

# RadCity

Das Magazin des ADFC Hamburg



**1.2021**

März–Mai

erscheint fünfmal jährlich | hamburg.adfc.de



**GEHT DOCH!**

**MEHR PLATZ FÜRS RAD**

**IN WANDSBEK**

© Ulf Dietze

Neuer Vorstand, neue Website und ein neues Projekt: #QuartiereFürMenschen

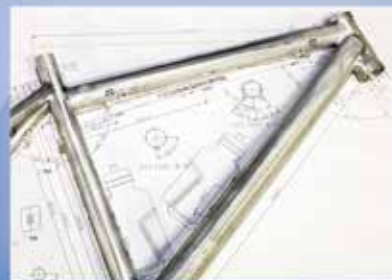




# TRENGA DE

## 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](http://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 m<sup>2</sup> 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](http://www.fahrradcenter.de)



**PANNEN-  
SOFORT-  
HILFE**

**Fahrrad Cohrt • Saseler Chaussee 61**

22391 Hamburg (Wellingsbüttel/Sasel)

Telefon: 040-640 60 64 · [info@fahrrad-cohrt.de](mailto: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

1.21 • März bis Mai 2021

## VERKEHR

- 04 Kurzmeldungen:** Neu und anders: Fahrradsternfahrt am 20.06.2021 • Nationaler Radverkehrskongress in Hamburg • Auf zwei Rädern durch die Pandemie • Neue Projektgruppe Innenstadt sucht Aktive • 29./30.05.: VeloHamburg Openair • Überholabstand messen: OpenBikeSensor • Fahrradklima-Test am 16.03.
- 06 Neues aus Hamburgs Bezirken**
- 10 Vorfahrt für Lebensqualität – #QuartierfürMenschen**

## VEREIN

- 12 Stark für Veränderungen, stark für Fahrradstadt**  
Der neue Landesvorstand stellt sich vor
- 14 Schick, schlank und mobil**  
Die neue Website des ADFC Hamburg
- 16 Lesestoff**  
Das Auto im digitalen Kapitalismus • Verkehrswende. Ein Manifest

## SONSTIGES

- 19 Legendäre Fahrräder XXIII:** Fahrradrikscha
- 20 Kolumne Am Stadtrand:** In 80 Minuten durch die Stadt

### 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

Solveig Allendorf, Alex Ballas, Amrey Depenau, Dirk Lau (Layout, Produktion), Kathryn Leve, Jessica Liebst, Josef Kwasnitza, Christine Mader, Michael Prah, Georg Sommer (Redaktion, Vi.S.d.P.), Leo Strohm  
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

# Wir kommen in Frieden, Terraner!

*Kennen Sie den Begriff „terran“? Er bedeutet geerdet, bodenständig und soll, in Anlehnung an vegan, in Zukunft das Reisen ohne Flugzeug bezeichnen. Dazu zählt natürlich auch die Fortbewegung mit dem Fahrrad. Unter der Ägide von Corona sind ja eine ganze Menge Terraner dazu gekommen. Der Virus hat zudem ganz neue Worte in die Medien gespült: Pop-Up-Radweg zum Beispiel. Poppen die jetzt auch schnell überall auf?*

*Nun ja, ab Seite 6 lässt sich nachlesen, wie in Hamburgs Bezirken immer noch um jeden Meter fürs Rad gekämpft werden muss; und dass immer deutlicher wird: Real mehr Rad heißt auch wirklich weniger Auto. Schaffen wir das? Auf den Seiten 12 und 13 wird jedenfalls beschrieben, wie engagierte Menschen die Entwicklung dahin weiter vorantreiben. Gleich danach (S. 14-15) stellt sich der neue Vorstand des Hamburger Fahrradclubs vor – wir wollen ja nicht gesichtslos bleiben! Zurück aus dem digitalen Bergwerk kann eine ebenso erschöpfte wie glückliche Truppe die Erstellung einer ganz neuen Website vermelden (S. 16-17). Applaus dafür kann ab sofort unter hamburg.adfc.de hinterlegt werden.*

*Noch ein paar Buchtipps zur Verkehrswende gibt 's auf Seite 18. Und dann wünschen wir natürlich dem Nationalen Radverkehrskongress noch viel Glück, der am 27. und 28. April in Hamburg stattfindet. Erstens, dass coronamäßig alles klappt und zweitens natürlich für die angestrebte Verkehrswende.*

*Werden wir jetzt alle Terraner? Wird das Auto die Wurst der 2020er-Jahre? Als geborener Erdenberadler freu' ich mich jedenfalls schon sehr auf meine erste Post-Corona-Radreise. Ich werde sie beim Veranstalter kaufen: Das Organisieren ist mir zu zeitaufwändig und komplex geworden. Was auch daran liegt, dass die terrane Mobilität mit dem Rad fast schon Massenbewegung geworden – ist ja auch gut und schön so.*

Michael Lutter

**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!

## ... tagtägliche Freude

mit Leichtläufern, die nicht nur draußen die beste Figur machen!

#### Carry Freedom THE LEAVE

Mit dem faltbarer Radhänger und seiner trickreichen Schnellkupplung vom Ladenregal bis in die Küche und selbst dort sieht er, mit 3 Handgriffen gefaltet, einfach gut aus.



#### Carry Freedom Y

Variabler HighEnd Radhänger, aufbaubar bis hin zum Transport von Surfbrettern. Natürlich faltbar.



**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

## ■ NEU UND ANDERS: FAHRRADSTERNFAHRT AM 20.06.2021

In den vergangenen 25 Jahren wuchs die Teilnehmer\*innenzahl bei der größten Fahrradsternfahrt Norddeutschlands beständig. 2019 nahmen über 30 000 Menschen aus Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen daran teil. Im vergangenen Jahr fiel die Veranstaltung coronabedingt aus. 2021 soll die Sternfahrt wieder starten: am 20. Juni 2021, traditionell der dritte Juni-Sonntag, gleichzeitig der bundesweite „Mobil-ohne-Auto“-Aktionstag. In diesem Jahr wird sich einiges ändern, um die Sicherheitsbestimmungen und die nötigen Abstände einhalten zu können. So gibt es neue Routen. Geplant ist u.a. eine gemeinsame Ringstrecke. Viele bekannte Startpunkte bleiben erhalten, insbesondere in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und der Hamburger Peripherie. Zeiten und Verläufe werden angepasst. Bleiben wird eine bunte Sternfahrt für Jung und Alt.



© Mobil-ohne-Auto e.V.

Ausführlicher Vorbericht folgt in der RadCity 2.21.  
Aktuelle Informationen auf [fahrradsternfahrt.info](http://fahrradsternfahrt.info)



© Verkehrsministerium NRW

## ■ 27./28.04.: NATIONALER RADVERKEHRSKONGRESS IN HAMBURG

Ende April richtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Zusammenarbeit mit Hamburgs Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) den 7. Nationalen Radverkehrskongress (NRVK) aus. Die zweitägige Veranstaltung will mit einem innovativen und umfangreichen Programm aufwarten. In Fachforen debattieren internationale Expert\*innen die aktuelle und künftige Bedeutung des Radverkehrs. Zudem wird in einem breiten Rahmenprogramm auch in digitalen Formaten die Möglichkeit der interaktiven und fachübergreifenden Vernetzung geboten. Ein inhaltlicher Höhepunkt ist die Vorstellung des neuen Nationalen Radverkehrsplanes 3.0, der Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs.

[nationaler-radverkehrskongress.de](http://nationaler-radverkehrskongress.de)



© Michael Prahel

## ■ AUF ZWEI RÄDERN DURCH DIE PANDEMIE

... oder „Corona-Bikedown“ oder „ein Jahr, in dem nichts war, wie es war“! Wir wollen's wissen: Wie hat euch das Radfahren geholfen, was habt ihr neu entdeckt, wie hat sich das Verhältnis zu eurem liebsten Fortbewegungsmittel verändert beziehungsweise entwickelt? Erzählt uns eure Geschichten rund um Corona auf und mit dem Fahrrad. Die schönsten Storys – und Bilder – veröffentlichen wir in der RadCity 2.21.

