

Hamburg voraus

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG HAMBURG

WILHELMSBURGER RADWOCHE 2010

Rauf auf's Rad!

Wilhelmsburg auf dem Weg zum Modellstadtteil
für einen zukunftsweisenden Radverkehr



IBA_HAMBURG

Projekte für die Zukunft der Metropole

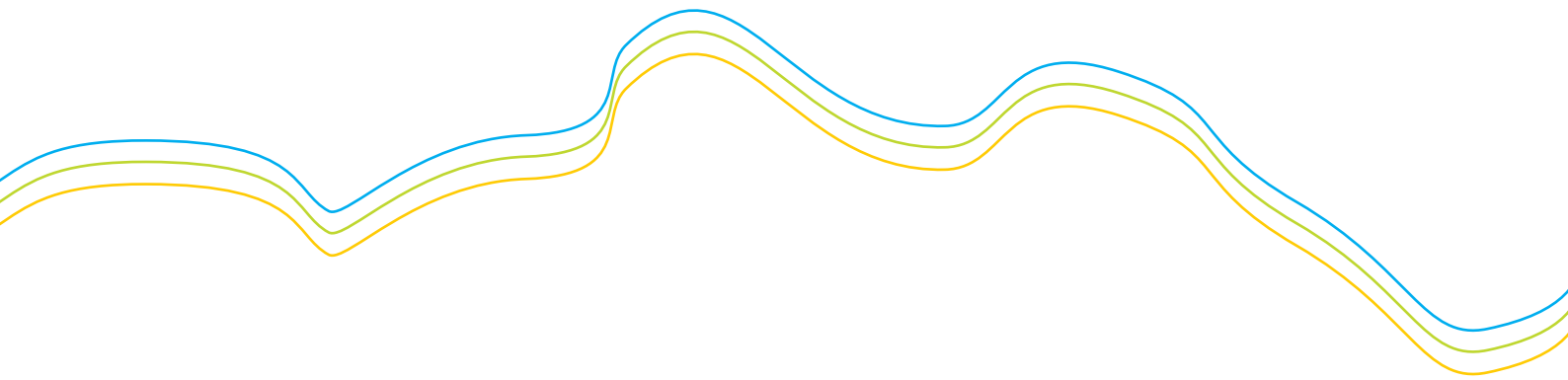


igs 2013
internationale
gartenschau
hamburg



Rauf auf's Rad!

Wilhelmsburg auf dem Weg zum Modellstadtteil
für einen zukunftsweisenden Radverkehr



Rauf auf's Rad in Wilhelmsburg

Das fast 200 Jahre alte Fahrrad ist das erste postfossile Verkehrsmittel im Stadtverkehr. Es erlebt eine bemerkenswerte Renaissance vor allem dort, wo die Rahmenbedingungen bei der Fahrrad-Infrastruktur und beim Radverkehrsklima stimmen. Dort kann man längst im Sattel die verkehrlichen Vorteile, wie Schnelligkeit und Bequemlichkeit, erleben, Life Style-Aspekte, wie Fitness und Unabhängigkeit, spüren und die finanziellen Auswirkungen erkennen. Und auch, wenn die Menschen sich selten wegen des Umweltschutzes für das Fahrrad entscheiden, ihre Entscheidung ist schlussendlich eine Entscheidung für eine nachhaltige Entwicklung und ein wichtiges umweltpolitisches Signal.

Mit den städtebaulichen Leitprojekten des „Sprung über die Elbe“ der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg und der internationalen Gartenschau Hamburg 2013 (igs 2013) rücken die Elbinseln in den Fokus der Stadtentwicklung in Hamburg. Damit ist auch für den Radverkehr eine enorme Chance verbunden: radfahr-freundliche Entfernungen auf den Inseln, eine flache Topografie, niedriger Pkw-Bestand bieten gute Voraussetzungen für einen Fahrrad-Modellstadt-

teil. Es besteht erkennbar Bedarf nach einer kostengünstigen Mobilitätsalternative, es finden sich eine fahrradaffine Bewohnerschaft und Beschäftigungsträger und ein lebendiges Fahrrad-Netzwerk von Aktiven und Initiativen (insbes. der Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg) mit unterschiedlichen Betätigungsfeldern (Umweltschutz, Gesundheitsförderung, Beschäftigungsförderung und Arbeitsplätze) und einem gemeinsamen Ziel: ein lebendiges Gemeinwesen mit dem Rad. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Bezirk Hamburg-Mitte, die Hamburg Port Authority sowie IBA Hamburg und igs 2013 treiben ihrerseits intensiv die Planungen für den Modellstadtteil voran.

Insofern war es für Elbinseln und Hamburg insgesamt ein wichtiges Signal, mit der Wilhelmsburger Radwoche 2010 Menschen „Rauf aufs Rad“ zu bewegen. Eine bunte Mischung aus Informationsveranstaltungen (mit dem IBA LABOR RAD 2010) und Diskussionsrunden, Radtouren und Radrennen, Infozelten und Spielangeboten ließen das Radfahren in all seinen Dimensionen für jeden und jede erlebbar werden. Zwischen Spaßfaktor und sportlicher Herausforderung, Technik und Kunst, Sicherheit und Umwelt-

politik, Alltag und Beruf konnten sich rad-interessierte Bürger sowie Akteure aus Vereinen, Verwaltung und Politik über mehrere Tage hinweg dieser Themen annehmen und Erkenntnisse für das eigene Handeln und für die Lust am Radfahren gewinnen. Hierfür gilt ein besonderer Dank Ulrike Saade (Velo-konzept Saade GmbH) und Margit Bonacker (konsalt GmbH), die den Prozess inhaltlich wesentlich mit geprägt haben.

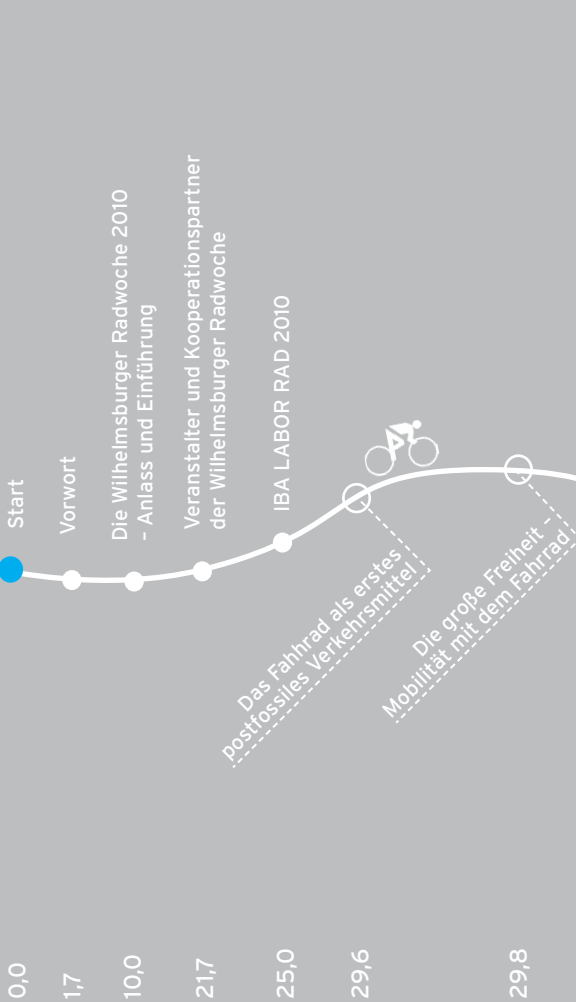
Mit dieser Broschüre möchten wir Sie einladen, sich von der Begeisterung für Gesellschaftsentwicklung mit dem Rad anstecken zu lassen, sich den Herausforderungen für eine zukunftsweisende Mobilität auf dem Rad zu stellen und die vielfältigen Anregungen der Wilhelmsburger Radwoche 2010 weiterzutragen – in ihren Alltag und in ihr berufliches Umfeld. Lassen Sie uns gemeinsam auf Touren kommen und Etappe für Etappe und mit dem ein oder anderen Zwischenstopp dem Ziel einer „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ entgegen radeln!

Ihre Partner:
 IBA Hamburg
 internationale Gartenschau Hamburg 2013
 Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V.



„RAUF AUF'S RAD!“ - DIE TOUR

Auf Touren kommen



Etappe 1

Mobilität und Stadtentwicklung



Etappe 2



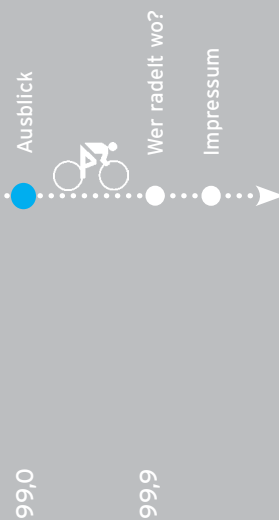
Bewegtes Leben und Radfahren



Etappe 3 Arbeitsplätze durch Radfahren schaffen



Weiterradeln



Die Wilhelmsburger Radwoche 2010

Anlass und Einführung

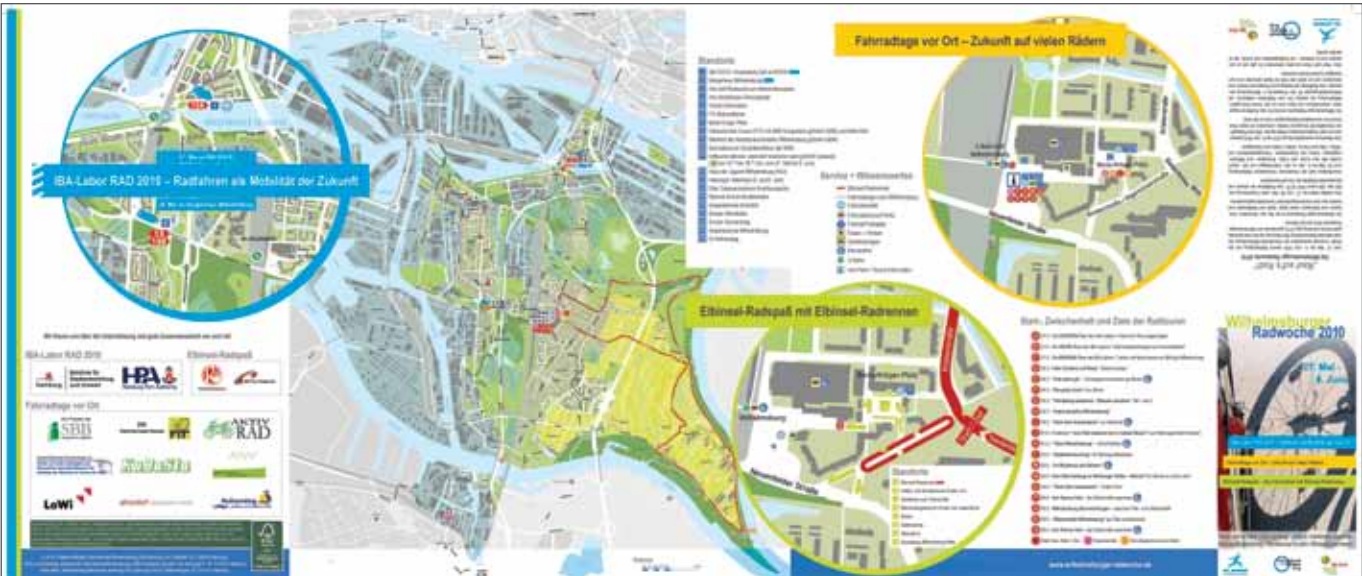
Im Mai und Juni 2010 zog das Fahrrad alle Aufmerksamkeit der Elbinseln auf sich und Bürgerinnen und Bürger, leidenschaftliche Radlerinnen und Radler, Sportlerinnen und Sportler und nicht zuletzt auch engagierte Fachleute in seinen Bann.

Mehrere Tage beherrschte dieses Fortbewegungsmittel in seinen unterschiedlichsten Ausführungen Aktionen und Events, Vorträge und Diskussionen. Neue Erkenntnisse und zukunftsweisende Ideen, Medaillen und Auszeichnungen, fit-gemachte und gepimpte Räder rückten in den Mittelpunkt des Geschehens und haben bei den vielen Mitwirkenden und Besucherinnen und Besuchern aller Altersklassen bleibende Eindrücke hinterlassen. Die Radwoche 2010 war eine umfassende Veranstaltung, bei der Ernsthaftigkeit und Spaß sportlich miteinander verschmolzen und damit Impulse für eine Aufbruchstimmung, für eine neue Liebe zum Zweirad setzten.

Mit dem IBA LABOR RAD 2010, den Fahrradtage vor Ort vom Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg und dem Elbinsel-Radspaß sowie der internationalen Gartenschau Hamburg (igs 2013 in Kooperation mit dem Radsportverband Hamburg e.V.), wurde ein breitgefächertes Programm geboten. Hinter der Wilhelmsburger Radwoche 2010 steht ein umfassendes Netzwerk unterschiedlichster Akteure und Institutionen. Sie alle verfolgen das Ziel, das Radfahren als wesentlichen Teil der Elbinsel-Mobilität in die Köpfe und in die Praxis zu bringen. Die Besonderheit für alle Akteure war es, in gleichberechtigtem Miteinander und Vertrauen diese Radwoche zu entwickeln, zu planen und durchzuführen – verbunden mit jeder Menge Spaß.

Nicht zuletzt geht es inhaltlich auch darum, einen wichtigen Beitrag für einen Lärm- und CO₂-freien Verkehr zu leisten und zu verdeutlichen, welchen Stellenwert das Fahrrad bereits heute in Wilhelmsburg für Beschäftigung und „Self Empowerment“ hat.





Veranstalter der Wilhelmsburger Radwoche 2010



Die Zukunft der Stadt im 21. Jahrhundert gestalten. Dieser Aufgabe stellt sich die Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH. In einem siebenjährigen Prozess von 2007 - 2013 zeigt sie, wie die Städte und Metropolen den Herausforderungen der globalisierten Welt begegnen können - und setzt damit nachhaltige Impulse für die deutsche Baukultur. Architektur, Freiraumplanung und Städtebau versteht die IBA Hamburg als integrale Bestandteile des gesellschaftlichen Wandels: Sie entwirft, fördert und reflektiert beispielhafte Projekte und Programme sowohl auf der städtebaulichen als auch auf der stadtgesellschaftlichen Ebene. Bezogen auf das Thema Fahrrad hat die IBA Hamburg den „Runden Tisch Rad“ eingerichtet, an dem folgende Akteure Platz genommen haben:

- IBA Hamburg (Leitung)
- igs 2013
- AK Fahrradstadt Wilhelmsburg
- Bezirk Mitte
- HPA
- BSU/BWVI
- ADFC Hamburg
- VCD
- Prof. Hartmut Topp



Von April bis Oktober 2013 wird Hamburg erneut Austragungsort einer Internationalen Gartenschau sein. Ziel ist die Erschaffung eines Parks für das 21. Jahrhundert auf der Elbinsel Wilhelmsburg, Europas größter bewohnter Flussinsel. Der Standort lässt schon erahnen, dass die attraktive Hamburger Mischung von Wasser und Grün auch hier eine tragende Rolle erfährt. Dies wird mit den aktuellen Themen von Fitness an der frischen Luft und Erholung und Bewegung in angenehmer Umgebung verbunden. Wilhelmsburg ist außer vom nahen Hafen und dem Wasser von einer internationalen Bevölkerung geprägt. Hierdurch ist das Motto der igs 2013 „In 80 Gärten um die Welt“ inspiriert. Gestaltete Gärten, spannende Spielplätze und ein vielfältiges gastronomisches Angebot spiegeln die kulturelle Vielfalt der Elbinsel wider. Ihren Arbeitsradius entfaltet die igs 2013 nicht nur in Wilhelmsburg. Auch in der Metropolregion Hamburg werden Kooperationsprojekte initiiert.



Der Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg hat sich zum Ziel gesetzt, die Elbinsel besonders für einheimische wie auswärtige Radfahrer attraktiv zu gestalten. Er setzt sich für ein fahrradfreundliches und damit „erlebniswertes“ und ökologisches Wilhelmsburg ein. Er setzt sich ein für die Unterstützung bei der Schaffung von Arbeitsplätzen und Beschäftigung durch Förderung der lokalen Wirtschaft mit Hilfe von Aktivitäten rund um das Fahrrad. Er wirkt mit an der Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssituation im Stadtteil, an Förderung der Gesundheit durch körperliche Aktivität mit dem Fahrrad, lokale Förderung des Wirtschaftsbereiches Tourismus, Steigerung der Mobilität besonders auch von Kindern und Migranten/innen, und Menschen mit spezifischem Assistenz- und Teilhabebedarf durch die Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad. Nicht zuletzt fördert er zu diesen Zielen passende Teilprojekte und Veranstaltungen.

Kooperationspartner



Bei der Hamburg Port Authority (HPA) befasst sich der Bereich Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Unternehmens- und Hafenstrategie mit der strategischen Ausrichtung der verschiedenen Verkehrsträger. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs wurde der aktuelle Masterplan Radverkehr Hafen Hamburg erarbeitet, in dem sämtliche Belange des Radverkehrs abgearbeitet werden. Aus dem Masterplan Radverkehr hervorgegangen ist die Hafenerlebnisroute, auf welcher der Hafen vom Fahrrad aus erlebbar wird. Weitere Maßnahmen werden bereits umgesetzt oder folgen. Ziel ist eine ebenso sichere, wie interessante Führung des Radverkehrs im Hafen.



In der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) war bis Mai 2011 das Amt für Verkehr und Straßenwesen zuständig für die Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Hierfür werden entsprechende Bauprogramme für den Ausbau und die Instandsetzung von Radwegen und die Anlagen von Fahrradstreifen aufgestellt. Außerdem entstehen hier radverkehrsrelevante Konzepte von hamburgweiter Bedeutung wie zum Beispiel das Veloroutennetzkonzept und das StadtRAD-Konzept. Das Radverkehrsteam in der BSU ist Ansprechpartner für alle Fragen rund ums Fahrradfahren in Hamburg. Seit Mai 2011 wird das Amt für Verkehr und Straßenwesen in der neu gegründeten Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) angesiedelt.



Der Radsport-Verband Hamburg (RVH) ist Mitglied im Hamburger Sportbund (HSB) und im Bund Deutscher Radfahrer (BDR). Er integriert als Dachverband mittlerweile 31 Radsportvereine. Diese Vereine offerieren viele zum Teil höchst unterschiedliche Radsport-Disziplinen. In den letzten Jahren war eine stetige Steigerung der Mitgliederzahlen zu verzeichnen; zurzeit hat der Radsportverband Hamburg rund 2550 Mitglieder.

Der RVH organisiert z.B. zahlreiche Rad-Großveranstaltungen. Als besonders vorbildlich gelten seit langer Zeit auch bundesweit die Hamburger HEW Cyclastics (heute mit dem Namen „Vattenfall Cyclastics“) - verbunden mit den Youngclassics und den Jedermann-Rennen, die der Hamburger Radsport-Verband begleitet. Allein an den Jedermann-Rennen nehmen jedes Jahr über 20.000 Radsportlerinnen und Radsportler teil. Anliegen des Radsport-Verbandes und seiner Vereine ist es, Menschen für das (sportive) Radfahren zu begeistern.



