit GPS und E-Motor ausgestattet und die Nutzung recht teuer, das Pariser Vélib gilt mit über 13.000 Fahrrädern an mehr als 1200 festen Verleihstationen als das größte weltweit.

Im Juli 2009 rollte das rote, stationsgebundene „StadtRAD“ los, betrieben von der DB Rent (Call-a-Bike), gefördert von der Stadt Hamburg. Mit rund 2,5 Millionen Ausleihen pro Jahr und über 450.000 angemeldeten Nutzer*innen gilt es heute als beliebtestes Leihfahrradsystem Deutschlands: 3100 Räder, seit 2019 auch Lastenräder, lassen sich an 260 Stationen ausleihen. Ein Grund für den Erfolg des inzwischen bequem per App auszuleihenden Stadtrads: Die ersten 30 Minuten sind kostenlos, danach werden 10 Cents pro Minute fällig.

Das für die typischen Hamburger Radwege gut geeignete, weil quasi unkaputtbare Modell der ersten Generation wurde 2019 modernisiert. Mit 23,8 Kilogramm zwar ein Kilo leichter, ist das neue, laut DB Rent von einem deutschen Hersteller gebaute StadtRAD aber auch kein echtes Hipster-Velo: Niedriger Einstieg, Höhenskala an der Sattelstütze, Ringklingel und 7-Gang-Nabenschaltung sollen in erster Linie belastbar und alltagstauglich sein. Der gern geschmähte, schalenförmige Gepäckträger mit Spanngurten ist es definitiv nicht.



© Dirk Lar

Amreys Kolumne

ANGST ESSEN SEELE AUF

Das Thema „Gefühlte Sicherheit“ ist ein Dauerbrenner, da sie scheinbar wichtig ist, um Menschen aufs Rad zu bringen. Weil angeblich viele Radfahrende Angst haben, sich auf Hamburgs neuer Radinfrastruktur zu bewegen, bezeichnet der Radentscheid die Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) als „Angstweichen“ und hat in Verhandlungen mit dem Senat erzwungen, dass diese künftig nicht mehr gebaut werden sollen.

Christoph Twickel problematisiert im Hamburg-Teil der ZEIT vom 29. April 2021, dass deshalb diverse Planungen überarbeitet werden müssten und der Ausbau von Hamburgs Radinfrastruktur ins Stocken geriete. Der Artikel macht deutlich, dass die Fixierung auf geschützte Radfahrstreifen und Separierung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr in Hamburg auch für die zukünftigen Planungen Probleme verursacht, besonders in der Konkurrenz um Fläche und Fließgeschwindigkeit mit dem ÖPNV. Nun kann man argumentieren, Verkehrswende müsse einfach dem Auto deutlich Fläche wegnehmen. Das wird langfristig auch der Fall sein, doch mittelfristig müssen Kompromisse gefunden werden, und Angst war schon immer eine schlechte Ratgeberin. Eine Studie der Dänischen Verkehrsdirektion von 2020 bescheinigt RiMs objektive Sicherheit, bei gefühlter Unsicherheit. Genau andersherum ist es bei den Radfahrstreifen rechts von abbiegenden Autospuren.¹ So trügerisch ist eben die „Gefühlte Sicherheit“.

Ja, es gibt Menschen, die sich nicht auf Radfahrstreifen trauen, wenn diese nicht abgepömpelt sind. Aber das können wir durch Kampagnen und Aktionen ändern und vor allem dadurch, dass wir Vorbilder sind – selbstbewusst und rücksichtsvoll. Der Rest wird sich finden. Denn wir werden immer mehr – safety by numbers!