Schick einfach bis zum 30.03.2020 eine E-Mail an: [Coronareport@hamburg.adfc.de](mailto:Coronareport@hamburg.adfc.de)







© ADFC Hamburg

## ■ NEUE PROJEKTGRUPPE INNENSTADT SUCHT AKTIVE

Hast du Lust, an der fahrradfreundlichen Umgestaltung der Hamburger City mitzuwirken? Wir gründen eine Projektgruppe Innenstadt und freuen uns über ehrenamtliche Mitarbeit. Der erste Auftrag der Gruppe ist es, eine fahrradfreundliche Lösung für den Jungfernstieg zu entwickeln. Diese kann der ADFC Hamburg dann dem Verkehrssenator präsentieren. So fließen unsere Vorstellungen für einen autoarmen Jungfernstieg hoffentlich in die Planungen für den Umbau im Jahr 2022 ein.

Wer Interesse hat, ist herzlich eingeladen mitzuarbeiten und meldet sich bitte unter [info@hamburg.adfc.de](mailto:info@hamburg.adfc.de)

## ■ 29./30.05.: VELOHAMBURG OPEN AIR

Die Fahrradmesse Velo wird dieses Jahr Ende Mai auf dem Heiligengeistfeld in St. Pauli stattfinden. Mit ausreichend Platz, Abstand und frischer Luft werden wieder einmal zahlreiche Aussteller ihre Fahrräder, frisches Zubehör und spannende neue Dienstleistungen präsentieren. Die großzügige Fläche ermöglicht obendrein ausgiebige Testfahrten. Auf der zentralen Festival Piazza lässt sich die Fahrradwelt mit Food und Coffee Bikes sowie einem großen Programm- und Workshopbereich erleben und genießen.

[velohamburg.com](http://velohamburg.com)



© Thomas Panzau

## ■ ÜBERHOLABSTAND MESSEN: OPENBIKESENSOR

Aus dem Schwabenländle kommt ein sehr cooles kleines Teil: In Stuttgart beim Zweirat ([zweirat-stuttgart.de](http://zweirat-stuttgart.de)) ist der OpenBikeSensor entwickelt worden. Vorbild war der Radmesser, mit dem der Tagespiegel in Berlin seine Studie zu Überholabständen gemacht hatte. Per Ultraschall misst das Gerät den Abstand des Rads zu dem überholenden Fahrzeug und auch zu den stehenden Fahrzeugen rechts. Im Handel ist das Ding allerdings noch nicht, es gibt aber bereits eine Community (auf der Kommunikationsplattform Slack), die gemeinsam Bestellungen für den Bausatz aufgibt. Auch in Hamburg sammeln bereits einige ADFC-Aktive Erfahrungen mit dem Gerät, und demnächst wird der Fahrradclub sogar ein Exemplar zur Ausleihe anbieten können.

[openbikesensor.org](http://openbikesensor.org)



© Thomas Lütke

SAVE THE  
DATE

## ■ 16.03.: FAHRRADKLIMA-TEST 2020 DES FAHRRADCLUBS

Am 16. März 2021 werden die Ergebnisse des deutschlandweiten ADFC-Fahrradklima-Tests veröffentlicht. Auch viele Hamburger\*innen haben sich an der Umfrage beteiligt. Wer wissen will, wie's ausgefallen ist, erfährt es auf unserer Webseite.

[hamburg.adfc.de](http://hamburg.adfc.de) | [fahrradklima-test.adfc.de](http://fahrradklima-test.adfc.de)







# NEUES AUS HAMBURGS BEZIRKEN





Nicht erst seit der Bürger-schaftswahl im letzten Jahr ist die Verkehrs-situation auf Hamburgs Straßen und Radwegen in aller Munde. Neu ist jedoch der Titel der zu-ständigen „Behörde für Verkehr und Mobilitäts-wende“. Grund genug für die RadCity, die vor Ort engagierten ADFC-Bezirksgruppen nach ihrer Einschätzung zu fragen. Was hat sich aus Sicht der Radfahrenden verändert, verbessert, verschlechtert? Welche Entwicklungen sind ab-zusehen, zu begrüßen, zu kritisieren? Im Folgen-den dokumentieren wir vier Stellung-nahmen.



**D**ie Elbchaussee ist das bei weitem prominenteste Projekt im Ham-burger Westen und beschäftigt uns als Bezirksgruppe Altona seit Jahren. Die neun Kilometer lange Ost-West-Verbin-dung verfügt bis heute über keinen ein-zigen Meter Infrastruktur für den Radver-kehr. Trotz ihres langen, geradlinigen Ver-laufs wird sie von vielen Radfahrer\*innen gemieden. Der motorisierte Verkehr mit-samt Bussen und LKWs sowie der teils sehr schmale Straßenquerschnitt geben einem das Gefühl, hier mit dem Rad un-erwünscht zu sein.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) plante hier zunächst 2012 einige Schutzstreifen in Minimal-breite, und auch nur östlich von Teufels-brück. Es war offensichtlich, dass sich mit diesen Maßnahmen die Sicherheit des Radverkehrs nicht verbessern lassen wür-de. Als Hamburg Wasser ankündigte, ab 2018 Leitungen unter der Elbchaussee er-neuern zu wollen, wurden die Maßnahmen zunächst verschoben, um die Straße nicht mehrfach aufzureißen. 2018 wurde dann ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren gestartet, in dessen Verlauf deutlich wur-de, dass sich eine Mehrheit der Bürger\*in-nen eine durchgehende, sichere und kom-fortable Radinfrastruktur wünscht. 2019 wurden die Planungen für den Teil östlich des Hohenzollernrings abermals unter-brochen, weil zunächst überprüft werden sollte, ob aufgrund des hohen Verkehrs-aufkommens Radfahrstreifen hier über-haupt möglich seien, oder ob man den Radverkehr über Umwege leiten müsse.

Stand Januar 2021 sind nun die Planun-gen für den westlichen Teil der Elbchaus-



© Hans-Jörg Rüstemeier

Engstellen sind auf der Elbchaussee der Normalfall. Ohne Abstriche wird es hier nicht gehen. Ob die zu Lasten des Radverkehrs gemacht werden ist eine Frage des politischen Willens.

see abgeschlossen (Baubeginn: 2021). Wir konnten in intensiven Gesprächen mit der Behörde durchaus noch etliche Verbesserungen erreichen, beispielsweise an der Kreuzung in Teufelsbrück oder bei der Einmündung der Holztwiete an der südöstlichen Ecke des Jenisch-Parks.

Dennoch: Am Status quo soll sich wenig ändern, auch künftig wird hier der motorisierte Individualverkehr die Hauptrolle spielen. Aber wer weiß, vielleicht bekommen wir wenigstens während der dreijährigen Bauphase auf der dann autofreien Fahrbahn einen 1-A-Radschnellweg – das zumindest fordert die BG Altona.

Hans-Jörg Rüstemeier



In Wandsbek ist das Bild gemischt. Es wurden einzelne recht gute neue Radfahrstreifenlösungen zum Beispiel für die Kühnstraße, die Fabriciusstraße (in Kürze auch von Richeystraße bis Steilshooper Allee) und den Friedrich-Ebert-Damm oder die Steilshooper Straße (Richeystraße bis Appelhoff) gebaut.

Im Leeschenblick konnten wir mit dem Vorschlag einer komfortablen Radfahrstreifenlösung erreichen, dass die zunächst geplanten, schmalen Schutzstreifen ebenso wegfielen wie die Probleme mit Falschparkern.

Daneben gibt es aber auch weiterhin viele schlechte Planungen zu beobachten. In der Berner Allee wurden im Herbst 2020 Radwege aus Pflastersteinen erneuert, die, wie wir wissen, schon in Kürze viel schlechter zu befahren sein werden als ein

Radfahrstreifen. Dabei handelt es sich hier sogar um eine Veloroute, bei der bekanntlich besonders hohe Ausbaustandards anzulegen sind.

Die Veloroute 5 soll nördlich des Ohlsdorfer Friedhofs nicht mehr, wie geplant, über Nebenstraßen führen, die wir gerne als Fahrradstraßen gesehen hätten, sondern auf schmalen Radwegen entlang der Saseler Chaussee – wo bleiben da Sicherheit, Komfort und Attraktivität, die drei Hauptanforderungen an eine Veloroute?