IBA LABOR RAD 2010





27.05.2010 IBA DOCK, 28.05.2010 Bürgerhaus Wilhelmsburg

Frankfurt/Main

Zirkus Willibald

Spaßräder

Lokale Ökonomien





IBA LABOR RAD 2010

**Thematische Radtouren
über die Elbinsel**

GESTERN-Tour

HEUTE-Tour

MORGEN-Tour

Vorträge

**Themeninseln mit
unterschiedlichen Akteuren**

An den beiden Tagen des IBA LABOR RAD 2010 wurden internationale, nationale und lokale Beispiele rund um das Radfahren vorgestellt. Dabei bildeten drei Themen die inhaltlichen Schwerpunkte der Veranstaltung: „Mobilität und Stadtentwicklung“, „Rad und Arbeiten“ sowie „Selbstbestimmung/Self Empowerment und Bewegung“.

Gemeinsam mit der Hamburg Port Authority und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt durchgeführt ist das LABOR ein Veranstaltungsformat der IBA Hamburg,

das sich an Fachleute wie an Bürgerinnen und Bürger richtet. Radtouren, Vorträge, drei Diskussions-„Arenen“, ein kulturelles Rahmenprogramm mit dem Wilhelmsburger Kinder-Zirkus „Willibald“ und eine Aktionsfläche zum Ausprobieren origineller (rad)fahrbarer Untersätze prägten ein vielfältiges Programm für Geist und Körper.





27.05.2010 IBA DOCK, 28.05.2010 Bürgerhaus Wilhelmsburg

**Arena 1: Mobilität
und Stadtentwicklung**

**Arena 2: Bewegtes
Leben und Radfahren**

**Rauf auf's Rad! -
die Aktion ausprobieren**

Podiumsgespräch

**Arena 3: Arbeitsplätze
durch Radfahren schaffen**





Fahrradtage vor Ort - Zukunft auf vielen Rädern



Die „Zukunft auf vielen Rädern“ war das Motto für die Fahrradtage vor Ort des Arbeitskreises „Fahrradstadt Wilhelmsburg“. An insgesamt acht Tagen wurde Rad-Kultur zum Mitmachen zelebriert. Von der Präsentation der Ideen und Projekte für die Elbinsel durch die Erfinder der Fahrradstadt über die Fahrradschule, Aktionen zum „Sicheren Fahrrad“ in Kooperation mit der Polizei und Angebote zum Ausprobieren bis zum mobilen Fahrrad-Werkstatt-Service konnten sich die Interessierten informieren und beraten lassen. Die Themen-Tage setzte im Laufe der

Woche verschiedene Schwerpunkte: Beim „Rauf auf's Rad“-Tag standen die vielfältigen Möglichkeiten des Rads und die Erkundung der Elbinseln im Mittelpunkt, am „Tag der Religionen und Kulturen“ fand u.a. ein ökumenischer Gottesdienst statt, der „Tag der Bildung“ bot z.B. einen Workshop zum Einrad-Fahren, am „Tag der Kunst & Genüsse“ konnte man auf „Krimitour“ gehen. Radarbeiter am „Tag der Arbeit“ aus ihrem Arbeitsleben und zeigten filmisch „Gipfelstürmer“ bei ihrem Mountainbike-Ritt über die Alpen. Der „Tag des Verkehrs“ endete mit einer Podi-

umsdiskussion über den Radverkehr als Teil eines Verkehrsgesamtkonzepts, während der „Tag der Geschichten“ u.a. einen anregenden Vortrag über zwei Jahrhunderte Fahrradgeschichte bot, bevor am „Tag der Partnerschaften“ unterschiedliche Radtouren die Vielfalt der Elbinseln und des Harburger Binnenhafens zeigten. Beim „Pegelstand Rad“ hat sich schließlich Bodo Hafke, Baudezernent im Bezirk Mitte, offen für Wilhelmsburg als Modellstadtteil ausgesprochen. Kurzum: Eine lebendige Woche dank des enormen Engagements vieler Aktiver!



Rad-Kultur-Tage (27.05.-05.06.2010) mit Kunst, Kultur, Action und Geselligkeit

Krimi-Radtour

Tag der Partnerschaften

Tag der Geschichten

Pendeltouren

**Tag der Religionen
und Kulturen**

**Tag der offenen Tür
bei FIT Fahrrad-Insel-Touren**

**Ökumenischer
Gottesdienst**

Tag der Kunst & Genüsse





Elbinsel-Radspaß

Fahrrad-Sternfahrt

Elbinsel-Radrennen

Vorfürhungen

Radrennen für Kinder
Hobby & Einrad

Das Fahrradfest mit Elbinsel-Radrennen war ein Riesenspaß! Es war ein Tag für alle Fahrradbegeisterten, ganz gleich ob jung oder alt, ob aktiv oder zuschauend und anfeuernd. Der Vormittag war beherrscht vom Radrennen über die Elbinsel, und wer neben dem Blick auf den Tachometer noch Muße hatte, konnte sich bei herrlichem Radsportwetter von den Besonderheiten Wilhelmsburgs bis zur Bunthäuser Spitze überraschen lassen. Parallel holte eine Fahrrad-Sternfahrt Radlerinnen und Radler aus Niendorf, Volksdorf, Krupunder zur Fahrt auf die Elbinseln „ab“.

Gefeiert wurde den ganzen Tag auf dem Bertha-Kröger-Platz. Neben den Siegerehrungen bot das Fahrradfest viel Wissens- und Erprobenswertes rund um das Rad, Showeinlagen und zum Abschluss das Lied der Fahrradstadt. Ein buntes Programm und ein ausgelassener Abschluss einer reichhaltigen Radwoche 2010.





Das Fahrradfest mit Elbinsel-Radrennen am 06.06.2010

Buntes
Bühnenprogramm

Rennradcheck
und -service

Siegerehrung

Mitmach-Angebote





Elbinsel-Radspaß

Wander-Sternfahrt

Inline-Skaten

Schnupperkurs

Pimp my Bike-Shirt





Das Fahrradfest mit Elbinsel-Radrennen am 06.06.2010

Fahrrad-Rikscha

Rennrad-Check

Prämierung
„Schönstes Radspaß-Fahrrad“







Fahrradlied „Ich und mein Fahrrad“

von Liedmacher
Juan Carillos Padilla Mora
geschrieben für die
Wilhelmsburger Radwoche 2010

Ich und mein Fahrrad bestreiten jeden Weg,
Ich und mein Fahrrad zeigen wie es geht,
Ich und mein Fahrrad, ich und mein Fahrrad,
Ich und mein Fahrrad bestreiten jeden Weg,
Ich und mein Fahrrad zeigen, wie es geht,
Ich und mein Fahrrad, ich und mein Fahrrad.

Ich steig auf mein Fahrrad, der Weg ist zu weit,
doch wir schaffen es, denn wir sind zu zweit.

Ich fahre mit meinem Fahrrad Tag und Nacht,
auf jedem Weg, wir fahren zu zweit - yeah -
solange es geht.

Ich und mein Fahrrad sind schnell über
alle Berge, wir besuchen sogar die sieben
Zwerge.

Ich und mein Fahrrad fahren immer immer
weiter, immer weiter, immer weiter und wir
werden niemals scheitern.

Ich und mein Fahrrad... (Ref.)

Raus aus dem Auto, steig auf dein Fahrrad,
so beschützst du die Umwelt und bist ein per-
fekter Fahrer.

Ja das stimmt, denn die Abgase stinken, fahr
lieber Fahrrad, deine Ausgaben sinken. Jeden
Tag Geld gespart, alle haben dich gewarnt,
doch die Konsequenzen habt ihr leider nicht
erkannt.

Also hör mir zu, du du und du, Fahrrad fah-
ren ist cool, yeah yeah yeah.

Ich und mein Fahrrad... (Ref.)

Das Fahrrad als postfossiles Verkehrsmittel

Prof. Dr. Hartmut Topp, Kaiserslautern



Ausgangspunkt dieses Zwischenstopps zum Fahrrad-Stadteil Wilhelmsburg sind das IBA LABOR RAD 2010 und die Podiumsdiskussion Pegelstand im Rahmen der Radwoche Wilhelmsburg Ende Mai / Anfang Juni 2010. Die Radwoche hat gezeigt, dass Fahrradverkehr in Wilhelmsburg ein wichtiges Thema ist, und dass es viele Akteure gibt, das Anliegen voran zu bringen. Eine zentrale Rolle spielt dabei der Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg.

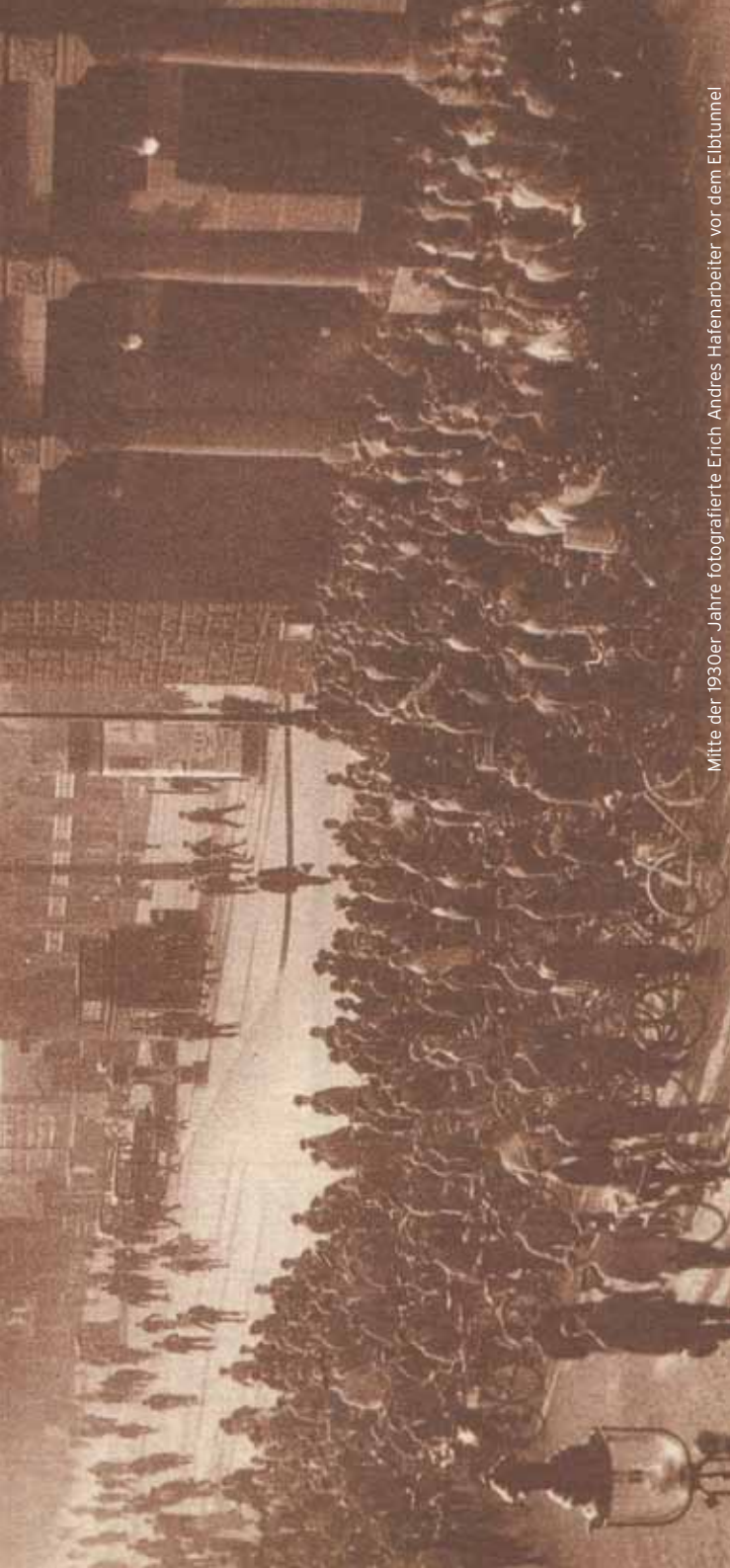
In der Diskussion bestand Einvernehmen, dass Wilhelmsburg besonders geeignet ist, als Vorzeige- und Modell-Stadteil für Fahrradverkehr entwickelt zu werden. Durch seine Insellage ist der Stadteil klar begrenzt; die Entfernung auf der Insel sind mit dem Fahrrad bequem und schnell zu bewältigen; die flache Topografie begünstigt das Fahrrad; der Pkw-Bestand ist niedrig; es gibt Bedarf einer kostengünstigen Mobilitätsalternative; im Studierenden- und Kreativmilieu hat das Fahrrad einen hohen Stellenwert.

Das fast 200 Jahre alte Fahrrad ist das erste postfossile Verkehrsmittel im Stadtverkehr. Es erlebt seit einigen Jahren eine bemerkenswerte Renaissance dort, wo die Rahmenbedingungen bei der Fahrrad-Infrastruktur und beim Radverkehrsklima stimmen. Die Renaissance des Radverkehrs wird getrieben durch verkehrliche Vorteile, wie Schnelligkeit und Bequemlichkeit, Life Style-Aspekte, wie Fitness und Unabhängigkeit, und durch finanzielle Erwägungen. Umweltaspekte spielen bei der individuellen Wahl des Verkehrsmittels eine untergeordnete Rolle. Diese werden allerdings zentral in der umweltpolitischen Betrachtung des Fahrradverkehrs: postfossil und CO₂-neutral oder grüne Mobilität in der green capital.

In Form des Pedelec repräsentiert das Fahrrad für den Bereich der individuellen Verkehrsmittel den Einstieg in die Elektro-Mobilität. Während beim E-Auto noch Fragen – insbesondere bezüglich Kosten der Batterie – zu klären sind, hat das Pedelec seinen Nischen-Markt bereits

gefunden. In China werden Pedelecs massenhaft verkauft. Da der kleine Elektromotor die Muskelkraft lediglich unterstützt, sind sowohl die Ökobilanz – auch bei heutigem Strom-Mix – als auch die Fitnessbilanz günstig. Die Reichweite eines solchen Hybrid-Fahrrads ist etwa doppelt bis dreimal so groß wie die eines traditionellen Fahrrads. Damit werden von Wilhelmsburg aus die Hamburger und die Harburger City sowie weiter entfernte Stadtteile für den durchschnittlichen Alltags-Radler schnell und bequem erreichbar.

Der Fahrradverkehr ist Teil des Mobilitätsverbundes aus Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Car Sharing. In der physischen und organisatorisch-informatischen Verknüpfung der Verbundelemente stärken diese sich gegenseitig. Das betrifft zum Beispiel Fahrrad-Abstellanlagen und Fahrrad-Leihstationen an ÖPNV-Stationen und die Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV. Mit der Fahrrad-Leihstation am S-Bahn-



Mitte der 1930er Jahre fotografierte Erich Andres Hafenarbeiter vor dem Elbtunnel

hof Veddel ist der Anfang gemacht. Fahrverbindungen, wie die zwischen Landungsbrücken und Klütjenfelder Hafen angestrebte, eignen sich für die Mitnahme von Fahrrädern ganz besonders.

Alle Mobilitätsdienstleistungen innerhalb des Mobilitätsverbundes sollten über eine Mobilitätskarte digital buchbar und zahlbar sein. Ein speziell auf den Mobilitätsverbund zugeschnittener Routenplaner ergänzt die stationäre Wegweisung und informiert über Infrastruktur, Verknüpfung der Mobilitätselemente und über die aktuelle Verkehrslage, wie ÖPNV-Abfahrtszeiten und Möglichkeiten der Fahrrad-Mitnahme.

Über die Verankerung und Verknüpfung im Mobilitätsverbund hinaus liegen Handlungsfelder des Projekts „Fahrrad-Stadtteil“ Wilhelmsburg in kostengünstiger flächendeckender Radverkehrsinfrastruktur, modellhafter Abschaffung der Benutzungspflicht,

flächendeckend Tempo 30, beispielhafter leicht zugänglicher Unterbringung von Fahrrädern und Pedelecs mit Lademöglichkeiten im Wohnungs-, Büro-, Gewerbe- und Schulbau, in Kommunikation und Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs, ...

Die in Hamburg verfügbaren Mittel für die Förderung des Radverkehrs betragen etwa fünf Millionen Euro pro Jahr. Das ist mit etwa drei Euro pro Einwohner ein vergleichsweise niedriger Ansatz. Eine gesamtstädtisch flächendeckende Förderung ist damit nicht möglich. Statt die Mittel in gut gemeinten Einzelmaßnahmen versickern zu lassen, sollte im Modell-Stadtteil gezeigt werden, was eine systematische flächendeckende Förderung bewirken kann.

Es gibt in Wilhelmsburg Bevölkerungsgruppen mit kulturellen Vorbehalten gegen das Fahrradfahren. Ich lasse offen, wie man damit in einer Förderstrategie umgeht; hierzu

müsste man sich mit anderen Initiativen in Verbindung setzen. Die IBA sollte weiterhin die Fahrrad-Initiativen und andere potenzielle Verbündete zu einem runden Tisch laden, um die praktischen Möglichkeiten der Fahrradförderung in Wilhelmsburg auszuloten.

Die Metropolregion Hamburg ist eine der acht Modellregionen des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität des Bundesministeriums Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BmVBS). Kampagnen mit den Wilhelmsburger Schulen sollten bei Schülern und Eltern für das Fahrrad anstelle des „Elterntaxis“ werben. Der Bezirk Hamburg-Mitte hat in der Podiumsdiskussion Pegelstand Interesse bekundet. Mit der BWV ist zu klären, ob eine Bündelung der Fördermittel für den Radverkehr auf Wilhelmsburg in den Jahren 2011 bis 2013 und darüber hinaus möglich ist.

Die große Freiheit - Mobilität mit dem Fahrrad Geschichte und Entwicklung

Christoph Hip, 1. Vorsitzender des HPV Deutschland e.V. des Vereins für „human powered vehicles“

Noch im 17. Jahrhundert - wie während der gesamten Menschheitsgeschichte - war Mobilität für die ganz überwiegende Zahl der Menschen ausschließlich mit den eigenen Füßen möglich. 1817 schließlich erfand ein badischer Tüftler eine Maschine, die nach seinem Nachnamen Drais benannt wurde, die Draisine. Gleich mehrere Eigenschaften dieser Maschine waren revolutionär: Sie war schneller als ein Pferd und das Zu-Fuß-Gehen, die für das Vorwärtskommen erforderliche Bewegung hatte einen effizienten Bewegungsablauf, sie wog weniger als 20 kg, Gepäcktransport war möglich.

Das durch die Draisine mögliche hohe Maß an individueller Freiheit war in Europa angesichts der politischen Verhältnisse mit überwiegend autokratischen Monarchien inakzeptabel für die herrschenden Klassen. So durfte diese wunderbare Idee erst auf der Weltausstellung 1867 in Paris ihre Wiederaufer-



stehung feiern. Danach fielen alle Schranken, bis zum ersten Weltkrieg war das Fahrrad DIE Maschine im öffentlichen Raum für die Mittelschicht, die Arbeiter und die Frauenbewegung. Das Fahrrad in seinen heutigen technischen und kulturellen Ausprägungen entwickelte sich, auch das Liegerad war seit 1893 in ersten Darstellungen von Sesselrädern bekannt, seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurden größere Stückzahlen von Sitz- und Liegerädern produziert, der günstig industriell hergestellte sog. Diamantrahmen setzte sich jedoch durch, die Anforderungen an Geschwindigkeit waren noch vergleichsweise niedrig.