Amrey Depenau

¹ Vgl. „Road Technical Solutions for Cyclists – Effect on Safety and Sense of Security“ (Juni 2020)
Download der Studie [Englisch]: t1p.de/RiM-Studie



NORWID
Räder für Velosophen

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

Edler Fahrrad- und Rahmenbau
Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad
Norwid Fahrradbau GmbH · Tel.: (041 21) 246 58 · www.norwid.de · info@norwid.de



KOECH2RAD
IHR MEISTERBETRIEB

STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES

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



biketeam
Radreisen

Radreisen weltweit:
Trekkingbike, Rennrad,
MTB, E-Bike.



www.biketeam-radreisen.de

AUSRÜSTUNG Globetrotter Ausrüstung GmbH **CARSHARING** Cambio Hamburg CarSharing **FAHRRADHANDEL** Die Kette Elbe-Werkstätten GmbH • Eimsbüttler Fahrradladen Uwe Krafft • Fahrrad Cohrt • Fahrrad Dulsberg • Fahrrad Löwe • Fahrrad XXL Marcks • Fahrrad Nielandt • Fahrrad Pagels • Fahrrad und E-Bike Center Hamburg • Fahrradladen St. Georg • Koech 2-Rad Technologie • Rad + Service Niendorf • Rad & Tat • Radsport von Hacht • Radsport Wulff • RBK – Fahrräder **HERSTELLER** Norwid Fahrradbau GmbH **INITIATIVEN** Zukunftsforum Blankenese e.V. **IT** WPS – Workplace Solutions GmbH • IT sprind it-service GmbH & Co. KG **ÖPNV** Hamburger Verkehrsverbund **PFLEGE** Pflegedienst Knoll • auxiliar Gesellschaft mbH Ambulanter Pflegedienst Stiftung Freundeskreis Ochsenzoll **PRIVATE FÖRDERMITGLIEDER** Martina Wollesen **SERVICE** Der VeloMeister Produktionsschule Eimsbüttel • Fahrradstation Dammtor einfal GmbH **RECHTSBERATUNG** Bikeright Rechtsanwältin GmbH **SPORT** Eimsbütteler Turnverband e.V. **VERLEIH & LOGISTIK** Hamburg City Cycles Lars Michaelsen • tricargo eG **WOHNEN** Gartenstadt Farmsen eG • Wohnwarft e.G. Genossenschaft für autofreies Wohnen **ZUBEHÖR** Firma Paulchen System Volkmar Kerkow

RÜCKENWIND FÜRS RAD!

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

Mit einer Fördermitgliedschaft im ADFC Hamburg unterstützen Unternehmen, Selbstständige und Kommunen die Arbeit und die Ziele des ADFC materiell und ideell. Im Gegenzug hast du dafür auch Vorteile. Du darfst exklusiv in deinen Werbemaßnahmen auf deine Fördermitgliedschaft hinweisen und so dein besonderes Engagement für das Radfahren

zeigen. Dafür sind ein Online-Banner sowie für Fahrradhändler, gastronomische Betriebe etc. Aufkleber erhältlich, die auf die Fördermitgliedschaft beim ADFC hinweisen. Zusätzlich erhältst du fünf Prozent Rabatt auf Anzeigen in der RadCity und wir führen deine Firma dort sowie auf hamburg.adfc.de als Fördermitglied auf.

hamburg.adfc.de/foerdermitglieder



Im ADFC Hamburg arbeiten weit mehr als 100 Menschen ehrenamtlich. Auch deine Fähigkeiten und Kenntnisse sind gefragt. Den zeitlichen Umfang der Mitarbeit bestimmst du selbst.

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

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

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



facebook.com/adfchamburg



twitter.com/ADFC_Hamburg



hamburg.adfc.de

hamburg.adfc.de/aktiv-werden



**11 neue Stationen
seit August 2020**

AUFSTEIGEN & ABFAHREN –

ENTDECKE

STADTRAD HAMBURG!

**Mit uns schonst Du nicht nur die Umwelt,
sondern auch Deinen Geldbeutel.**

Bei jeder Fahrt sind 30 Freiminuten inklusive – und das in jedem Tarif.
Mehr Infos auf www.stadtrad.hamburg.de

STADTRAD HAMBURG

DB
Call a Bike


Hamburg



CarSharing

Soviel Auto macht Sinn.



Manchmal ist ein Auto doch ganz praktisch! Ob Kleinwagen oder Transporter, stunden- oder tageweise, spontan oder im Voraus gebucht. Einfach anmelden und mit cambio günstig mobil sein.



www.blauer-engel.de/uz100

- umweltchonende Verkehrsdienstleistung
- schadstoffarme Fahrzeugflotte
- Förderung der Elektromobilität

www.cambio-CarSharing.de