Mit der Planung für den Straßenzug August-Krogmann-Straße – Karlshöhe – Farmsener Weg sind wir ebenfalls nicht einverstanden. Es wird keine durchgängigen Radfahrstreifen geben, sondern auch Abschnitte mit untermaßigen Radwegen irgendwo hinter den Bäumen – mit den üblichen Nachteilen für Verkehrssicherheit und Fahrkomfort. Hier fordern wir durchgängige Radfahrstreifen oder alternativ Tempo 30.

Gerungen wird derzeit unter anderem um die Eckerkoppel, die unserer Meinung

nach Fahrradstraße werden sollte. Auch um den Abschnitt der Tilsiter Straße von Lesserstraße bis Stephanstraße gibt es Diskussionen: Erst wenn hier die Kfz-Parkstände auf der Fahrbahn entfallen, lässt sich eine hochwertige und sichere Radverkehrslösung herstellen.

Insgesamt scheint die Regel behördlicherseits weiterhin zu lauten: Auto muss fahren und parken, Bäume müssen stehen. Danach (!) wird geschaut, was für Straßenmöblierung, Fuß- und Radverkehr noch übrig ist, und wie man mit geringstem Aufwand „Lösungen“ finden kann. Was hier komplett fehlt, ist ein Plan für ein stadtteilübergreifendes, hochwertiges Radwegenetz. Und der einzige Radschnellweg, der das Umland mit dem Bezirk Wandsbek verbinden soll, wird trotz der von uns vorgeschlagenen Alternativrouten lediglich von Ahrensburg zur U-Bahn Volksdorf führen.

Ulf Dietze



Mit dem Radfahrstreifen am Leeschenblick hat die Bezirksgruppe Wandsbek eine bessere Lösung als die ursprünglich geplanten schmalen Schutzstreifen erreicht.





**D**as Bezirksamt Hamburg-Nord ist weiterhin schwerpunktmäßig mit dem Ausbau der Velorouten beschäftigt. Gute Ergebnisse wurden schon im Bereich Mundsburger Brücke / Hohenfelder Bucht erzielt, wo die Velorouten 5 und 6 verlegt worden sind, um den zu schmalen Mundsburger Damm zu umgehen. Für die Veloroute 6 zwischen Mundsburger Brücke und Lerchenfeld müssen noch Lösungen gesucht werden wegen eines Wochenmarktes, wassergebundener Decke im Park und einer schmalen Unterführung auf der Strecke. Offen sind auch noch die Planungen für einen gelungenen Veloroutenausbau im Straßenverlauf Adolph-Schönfelder-Straße bis Saarlandstraße. Beim Zweirichtungsradweg Hamburger Straße vor der Hamburger Meile besteht noch ebenfalls Optimierungsbedarf, was auch seitens der Behörde so gesehen wird. Uneinigkeit herrscht hingegen über die Maßnahmen an der Sengelmannstraße, wo die Veloroute noch nicht unseren Vorstellungen entspricht.

Trotz unseres Einspruches wurde an der Langenhorner Chaussee ein Abschnitt der Veloroute als Zweirichtungsradweg konzipiert, was mit den bekannten Nachteilen und Risiken für den Radverkehr verbunden ist.

Ein echtes Highlight ist die Routenführung in Richtung und entlang des Pergolenviertels! Umso unverständlicher daher, dass die Veloroute angesichts des hohen Radverkehrsaufkommens dort gegenüber dem kreuzenden Dakarweg nicht bevorzugt wurde.

© Andrea Kupke



**Die Wagnerstraße im Bezirk Hamburg-Nord ist Teil der Veloroute 13. Der Radfahrstreifen ist zu schmal, ein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Autos fehlt. Die Veloroute verliefte besser durch die Richardstraße, die dafür zur Fahrradstraße oder Tempo-30-Strecke werden sollte.**

Insgesamt gibt es aus unserer Sicht noch zu viele Veloroutenabschnitte, wo motorisierter Durchgangsverkehr nicht unterbunden (Beispiel Von-Essen-Straße) oder kein Tempo 30 eingeführt wird (Beispiel Hohe Liedt). Hier scheint es, als würde die Umsetzung der Verkehrswende immer wieder durch Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde ausgebremst.

Beim Projekt Radschnellweg nach Bad Bramstedt wurde inzwischen eine Vorzugstrasse präsentiert, die kreuzungsfrei entlang der U1 verlaufen soll. Die Anbindung an die Rathenastraße und darüber an die Velorouten 4 und 5 erfordert eine mutige Lösung. Wir schlagen dafür eine Brückenkonstruktion über die mehrspurige Kreuzung vor, die die Radfahrenden weiter parallel zur U1 und kreuzungsfrei bis in Im Grünen Grunde rollen lassen würde. Als Abzweig einer solchen Brücke böte sich eine direkte Verbindung in den Ohlsdorfer Friedhof an, der auch aufgrund des endlich unterbundenen Kfz-Verkehrs bereits heute eine vielgenutzte Radverbindung darstellt.

Andrea Kupke



**E**ngstelle Oberer Landweg, Eisenbahnbrücke Zur Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke von Nord nach Süd steht nur ein gemeinsamer, 1,3 Meter breiter Rad- und Gehweg zur Verfügung. Ein Vorbeikommen ist nur möglich, wenn freundliche Fußgänger sich mit dem Rücken an die Wand stellen. Erschwerend kommt hinzu, dass von Süden entlang des Nettelburger Landwegs nur auf der linken Seite ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg vorhanden ist, der kurz vor der Brücke endet. Sehr viele Radfahrer\*innen fahren dann auch in der fal-





© Reinhold Reumann

**Vier Spuren für den Kraftverkehr am Oberen Landweg. Eigentlich gibt es also genug Platz für eine angemessene Führung von Rad- und Fußverkehr an der Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke.**

schen Richtung auf dem viel zu schmalen Weg unter der Brücke hindurch weiter.

Das Ärgernis besteht nun seit mehr als dreißig Jahren, und obwohl die Behörde hier Änderungsbedarf sieht und der Ausbau des Oberen Landwegs im Bündnis für Radverkehr als Zuführung zur Veloroute 9 für die Stadtteile Neuallermöhe-Ost und Nettelburg ausdrücklich erwähnt wird, ist bis jetzt nichts passiert.

**Schleusengraben-Radweg** Auf der Westseite des Schleusengrabens ist seit Jahren ein Radweg geplant, der die neuen Wohngebiete Glasbläserhöfe, Schilfpark (mit Brücke über den Schleusengraben) und Weidensteg kreuzungsfrei an den Bahnhofsvorplatz und damit an das Bergedorfer Zentrum anbinden soll. Der Weg war den Bewohnern des neu errichteten Wohngebiets Glasbläserhöfe versprochen worden, doch bislang ist weder von dem Radweg noch von der versprochenen Brücke etwas zu sehen.

**Grundsanierung des Straßenzugs Binnenfeldredder – Habermannstraße – Am Beckerkamp – Sander Damm** Der erste Abschnitt mit dem Binnenfeldredder und den beiden Kreisverkehren am Röpredder und der Habermannstraße wurde



© Reinhold Reumann

**Versandet die Verkehrswende in Bergedorf? Am Schleusengraben ist den Anwohner\*innen der Neubaugebiete seit Jahren ein Radweg versprochen.**

2019 fertiggestellt, im zweiten Abschnitt bis zum Lohbrügger Markt im Januar 2021. Im Binnenfeldredder wurden aus Platzgründen nur Schutzstreifen von 1,5 Metern angelegt. Im weiteren Verlauf der Strecke sind 2,25 Meter breite Radstreifen vorgesehen. Die beiden Kreisel sind, genau wie das kurze Stück dazwischen, für Mischverkehr konzipiert.

Aktuell regt sich durchaus Widerstand gegen diese für Bergedorf neuen Lösungen. Dieser Kritik müssen wir uns stellen, auch weil das neue Konzept aus unserer Sicht eine deutliche Verbesserung darstellt.