Die 1890er Jahre waren das „Goldene Zeitalter“, Radfahren war modisch, es wurde für gesellschaftliche Emanzipationsbewegungen genutzt, es war das Sinnbild für eine gesellschaftlich breit fundierte und anerkannte Freiheit und Unabhängigkeit.

Zwischen den Weltkriegen machten sich nur wenige Menschen Gedanken dazu, das bekannte System Fahrrad weiterzuentwickeln, doch die wenigen technischen Weiterentwicklungen waren faszinierend.

1934 wurde der 1-Stunden-Weltrekord mit einem voll verkleideten Rennrad auf fast 50 km/h gehoben, doch erst 1939, unmittelbar vor dem 2. Weltkrieg, schaffte es ein Franzose, diese magische Marke als erster Mensch der Welt auf einem vollverkleideten Liegerad zu überwinden. Nach dem 2. Weltkrieg fristete das Fahrrad in den Industrieländern ein Nischendasein. Wer es sich leisten konnte, fuhr motorisiert oder Rennrad, wer es sich nicht leisten konnte, war wirklich arm dran.

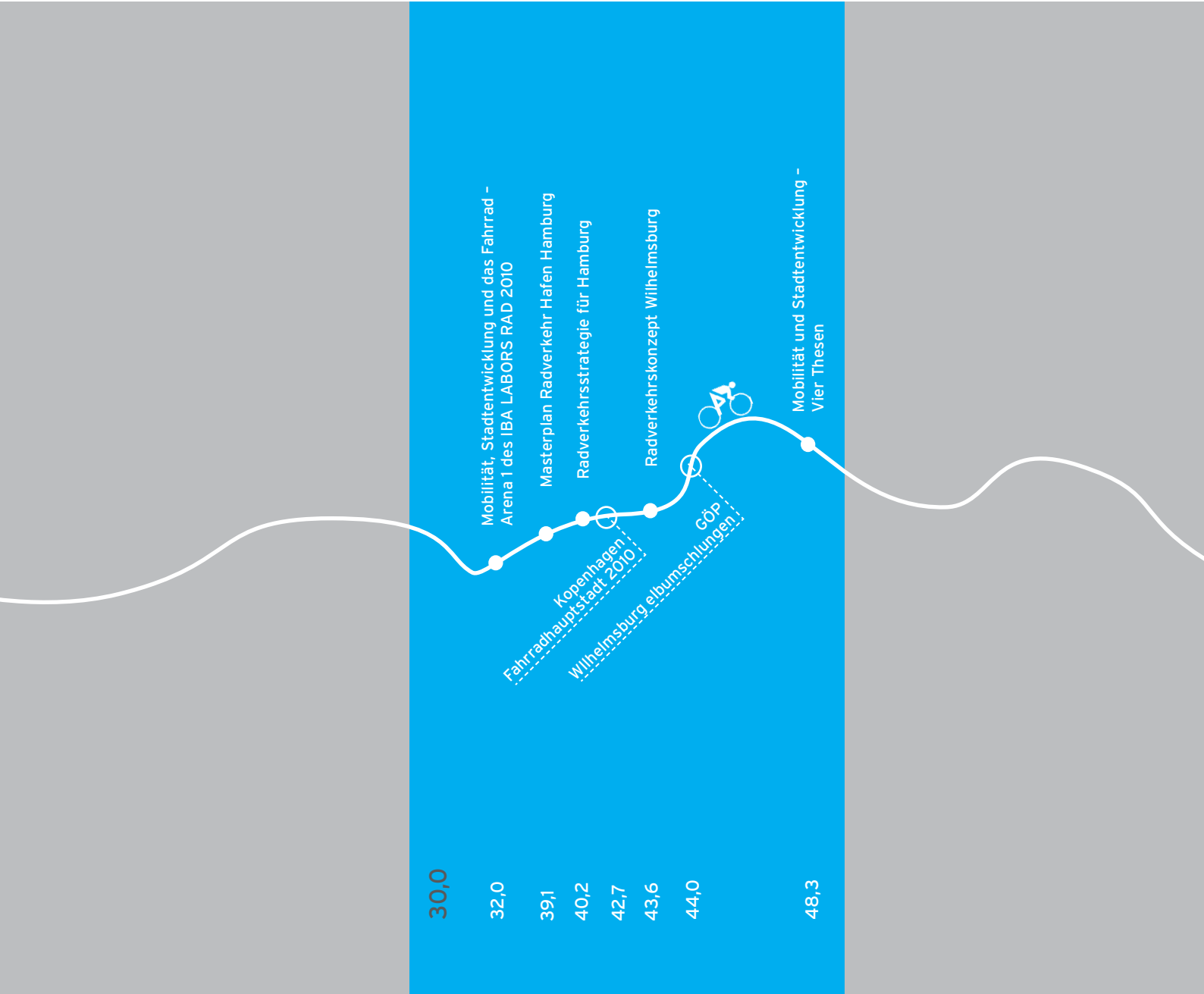
Die Ölkrisen der 1970er Jahre und die Erkenntnis, dass unsere Abhängigkeit vom Öl zunehmend deutlicher sichtbar Probleme mit sich brachte, schufen die Bereitschaft, sich dem Thema Fahrrad neu zu nähern. Liegeräder wurden mehrfach und unabhängig voneinander neu erfunden (z.B. BRD, DDR, USA), zunächst ohne gegenseitige Kenntnis und vor allem ohne Kenntnis des historischen Hintergrunds des Liegerades. Es war schlicht nahelegend, dass das bekannte System „Fahrrad“ noch erhebliche Verbesserungspotentiale besaß.

Mittlerweile wird Menschen vor allem in den Industrieländern klar, dass viele Entwicklungen der motorisierten Mobilität der Menschheit

mehr Probleme gebracht haben als Lösungen. Zunehmend mehr Menschen benutzen wieder das Fahrrad und seine technischen Weiterentwicklungen – das Liegerad und das Velomobil: um zur Arbeit zu kommen, um es in der Freizeit zu nutzen, um wieder die Freiheit spüren zu können, die in der allgemeinen automobilen Euphorie im Stau stecken geblieben ist.

In vielen Köpfen setzt sich angesichts der weltweiten Entwicklungen von Klimaerwärmung, Umweltzerstörung und eingeschränkter Lebensqualität die Erkenntnis durch, dass wir nicht für jeden Meter Fortbewegung einen Benzin-, Diesel- oder Elektromotor brauchen und dass auch längere Strecken von 50 oder gar 150 Kilometer und länger mit fortgeschrittenen Mobilitätskonzepten wie Liegerädern und Velomobilen in akzeptabler Zeit und mit herausragendem Geld-Zeit-Verhältnis zurückgelegt werden können – und das wichtigste: es macht Spaß, seinen Körper und den Wind in den Haaren zu spüren.

Auf die nächsten 150 Jahre, da bin ich mir sicher!



Mobilität, Stadtentwicklung und das Fahrrad - Eindrücke aus Arena 1 des IBA LABORS RAD 2010

Simona Weisleder, IBA Hamburg

Torsten Prinzhorn, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

Es ist ein stetiger, aber in der öffentlichen Wahrnehmung noch wenig bemerkter Trend - die Renaissance des Fahrrades. Während in den Niederlanden, in Dänemark und auch in vielen Teilen Deutschlands das Fahrrad schon lange eine sehr wichtige Rolle im Verkehrsgeschehen spielt, wurde es in anderen Ländern bislang nicht ernst genommen.

Mit den großen ökologischen und ökonomischen Herausforderungen, denen sich die Städte heute stellen müssen, gewinnt auch die Förderung des Radverkehrs an Bedeutung.

Weltweit stehen die Ballungszentren und Städte vor der Frage, wie sie sich klimaverträglich und nachhaltig entwickeln können. Und dabei spielt der Verkehr - insbesondere der motorisierte Individualverkehr - eine zentrale Rolle, denn er nutzt große Flächen, benötigt viel Energie und belastet die Umwelt durch Lärm und Abgase. Darüber hinaus kostet insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr vielen Menschen das Leben. Und wer, wie die zahlreichen Akteure in Wilhelmshurg, Signale für eine moderne Stadtentwicklung senden will, der muß dieses

Verkehrsmittel in seine Überlegungen einbeziehen. Glücklicherweise gibt es bereits Städte, die sich der Förderung des Radverkehrs mit viel Energie und großem Enthusiasmus angenommen haben. Belohnt werden sie dafür u.a. mit einer höheren Lebensqualität, gesünderen Bürgerinnen und Bürgern sowie der deutlichen Einsparung von CO₂.

Kopenhagen ist eine der Vorbildmetropolen, deren Erfahrungen Hamburg für die eigene Entwicklung nutzen sollte. Als Referenten konnte für das IBA LABOR Niels Tørsløv vom städtischen Planungsamt gewonnen werden. Er berichtete, dass in der knapp 530.000 Einwohner großen Stadt täglich um die 1,2 Mio. Kilometer per Rad zurückgelegt werden. Der Radverkehrsanteil beträgt ca. 35% (im Vergleich Hamburg: ca. 12%). 60% aller Kopenhagener nutzen ihr Rad für alle Fahrten und 37% aller Arbeitnehmer, Schüler und Studenten kommen per Zweirad zur Arbeit, Schule oder Uni.

Diese hohen Werte sind das Ergebnis einer langfristig angelegten Planung und einer finanziellen sowie personellen Ausstattung, die die notwendige Investition in die Infrastruktur ermöglicht. Kopenhagen gibt ca.

10 Mio. Euro pro Jahr (ca. 19 Euro/Einwohner) für den Radverkehr aus. In Hamburg werden zur Zeit ca. 3 Euro/Einwohner und Jahr investiert.

Ein entscheidendes Ziel ist es, die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Dazu werden u.a. grüne Wellen geschaltet, die die direkten Verbindungen zwischen den Stadtteilen ausgebaut und viele kleine Hindernisse beseitigt. Augenmerk wird auch auf den Komfort gelegt. Besondere Abstellmöglichkeiten für Transporträder wurden aufgestellt, die Radwege werden so ausgebaut, dass ohne Schwierigkeiten nebeneinander gefahren werden kann und in der Stadt gibt es frei zugängliche Trinkwasserspender und Luftpumpen. Die Hauptmotivation für die Nutzung des Rades ist daher bei 54% der Radfahrer die Schnelligkeit und der einfache Zugang zu ihrem Verkehrsmittel. 19% steigen aufs Rad, um sich fit zu halten, 7% aus Bequemlichkeit, 6% aus finanziellen Gründen und nur 1%, weil sie die Umwelt schützen wollen.

Ein Fokus ist auch in Kopenhagen die Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer.



Regelmäßig werden Unfallschwerpunkte untersucht und durch bauliche und organisatorische Veränderungen entschärft. Das Ziel für 2015 ist, dass 80% der Radfahrer sich sicher fühlen.)

Aus Hamburger Sicht unbedingt nachahmenswert ist die visionäre Zielsetzung, klare Prioritätenvergabe und ständige Nachsteuerung der Maßnahmen in der Kopenhagener Politik und Verwaltung. Wichtig ist auch der Dialog mit der Bevölkerung, der u.a. per regelmäßiger Befragung stattfindet. Kopenhagen kann sehr gut als Vorbild für Hamburg herangezogen werden, aber wie kann eine lokale Radverkehrsförderung für Wilhelmsburg organisiert werden?

Mit knapp 25.000 Einwohnern ist Obertshausen in der Nähe von Frankfurt zwar nur halb so groß wie der Hamburger Stadtteil, weist aber eine ähnliche Bevölkerungsdichte auf. Eine wichtige Analogie ist die vierspurige Hauptverkehrsstraße, die den Ort durchschneidet. Frau Cornelia Holler vom Planungsamt stellte die Maßnahmen vor, die die Stadt seit 1993 ergriffen hat, um den Radverkehrsanteil auf nunmehr ca. 10% zu erhöhen (Stand 2010). Damit hat er sich seit 2003

vervierfacht. Grundlage war ein Radverkehrskonzept, das in erster Linie die Verbesserung des Radwegenetzes in Hinblick auf Komfort und Sicherheit vorsah. Hindernisse wie Treppen oder schmale Brücken wurden nach und nach radfahrgerecht umgebaut und die Überquerbarkeit der vierspurigen Bundesstraße verbessert. Entscheidend war, dass bei allen Neubauvorhaben der Radverkehr von Anfang an einen entsprechenden Stellenwert erhielt.

Ein Schwerpunkt war die Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden. An Kreuzungen wurden gradlinige Furten auf der Fahrbahn angelegt und entsprechend markiert, die Radwege an unübersichtlichen Ausfahrten rot eingefärbt. Daneben wurde die Beleuchtung der Radwege verbessert sowie Bordsteine abgesenkt, um die Unfallgefahr zu verringern. Um den Komfort zu erhöhen, erhielt die Stadt Obertshausen eine Radwegeauschilderung und viele Einbahnstraßen wurden für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Das Thema Abstellanlagen spielte auch in Obertshausen eine wichtige Rolle. Der Bahnhof und alle wichtigen öffentlichen Gebäude erhielten qualitativ hochwertige Anlagen, z.T.

mit Überdachung. Fahrradboxen an der Station sollen die Pendler motivieren, mit dem Rad zur Bahn zu fahren.

Die in städtischem Eigentum befindlichen Wohngebäude wurden ebenfalls mit Fahrradboxen ausgestattet, um den Zugang zum Fahrrad zu vereinfachen und eine diebstahlsichere Aufbewahrung zu ermöglichen. Um die Veränderungen in der Stadt sichtbar zu kommunizieren, wurde 1992 ein Logo mit dem Claim „Obertshausen fährt Fahrrad“ eingeführt. 2002 folgte ein Radfahrstadtplan. Für die touristische Rundroute um die Stadt gibt es spezielle Flyer und auf den Wegweisern ist das Logo gut sichtbar. Bemerkenswert ist die Vorgabe, dass gemeldete Schäden und Verunreinigungen innerhalb einer Woche beseitigt werden sollen. Darüber hinaus wird das gesamte Radwegenetz mindestens viermal jährlich durch einen Wegewart überprüft.

Während Obertshausen als Kleinstadt sehr stark auf den Ausbau der Radwege setzte, wird in der größten deutschen Stadt genau das Gegenteil erprobt. In Berlin sollen verstärkt Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert werden. Dr. Eckhart Heinrichs vom Planungsbüro LK Argus GmbH stellte



ein Projekt vor, in dem für drei Straßen die Abtrennung von Radfahrstreifen umgesetzt wird. Die Rahmenbedingungen in Berlin sind recht günstig, weil es nur 358 PKW/1.000 Einwohner gibt (im Vergleich Hamburg: 475 PKW/1.000 Einwohner). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei der Verkehrsmittelwahl beträgt 32%, der des Fahrrads 13%. Während das Fahrrad zwischen 1998 und 2008 seinen Anteil von 10% steigern konnte, sank der des MIV (von 38%). Damit einher ging die Abnahme des MIV auf vielen Straßen im Zentrum Berlins.

Um der gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs Rechnung zu tragen und das Wachstum weiter zu unterstützen, gibt es eine Angebotsplanung. Damit soll die Infrastruktur so ausgebaut werden, dass auch die zusätzlichen Fahrradfahrer sicher und komfortabel geführt werden können. Dieses Angebot wird in erster Linie an den Hauptverkehrsstraßen geschaffen.

Es hat sich gezeigt, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in vielen Fällen die sicherste Möglichkeit ist, weil es eine direkte Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern gibt und der Radfahrer

stets im Bewusstsein des Autofahrers ist. Bei allen Planungen ist aber auch zu bedenken, dass es Konflikte um die Flächen gibt und insbesondere der ruhende sowie Anlieferverkehr in die Überlegungen einbezogen werden müssen. Daneben gibt es Verdrängungseffekte in Nebenstraßen und für den öffentlichen Verkehr kommt es evtl. zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität. Auch bei Radfahrern treffen Radfahrstreifen nicht immer auf ungeteilte Zustimmung. Viele von ihnen fühlen sich dort nicht sicher und weichen dann rechtswidrig auf den Gehweg aus.

Nach eingehender Abwägung aller Vor- und Nachteile werden in verschiedenen Straßen Berlins die Radfahrstreifen angelegt und deren Erfolg evaluiert. Damit folgt auch die Hauptstadt dem allgemeinen Trend, das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel anzusehen und ihm mehr Platz auf der Fahrbahn einzuräumen.

Zusammen mit den Vorträgen über den Masterplan Radverkehr der Hamburg Port Authority und über die Hamburger Radverkehrsstrategie (siehe separate Kapitel) ergab sich ein interessanter Blick auf die vielfältigen Ansätze zur Radverkehrsförderung.

Außerdem wurden wichtige Ansätze erarbeitet, die sich speziell auf die Situation in Wilhelmsburg bezogen wie z.B. die Frage, an welchen Stellen es Kräfte zu bündeln und zu koordinieren gilt, um die Potenziale Wilhelmsburgs zu nutzen.

Auch wenn die grundsätzlichen Maßnahmen sich in den meisten Fällen gleichen, so muss doch jede Stadt und sogar jeder Stadtteil den eigenen Weg finden, um das Radfahren zu fördern. Die Erfahrungen aus anderen Städten aufzugreifen und daraus die richtigen Lehren zu ziehen, ist ein spannender Prozess, der durch Veranstaltungen wie das IBA LABOR deutlich befördert wird.

Masterplan Radverkehr Hafen Hamburg

Ralf Schütt, Hamburg Port Authority (HPA)

Strategie der HPA

Der Masterplan Radverkehr Hamburger Hafen zeigt die Maßnahmen auf, mit denen das Ziel einer sicheren und höheren Fahrradnutzung im Alltag erreicht werden kann. Gleichzeitig wird mit der Hafenerlebnissroute als integraler Bestandteil des Hafennetzes erstmals ein Angebot für den Freizeitradverkehr geschaffen. Der Masterplan Radverkehr versteht Radverkehrsförderung über die reine Weeginfrastruktur hinausgehend als System und bildet damit das Dach über verschiedene Handlungsfelder und zahlreiche Einzelmaßnahmen. Die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs im Hafen Hamburg behalten dabei auch weiterhin ihren hohen Stellenwert.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigen und fördern dies, indem sie für die Führung des Radverkehrs im Straßenraum sichere und verlässliche Rahmenbedingungen schaffen. Sie gewährleisten damit, dass die Arbeitnehmer auch mit dem Rad sicher zur Arbeit kommen können.

Aufbau des Masterplans Radverkehr Hafen Hamburg

Das Fahrrad spielt als Verkehrsträger für die im Hafen Beschäftigten eine nur untergeordnete Rolle, da zum einen die Erreichbarkeit des Hafens eher ungünstig erscheint und zum anderen das Radfahren im Hafen vor allem durch den hohen Schwerverkehrsanteil relativ hohe Risiken in sich birgt. Auf der anderen Seite bestehen Befürchtungen, ein zu hoher Radverkehrsanteil im Hafen könnte zu Lasten der Leistungsfähigkeit des motorisierten Wirtschaftsverkehrs gehen.