**Ausbau der Veloroute 9 in der Kurt-A.-Körper-Chaussee** Der Ausbau wurde auf einer Länge von einem Kilometer durchgeführt. Dies ist bisher der einzige substanzielle Ausbau einer Veloroute im Bezirk Bergedorf. Um den gesunden, alten Baumbestand zu erhalten, wird der Radverkehr größtenteils auf abgesetzten Radwegen hinter den Bäumen entlanggeführt. Insgesamt bedeutet das trotzdem eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr. Kritik gibt es dort aktuell nur von Autofahrern, da die Hälfte der öffentlichen Parkplätze weggefallen ist.

Reinhold Reumann

## MOBILITÄTSWENDE

Der aktuelle rot-grüne Senat hat sich ambitionierte Ziele gesetzt. Bis 2030 sollen in Hamburg 80 Prozent der Wege mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad, zu Fuß) zurückgelegt werden, davon allein 25 bis 30 Prozent mit dem Rad. Diese Ziele lassen sich nur mit deutlich **#MehrPlatzfürsRad** realisieren. Doch scheitern alle Maßnahmen in diese Richtung auch heute immer noch genau dann, wenn der Autoverkehr Platz abgeben muss.

Unser Ziel ist es daher, darauf hinzuwirken, dieses gewohnte Denkmuster endlich zu durchbrechen. Die neu geschaffene Behörde für Verkehr und Mobilitätswende hat mit Anjes Tjarks einen Senator an ihrer Spitze, der sich erkennbar für die Förderung des Radverkehrs einsetzt und den Austausch mit dem ADFC sucht. Das gibt uns die Chance, die Mobilitätswende mitzugestalten und den Senat bei diesem Thema kreativ und richtungweisend zum Wohle aller Menschen in Hamburg zu unterstützen.

Denn am Ende zählt für uns nur eins: Wie viel **#MehrPlatzfürsRad** die Behörde wirklich auf die Straße bringt.

Für den Vorstand: Samina Mir, Thomas Lütke



# DANKKE!

Danke für eure großartige Unterstützung der RadCity, die einzige gedruckte Fahrradzeitschrift Hamburgs. Wir haben um Spenden gebeten, damit wir die RadCity weiterhin drucken, an unsere Mitglieder senden sowie hamburgweit in Fahrradläden, Bioläden und Bücherhallen verteilen können. So erreichen wir viele Menschen mit unserer Botschaft **#MehrPlatzfürsRad!**

Wir hatten gehofft, die Druckkosten für zwei der vier RadCity-Ausgaben 2021 durch Spen-

den zu erhalten. Über das Spendenportal [betterplace.org](https://betterplace.org) und auf unserem Spendenkonto ist sogar mehr zusammengekommen, und das ist super: Nun können wir alle vier RadCity-Ausgaben im Jahr 2021 drucken!

Wir freuen uns sehr darüber und sind begeistert von eurer Unterstützung. Dieser Rückhalt ist großartig – ein toller Start ins Jahr!

**Noch einmal: Herzlichen Dank!**

Wenn du unsere vielfältige Arbeit fürs Radfahren gern unterstützen möchtest, freuen wir uns sehr über allgemeine Spenden an den ADFC Hamburg.

**Spendenkonto:**

ADFC Hamburg

IBAN: DE80 4306 0967 2029 4456 00

GLS Bank

Stichwort „Spende“ und deine Adresse für die Spendenbescheinigung.

Unsere aktuellen Spendenprojekte findest du auf unserer Webseite:

[hamburg.adfc.de/spende](https://hamburg.adfc.de/spende)

PURES  
LESE  
VERGNÜGEN







#QuartiereFürMenschen

# VORFAHRT FÜR LEBENSQUALITÄT

In immer mehr Städten wird zunehmend der Wunsch laut, Wohngebiete stärker auf die Bedürfnisse der dort lebenden Menschen statt auf die Belange des Autoverkehrs auszurichten, um die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und gleichzeitig die Belastung durch Verkehrslärm und Schadstoffe zu reduzieren.

Schon in den 1970er- und 1980er-Jahren gab es eine Phase, in der auch in Hamburg mit ersten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf die zunehmende Autonutzung und die daraus resultierenden, teils schweren, Unfälle reagiert wurde. Daraufhin wurden Tempo-30-Zonen eingerichtet und einige Straßen für den Kfz-Durchgangsverkehr geschlossen. Eine Vorreiterrolle nahmen schon damals die Niederlande ein, wo man sich sehr konsequent daran machte, den Kfz-Verkehr aus den Quartieren herauszuhalten und direkt auf die Hauptverkehrsstraßen zu führen. Das Durchqueren der Wohn- und Geschäftsviertel mit dem Auto sollte damit unmöglich gemacht werden. „Kein Durchgangsverkehr in Wohnquartieren“, so lautet bis heute eine der wichtigsten Leitlinien des „Mini Hollands“-Konzepts, wie man es in London nennt.

**Eimsbüttel legt los!** Zwischen 2015 und 2017 wurden in der Osterstraße in Eimsbüttel eine Reihe von Umgestaltungen durch den zuständigen Bezirk vorgenommen. Da diese Maßnahmen aber aus Sicht des ADFC und seiner Mitglieder nicht zu der gewünschten Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität führten, beschloss die ADFC-Bezirksgruppe Eimsbüttel, das Heft selbst in die Hand zu nehmen und eigene Vorschläge für das Gebiet zwischen Ring 2, Fruchttallee, Kieler Straße und Quickbornstraße zu erarbeiten (wir berichteten in RadCity 1.2020).

Zur Debatte stehen dabei Überlegungen, in der Osterstraße einen verkehrsberuhigten Geschäftsstraßenbereich mit Tempo 20 und eine Diagonalsperre im Bereich Osterstraße/Schwenckestraße zu schaffen, um den Kfz-Durchgangsverkehr zuverlässig zu verhindern. Außerdem könnte der autofreie Platz an der Apostelkirche ausgeweitet und ein weiterer autofreier Bereich im Stellingener Weg zwischen Hellkamp und Schwenckestraße geschaffen werden. Darüber hinaus wären Einbahnstraßenregelungen und Spernungen für den motorisierten Individualverkehr denkbar.

In etwa so wird sie aussehen, die interaktive Online-Karte zum Mitmachen. Hinter jedem Icon verbirgt sich ein Gestaltungsvorschlag. Jetzt kommt es nur noch darauf an, die vielen Mitmach-Möglichkeiten auch zu nutzen – am besten durch fleißiges Klicken auf [quartierfurmenschen.de!](http://quartierfurmenschen.de!)







© ADFC-Hamburg

Im Rahmen des daraufhin ins Leben gerufenen Projekts **#QuartiereFürMenschen** sollen Bürger\*innen dazu eingeladen werden, sich auf einer vom ADFC eigens gestalteten Homepage mit diesen Ideen zu beschäftigen und ihre Vorstellungen einzubringen. Auch die Finanzierung steht: Das Projekt wird aus Mitteln des #moinzukunft – Hamburger Klimafonds gefördert und erhält zusätzlich eine Zuwendung aus bezirklichen Sondermitteln.

**Von Menschen für Menschen** Im Dezember 2020 trat erstmals ein Projektkernteam zusammen. Zunächst ging es darum, die Webseite zum Projekt sowie ein Logo zu entwickeln. Die Texte zur Beschreibung der angestrebten Veränderungen mussten geschrieben und Hintergrundinformationen zusammengestellt werden. Auf Plakaten sollen die Eimsbüttler\*innen mit dem Hashtag **#QuartiereFürMenschen** zur aktiven Teilnahme aufgefordert werden.

Die Webseite [quartierefürmenschen.de](http://quartierefürmenschen.de) ist mittlerweile online gegangen: Auf einer interaktiven Karte des Stadtteils werden die relevanten Orte angezeigt, und in 3D-Ansichten kann sich jede\*r Bürger\*in eine Sicht auf das neue Straßenbild verschaffen, die bestehenden Vorschläge kommentieren und/oder weitere Orte zur Umgestaltung vorschlagen. Darüber hinaus soll die Projektidee nicht auf Eimsbüttel beschränkt bleiben: Auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Hamburg vom 27. bis

Für mehr Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung und Lebensqualität wollen wir hier an der Faberstraße das Wohnquartier von der Magistrale abbinden.

28. April 2021 soll es einem breiteren Fachpublikum vorgestellt und als Leuchtturmprojekt auch auf andere Quartiere im Hamburger Stadtgebiet ausgedehnt werden.

Solveig Allendorf

### MITMACHEN – MITGESTALTEN!

Und jetzt bist du an der Reihe, bei der Gestaltung deines Ortes im Stadtteil mitzumachen: Unter [quartierefürmenschen.de](http://quartierefürmenschen.de) kannst du die bestehenden Vorschläge ansehen und kommentieren. Vielleicht weißt du aber auch jetzt schon, wie du dir deine Straße wünschst, wie es dort aussehen sollte und wie sich das Ganze in den Verkehrsraum im Quartier einbinden lässt. Dein Fahrradclub unterstützt dich dabei, deine Ideen zur Verkehrsberuhigung im Quartier voranzubringen und öffentlich zu diskutieren.

Je größer die allgemeine Beteiligung, umso besser, damit **#QuartiereFürMenschen** richtig ins Rollen kommt!

Gefördert aus Mitteln des #moinzukunft Hamburger Klimafonds



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





**A**uf der letzten Landesversammlung wurde ein neuer Vorstand für den ADFC Hamburg gewählt. Dem Vorstand obliegt die strategische Führung des Vereins, er behält aktuelle Herausforderungen ebenso im Blick wie längerfristige Ziele, aber auch die Finanzen und Ressourcen des Vereins. Gerade befindet sich im Verein vieles in einem Umstrukturierungsprozess, den der Vorstand begleitet und steuert. Zum Beispiel wird aktuell die verkehrspolitische Arbeit innerhalb des Vereins neu geordnet und soll auf mehr Schultern verteilt werden, damit die Beteiligungsmöglichkeiten für alle Interessierten weiter geöffnet werden. Kommunikationswege innerhalb des Vereins und die Kommunikation nach außen sollen verbessert werden: Der ADFC soll Ansprechpartner Nummer eins für die Fahrradkultur in Hamburg sein und in der Öffentlichkeit präsenter werden.

Sieben motivierte und engagierte Frauen und Männer stellen sich der Herausforderung, ihre Arbeit in der Pandemie aufzunehmen – wir stellen sie vor.

  
**DER NEUE  
VORSTAND**



## SAMINA MIR

kommt aus der Bezirksgruppe Altona und war nun schon zwei Jahre stellvertretende Landesvorsitzende.

**Ist im Vorstand**, weil sie eigentlich „nur“ die Verkehrswende und den Radverkehr in Hamburg voranbringen wollte. Inzwischen ist es aber vor allem die Arbeit im Verein und die Arbeit an gemeinsamen Zielen mit den über 300 Aktiven, die sie begeistern.

**Nimmt im Vorstand** als Vorsitzende viele repräsentative Aufgaben wahr: Samina spricht gemeinsam mit den verkehrspolitischen Vorständen mit den Senatoren und vertritt den Verein als Sprecherin bei öffentlichen Diskussionsrunden.

**Hofft**, immer mehr Menschen mit ihrer Leidenschaft fürs Radfahren anzustecken.

## CERSTIN BARM BROCK

ist schon lange Alltagsradlerin und neu im Vorstand.

**Ist im Vorstand**, weil sie nach jahrzehntelanger passiver Mitgliedschaft beim ADFC aktiv werden wollte und nach einem Kontakt mit der Bezirks-



gruppe Altona die Chance ergriffen hat, sich hier einzubringen.

**Kümmert sich im Vorstand** um die Öffentlichkeitsarbeit und Kooperationen. Leider sind diese Themen in Corona-Zeiten etwas schwierig zu bearbeiten – aber aufgegeben wird natürlich nicht!

**Wünscht sich** kürzere Entscheidungswege in der (Rad-)Verkehrspolitik.

## TOM JAKOBI

kommt aus den Bezirksgruppen Wandsbek und Nord und ist neu im Vorstand

**Ist im Vorstand**, um politische Kontakte für den Verein zu etablieren und zu nutzen, um auf dem Weg ganz konkrete Verbesserungen für den Radverkehr in Hamburg zu erreichen.

**Kümmert sich im Vorstand** gemeinsam mit Cajus Pruin vorrangig um die verkehrspolitische Arbeit.

**Erlaubt sich auch** mal ein bisschen zu träumen: Autos haben für Tom in der Innenstadt nur im Ausnahmefall etwas zu suchen.



# STARK FÜR

# VERÄNDERUNGEN



## TOBIAS KOCHEMS

kommt aus der Bezirksgruppe Altona und ist seit 2016 im Vorstand.

**Ist im Vorstand**, weil er die Zukunft des ADFC mitgestalten möchte. Er bedankt sich für das Vertrauen der Mitglieder, die ihn in der Landesversammlung für zwei weitere Jahre gewählt haben.

**Ist im Vorstand zuständig** für die Finanzen des ADFC, das heißt unter anderem Steuererklärung, Jahresabschluss und Haushaltsplanung.

**Ist optimistisch**, die aktuellen finanziellen Herausforderungen gemeinsam mit den engagierten Mitarbeiter\*innen der Geschäftsstelle, den Aktiven und allen Spender\*innen und Fördermitgliedern zu meistern.

## THOMAS LÜTKE

Ist zertifizierter Tourenleiter beim ADFC seit 2019 und neu im Vorstand.

**Ist im Vorstand**, um durch mehr Sicherheit beim Radfahren mehr Menschen unterschiedlichen Alters aufs Rad zu bringen und

den Radverkehr als gleichberechtigte Art der Mobilität im Alltag voranzubringen.

**Setzt sich im Vorstand ein** für die Prozessoptimierung in der Geschäftsstelle und unterstützt verschiedene Arbeitskreise dabei, sich breiter aufzustellen und noch mehr zu bewirken.

**Wünscht sich...** 33 Prozent Radverkehrsanteil im Jahr 2025.

## SABINE MICHAELIS

ist schon lange an Radfahrthemen interessiert und seit zwei Jahren im Vorstand

**Ist im Vorstand**, um mit konkreten Projekten den ADFC bekannter zu machen und breiter aufzustellen. Etwa mit Radtouren als Teambuilding-Maßnahme für Firmen oder ein Buch mit Themenradtouren für Hamburg.

**Arbeitet im Vorstand** im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und an Kooperationen, um Menschen und Fahrräder zusammenzubringen: zum Beispiel mit der Hamburger Hochbahn, um gemeinsame Ziele von Rad- und Busverkehr zu erarbeiten.

**Ist optimistisch**, dass sich – nicht zuletzt durch die gute Zusammenarbeit im ADFC – für die Fahrradstadt Hamburg in den nächsten Jahren einiges tun wird.

## CAJUS PRUIN

ist seit jeher Alltagsradler, seit 2018 im Vorstand und grundsätzlich in der Bezirksgruppe Nord zu verorten.

**Ist im Vorstand**, um sein berufliches Wissen über städtebauliche Prozesse einzubringen, damit zeitgemäße und zukunftsfähige Planung nicht mit einem

Straßenraumprofil aus den 1980er-Jahren startet.

**Kümmert sich im Vorstand** gemeinsam mit Tom vorrangig um die verkehrspolitische Arbeit.

**Wünscht sich**, dass der ADFC als Träger öffentlicher Belange anerkannt wird, um bei Planungen von Radverkehrsinfrastruktur mehr Einfluss nehmen zu können.

**Habt ihr schon unsere neue Website gesehen, die seit Dezember online ist?**

**Schaut mal rein:** [hamburg.adfc.de](http://hamburg.adfc.de) (siehe auch hier im Heft, S. 12–13)

# STARK FÜR DIE FAHRRADSTADT

Unzählige Stunden, ein paar Rückschläge und einen Koffer voller Anekdoten später ist sie live – die neue Website des ADFC Hamburg. In schickem Design werden hier die Themen präsentiert, die Radfahrer\*innen, Politik und Unternehmen in Hamburg interessieren.