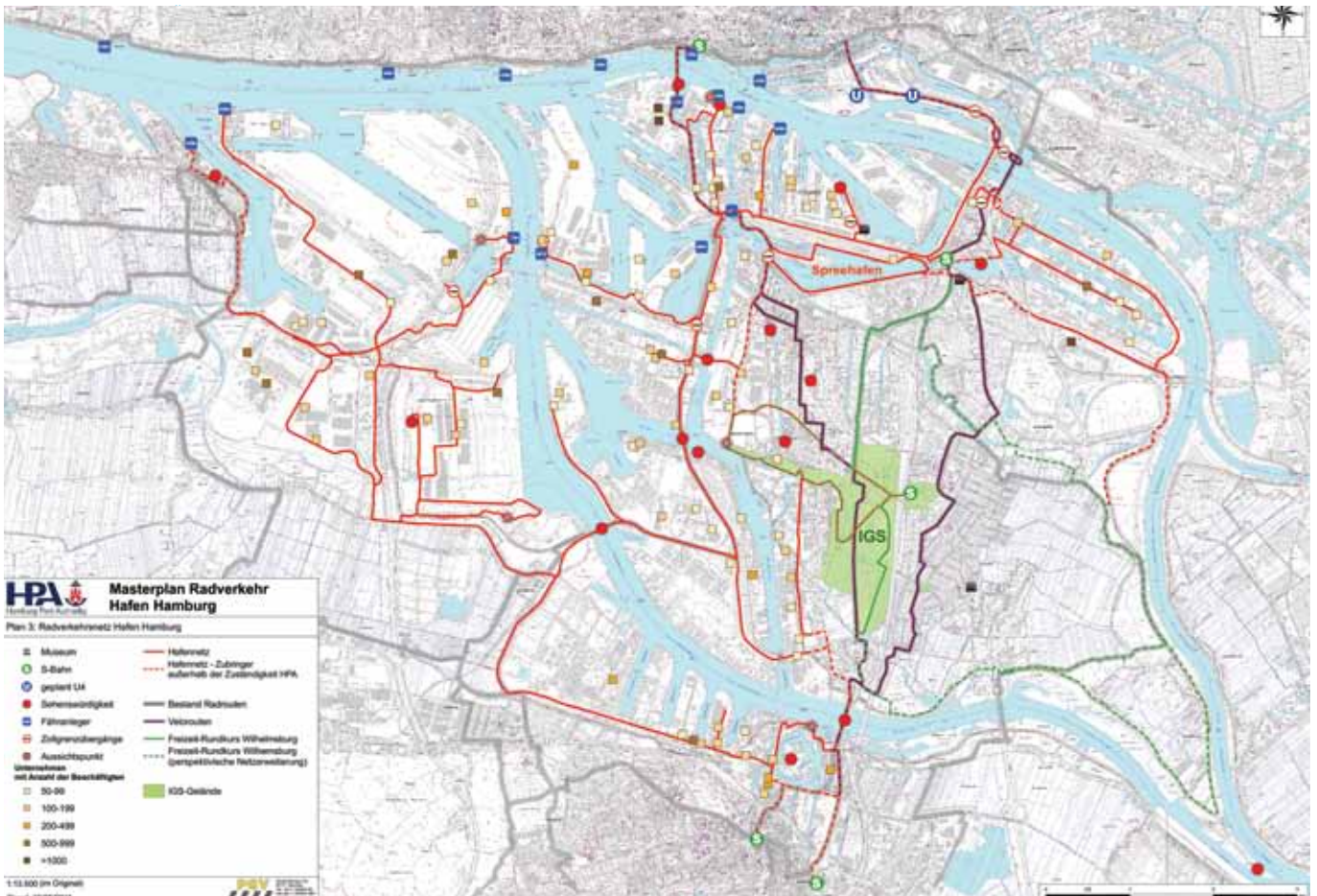
Demgegenüber verfolgt die im Jahr 2007 politisch beschlossene Radverkehrsstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg das Ziel einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf etwa 18% bis zum Jahr 2015. Damit soll ein Beitrag zu den Zielsetzungen des Klima- und Umweltschutzes und der Verbesserung der Lebensqualität geleistet werden. Bereits im Jahr 2008 wurde in Hamburg ein Radverkehrsanteil von 13% und damit eine Steigerung um 4% seit 2002 erreicht. Dies zeigt den zunehmenden Stellenwert des Fahrrads in Hamburg als Alltagsverkehrsmittel und in der Freizeit. Allerdings spielte der Hafen als

bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Metropole Hamburg in den Diskussionen und Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt bisher nur eine vergleichsweise geringe Rolle. Die HPA greift mit dem Masterplan Radverkehr diese Ausgangslage auf mit dem Ziel,

- die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen
- die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad zu steigern
- durch Marketingmaßnahmen die Potenziale und Angebote für eine Fahrradnutzung im Hafen herauszustellen
- den Hafen stärker gegenüber der Bevölkerung Hamburgs und Besuchern der Stadt zu öffnen.

Der Masterplan Radverkehr Hamburger Hafen legt aufbauend auf folgenden Aufgabenstellungen Handlungsstrategien und Maßnahmen für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Fahrradnutzung im Hafenbereich dar:

- Bewertung der bestehenden Situation für den Radverkehr
- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr
- Darlegung der erforderlichen Maßnahmen



men zur Verbesserung der Weeginfrastruktur und der Radverkehrswegweisung sowie der Angebote für das Fahrradparken unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen des Hafens

- Aufzeigen von Handlungsempfehlungen für Öffentlichkeitsarbeit und Service für den Radverkehr sowie zur Erleichterung der Fahrradnutzung auf Arbeitswegen durch Maßnahmen in den Betrieben.

Der Masterplan Radverkehr integriert sich in den Gesamtrahmen der konzeptionellen Hafeninfrastrukturplanung (insbeson-

dere Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg) und berücksichtigt die Belange aller Verkehrsteilnehmer, vor allem die des Wirtschaftsverkehrs. Die Bearbeitung wurde durch einen Arbeitskreis begleitet. Ein breiter Austausch wurde auch durch 3 Workshops erreicht, an denen u. a. Vertreter der angrenzenden Bezirke, der Unternehmen, des ADFC, der Hamburger Verkehrsbetriebe, der Hamburg Tourismus und von IBA und igs 2013 teilnahmen. Dadurch war es möglich, die zum Teil sehr unterschiedlichen Sichtweisen konstruktiv zu erörtern und ein gegenseitiges

Verständnis für die verschiedenen Belange zu gewinnen. Dies hat maßgeblich zur Konsensbildung beigetragen.

Erreichte Ziele

Erste Maßnahmen aus dem Masterplan Radwege setzt die Hamburg Port Authority bereits um:

- Die gefährliche Situation an der Klütjenfelder Hochstraße ist mit einem Brückenbauwerk inzwischen behoben. Die an die bestehende Straßenbrücke angebaute



Konstruktion ist Teil des Radwegs nach Wilhelmsburg.

- Aus dem Masterplan Radverkehr hervorgegangen ist die Hafenerlebnisroute, die auf rund 45 Kilometern die Faszination des Hafens vom Fahrrad aus erlebbar macht. Die Route durchquert den gesamten Hafen mit all seinen Facetten wie etwa den immer größer werdenden Containerschiffen, unzähligen Lkw, führt über eindrucksvolle Brückenbauwerke - immer wieder verbunden mit dem Blick auf die verschiedenen Hafenbecken. Aber auch überraschende Ruhe und Grünflächen begegnen den Radfahrern auf der Erlebnistour.
- Veröffentlichung des Flyers Hafenerlebnisroute, sowie des dazugehörigen Logos
- Kurzfristige Umsetzung einzelner Maßnahmen, um die Sicherheit sowie den Komfort für den Radverkehr im Hamburger Hafen zu erhöhen.

Angestrebte Ziele

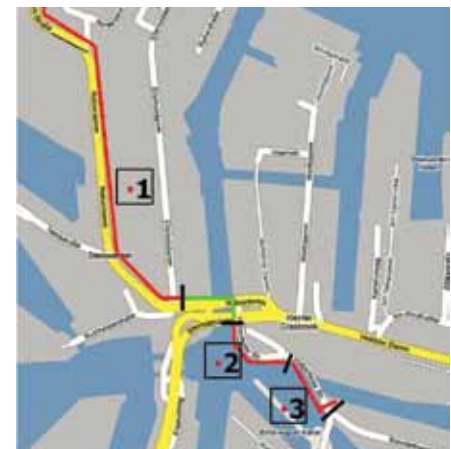
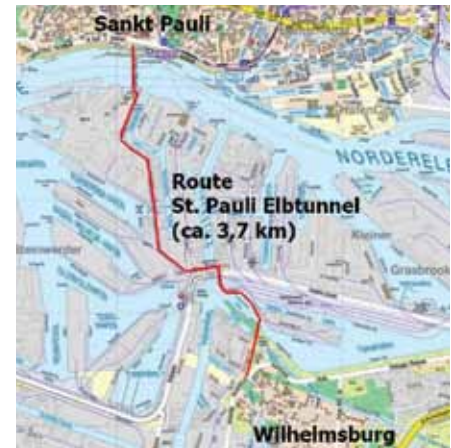
- Umsetzung der Radverkehrswegweisung im Jahr 2011: Für das Hafennetz besitzt die Radverkehrswegweisung eine hohe Bedeutung. Sie bietet zum einen Orien-

tierungshilfen für diejenigen, die (bisher) nur selten mit dem Rad im Hafen fahren, zum anderen weist sie auch Nichtradfahrer auf die Routenangebote hin

- Aufstellung von Informationstafeln an den Aussichtspunkten und Sehenswürdigkeiten
- Fertigstellung des Radwegs Wilhelmsburg bis Ende 2011 (v.a. der Weg zum Alten Elbtunnel)
- Sukzessive Umsetzung des im Masterplan Radverkehr erarbeiteten Maßnahmenkatalogs nach Priorität, bei dem die Sicherheit, der Komfort und die Wegweisung für den Radverkehr erhöht werden.

Fazit

Das IBA LABOR RAD 2010 war für die HPA eine informative Zusammenkunft der den Radverkehr fördernden Akteure, die sich gegenseitig unterstützen und den Bürgern wertvolle Ein- und Ausblicke in die einzelnen Planungen und Maßnahmen gaben und einen Blick in die Zukunft erlaubten. Diese interessante Veranstaltung sollte auch aus Sicht der HPA zu einer regelmäßigen Einrichtung werden - ganz im Sinne des auch von der HPA unterstützten Modellstadteils-Wilhelmsburg.



Radverkehrsstrategie für Hamburg

Olaf Böhm, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg

Ausgangssituation

Die Bedingungen zum Radfahren in Hamburg erfüllen häufig nicht die Anforderungen, die an ein bedarfsgerechtes Radverkehrssystem zu stellen sind. Hamburg hat zwar das längste Radwegenetz einer deutschen Stadt (1.700 km), jedoch ist es an vielen Stellen strukturell veraltet, da die Radwege in den 1960er bis 1980er Jahren meist auf den Gehwegen (zu Lasten der Fußgänger) angelegt wurden. Die Radwegbreiten und die Führung an Kreuzungen sind aus heutiger Sicht häufig nicht regelkonform, zudem lässt oft der Unterhaltungszustand zu wünschen übrig. Eine Vernachlässigung des Radwegenetzes in den 1990er Jahren, erhebliche Mittelkürzungen sowie die gestiegenen Anforderungen haben zu einem großen Ausbau- und Instandsetzungsbedarf geführt.

Zudem fehlte ein Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung des Hamburger Radverkehrssystems, das neben der Infrastruktur auch Aussagen zu anderen Bausteinen der Radverkehrsförderung, insbesondere Service und Kommunikation, trifft.

Fahrradforum

Um eine breite Akzeptanz zu erreichen und die wichtigsten Akteure der Radverkehrsförderung von Anfang an in die Erarbeitung und Umsetzung einer Radverkehrsstrategie einzubinden, wurde das ca. 20-köpfige Fahrradforum ins Leben gerufen, das mit Hilfe eines externen Moderators Ziele und Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern des Radverkehrssystems beraten hat. Teilnehmer sind neben verschiedenen Dienststellen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) auch Vertreter der Behörde für Inneres und Sport, der Polizei, der Behörde für Schule und Berufsbildung sowie der Bezirke. Außerdem sind der Hamburger Verkehrsverbund, der Landes-Seniorenbeirat sowie die Verbände ADFC, VCD, Radsportverband und ADAC vertreten. Um eine Kontinuität über Legislaturperioden hinaus zu gewährleisten, wurden die verkehrspolitischen Sprecher der Bürgerschaftsfraktionen beteiligt.

Strategie

Die Handlungsempfehlungen des Fahrradforums wurden – ergänzt um übergeordnete Ziele und Leitlinien – zur Radverkehrs-

strategie zusammengefasst, im September 2007 vom Fahrradforum verabschiedet und im Januar 2008 vom Senat beschlossen. Zu den übergeordneten Zielen gehört, dass der Modal Split (Anteil des Radverkehrs an allen Wegen) von 9% (Stand 2002) bis zum Jahr 2015 auf 18% verdoppelt werden soll. Dann soll auch das Netz der stadtteilübergreifenden Velorouten durchgängig hindernisfrei und komfortabel befahrbar sein. Das sind ehrgeizige Ziele, ebenso wie die angestrebte Senkung der Unfallzahlen (mit Radfahrerbeteiligung) trotz steigenden Radverkehrsaufkommens.

Zu den Grundsätzen und Leitlinien gehört, dass das Fahrrad integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems ist und als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt wird. Die guten Ausgangsbedingungen fürs Radfahren, wie die ebene Topografie, die kompakte und verdichtete Innenstadt sowie die eigenständigen Stadtteilzentren mit Einzugsbereichen im idealen Entfernungsbereich für den Radverkehr sollen ausgeschöpft werden. Der größte Teil der Radverkehrsstrategie wird durch die konkreten Empfehlungen des Fahrradforums gebildet. Diese gliedern sich in sieben Handlungsfelder:

- 1 Gute Wege für den Radverkehr
- 2 Gute Bedingungen zum Fahrradparken
- 3 Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr
- 4 Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit
- 5 Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima
- 6 Ausschöpfen der Potenziale im Fahrrad-tourismus
- 7 Mehr Service rund ums Rad

Die in jedem Handlungsfeld enthaltenen Einzelmaßnahmen summieren sich insgesamt auf 80 Stück.

Bisherige Umsetzung

Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie erfolgt schrittweise seit 2008. Auf Grund der vorhandenen Defizite bei der Infrastruktur wird ein Schwerpunkt der Tätigkeiten weiterhin in diesem Bereich gesetzt. So erfolgen Verbesserungen im Veloroutennetz sowie eine verstärkte Anlage von Radfahr- und Schutzstreifen. Von Bedeutung ist auch weiterhin die Anpassung vorhandener Radwege an den heute gültigen bautechnischen Standard. Die Frage „Radweg oder Streifen“ wird

je nach örtlicher Situation beurteilt, wobei markierte Lösungen grundsätzlich Vorrang haben. Beim Fahrradparken wurden mit dem „1.000-Bügel-Programm“ erste Verbesserungen an Orten mit hoher Nachfrage erzielt.

Die wichtigste und öffentlichkeitswirksamste Maßnahme im Handlungsfeld „Service“ war die Einführung des öffentlichen Fahrradleihsystems „StadtRAD Hamburg“. An 71 Stationen (Stand Mai 2010) stehen 1.000 Fahrräder zur Ausleihe bereit, wobei die erste halbe Stunde kostenlos ist. Das StadtRAD hat auch zum „Sprung über die Elbe“ angesetzt: Am S-Bahnhof Veddel ist im Rahmen der Wilhelmsburger Radwoche 2010 die erste Station auf den Elbinseln entstanden. 2011 ist eine große Erweiterung mit ca. 50 Stationen und weiteren 500 Fahrrädern vorgesehen. Dann sind auch einige zusätzliche Standorte in Wilhelmsburg vorgesehen.

Erfolgskontrolle

In Hamburg wird jährlich an 38 sogenannten Fahrradpegeln das Radverkehrsaufkommen ermittelt. Die seit Jahren ansteigende Kurve hat 2009 abermals einen Höchststand erreicht. Dies zeigt, dass der Stellenwert

des Fahrrades als ernstzunehmendes Verkehrsmittel auch in Hamburg stetig zunimmt. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split betrug 2008 immerhin 12,2%. Um den Zielwert der Radverkehrsstrategie von 18% im Jahr 2015 zu erreichen, sind weitere erhebliche Anstrengungen erforderlich.

Eine erfolgreiche Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist jedoch nur möglich, wenn die Ziele kontinuierlich politisch unterstützt werden, alle Beteiligten an einem Strang ziehen sowie die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung stehen. Aber auch unter günstigen Voraussetzungen lässt sich der Nachholbedarf nicht innerhalb weniger Jahre beseitigen. Daher gilt nicht zuletzt: Radverkehrsförderung verlangt von allen Beteiligten einen langen Atem! Dass man diesen in Wilhelmsburg längst hat, dokumentieren eindrucksvoll die Akteure vor Ort.

Die vollständige Radverkehrsstrategie und der im Januar 2011 erschienene „Fortschrittsbericht zur Radverkehrsstrategie“ stehen im Internet unter www.hamburg.de/radverkehrsstrategie zum Download bereit.



COPENHAGEN - CYCLING CITY

Margit Bonacker, Vorstandsmitglied Stiftung Zukunftsrat Hamburg e.V.



ZWISCHENSTOPP

In seinem mitreißenden Vortrag berichtete Niels Tørslov über die Fahrradmetropole Kopenhagen, in der Fahrräder überall ganz selbstverständlich zum Stadtbild gehören und ein großer Anteil des täglichen Verkehrs mit dem Fahrrad abgewickelt wird. In Kopenhagen werden täglich 1,2 Mio. Kilometer per Fahrrad zurückgelegt. 37% aller Fahrten zur Arbeit, in die Schule oder zur Uni sind Fahrradfahrten. 60% der Bevölkerung nutzen das Fahrrad für unterschiedliche Wege. Die Stadt- und Verkehrsplanung hat dafür die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen: Breite und farbig angelegte und damit gut sichtbare Fahrradstreifen auf den Fahrbahnen sind selbstverständlich, ebenso genügend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum. Kopenhagen verfügt über insgesamt 338 Kilometer an Fahrradstreifen auf Straßen, 50 weitere Kilometer sind in der Planung. Ein großer Teil davon sind „grüne Fahrradrouten“, also Routen, die entlang von Grünanlagen, Parks oder Wasser führen. Vielfach verlaufen kleine

nere Radpfade zwischen Straße und Fußgängerweg, die mit eigenen Ampelsystemen ausgestattet sind.