# SCHICK, SCHLANK UND MOBIL

Es war ein enormer Kraftakt unter schwierigen Umständen. Aber am Ende ging sie doch pünktlich live – und das nur, weil wir alle an einem Strang gezogen haben.“ So fasst Iris Steinfeld, Koordinatorin des Website-Relaunchs, vier intensive Monate zusammen. Sie hat als Bundesfreiwillige im ADFC das Projekt in Vollzeit betreut. Große Anteile am gelungenen Umzug hatte Ulf Dietze, der zuvor jahrelang die bisherige Webpräsenz ehrenamtlich mit Geduld und Sorgfalt leitend betreut hatte. Auch der Aufbau der neuen Seite profitierte von seiner Erfahrung. In der Zukunft übernimmt ein dreiköpfiges Team neuer Aktiver (Tjorven Schwartau, Johann Mai und Olaf Rosin) seine Nachfolge als Webmaster. Eifrig unterstützt haben auch die hauptamtlichen Mitarbeiter\*innen der Geschäftsstelle und vielen aktive Ehrenamtliche.

**Jünger, schneller, attraktiver** Es war schon lange klar, dass der ADFC Hamburg eine



© Freepik.com | pch.vector



© ADFC Hamburg

Ansprechend, übersichtlich und auch auf Mobilgeräten überzeugt die neue Homepage des ADFC Hamburg.

neue Website bekommen soll. Lebendiger und moderner sollte sie werden, einen schnellen Einstieg bieten sowie neue Interessent\*innen und junges Publikum ansprechen. Um zusätzlich eine einheitlichere Außendarstellung des ADFC zu gewährleisten, sollen alle Landesverbände nach und nach auf die Web-Plattform des Bundesverbands umsteigen. Damit können sich alle Nutzer\*innen besser auf den verschiedenen Plattformen zurechtfinden und schneller an ihr Ziel gelangen.

Im August 2020 ging es dann für den Hamburger Landesverband los. Ein Team von fünf Personen hat die etwa 1500 Inhaltsseiten der alten Website gesichtet und in einer riesigen Excel-Liste priorisiert. Ein ausdrücklicher Dank geht an Uwe Gräf, der hierbei wichtige Fleiß- und Vorarbeit geleistet hat und zu jedem



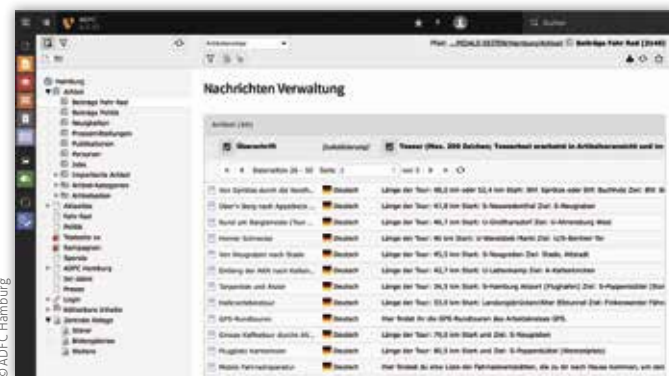
Zeitpunkt noch den Überblick über die Liste hatte. Im Oktober wurde schließlich der erste Teil zur neuen Website geliefert, und ein tiefgehendes Konzept zur Gestaltung und Anordnung der Inhalte konnte erarbeitet werden.

**Leidenschaft in Struktur bringen** „Die größte Herausforderung war die Integration der Identität des ADFC Hamburg, gekennzeichnet durch Leidenschaft, Expertise, Hartnäckigkeit und Durchhaltevermögen, in die vorgegebene Struktur des Bundesverbandes“, erzählt Iris. Die alte Website ist auch eine Plattform der Aktiven gewesen, wo sie ihre Projekte und Themen vorstellen konnten. Durch die lange Historie und das Wachsen ist sie allerdings unübersichtlich geworden, sodass sich der wahre Inhaltsschatz den Besucher\*innen erst nach längerem Hinsehen erschloss und deshalb eine neue Website notwendig geworden ist.



Wie aber die 300 unverzichtbaren und wichtigsten Seiten auf die neue Website übertragen? Hier mussten die Ehrenamtlichen mit anpacken, ob mit oder ohne Vorkenntnissen. In einem virtuellen Intensiv-Wochenende im November wurden sie sowohl auf das Content-Management-System TYPO3 geschult, als auch in die Struktur der neuen Website und Vorgehensweise bei der Übertragung eingeführt. Jede\*r bekam ein Arbeitspaket zugewiesen, das er/sie zuhause selbstständig abgearbeitet hat.

**Gemeinsam gewuppt** „Ohne den Zusammenhalt und das Engagement der ehrenamtlichen Aktiven wäre das nicht möglich gewesen“, erinnert sich Iris. Teilweise wurden ganze Wochenende und sogar die Urlaubszeit in die Übertragung der Inhalte gesteckt.



Im „Backend“ – dem Verwaltungs- und Einstellungsbereich – haben ehrenamtlich Aktive des ADFC in ungezählten Arbeitsstunden die spannenden Inhalte des Fahrradclubs neu verpackt.

Denn die Inhalte wurden nicht einfach nur ungeprüft übertragen, sondern teilweise zusammengefasst, auf Aktualität geprüft und, wenn veraltet, mit neuen Informationen angereichert. Iris war immer mittendrin: „Ich war die Notfallzentrale. Immer wenn jemand ein Problem hatte, konnte er mich erreichen. Denn es gibt schließlich nichts Frustrierenderes, als vor dem Website-Backend zu sitzen und einfach nicht weiterzukommen. Zudem kam der Relaunch-Termin immer näher und wir durften keine Zeit verlieren.“ Letztendlich konnte der Außenwelt wie geplant am 7. Dezember 2020 eine optisch ansprechende und logisch strukturierte Website präsentiert werden.

**Modern und mobil** Die neue Oberfläche verbindet Modernität mit User\*innen-Freundlichkeit. Eine benutzer\*innenorientierte Navigation und themenspezifische Einstiege erleichtern den Zugang und sorgen dafür, dass gesuchte Inhalte auch schnell gefunden werden. Die Hauptnavigation unterteilt sich in die Reiter „Aktuelles“, „Fahrrad“, „Politik“, „Spende“, „ADFC Hamburg“, „Sei dabei“, „Presse“ und einen Bereich für laufende Kampagnen oder Projekte. Dadurch kann jede\*r, ob Interessierte\*r an Fahrradtouren, an einer Mitgliedschaft, Journalist\*in oder auch einfach nur Zufallsbesucher\*in auf den ersten Blick den passenden Themenbereich finden.

„Wir freuen uns auch besonders, dass unsere mobilen Nutzer\*innen die Website erreichen können“, betont Iris. Durch das Responsive Design passt sich die Website des ADFC Hamburg nun jedem Endgerät an und wird problemlos auf Handy oder Tablet angezeigt. Damit steht künftig auch unterwegs das breite Angebot vollumfänglich zur Verfügung.

Bist du neugierig geworden? Dann besuche doch mal die neue Website des ADFC Hamburg. Vielleicht findest du ja neue Inhalte, die dir vorher verborgen blieben!

Rebecca Liebst

[hamburg.adfc.de](http://hamburg.adfc.de)

Längst hat das Fahrrad das Auto als Symbol für individuelle mobile Freiheit verdrängt. Dennoch versuchen digital-kapitalistische Konzerne wie Tesla, Uber und Google mit automatisch und elektrisch fahrenden Autos, Plattformökonomie, künstlicher Intelligenz und Sharing-Angeboten die Städte zu erobern. Von der Öffentlichkeit kaum bemerkt, gibt es seit 2018 auch in der Hamburger City die TAVF, die etwa neun Kilometer lange „Teststrecke für automatisiertes und vernetztes Fahren“, die „Fahrzeugherstellern, Technologieunternehmen und Forschungseinrichtungen als offene Plattform für die Erprobung von innovativen Mobilitätsdiensten“ dient, so die Strategie des Senats für Intelligent Transport Systems (ITS). Seit 2020 fährt der elektrobetriebene und vollautomatische Shuttle-Minibus HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transportation) in der Hafen-City ein paar Unentwegte herum. Im Oktober 2021 soll er „ins Rampenlicht des ITS-Weltkongresses treten“. Aber leuchten uns HEAT oder TAVF wirklich den Weg in eine bessere, ressourcensparende mobile Zukunft?