Die Grüne Welle für Fahrräder sorgt für schnelles Vorwärtsskommen: Vor ihrer Einführung betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 15 km pro Stunde, nach Einführung der Grünen Welle lag sie bei knapp 21 Stundenkilometer. Das heißt, eine Fahrstrecke von rund 2,2 km wird jetzt in sechs statt in neun Minuten zurückgelegt, eine Einsparung von einem Drittel! Auch für den Komfort unterwegs ist gesorgt: Waserspender entlang der Fahrradrouten, Kilometeranzeiger oder Stationen zum Luftaufpumpen finden sich an zahlreichen Stellen. Selbst Abfallkörbe sind so designed, dass sie im Vorbeifahren schnell genutzt werden können.

In Kopenhagen kann man an mehr als 100 Stationen ein Fahrrad ausleihen. Nach der Fahrt gibt man das Fahrrad entweder an der ursprünglichen Ausgabestation oder einer

beliebig anderen Station zurück. Dafür ist ein Pfand von 20 Euro fällig, das bei Rückgabe erstattet wird.

Wie sicher ist Fahrrad fahren? Kopenhagen hat in seiner Strategie zugunsten des Fahrradfahrens nicht nur Straßen mit Fahrradspuren ausgestattet oder Kreuzungen für den Fahrradverkehr ausgebaut, sondern es wurden auch vermehrt Tempo-reduzierte Zonen für den motorisierten Verkehr eingeführt. Zielsetzung dabei ist es, die Sicherheit für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer zu erhöhen. Dazu gehört auch, dass Fahrradfahrer an Kreuzungen quasi bevorrechtigt werden, indem sie vor dem übrigen Verkehr bevorzugt halten können und das vorzeitige Umschalten auf „Grün“ für sie. An Schulen werden Kampagnen und Trainingseinheiten für sicheres Fahrradfahren durchgeführt und es gibt besondere Stadtpläne für das sichere Fahren mit dem Fahrrad zur Schule. Bis 2015 soll die Unfallrate um 50 Prozent reduziert werden, das subjek-

tive Sicherheitsgefühl soll sich damit von 50 auf 80% erhöhen.

Positive Nebeneffekte des Fahrradfahrens
Fahrradfahren macht keinen Lärm. Es ist umweltfreundlich und CO₂-frei. Über die Hälfte der Bevölkerung Kopenhagens nutzt das Fahrrad, weil es schnell und einfach nutzbar ist. 19% sagen, sie fahren Fahrrad, um Bewegung in ihren Alltag zu integrieren, sechs Prozent nutzen das Fahrrad aus finanziellen Gründen, denn ein Fahrrad braucht kein Benzin.

Radfahren kann man allein oder zu zweit, aber auch zu mehreren. Fahrradfahren ist gesellig. Auch Touristen schätzen das gut ausgebaute Fahrradnetz in Kopenhagen. Fahrradfahren ist gesund: Menschen, die sich aktiv bewegen, leben statistisch fünf Jahre länger als inaktive Vergleichspersonen. Wenn nur zehn Prozent mehr Fahrrad gefahren wird, also der Anteil des Fahrradfahrens um zehn Prozent steigt, ergeben sich erhebliche volkswirtschaftliche Effekte: Das Gesundheitssystem spart dadurch jährlich 38 Mio. \$ an Behandlungskosten. Das jährliche Bruttoinlandsprodukt steigt. Menschen, die sich regelmäßig bewegen, sind seltener krank und gehen später in Rente. Kinder, die jeden Tag mit dem Fahrrad zur Schule fahren, haben eine zehnprozentig bessere Kondition als die Kinder, die mit dem Auto transportiert werden. Erwachsene, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, haben eine um dreißig Prozent reduzierte Mortalitätsrate.

Und wie ist das mit dem Klimaschutz?
90.000 Tonnen CO₂ pro Jahr werden in Kopenhagen durch das Fahrradfahren eingespart, im Vergleich zur selben Anzahl an Kilometern per Pkw. Bis zum Jahr 2015 soll der Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad an allen Fahrten von 37 auf 50% erhöht werden.

Wie kann das Ziel einer Fahrradmetropole erreicht werden?

Dazu gehört eine Reihe von Strategien:

Das Fahrradfahren schneller machen („5-Minuten-Stadt“). Mehr fahrradfreundliche Infrastruktur, mehr Sicherheit und ein besseres Sicherheitsgefühl, mehr Komfort, Schaffung von Parkmöglichkeiten für Fahrräder, Überwindung von Trenn- und Barrierewirkungen. Bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr:

Das Fahrrad in den Alltag einbinden: Als Transportmittel für die Kleinen, zum Einkaufen, auf dem Weg zur Arbeit. Auch bei Regen lässt sich Fahrradfahren und auch im hohen Alter bietet ein Drei-Räder-Fahrrad genügend Stabilität und Balance.

Fahrradfahren als Lifestyle: Kampagnen zugunsten des Fahrrads durchführen. Merchandising im Citymarketing. Ein leicht zu bedienendes Fahrradausleihsystem. Fahrradspuren auch im Winter freiräumen. Fahrradrickschass unterstützen. Das Bewusstsein für das Fahrradfahren verbessern: Fahrräder sind kein Störfaktoren, sondern ein positives Element des Straßenverkehrs.

Fahrradmetropole Hamburg?!

Hamburg ist 2011 Umwelthauptstadt Europas.

Leider findet sich das Thema Fahrradfahren und umweltfreundlicher Verkehr kaum auf der Agenda.

Hamburg hat noch einen weiten Weg vor sich, um zur Fahrradmetropole wie Kopenhagen zu werden. Erste Anfänge zeigt der Masterplan Fahrrad der Hamburg Port Authority auf, der vor allem ein verbessertes Radwegenetz im Bereich des Hafens vorsieht. Dazu gehört zum Beispiel auf der schon seit langem geforderte

Radweg zwischen St. Pauli und Wilhelmsburg. Inzwischen ist ein Teil davon realisiert worden.

Die Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr ist ein weiterer Ansatz, um die Systeme untereinander zu vernetzen. Der Radverkehr muss integraler Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung werden.

Die lokale Politik in Wilhelmsburg hat sich im Mai 2011 einstimmig dafür ausgesprochen, Wilhelmsburg als Modellstadtteil für den Radverkehr einzurichten. Der Verein Fahrradstadt Wilhelmsburg und der ADFC unterstützen dieses Vorhaben. Auch die igs 2013 und die IBA Hamburg setzen sich dafür ein. Das Klimaschutzkonzept „Erneuerbares Wilhelmsburg“ der IBA Hamburg beinhaltet auch das Thema Mobilität und die Einbindung in ein Gesamt-Mobilitätskonzept.

Angeichts der aktuellen Ermahnung durch die Europäische Kommission an Hamburg, endlich die Luftreinhaltewerte einzuschalten, und vor dem Hintergrund, dass derzeit auch die Lärmaktionsplanung in Hamburg durchgeführt wird, in deren Rahmen Fahrradfahren ein wichtiger Faktor für die Lärmreduzierung darstellt, ist zu hoffen, dass Hamburg endlich das Thema Radfahren in eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie einbindet und entsprechende finanzielle Mittel für den Fahrradverkehr bereitstellt.

Radverkehrskonzept Wilhelmsburg

Ursel Rabeler, Bezirksamt Hamburg-Mitte

Verkehr ist mehr als Auto. Straßenverkehr findet auf vielfältige Art mit verschiedensten Verkehrsmitteln statt. Neben dem motorisierten Individualverkehr gibt es den nicht motorisierten, um den es hier gehen soll. Was darunter zu verstehen ist? Ganz einfach, das zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, skaten, joggen etc., also alle Arten der Fortbewegung, die wir tagtäglich nutzen und die ohne Motorunterstützung stattfinden. Genau darum kümmert sich der Bezirk Hamburg-Mitte zurzeit und setzt dabei in erster Linie auf die Verbesserung der Infrastruktur für das Fahrrad. Dies wurde auch bei der Veranstaltung „Pegelstand“ vom Dezernenten für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Bodo Hafke, bekräftigt und dabei die Bedeutung der bestehenden Initiativen herausgehoben.

Konkret stehende folgende Projekte an:

- Bau eines multifunktionalen Rundkurses
- Optimierung der Veloroute 11
- Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Das Potenzial des Fahrrads als Verkehrsmittel erstreckt sich in erster Linie auf zurück zu legende Entfernungen bis 5 km. Der Bezirk Mitte hat erkannt, dass die Elbinsel hierzu

ideale Voraussetzungen bietet und widmet sich deshalb explizit der Aufgabe, die nötige Infrastruktur zur Aktivierung dieses Potenzials zu schaffen und damit den Radverkehrsanteil am modal Split deutlich zu erhöhen.

Freizeitrundkurs

Der Hamburger Senat beschloss Ende 2008 die Realisierung eines analog zu betrachtenden Rundkurses mit überregionaler Ausstrahlung im Zuge des Projekts „Sprung über die Elbe“. Für den Stadtteil Wilhelmsburg wurde vom Bezirk Mitte ein ca. 30 km langer Verlauf in städtischer und ländlicher Umgebung geplant. Hiervon befindet sich ein erster Abschnitt in der Ausführungsplanung.

Veloroute 11

Als Vorwegmaßnahme zum Radverkehrskonzept Wilhelmsburg befindet sich die Veloroute 11 in Überarbeitung. Sie verläuft, ausgehend von der Hamburger City, durch den alten Elbtunnel über das Gebiet des Hafens und erreicht über den Reiherstieg Hauptdeich die Hafenrandstraße und damit das Wilhelmsburger Stadtgebiet. Über die Fährstraße, Mannesallee, Weimarer Straße,

Rotenhäuser Straße, Georg-Wilhelm-Straße, Gert-Schwämmle-Weg, Unterquerung der Wilhelmsburger Reichstraße und anschließend Hauland verlässt sie das Gebiet der Elbinsel entlang der Straße König-Georg-Deich über die alte Harburger Brücke. Der derzeitige Verlauf, z. B. im Bereich Stübenplatz, die unzureichenden Wegebreiten und mangelnde Qualität (parkende Kfz, Wurzelhebungen, veraltete Ausstattungselemente etc.) sowie die Führung in den Knotenpunkten werden ermittelt, kritisch hinterfragt, optimiert und den aktuell gültigen gesetzlichen Vorgaben angepasst.

Die Veloroute wird in einigen Teilen vermutlich einen neuen Streckenverlauf erhalten, mit modernen Führungselementen (z.B. niveaugleiche und direkte Führung durch Knotenpunkte, eigene Ampeln samt eigener Grünphasen, Öffnung von Einbahnstraßen etc.) ausgestattet und vor allem den neuen Anforderungen an Wegebreiten und Kontinuität der Elemente angepasst werden. Damit wird der Wilhelmsburger Bevölkerung erstmals für Wege, die kürzer als 5 km sind, eine moderne, zeitgemäße Alternative zur Nutzung des Autos angeboten werden.

Radverkehrskonzept

Die Elbinsel ist sowohl durch ihre geographischen Parameter wie Topografie und Größe, aber auch durch die kompakten Siedlungsstrukturen hervorragend für ein Verkehrsmittel wie das Fahrrad geeignet. Die Voraussetzungen für dessen Nutzung sind jedoch nicht flächendeckend gegeben. Deshalb lässt das Bezirksamt derzeit ein Radverkehrskonzept erstellen. Hier werden Handlungsempfehlungen für Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split abgegeben. Zurzeit wird in Wilhelmsburg eine detaillierte Bestandsaufnahme der Infrastruktur durchgeführt. Nach erfolgter Analyse und Bewertung, nach Sichtung und Beurteilung der Unfallsituation, der zu beachtenden Quellen und Ziele des Radverkehrs sowie Berücksichtigung der regionalen und überregionalen Radrouten werden Aussagen, Handlungsempfehlungen und erste Planungsentwürfe zur Radverkehrsinfrastruktur abgegeben. Das bedeutet, dem Bezirk wird erstmals ein kompletter Handlungsleitfaden mit Erfassung baulicher, netzrelevanter und sicherheitstechnischer Mängel mit Vorschlägen zu Neukonzeptionen vorliegen. Darüber hinaus wird ein hierarchisches Netz

erarbeitet, das aus Velorouten, Bezirksrouten, Stadtteilrouten, Erschließungsrouten und Radschnellweg(en) bestehen wird. Radschnellwege sind ca. 5m breite, asphaltierte Wegeverbindungen, die im Zweirichtungsverkehr nutzbar sind. Auf ihnen wird der stadtteilübergreifende Radverkehr abgewickelt. Sie sind auch auf die steigende Nutzung von E-Bikes ausgelegt. Das Radverkehrskonzept wird ein umfassender Handlungsleitfaden für zukünftige Maßnahmen des Bezirks, um den Wandel zu ressourcenschonender Mobilität in Wilhelmsburg einzuleiten.

Aus den dargestellten Maßnahmen wird deutlich, dass sich das Bezirksamt ausdrücklich zur Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs bekennt. Die Investitionshöhe von ca. 5 Mio. € in den Jahren 2010 - 2013 zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Wilhelmsburg unterstreichen das Bekenntnis nachdrücklich.

GÖP: Wilhelmsburg elbumschlungen - zwischen Park- und Urlandschaft

Angela Schapals, Naturschutzverband GÖP



Das Interreg IVB Nordsee Projekt SKINT unterstützte die Gesellschaft für ökologische Planung e.V. (GÖP) bei der Durchführung einer Radtour auf der Elbinsel Wilhelmsburg. Die Radtour brachte den Teilnehmern das einzigartige Naturschutzgebiet Heuckenlock, die „pilot area“ von SKINT, näher und vermittelte nicht nur einen Blick in die Vergangenheit der Elbinsel(n), sondern informierte auch über die Zukunft nachhaltigen Wasser- und Elbemanagements. Das Interreg IVB Nordsee Projekt SKINT (www.skint-hamburg.de) will die Implementierung umweltverträglicher Flächen- und Wasserwirtschaftsplanung durch Integration des nachhaltigen Wassermanagements in die Raumplanung unterstützen. Dies wird flankiert durch Informations-, Kommunikations- und Bildungsansätze, um das Bewusstsein über die Zusammenhänge der Themen Wasser, Klima und Naturschutz zu fördern.

Im Rahmen der Wilhelmsburger Radwoche 2010 veranstaltete der Naturschutzverband GÖP in Kooperation und mit Unterstützung von SKINT mit seinem Partner der HAW Hamburg, am Samstag, den 5. Juni 2010 eine dreistündige Fahrradtour durch das grüne Wilhelmsburg. Titel der Tour: „Wilhelmsburg elbumschlungen - zwischen Park - und Urlandschaft“

Bei strahlendem Sonnenschein ging es mit einer kleinen, aber sehr interessierten Gruppe von acht Personen am S-Bahnhof Wilhelmsburg (Ausgang Berufsschule) los. Von dort ging es vorbei am einstigen Reiher-Biotop direkt am westlichen Bahnhofszugang (heute Bauloch für die BSU), vorbei am Rathaus Wilhelmsburg und weiter entlang der Wilhelmsburger Rathauswettern durch den Wilhelmsburger Inselpark, das künftige igs-Gelände. In Erinnerungen daran, wie es hier, in einer einst tidebeeinflussten Wildnis, früher einmal aussah, vorbei an einer nur noch zu erahnenden Wurt und den einstigen Behelfsheimen nach der gro-

ßen Flut 1962, ging es weiter gen Süden vorbei an einem nur Insidern bekannten bzw. erst auf den zweiten Blick zu erkennenden Landschaftspark und einer anschließenden Streuobstwiese Richtung Kornweide. Kurz vor der Kornweide ein idyllischer Blick über die Weide hin zum Wilhelmsburger Hof (...man könnte das ganze Gewerbegebiet Richtung Hafen, die Reichsstraße und die Georg-Wilhelm-Straße glatt vergessen...) und weiter ging's zur alten Süderelbbücke, der alten Verbindung Wilhelmsburgs zum Festland im Süden.

Weiter geradelt sind wir entlang des Elbstrands Finkenriek Richtung Osten zur Kultur- und Urlandschaft Wilhelmsburgs auf Moorwerder. Der Pflanzen- und Gemüsebau auf der einst eigenständigen Insel war dabei ebenso Thema wie die Einzigartigkeit des Naturschutzgebietes Heuckenlock samt Abstecher auf die Brücke über den Priel: Dieses einzigartige Naturschutzgebiet, Hamburgs Gezeiten-Urwald an der Süderelbe, vermittelt nicht nur einen Blick



in die Vergangenheit der Elbinsel(n), sondern kann und soll auch für die Zukunft nachhaltigen Wasser- und Elbemangements beispielgebend sein; deshalb auch ist es „pilot area“ von SKINT. Die Tour endete an der Bunthäuser Spitze mit einem Blick vom historischen Leuchtturm auf den großen Strom, wie er sich in Norder- und Süderelbe teilt um Wilhelmsburg zu umschließen, und einem Besuch im Elbe-Tideauenzentrum Bunthaus, dem einzigen Naturschutzinfohaus Hamburgs zum Lebensraum Tide-Elbe (Träger ist der Naturschutzverband GÖP), Ausstellungsbesuch, abschließenden Infos am Luftbild und Kaffee und Kuchen.

Während dieser Tour - wie auf allen vom Naturschutzverband GÖP angebotenen Exkursionen und Fahrradtouren - konnten wir nicht nur wilhelmsburgkundliche, naturkundliche und historische Details an den Mann und die Frau bringen, sondern insgesamt ein Gefühl und eine Bindung zum Thema Umweltbildung und im weitesten Sinne herstellen. (Umwelt-)bil-

dungspolitische Aspekte (Flora, Fauna, Wasser) konnten ebenso thematisiert werden wie aktuelle Bezüge (IBA/lgs) und wissenschaftliche Erkenntnisse, Hintergründe und das Eingebundensein dieser besonderen Hamburger Region in europäische, ja globale (Klima-)Zusammenhänge einerseits und spezielle Studien (wie beispielsweise als pilot-area für Skint oder als Standort im Rahmen des Dipol-Projektes) und Vorhaben wie das Rückdeichungs- und Renaturierungsprojekt Kreettsand/Spadenländer Busch andererseits.

Mit dem Fahrrad ist man einfach relativ schnell unterwegs und kann auf diese Weise auch längere Strecken und Themen erarbeiten, man kommt immer auch dorthin, wohin man mit anderen Verkehrsmitteln nie käme, sieht viel mehr, kann es ggf. auch stehenlassen und zu Fuß weitergehen und eben einfach anhalten und Aktuelles/Neues/Interessantes quasi mitnehmen und auf Teilnehmerblicke, -interessen und -wünsche eingehen. Der Erlebnisfaktor ist

natürlich um ein vielfaches höher als bei einem reinen Vortrag. Es entstehen bleibende Eindrücke, eben weil mit eigenen Augen gesehen und im besten Falle mit allen Sinnen erlebt. (Solche Eindrücke verschafft die beste PowerPoint-Präsentation nicht!!!) Auf diese fundamentalen Erkenntnisse baut Wissen auf, auch Wissenschaft. - Und zum Glück kommt Wissenschaft zunehmend wieder heraus aus ihrem Elfenbeinturm. Auch vor diesem Hintergrund nochmals tausend Dank an SKINT.

Unser gesamtes Veranstaltungsangebot finden Interessierte auf unserer Homepage www.naturschutzverband-goep.de unter Termine/Gruppen.

Mobilität und Stadtentwicklung: Vier Thesen

Simona Weisleder, Caroline König, IBA Hamburg

Torsten Prinzlin, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

1. Der eingeleitete Strukturwandel in Wilhelmsburg bietet die Chance, auch beim Radverkehr neue Akzente zu setzen. Der Stadtteil sollte als Modellregion für ganz Hamburg ausgewählt werden. Mit einem Sonderetat für Infrastrukturmaßnahmen und ausreichend Personal können die Prozesse im Sinne der Radverkehrsstrategie deutlich beschleunigt werden.

Die höchste Priorität muss die Beseitigung der Hindernisse haben! Radfahrer sollten direkt auf der Fahrbahn fahren. Die restlichen Radwege sind so herzurichten, dass sie den heutigen Standards entsprechen. Radfahrer müssen schneller Grün erhalten, um die Reisezeit von Tür zu Tür zu verkürzen. Sichere und ausreichende Abstellanlagen u.a. an Bahnhöfen und wichtigen Gebäuden sind ein Muss für die Radverkehrsförderung. Ein Sonderetat für Wilhelmsburg könnte aufgelegt werden, um die notwendigen Reparaturen umgehend durchzuführen.

2.

„Weiche“ Faktoren motivieren Menschen zum Umsteigen. Warum nicht auch Werbung für den Radverkehr? Die Wilhelmsburger Radwoche sollte jährlich stattfinden. Die dazu notwendigen ehrenamtlichen Strukturen im Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg benötigen ausreichend finanzielle und ideelle Unterstützung durch die Stadt.

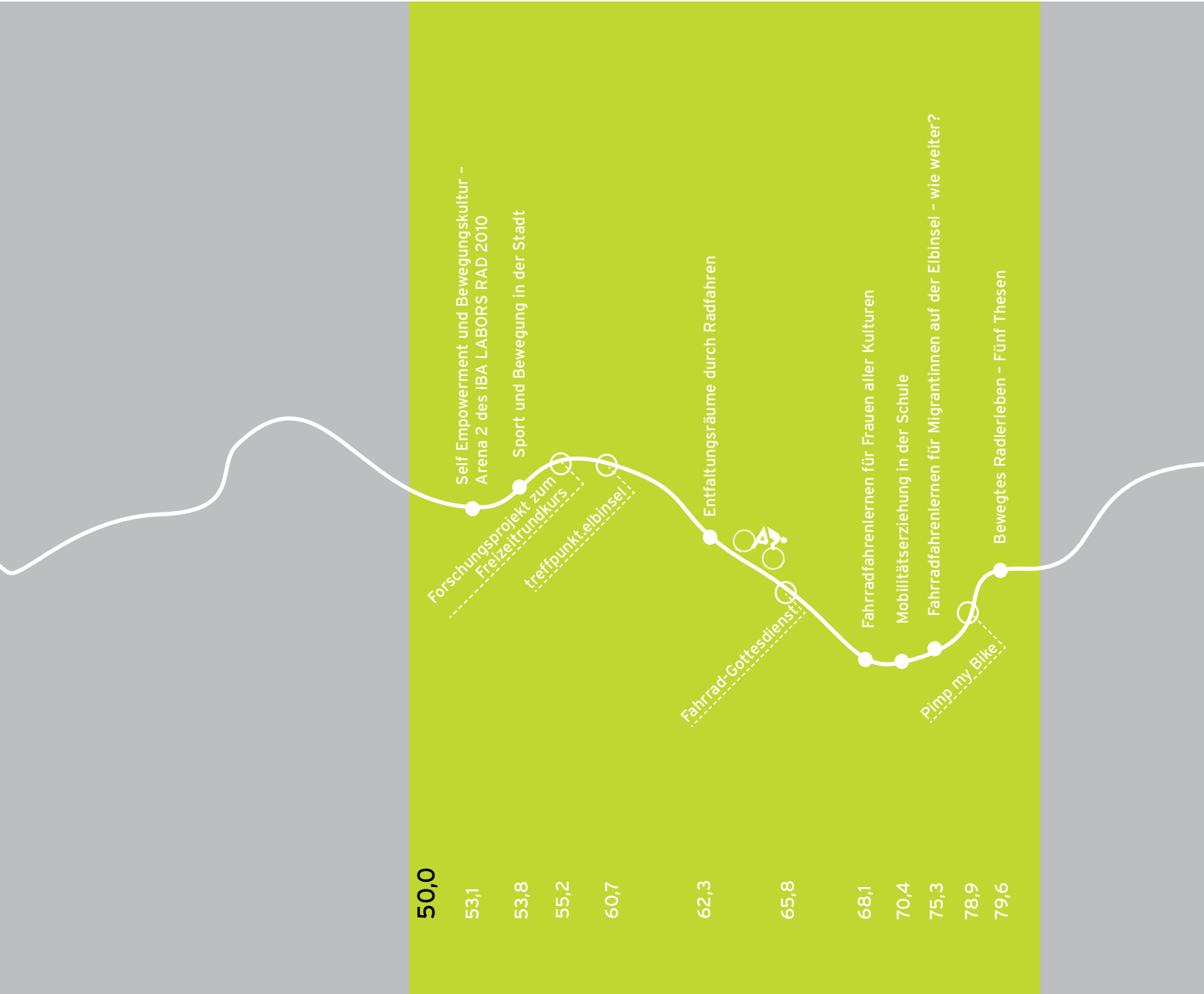
3.

4.

Nicht zuletzt sollten regelmäßige Befragungen der Radfahrenden und eine Untersuchung der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen zum Standard werden. Mit diesen und vielen weiteren Schritten erreichen Hamburg und der Stadtteil Wilhelmsburg insbesondere das gesteckte Ziel, fahrradfreundlicher zu werden.

Etappe 2

Bewegtes Leben und Radfahren



Self Empowerment und Bewegungskultur - Eindrücke aus Arena 2 des IBA LABORS RAD

Beate Wagner-Hauthal, igs 2013

Prof. Dr. Dieter H. Jütting, Münster/Westfalen

In der Arena 2 haben wir uns aus verschiedenen Blickwinkeln der Frage genähert, wie Menschen zum Fahrradfahren motiviert und befähigt werden können und welcher Zusammenhang zwischen Radfahren und alltäglichem Bewegungsverhalten besteht. Prof. Dr. Dieter Jütting ermöglichte einen Blick auf Quantität und Qualität von Sportaktivitäten sowie vergleichend auf die Situationen in den verschiedenen europäischen Ländern. Beate Wagner-Hauthal beleuchtete Ergebnisse der aktuellen Sportentwicklungsplanung der Stadt Hamburg und stellte die Vorhaben für mehr Bewegung, Sport und auch Radfahren im Zusammenhang der Parkgestaltung der igs 2013 vor. Wie Menschen effektiv und mit viel Spaß Fahrradfahren lernen können, wurden in den Beiträgen der anschließenden Referenten deutlich, die sich alle durch umfangreiche Praxiserfahrungen auszeichneten. Lebendigkeit und Lachen kennzeichnete der Workshop mit Christian Burmeister von moveoergosum, in dem alle Teilnehmenden der Arena 2 nicht nur reden, sondern auch Ausprobieren konnten.

In seinem Impulsvortrag im Rahmen des IBA LABORS RAD beschäftigte sich Prof. Dr. Die-

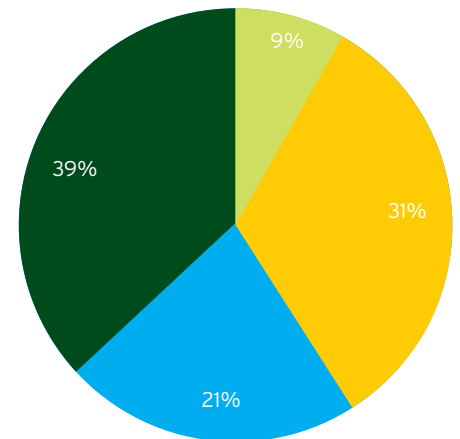
ter Jütting von der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster mit dem Aspekt des selbstbestimmten Handelns in der Bewegungskultur, mit den gesellschaftlichen Veränderungen und den Unterschieden des Bewegungshandelns im europäischen Raum. Self-Empowerment im Sport ist demnach ein Handeln, das nicht aus Konsumieren eines vorgesetzten Angebots besteht, sondern eigenständiges Sporttreiben bzw. bewegen nach eigenen Zielen und Vorstellungen ermöglicht. Dieses ist in der gegenwärtigen Bewegungskultur besonders leicht zu realisieren.

Das Verständnis von Bewegung umfasst heute von einfacher, alltagsgebundener körperlicher Bewegung bis hin zum Sport eine breite Palette von Bewegungsformen und Intensitäten. Dabei besteht mittlerweile eine Vielfalt von Organisationen/Anbietern, Bewegungsräumen und Gelegenheiten.

Zudem zeichnet sich eine besondere Bewegungskultur in der Stadt ab, die jenseits der Sportplätze und -hallen den städtischen Raum als Bewegungsort entdeckt hat. Das, was bislang über selbst bestimmtes Bewegungshandeln bekannt ist, sind Erkenntnisse

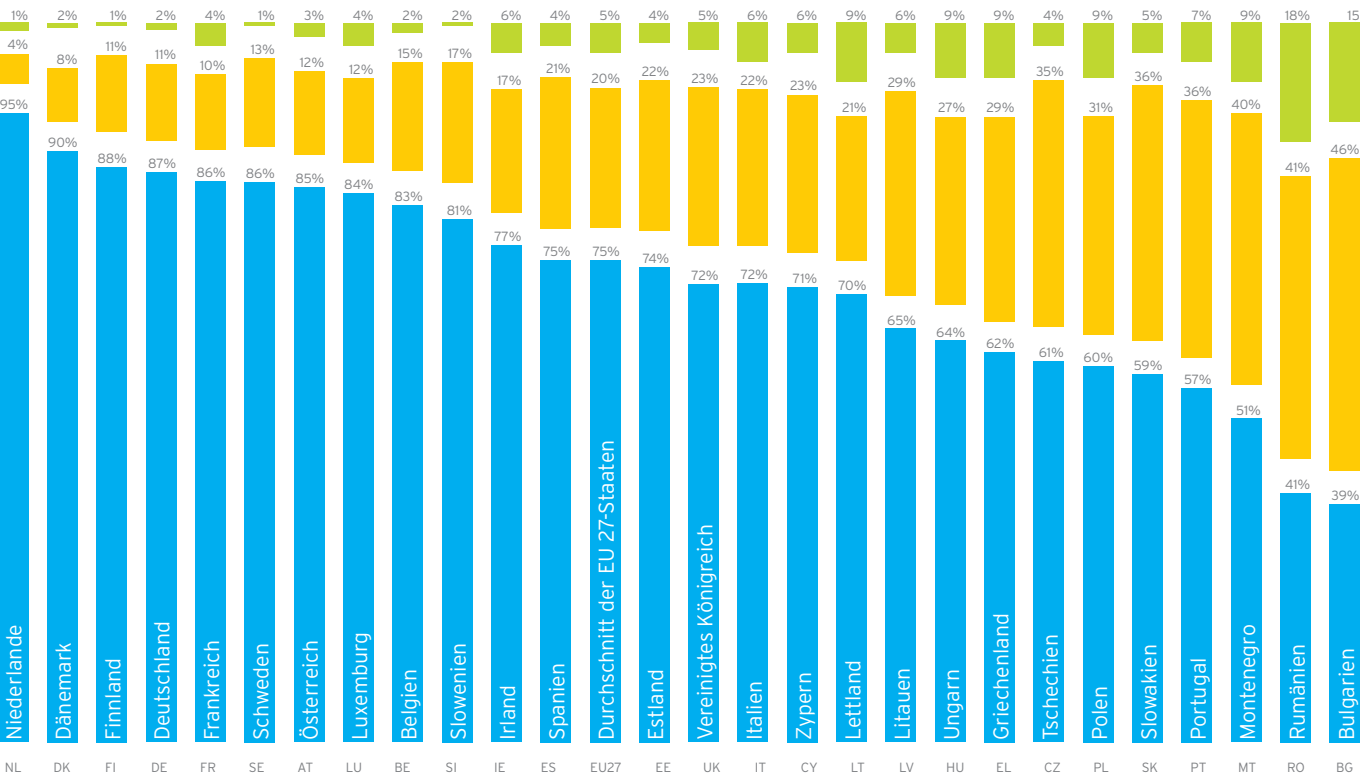
und Erfahrungen aus Meinungsumfragen, Freizeit- und Sportverhaltensstudien, Vereins- und Verbandsstatistiken und Beobachtungen. Nach ihrem Sportverhalten befragt gaben EU-weit 4% der Menschen an, regelmäßig Sport zu treiben, 31% selten und 39% nie. Männer treiben dabei häufiger Sport als Frauen; insbesondere junge Frauen sind weniger sportlich aktiv als Männer gleichen Alters.

Wie oft treiben Sie Sport?



regelmäßig (dunkelgrün), ziemlich regelmäßig (hellgrün), selten (orange), nie (cyan)
(Durchschnitt der EU 27-Staaten)

ETAPPE 2: BEWEGTES LEBEN UND RADFAHREN



Aussage: Die Gegend, in der ich lebe, bietet mir viele Möglichkeiten, mich körperlich zu betätigen.

stimme voll und ganz zu + stimme eher zu stimme eher nicht zu + stimme überhaupt nicht zu weiß nicht (27-EU-Staaten)

Die Häufigkeit sportlicher Aktivitäten nimmt mit zunehmendem Alter ab. Während bei den 15- bis 24-Jährigen noch 61% sportlich aktiv sind, sind es bei der Altersgruppe 70+ lediglich 22%.

Insgesamt ist eine starke Korrelation zwischen dem Bildungsstand und der Häufigkeit der sportlichen Aktivität zu registrieren: 64% der Befragten, die bereits im Alter von 15 Jahren das Bildungssystem verlassen haben, geben an, nie Sport zu treiben. Auch treiben Menschen mit finanziellen Schwierigkeiten weniger Sport als Menschen,

die finanziell besser gestellt sind. Interessant sind vergleichende Betrachtungen der europäischen Landschaft: Eine klare Mehrheit der EU-Bürger (65%) geht mindestens einmal wöchentlich in irgendeiner Form der körperlichen Betätigung nach, aber nur 9% treiben regelmäßig Sport. Ein Viertel der Befragten gibt an, sich überhaupt nicht oder kaum körperlich zu betätigen. Es ist festzustellen, dass in weiten Teilen der Bevölkerung noch kein Bewusstsein für den Zusammenhang zwischen Gesundheit und körperlicher Fitness besteht. Darüber hinaus gibt es bisweilen sogar sehr große Unterschiede zwischen den

Mitgliedsstaaten, wobei die körperlich aktiven Bürger in den nördlichen Ländern der EU zu finden sind. Auch in dieser Beziehung gibt es ein „Nord-Süd-Gefälle“.

Obwohl sich in der gegenwärtigen Bewegungskultur besonders leicht eigenständiges Sporthandeln realisiert werden kann, haben viele Menschen bislang keinen Zugang zu einem bewegten Alltagsleben gefunden. Zurzeit existiert eine breite Diskussion darüber, wie Menschen der verschiedenen Altersstufen, Bildungsstände und Kulturen zu einem bewegten Leben motiviert werden können.

Sport und Bewegung in der Stadt

Beate Wagner-Hauthal, igs 2013

Damit Menschen das Rad nutzen und mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, braucht es mehr als ein funktionsfähiges Radwegenetz und das Vorhandensein eines Rades. Es braucht auch (vor allem?) das Können, Rad zu fahren. Für viele ist es selbstverständlich, wenn die Kindheit verspielt und bewegungsreich verbracht wurde und das Fahrradfahren fast „von selbst“ erlernt werden konnte. Heute vollzieht sich die Bewegungsentwicklung von Kindern jedoch häufig nicht so, dass eine tragfähige Koordinierungs- und Gleichgewichtsfähigkeit entwickelt wird, die als Voraussetzung für ein sicheres Radfahren erforderlich ist.

Auch hatten viele Menschen keine Chance, Radfahren zu lernen. Gerade in einer multikulturellen Stadtgesellschaft wie Hamburg liegt hier eine wichtige Herausforderung, will man einen Paradigmenwechsel in der Nutzung des Verkehrsmittels im alltäglichen Handeln. Im Rahmen des IBA LABORS RAD 2010 hat sich die Arena 2 daher intensiv mit dieser Thematik befasst: Sport und Bewegung in der Stadt - Perspektiven für Hamburg und Wilhelmsburg.

Hamburg hat die sportaktivste Bevölkerung aller deutschen Großstädte und ist bei der Durchführung von Sportgroßveranstaltungen führend. Darüber hinaus verfügt Hamburg über hochattraktive Freizeit- und Sportmöglichkeiten am Wasser. Elbe und Alster sowie die zahlreichen Parks der Stadt erfreuen sich bei der sportaktiven Bevölkerung großer Beliebtheit.

Die von der Universität Osnabrück erarbeitete und im Januar 2011 veröffentlichte „Sportentwicklungsplanung in der Freien und Hansestadt Hamburg“ (www.hamburg.de/sportstadt) macht deutlich, wie sich das Sportbedürfnis in den letzten Jahren zu Gunsten des Freizeitsports verändert hat.