Timo Daum, in Leipzig lebender Autor und Experte für Wirtschaftsinformatik und digitale Transformation, warnt in seinem Buch „Das Auto im digitalen Kapitalismus“ (2019) davor, „vom

analogen fossilen Regen in die digital vernetzte Traufe“ zu kommen, und fragt: „Was heißt es für die Mobilität der Zukunft, wenn Algorithmen und Daten eine immer größere Rolle spielen?“ Für Daum ist klar: „Die Tage des klassischen Automobils sind gezählt.“ Die Macht von Konzernen wie der Volkswagen AG, dem „Mobilitätspartner“ der Stadt Hamburg, und ihre Verflechtung mit Staat und Politik bilde das „Haupthindernis für eine Verkehrs- und Energiewende“. Daum plädiert für „eine neue Verkehrsordnung“, für die „Aufkündigung des automobilen Konsenses auf allen Ebenen – Stadplanung, Erziehung, Verkehrsplanung und Alltagsleben“. Damit das gelingt, seien Ziele wie Verkehrsvermeidung, Null-Emissions-Mobilität und elektrifizierter öffentlicher Transport wichtig, aber auch „keine Angst vor Fahrverboten“ für Verbrenner zu haben. Merke: Moderne Städte brauchen keine fahrerlosen Autos, sondern mehr autolose Fahrer\*innen.

Dirk Lau



**Timo Daum, Das Auto im digitalen Kapitalismus.**  
Wenn Algorithmen und Daten den Verkehr bestimmen.  
192 S., Oekom-Verlag München 2019, ISBN 978-3-96238-141-7,  
18,- €/13,99 € (PDF-Download)

Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn 2021, Bestellnummer  
10590, PDF-Download: bpb.de, Schutzgebühr: 4,50 €

## NEUER STOFF ZUM LESEN



Angesichts von Klimaerwärmung, Ressourcenknappheit, Verlust von Lebensqualität und Leben durch Unfälle, Abgase und Lärm ist die Verkehrswende nötig – und möglich! Das ist die Botschaft von Carl Waßmuth und Winfried Wolf. Mit ihrem „Manifest“ geben sie lokalen Aktivist\*innen eine Art Bedienungsanleitung in 20 relativ konkreten Schritten an die Hand, wie eine „konsequente“, das heißt ökologisch-soziale Verkehrswende gelingen kann. Praktischerweise ist dem Buch eine Kurzfassung als A7-Falzflyer beige-

gelegt. Waßmuth, Bauingenieur in Berlin und Mitgründer der Initiative „Gemeingut in Bürger\*innenhand“, ist wie der Politologe und frühere Bundestagsabgeordnete Wolf Mitglied im wissenschaftlichen Beirat von Attac. Ihr Manifest haben die beiden vor Ausbruch der Corona-Pandemie verfasst, aber in einigen Punkten noch den neuen Bedingungen angepasst. Weg vom Verbrenner, hin zu elektrisch oder automatisiert fahrenden Autos ist für sie keine Lösung. Vielmehr führe am Umbau der gesam-

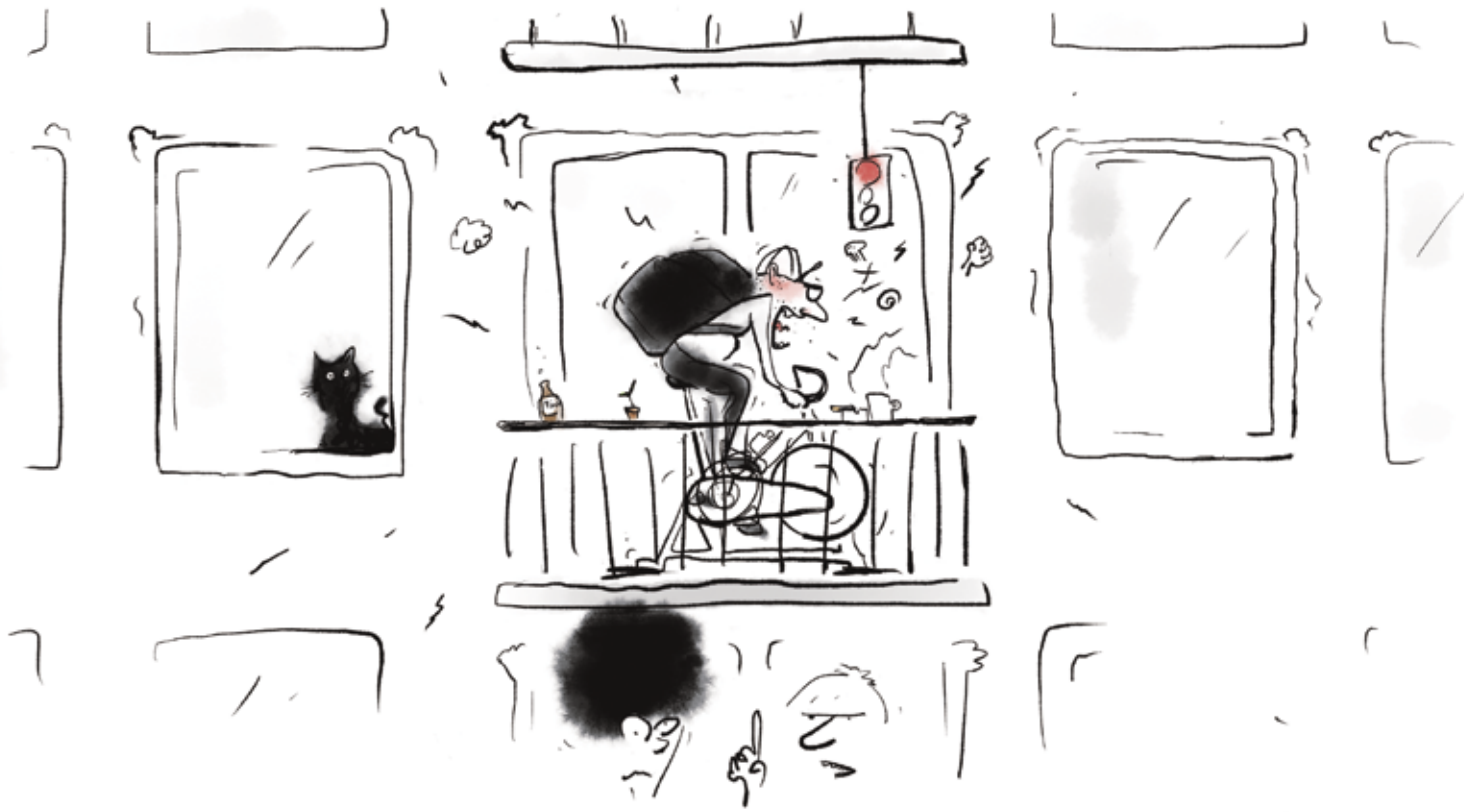
ten Verkehrsorganisation, eben an einer Verkehrswende, kein Weg vorbei. Inzwischen wird in einigen deutschen Großstädten genau das versucht: Hannovers grüner Oberbürgermeister Beilitt Onay plant Tempo 30 und die autofreie Innenstadt, Hamburg leistet sich seit 2020 sogar eine Behörde für Mobilitätswende. Diese lässt sich – wie ihre ältere Schwester „Fahrradstadt“ – ganz unterschiedlich definieren. Alle Versuche eint aber die Beobachtung, dass die Zeit des Automobils in den Städten vorbei ist. Mit den Worten von Waßmuth und Wolf: „Eine Mobilität mit dem Auto im Zentrum ist zerstörerisch und eine Sackgasse“.

Kämpferischer im Ton und konkreter in den Beispielen als Timo Daum rufen Waßmuth und Wolf dazu auf, schädliche Verkehre zu vermeiden oder zu verkürzen. Ihr Adressat ist nicht die Politik, sondern die Menschen, die ihre Mobilität konsequent auf die klimaschonenden Verkehrsarten Zufußgehen, Radfahren, öffentlicher Nahverkehr und Schiene verlagern. Das Auto, auch das digital vernetzte, spielt für sie keine Rolle mehr.