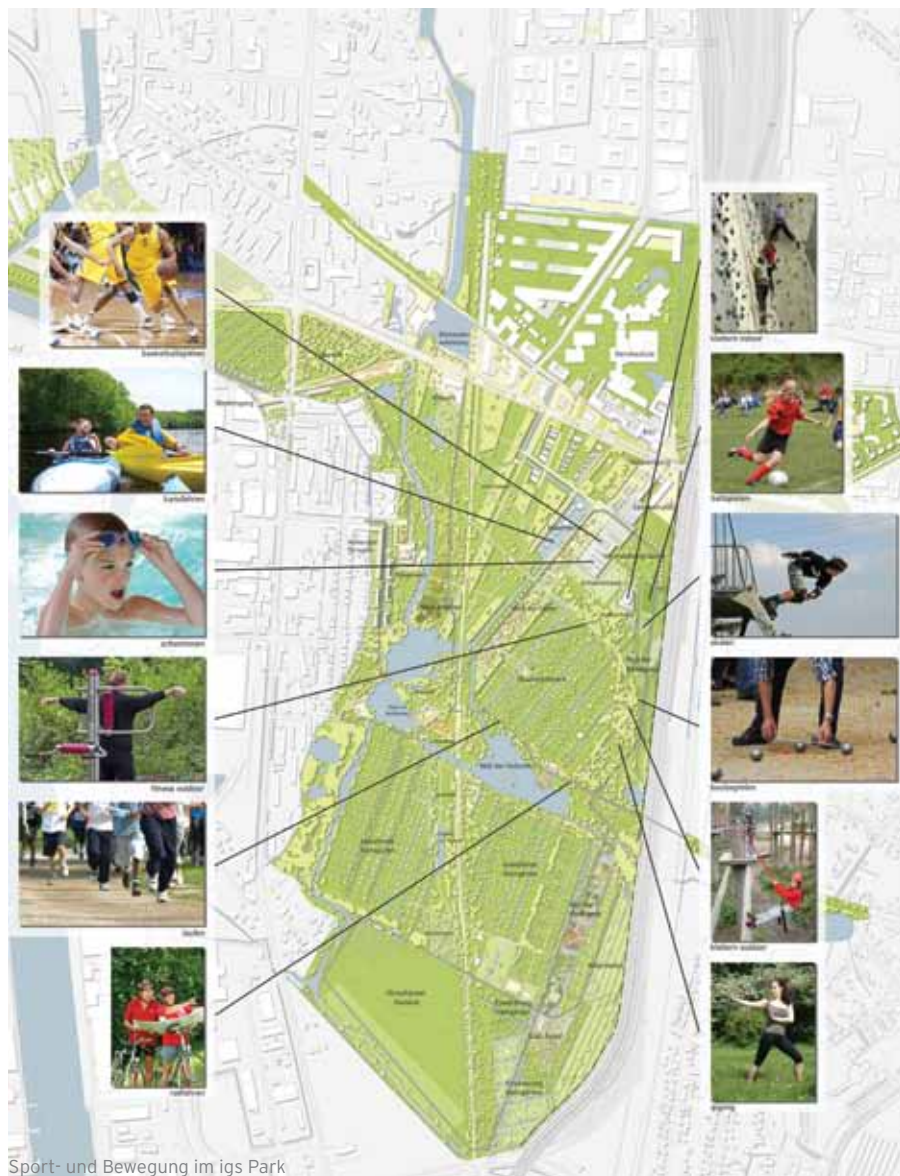
Die attraktivsten Sportformen sind demnach: Laufen, Fitness, Radfahren, Schwimmen, Aerobic/Gymnastik und Walking/Nordic Walking. Zudem stellt die Sportentwicklungsplanung dar, welche Sporträume enorm an Attraktivität gewonnen haben. Als bevorzugte Sporträume wurden genannt: Die Natur (Wald, Park, See, Kanal, Wege) mit 36,5% (w) und 38,8% (m) und die Straße mit 13,8% (w) und 17,0% (m). Schließlich gab über die Hälfte (56,5%) der befragten

Erwachsenen an, am liebsten privat organisiert Sport zu treiben.

Die Herausforderung in der Sport- und Stadtentwicklung liegt demnach in der Schaffung und Ausweitung von Bewegungsangeboten mit folgenden Kriterien:

- wohnortnah
- Berücksichtigung der gewünschten Sportformen
- naturnah/im Grünen
- zur individuellen/selbst organisierten Nutzung.

Die Planungen der igs 2013 werden diesen Anforderungen in vielfältiger Hinsicht gerecht: In Hamburg-Wilhelmsburg werden 2013 die Internationale Gartenschau Hamburg und die Internationale Bauausstellung Hamburg stattfinden. Die igs 2013 gmbh gestaltet im Herzen der Insel Wilhelmsburg einen Park, der nachhaltig für die Wilhelmsburger Bevölkerung und ganz Hamburg ein Erholungsort von besonderer Qualität werden wird. Ein Schwerpunkt der Parkgestaltung ist die Ausrichtung auf den Themenschwerpunkt Sport, Bewegung und Gesundheit.



Sport- und Bewegung im IGS Park

Dieser wird sowohl für die Ausstellungszeit charakteristisch sein, als auch dauerhaft Spiel-, Sport- und Bewegungsmöglichkeiten für alle Zielgruppen schaffen. Dabei geht es weniger um leistungssportgerechte Sportanlagen, sondern um freizeit- und gesundheits-sportorientierte Angebote.

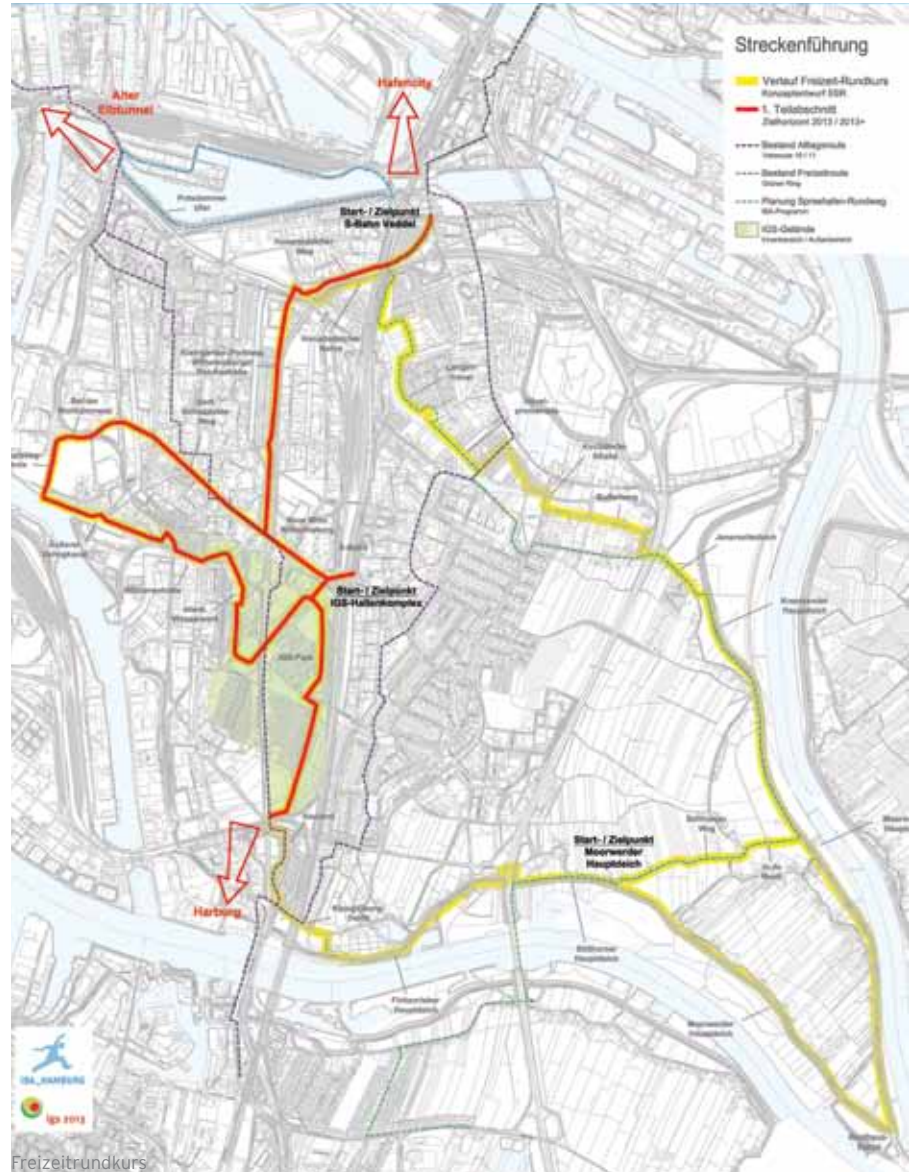
Die Planung und Realisierung des Parks wird begleitet mit einer Reihe von Beteiligungsprojekten und zahlreichen Dialogen mit Vereinen, Institutionen und Stadtteilakteuren. Im Einzelnen werden hier entstehen: Eine Schwimmhalle mit Landesleistungszentrum Wasserball, eine Sporthalle für die Inselakademie für Basketball und sportlicher Sozialarbeit, eine innovative Kletterhalle, ein Hochseilgarten, eine Skate-Arena, eine Kanustrecke, ein Boule-Platz, ein multifunktionales Spielfeld, Laufstrecken mit Streckenmarkierung zur Trainingssteuerung, verschiedene Gärten mit weiteren Bewegungsangeboten, Bewegungsanlässe entlang der gesamten Parkwege und verschiedene Spielplätze.

Im Park wird es zudem einen ca. 6,5 km langen und 5 m breiten asphaltierten Rundweg geben, der nach der Gartenschau auch zum Radfahren zur Verfügung steht und Teil des Freizeitrundkurses sein wird: Als gemeinsames Projekt der IBA Hamburg und der IGS 2013 wurde ein insgesamt 30 Kilometer langer Freizeitrundkurs zur Entdeckung der Vielfältigkeit der Elbinsel Wilhelmsburg konzipiert. Dieses Konzept einer Multi-Sport-

Strecke bietet ein attraktives neues Freizeitangebot mit positiver Wirkung weit über Wilhelmsburg hinaus. Ziel ist es, eine ca. 28 km lange Rundstrecke rund um die Elbinsel zu schaffen, die so sportlich erkundet und in ihrer Vielfältigkeit erlebt werden kann. Das vom Büro Schaper+Steffen+Runtsch ausgearbeitete Konzept sieht einen besonders glatten Straßenbelag vor, um den Weg als Fahrbahn für Radfahrer und Skater attraktiv zu machen. Für den Weg wird eine eigene breite Trasse geschaffen, die weitestgehend vom Autoverkehr befreit ist und somit ungeprübte Aus- und Fernblicke auf die abwechslungsreichen Seiten Wilhelmsburgs verspricht.

In einem ersten Schritt wird bis 2013 der erste Streckenabschnitt in Anbindung an den igs-Park bis hin zum S-Bahnhof Veddel und bis zum Reiherstieg durch den Bezirk Mitte realisiert. Nach dem Ausstellungsjahr 2013 wird darüber hinaus auch die asphaltierte Strecke im igs-Park zu nutzen sein.

Durch diese Verbindung entsteht eine ganz besondere Attraktivität und ein vielfältig gestaltetes Angebot für eine „bewegte“ Freizeitgestaltung. Damit wird der zukünftige Wilhelmsburger Inselpark auch im Kanon der Hamburger Parks eine herausragende Stellung einnehmen und ein innovativer Schritt im Rahmen der Sportentwicklung und Grünplanung in der Stadt und darüber hinaus sein.



Forschungsprojekt zum Freizeitrundkurs - Vielzweckstrecke in Wilhelmsburg

Jens Usadel, d*ing Planung, Hamburg



1. Ausgangslage

1.1. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

1.2. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

1.3. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

1.4. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

2. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

2.1. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

2.2. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

3. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

3.1. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert

3.2. Projektziele und -anliegen

- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert
- Ein Rundkurs, der die Bedürfnisse der Bevölkerung in Wilhelmsburg abdeckt und die Stadtentwicklung fördert



Durch die Einbindung von vorhandenen Sportvereinen und anderen Einrichtungen im Umfeld der Vielzweckstrecken können Strecken weiter qualifiziert werden, eine Übernahme von Unterhaltungsaufgaben ist hingegen nicht zu erwarten.

Konflikte und Risiken auf Vielzweckstrecken ergeben sich im Wesentlichen aus der Verkehrssicherheit im Nebeneinander von Verkehrsteilnehmern unterschiedlicher Geschwindigkeiten und Gefährdungs-

potenziale. Dies betrifft insbesondere das Nebeneinander sowohl von Fußgängern und Inline-Skatern auf Gehwegen als auch von Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen auf Fahrbahnen. Im Rahmen der Expertise wurden hierzu Empfehlungen formuliert.

Durch die Lage der Vielzweckstrecken im öffentlichen Raum und die einfache Nutzbarkeit sowie Zugänglichkeit können gut eingerichtete Vielzweckstrecken sowohl Instrument Stadtteilentwicklung, z.B. bei der

Inwertsetzung und Attraktivitätssteigerung von Stadtquartieren, als auch neues Instrument einer aktiven Sportentwicklung in den Stadtteilen sein.


Der vollständige Endbericht des Modellvorhabens „Vielzweckstrecke Hamburg-Wilhelmsburg“ ist auf der Homepage der igs 2013 zu finden: www.igs-hamburg.de.

treffpunkt.elbinse

Isa Bozic, alsterdorf assistenz west, Hamburg

ZWISCHENSTOPP



A red bicycle is parked on a cobblestone street. The front wheel is on the left, and the rear wheel is on the right. A shadow of the bicycle is cast onto the cobblestones to the right. The bicycle has a red frame, black handlebars, and a black seat. The front wheel has a black tire and a silver hub. The rear wheel has a black tire and a silver hub. The cobblestones are light-colored and arranged in a grid pattern.

Der Treffpunkt.eibinsel der alsterdorf assistenz west gGmbH engagiert sich als Mitglied des Vereins „Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V.“ für die Entwicklung Wilhelmsburgs als Fahrradstadt. Unser Ziel als Träger von Leistungszur Teilhabe (früher Eingliederungshilfe) ist es, mit den anderen Akteuren im Stadtteil gemeinsam inklusionsfördernde Strukturen zu gestalten, damit mehr Teilhabemöglichkeiten für Menschen mit und ohne Behinderung entstehen. Diese Form der ziel- und bereichsgruppenübergreifenden Arbeit ist in der Behindertenhilfe ein neuer Weg, der durch die sozialräumliche Perspektive die Gestaltung des Gemeinwesens in den Blick nimmt. Durch unsere gemeinsame Arbeit mit den anderen Engagierten im Stadtteil verbessern wir die Situation für alle Menschen, für die Teilhabe ein Thema ist.

Als Mitglied des Vereins möchten wir gerne in Kooperation mit den anderen Mitgliedern Radfahr- Kurse und behindertengerechte Fahrräder für sowohl selbstorganisierte als auch für begleitete Fahrradtouren anbieten. Durch die Vernetzung und Kooperation im Stadtteil können wir unsere Ressourcen wirksam und wirtschaftlich für gemeinsame Ziele einsetzen.

Auch die Zusammenarbeit mit Fachpersonen ist uns sehr wichtig. Im Rahmen der Wilhelmsburger Radwoche 2010 haben wir zusammen mit der Speedy Reha-Technik GmbH und dem „Tandem- Club Weisse Speiche e.V.“ diverse behindertengerechte Räder zum ausprobieren anbieten können – eine tolle Gelegenheit für alle Radfahrer und für die, die es noch werden wollen. Ob Tandem, Rikscha, Dreirad oder diverse Handbiketypen – Radfahren ist für alle Menschen möglich!

Entfaltungsräume durch Radfahren

Christian Burmeister, radfahrkurse.de, Hamburg

Radfahren natürlich entfalten moveo-ergo-sum - Wahrnehmen, Bewegen, Handeln

Viele Erwachsene hatten in ihrer Kindheit niemals Gelegenheit, sich das Radfahren zu erschließen. Die Gründe hierfür sind vielfältig - anteilig hoch betroffen sind Frauen mit Migrationshintergrund. Und auch Kinder bekommen in unserer modernen Welt immer weniger Möglichkeiten und Gelegenheiten, sich mit einem Fahrrad vertraut zu machen - der Bedarf an Radfahrerschulungen ist daher in großem Maße vorhanden.

moveo-ergo-sum - der Ansatz - das Konzept
Souveränes, umsichtiges, erlebnisintensives und sicheres Radfahren in unserer komplexen Wirklichkeit erfordert vielschichtige Qualitäten und Kompetenzen. Diese Qualitäten und Kompetenzen bildet moveo-ergo-sum aus. Philosophischen Erkenntnissen zur Grundlage wird mit Hilfe von Übungsprinzipien und Übungsbausteinen der natürliche Entfaltungsprozess des Radfahrens gestaltet.

Die Konzeption und die damit verbundene Methodik sind umfassend, interdisziplinär, wissenschaftlich fundiert und berücksichtigen auch die verschiedenen physikalischen Phänomene des Radfahrens.

Der wesentliche Unterschied zu konventioneller und alltäglicher Lehrweise wird durch den philosophischen Standpunkt offenbar: Das Rad, die Schwerkraft oder die Geschwindigkeit sind die Lehrmeister, parallel verfolgt moveo-ergo-sum konsequent den natürlichen Entfaltungsprozess von Wahrnehmen, Bewegen und Handeln. Im Mittelpunkt dieses Prozesses stehen Fragen: „Was will ein Rad, was will eine Situation von mir?“

Die Initiierung, Gestaltung und Führung natürlicher Entfaltungsprozesse ist mit einer Kunst vergleichbar - moveo-ergo-sum-Radfahrenlernen bzw. -entfalten geschieht in der Schnittmenge körperlicher und geistiger Bewegungen. Es ist bei aller Theorie erfrischend schlüssig, konkret und einfach in der Praxis. Die Resonanz der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist überwältigend: Abwechslungsreich, hocheffizient, vielschichtig, balanciert und angstfrei - so wird der moveo-ergo-sum-Lernweg beschrieben. Er

führt zur Authentizität, integriert, emanzipiert und trägt zur Persönlichkeitsentwicklung bei - in allen Alters- und Zielgruppen.

Weitere Informationen unter
www.moveoergosum.de
www.radfahrkurse.de
www.radfahrlehrer.de

Siehe auch km 82,6 :
Zwischenstopp „FIT Radfahrschule“



Fahrrad-Gottesdienst

Corinna Peters-Leimbach, Pfarrerin, Hamburg



Der Regen konnte uns nicht davon abhalten, am Sonntag, den 30. Mai 2010, im Rahmen der Wilhelmsburger Fahrradwoche einen ökumenischen Open Air-Fahrradgottesdienst zu feiern. Wir – das waren Pastoralreferent Herbert Wolf von der katholischen Pfarrei St. Bonifatius, Mitglieder der Holy Spirit Inspiration Church und Pastorin Corinna Peters-Leimbach von der Projektpfarrstelle Wilhelmsburg der evangelischen Kirche zur regionalen Stadtteilentwicklung zusammen mit ca. 20 Besucherinnen und Besuchern. Im Mittelpunkt des Gottesdienstes stand das Thema „Bewahrung der Schöpfung“:

Alle Beteiligten brachten durch ihre Beiträge – durch die Auswahl der biblischen Lesung von der Entstehung der Welt, durch Lieder, Gebete und Predigt – zum Ausdruck, wie schön, aber auch wie verletzlich die Schöpfung ist. In der Predigt wurde ausgeführt, dass wir Menschen seit biblischen Zeiten in der Verantwortung stehen, die Erde zu bebauen und zu bewahren. Ein unterschiedliches Verständnis dieses Auftrags könne aber durchaus zu Konflikten führen, wie wir hier im Stadtteil bei den Diskussionen um IBA und Igs merken. Legten die einen gerade den Schwerpunkt auf „Bewahren“, setzten die anderen ihn bei „Bebauen, um neu zu gestalten und damit auch zu erhalten“. Beides sei nötig, manchmal zeitgleich und manchmal nacheinander – und die Standpunkte wechselten auch manchmal je nach Projekt. Hier gälte es, miteinander im Gespräch zu bleiben.

Nach dem Gottesdienst ging es dann von Wilhelmsburg aus in einem „Sprung über die Elbe“ durch den alten Elbtunnel bis zur Hafencity – natürlich auf dem Fahrrad. Diese Tour wurde gemeinsam von Pastorin Corinna Peters-Leimbach, Martin Heider vom Laurentiuskonvent, Brücke – ökumenisches Zentrum HafenCity und Diakon Mark Möller von der evangelischen Stadtmission Hamburg vorbereitet.

Unser Fazit am Ende des Tages: Wir sind auch bei einer nächsten Fahrradwoche gerne wieder mit dabei! Und dann scheint hoffentlich die Sonne ...