Dirk Lau

**Carl Waßmuth, Winfried Wolf: Verkehrswende: Ein Manifest.**  
Papyrossa-Verlag (Neue Kleine Bibliothek 289), Köln 2020, 199 S.,  
14,90 €, ISBN: 978-3-89438-737-2, shop.papyrossa.de





"Der Fahrradkurier von oben ist jetzt im Homeoffice"

Cartoon: Denis Mohr

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





# FAHRRADRIKSCHA

© Illustration: Michael Prahll • Text: Dirk Lau

Gibt's was Schöneres als Radfahren? Das Glück, mit eigener Kraft die Welt zu erfahren, die Freiheit, zu pedalieren, wohin man will – gern mit Rückenwind und bei Sonnenschein! Wer würde freiwillig darauf verzichten? Und doch nehmen Menschen auf der Sitzbank unter dem Verdeck eines Fahrradtaxi Platz und bezahlen andere fürs Treten.

Bereits im Jahr 1769 tauchte mit John Vevers' „Reisewagen“ ein erstes, rikschaähnliches Fahrzeug auf. Das vierrädrige

Gespann wurde vom Herrn gelenkt, während der Diener am Heck mit Tretkurbeln für den Antrieb sorgte. Im 19. Jahrhundert zogen in Asien erst Menschen, später auch Tiere zweirädrige Handkarren hinter sich her, in denen Europäer und Adlige, die für Sänften zu groß waren, auf einem Stuhl saßen. Das Wort Rikscha leitet sich vom japanischen *jinrikisha* ab: *jin* für Mensch, *riki* für Kraft/Antrieb und *sha* für Fahrzeug.

Im 20. Jahrhundert stieg der Rikschawalah (Fahrer) aufs Rad um. Die meist aus

Stahl, gern mit zusätzlichem Unterrohr gebauten Dreiräder waren stabil, aber komfortabel nur für die Fahrgäste. Als die Tage der traditionellen, farbenfrohen Fahrradrikschas in Asien zu Ende gingen, wurden sie in europäischen Städten für klimafreundliche Sightseeing-Touren beliebter. In Deutschland gelten dreirädrige Fahrradrikschas auch mit Elektromotor als Fahrräder und werden rechtlich als Pedececs eingestuft. Einen Personenbeförderungsschein brauchen die „grünen Fahrradtaxifahrer\*innen“ übrigens nicht.





© Milena Markwart

Am Stadtrand

## IN 80 MINUTEN DURCH DIE STADT

*In Jules Vernes berühmten Roman „In 80 Tagen um die Welt“ muss ein Protagonist während der Reise durch Indien auf einem Elefanten reiten. Dabei soll er seine Zunge bloß nicht zwischen die Zähne nehmen; bei den ständigen Stößen würde er sie sich sonst abbeißen.*

*Auf einem Elefanten geritten bin ich noch nie, aber an die Sache mit der Zunge musste ich unwillkürlich zurückdenken, als ich neulich von Poppenbüttel nach Altona radelte. Der zweite Streckenabschnitt stand einem rumpeligen Ritt auf einem Elefanten in nichts nach. Um stadteinwärts zu kommen ohne mich durch Kleingärten und Nebenstraßen zu pfriemeln, musste ich die Hummelsbüttler Hauptstraße nehmen. Dort habe ich die Wahl zwischen der Fahrbahn ohne Radstreifen und einem Radweg, der aus gutem Grund nicht benutzungspflichtig ist. Ich wählte die mit weniger Gehupe verbundene Route und blieb auf dem Radweg. Einen Stadtteil weiter bog ich mit verkrampften Schultern auf die Alsterkrugchaussee ein und – Überraschung! Vom Elefantenrücken zur komfortablen Sänfte des Maharadschas. Einige gloriose Kilometer Radstreifen lagen vor mir. Meine Geschwindigkeit erhöhte sich auf fast 30 Stundenkilometer und nicht einmal der schale Geschmack der Abgase konnte das Lächeln aus meinem Gesicht wischen, als ich dahinflog. Wäre die ganze Strecke in einem solchen Zustand, ich hätte wohl höchstens 40 Minuten gebraucht statt 80. Leider kam das Ende des Radstreifens bald in Sicht ...*

*Ich will nicht in 80 Tagen um die Welt reisen – schon gar nicht mit dem Fahrrad! Aber in einer der Strecke angemessenen Zeit ohne Rückenbeschwerden vom Hamburger Stadtrand in die Innenstadt radeln zu können, das wäre schon schön. Oder?*

Milena Markwart



**NORWID**  
Räder für Velosophen

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

**Edler Fahrrad- und Rahmenbau**

Trekkingräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

Norwid Fahrradbau GmbH · Tel.: (041 21) 246 58 · [www.norwid.de](http://www.norwid.de) · [info@norwid.de](mailto:info@norwid.de)



**KOECH2RAD**

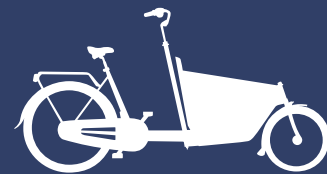
**IHR MEISTERBETRIEB**

STEVENS · MÜSING · FALTER · MORRISON · E-BIKES

A Sievekingsallee 94-96 · 20535 Hamburg

T 040 - 219 46 34 · E [hh@koech2rad.de](mailto:hh@koech2rad.de)

W [www.koech2rad.de](http://www.koech2rad.de)



Diesen Anzeigenplatz (1/4-Seite, 95x130 mm) gibt's ab 144,- Euro netto. Aktuelle Anzeigenpreisliste: [hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten](http://hamburg.adfc.de/radcity/mediadaten)

**AUSRÜSTUNG** Globetrotter Ausrüstung GmbH **BERATUNG** Verbraucherzentrale Hamburg **CARSHARING** Cambio Hamburg CarSharing **TOUREN/FÜHRUNGEN** Twietenkieker in Hamburg Dipl. Geogr. Carsten Ruthe **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 • MSP Bikes GmbH • 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 **MESSE REISEN** Hamburg **ÖPNV** Hamburger Verkehrsverbund **PFLEGE** Pflegedienst Knoll • auxiliar Gesellschaft mbH Ambulanter Pflegedienst Stiftung Freundeskreis Ochsenzoll **PRIVATE FÖRDERMITGLIEDER** Martina Wollesen **RECHT** Matthies Rechtsanwälte Dr. Anja Matthies **REISE** Die Landpartie Radeln & Reisen GmbH **SERVICE** Der VeloMeister Produktionschule Eimsbüttel • Fahrradstation Dammtor einfal GmbH **SPORT** Eimsbütteler Turnverband e.V. **VERLEIH & LOGISTIK** Hamburg City Cycles Lars Michaelen • tricargo eG **WOHNEN** Gartenstadt Farmsen eG • Wohnwarft e.G. Genossenschaft für autofreies Wohnen **ZUBEHÖR** Firma Paulchen System Volkmar Kerkow

# RÜCKENWIND FÜRS RAD!

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

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

zeigen. Dafür sind ein Online-Banner sowie für Fahrradhändler, gastronomische Betriebe etc. Aufkleber erhältlich, die auf die Fördermitgliedschaft beim ADFC hinweisen. Zusätzlich erhältst du 5 Prozent Rabatt auf Anzeigen in der RadCity und wir führen deine Firma dort sowie auf [www.hamburg.adfc.de](http://www.hamburg.adfc.de) als Fördermitglied auf.

[hamburg.adfc.de/foerdermitglieder](http://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](mailto:info@hamburg.adfc.de)



[facebook.com/adfchamburg](https://www.facebook.com/adfchamburg)



[twitter.com/ADFC\\_Hamburg](https://twitter.com/ADFC_Hamburg)



[hamburg.adfc.de](http://hamburg.adfc.de)

[hamburg.adfc.de/aktiv-werden](http://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](http://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](http://www.blauer-engel.de/uz100)

- umweltchonende Verkehrsdienstleistung
- schadstoffarme Fahrzeugflotte
- Förderung der Elektromobilität

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