Fahrradfahren lernen für Frauen aller Kulturen

Kristjana Krawinkel, Hamburger Sportbund

Die Maßnahme „Fahrradfahren lernen für Frauen aller Kulturen und Nationalitäten“ richtet sich an erwachsene Migrantinnen mit dem Ziel, den Handlungsspielraum/-radius der Migrantinnen zu erweitern, indem sie Radfahren lernen. Das Radfahren erleichtert ihnen viele alltägliche Tätigkeiten (z. B. Einkaufen) und fördert gleichzeitig den Aufbau sozialer Kontakte über den Stadtteil hinaus. Ferner unterstützt es ein gesundheitsbewusste Fortbewegung und körperliche Ertüchtigung. Die Mobilität der Frauen wird gesteigert und die Lebensqualität auf diese Weise ein Stück weit erhöht.

Im Jahr 2006 startete der Hamburger Sportbund erstmals in Altona zwei Kompaktkurse Fahrradfahren lernen für Frauen aller Kulturen und Nationalitäten. Die Durchführung der Fahrradkurse geschieht nach einem speziell für Erwachsene entwickelten Konzept, welches es den Frauen auf einfache und sichere Weise ermöglicht, das Fahrradfahren zu erproben und zu lernen (Konzept von Christian Burmeister, siehe km 62,3). Zum Abschluss der Kurse gibt es jeweils längere Fahrradausflüge in der näheren Umgebung. Aufgrund des großen Erfolges und der

sehr großen Nachfrage (die immer größer wird) wurde das Projekt immer weiter ausgebaut und konnte teilweise bereits in die lokalen Strukturen der einzelnen Stadtteile eingebunden werden. Auch im kommenden Jahr soll das Projekt federführend über den Hamburger Sportbund in Kooperation mit dem Radfahrlehrerverband durchgeführt werden und weiteren Frauen unterschiedlicher Herkunft die Möglichkeit geben, ihren Lebensraum freier und flexibler zu erfahren.

Denn es hat sich gezeigt, dass Fahrradfahren lernen in besonderer Weise geeignet ist, Frauen mit Migrationshintergrund den Zugang und die Teilhabe am Gesellschaftssystem zu erleichtern. Ebenso ist es ausdrücklich von Frauen mit Migrationshintergrund gewünscht und hierfür

- eine überaus große Nachfrage besteht
- einen erheblichen Mobilitätsgewinn für die Frauen darstellt
- geeignet ist, Bewegung in den Alltag zu bringen und somit auch der Gesundheitsförderung dient
- die Methode des entfaltenden Lernens und das Selbstbewusstsein der Teilnehmerinnen stärkt und Mut macht für das

Erreichen weiterer selbst gewählter Ziele (z. B. einen Führerschein zu machen, Inline-skaten zu lernen etc.)

- zunehmend auch für Anforderungen im Beruf genutzt wird (z. B. für berufliche Wege in der Altenpflege oder beim Wäsche ausfahren).

„Übungszeit Fahrradfahren lernen“

Die Erfahrungen der durchgeführten Fahrradkurse haben gezeigt, dass es sinnvoll ist, für die Teilnehmerinnen eine „Nachbetreuung“ zu gewährleisten, d. h. das Gelernte wieder aufzufrischen und gemeinsam mehr Fahrsicherheit für den Straßenverkehr und Alltagsgebrauch zu bekommen. Dies soll über Fahrradübungszeiten, Seminare, Radtouren, und Einführungen erreicht werden. Daher sollen regelmäßige Übungszeiten für diejenigen angeboten werden, die ihre Kenntnisse vertiefen wollen und sich zunehmend sicherer im Straßenverkehr fortbewegen möchten (siehe Projekt mit TGH „Türkische Gemeinde Hamburg“ über Heike Bunte, km 75,3).

www.hamburger-sportbund.de

Mobilitätserziehung in der Schule

Gunter Bleyer, Behörde für Schule und Berufsbildung, Freie und Hansestadt Hamburg

Im Hamburger Schulgesetz und in den Bildungsplänen ist die Verkehrserziehung als ein wichtiges Thema curricular verankert. Sie versteht sich als Mobilitätserziehung, sie ist nicht nur Sicherheits- und Sozialerziehung, sie ist Umwelterziehung, Gesundheitserziehung und sie sieht die Mitgestaltung der Verkehrssituation als ihre Aufgabe an. Mit der Förderung der selbstständigen Mobilität leistet sie einen Beitrag zur Persönlichkeitsentwicklung der Kinder und Jugendlichen. Ziel ist es, Mobilität nicht mit Automobilität gleichzusetzen, sondern Mobilität zu gestalten, zu einem multifunktionalen Verhalten in der Verkehrsmittelwahl zu gelangen.

Ziele der Mobilitätserziehung

- Selbstständige Mobilität
- Sicheres Verhalten im Verkehr
- Soziales Verhalten im Verkehr
- Umweltbewusste Verkehrsmittelwahl
- Mitgestaltung der Verkehrsumwelt
- Mobilitätskompetenz

Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist kein Fach, sondern fächerübergreifend angelegt. Die Umsetzung der Themen findet in den Fächern, z. B. Geographie, Mathematik, Naturwissenschaften, Ethik oder in Projekten statt.

Fahrradfreundliche Schule Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4

Kinder müssen gut gerüstet sein, um sich mit dem Rad im Straßenverkehr sicher zu bewegen. Deshalb findet an allen Grundschulen die Radfahrausbildung in Zusammenarbeit mit der Polizei statt. Die Kinder üben zunächst in der Turnhalle oder auf dem Schulhof und danach im Straßenverkehr. Hierbei lernen die Kinder, schwierige Situationen zu bewältigen. Wenn die Kinder die Radfahrausbildung erfolgreich absolviert haben, erhalten sie zum Abschluss den „Hamburger Radfahrpass“.

Fahrrad-Projekt in den Klassen 5-6

Die Fahrradprojekte für die 11- bis 13-Jährigen verfolgen das grundlegende Ziel, die selbstständige Mobilität der Schüler als Radfahrer zu fördern und Maßnahmen zur Sicherung

des Schulweges einzuleiten. Dies beinhaltet, sie anzuregen, sich mit dem Verhalten aller Verkehrsteilnehmer auseinanderzusetzen, mit ihnen gemeinsam die Schulweg- und Stadtteilsituation zu untersuchen, ihre Probleme im Straßenverkehr zu diskutieren, Mängel aufzulisten und eigene Vorstellungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil zu entwickeln.

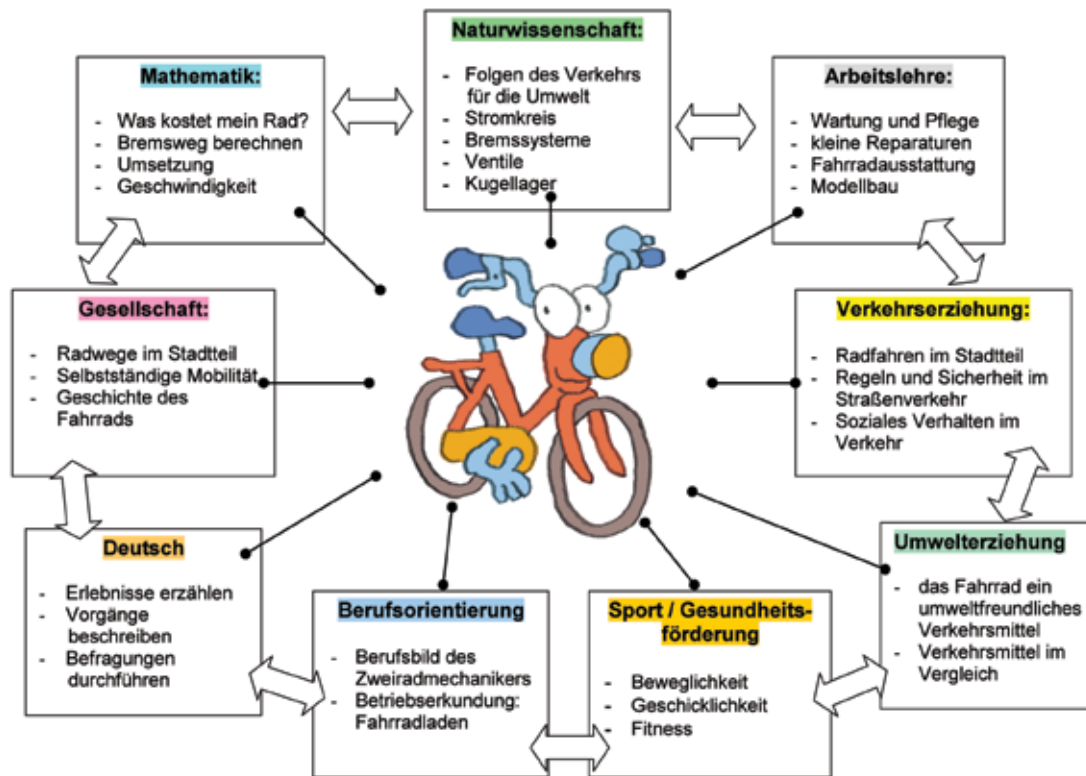
Ziele des Projektes

- Förderung der selbstständigen Mobilität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Übernahme von Mitverantwortung für einen umwelt- und sozialverträglichen Verkehr
- Mitgestaltung der Verkehrssituation für Radfahrer im Stadtteil

In den Klassen 5 und 6 steht das Erforschen des Straßenverkehrs im Mittelpunkt. Methodisch geschieht das durch Forschungsvorhaben:

Wir nehmen unsere Schul- und Freizeitwege unter die Lupe!

Die Kinder untersuchen die objektiven Bedingungen (bauliche Voraussetzungen und Gefahrenpunkte) für Radfahrer und die sub-



Projekt Jahrgang 5/6: Wir fahren mit dem Rad

jektiven Faktoren (das individuelle Verhalten und das Miteinander im Verkehr). Welche Wege sind gut für uns Radfahrer? Wie verhalte ich mich an bestimmten Gefahrenpunkten? Was müsste in unserem Stadtteil für Radfahrer getan werden? Dies sind die Fragen, mit denen die Kinder sich auseinander setzen.

Wir nehmen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer unter die Lupe!
Die Kinder beobachten das Verhalten von Autofahrern und Radfahrern an besonderen Gefahrenstationen in ihrem Stadtteil, sie dokumentieren fremde und eigene Regelver-

letzungen wie das Fahren auf der falschen Straßenseite, führen Versuche z.B. zum Toten Winkel durch und diskutieren die Frage: „Was können Radfahrer tun, um zur eigenen Sicherheit beizutragen?“

Wir vergleichen das Auto mit dem Fahrrad: Welches der beiden Verkehrsmittel ist umweltfreundlicher?

Weitere Informationen und Unterrichtsmaterialien stehen im Internet unter folgender Adresse: <http://www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/welcome.htm>

Fahrradfahren lernen für Migrantinnen auf der Elbinsel – wie weiter?

Heike Bunte, Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V.

Nach der Radwoche ist vor der Radwoche! Oder: Die Zukunftsperspektive von Radfahrkursen für Migrantinnen und Migranten aller Kulturen für die Elbinsel Wilhelmsburg!

Perspektive und Ausblick

Die Wilhelmsburger Radwoche 2010 hat nicht nur die praxisnahe Vielfalt muskelkraftbetriebener Bewegung gezeigt, sondern auch, welche thematische Bandbreite mit diesem Thema einhergeht. In diesem Sinne stand auch das Thema Migration, Integration und Fahrrad-Mobilität als Topoi auf im Programm und gehört als Thematik – auch europaweit – mit zum Regelkreis umweltfreundlicher (Nah-)Mobilität. Nach den Erfahrungen aus der Fahrradwoche (tägliche Radschul-Schnupperangebote der FIT-Radfahrschule auf der Aktionsfläche am Bahnhofsvorplatz) sollte ein Zukunftsziel für die Elbinsel die permanente Verortung von Radfahrernkursen für Migrantinnen und Migranten aller Kulturen sein. Die Elbinsel möchte darin nicht nachstehen und mit einem state-of-the-art-Konzept überzeugen. Im Sinne einer weiter zu entwickelnden Fahrradförderung sollten die gemachten Anfänge nicht ungenutzt

verstreichen. Was liegt da näher als weitere Schritte in diese Richtung zu unternehmen? Demnach liegt die Zukunftsperspektive in einem Folgeprojekt, das verschiedene Bündnispartner vereint, die über entsprechende Expertisen verfügen. Inhaltlich und konzeptionell kann es nicht mehr nur ausschließlich darum gehen, das Radfahren zu erlernen, sondern vor allem, dass Kenntnisse hinsichtlich Verkehrsfragen und Fahrradtechnik erlangt und ökonomische Perspektiven eröffnet werden, denn der Verkehrsalltag ist komplex. Damit Integration im wahrsten Sinne des Wortes real „er-fahren“ wird, sollte ein weiteres Ziel sein, den Prozess des Lebenslangen Lernens und Self-Empowerment zu fördern. Die im Folgenden beschriebenen Kursmodule versprechen daher nicht nur einen systematischen Kursaufbau, sondern sollen auch als Leuchtturm hinsichtlich eines Folgeprojektes verstanden werden, denn es gilt, sowohl thematisch neue Eckpfeiler zu setzen als auch Innovationen zu schaffen.

Kursmodul 1: Verkehrsregeln und Radfahren lernen

Unser Verkehrsalltag ist komplex, und eine daraus nachzuvollziehende Konsequenz ist es, dass die Wissensvermittlung von Verkehrsregeln ein Kursbestandteil sein sollte. Denn es reicht nicht mehr nur aus, dass Migrantinnen das Radfahren lernen. Vielmehr sollten wir als Mehrheitsgesellschaft die Aufgabe der Vermittlung von Verkehrsregeln wahrnehmen. Hierbei geht es darum, dass anhand von entsprechend aufbereitetem Lernmaterial zum einen sprachliche Hürden hinsichtlich des Fachvokabulars überbrückt und zum anderen Verkehrsregeln und -verhalten vermittelt werden. Dass Radfahren lernen nicht einfach ist, wissen wir noch aus eigener Erfahrung, und dass denjenigen, die es im späteren Altersabschnitt lernen, Respekt entgegen zu bringen ist, versteht sich von selbst. Daher enthält auch dieser Kursabschnitt ein auf Erwachsene zugeschnittenes Lernkonzept, so dass das Radfahren lernen gelingt.



Kursmodul 2: Die Fahrrad-Freundin

Die „Fahrrad-Freundin“ basiert auf einer Patenschafts-Idee, um denjenigen Frauen, die gerade das Radfahren erlernt haben ein Stück mehr Sicherheit und Selbstvertrauen im Alltag zu geben. Es hat sich gezeigt, dass es gerade für diese Frauen wichtig ist, eine Zeit lang das Radfahren zusammen mit einer anderen Frau zu praktizieren, um sicher und mit Spaß das Alltägliche zu erleben. Die „Fahrrad-Freundin“ ist aber mehr als bloß ein sicherer ‚Guide‘ durch den Verkehrsalltag. Es geht nicht nur um die gemeinsame Radtour, sondern der kulturelle Austausch zweier „Fahrrad-Freundinnen“ aus zwei unterschiedlichen Kulturen steht im Mittelpunkt.

Dass dabei über das Medium Fahrrad ein gegenseitiges Verständnis für die unterschiedlichen Kulturkreise geschaffen wird, ist ein sehr angenehmer Nebeneffekt. Es werden Einblicke in die jeweiligen Lebensweisen im Alltag ermöglicht. Egal, ob sich die Fahrrad-Freundinnen darin unterstützen, dass der Weg zur Arbeit mit dem Rad sicher gelingt, oder gezeigt wird, wie der Einkauf mit dem Rad funktioniert, oder ein gemeinsamer Museumsbesuch per Muskelkraft unternom-

men wird. Das Prinzip ‚Fahrrad-Freundin‘ basiert auf gegenseitiger Neugier auf eine andere Kultur und dem Wunsch das Thema ‚Alltagsbewegung per Rad‘ gemeinsam zu erleben.

Kursmodul 3: „Train the Trainer“

Ein drittes Ziel ist, dass Radfahrtrainerinnen und hier idealerweise diejenigen mit Migrationshintergrund ausgebildet werden, die dann wiederum selbst Radfahrkurse anbieten. Hierbei werden nicht nur Lebensperspektiven in Hinblick auf eine mögliche berufliche Selbstständigkeit entworfen, sondern auch neue Rollenbilder geschaffen. Denn gerade diese Frauen können nachvollziehen, wie es ist, „spät“ Radfahren zu lernen und welche Hemmschwellen damit verbunden sind. Der Zugang zu den kulturellen Kodierungen fällt ihnen leichter und gerade Erlerntes motiviert andere Frauen, wozu das vertauschte Rollenbild der Radfahrtrainerin mit Migrationshintergrund einen positiven Beitrag leistet.

Der Anschluss

Ein Antrag für ein Folgeprojekt nach dem beschriebenen Konzept wurde bereits beim Bundesverkehrsministerium bzw. dem Nationalen Radverkehrsplan (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de> bzw. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/foerderung-nrvp>) gestellt. Folgende Partner sind hierzu eingebunden: Hamburger Fahrradtouren (HFT mit seinen Radfahrlehrern, die die Arbeit der SBB (Stiftung Berufliche Bildung) Kompetenz gGmbH fortführen), der Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V. sowie die TGH (Türkische Gemeinde Hamburg).

Bei diesen Trägern sind die notwendigen Kompetenzen vorhanden. Sei es, dass geeignete Lernräder zur Verfügung stehen oder eine migrantische Radfahrlehrerin um die „ZugangsCodes“ zu der Zielgruppe weiß, die notwendig sind, damit eine erfolgreiche Adressierung gelingt. Darüber hinaus sind Vernetzungen auf vielfältigen (bundesweiten) Ebenen gegeben, die für einen guten Projektstart garantieren.

Pimp my Bike

Ein Projekt der Klasse 9f der Stadtteilschule Wilhelmsburg
im Mai 2010

Das eigene Fahrrad „frisieren“, cool machen:
Das ist das Ziel der Aktion „Pimp my Bike“,
die die Projektmitarbeiter von „Aktiv-Rad“
(SBB Kompetenz gGmbH) erfolgreich mit einer
9. Klasse durchführen konnten. Ergebnis waren
schräge, einmalige Rad-Modelle, die den jungen
Leuten den Spaß am eigenen Rad und die
Motivation zum Radfahren und Sich-zeigen
deutlich erhöht haben: Erfolgreiche Basisarbeit
für Fahrrad-Marketing.

Spaß hat es aber auch den Werkstattmitarbeitern gemacht, die ausdrücklich betont haben, wie wichtig sie diese Arbeit mit Kinder und Jugendlichen finden. Eine Wiederholung ist gerne gewünscht.



Wir kamen morgens um 9 Uhr und haben darüber geredet, was wir machen wollen, welches Fahrrad wir nehmen und was wir daran verändern können. Ich selber habe ein blaues Mountainbike genommen und es restauriert, habe die Bremsen erneuert und die Räder gewechselt. Ich selber fand es sehr gut, aber leider war mein Fahrrad nicht verkehrssicher und somit durfte ich damit nicht herumfahren, aber trotzdem hat es Spaß gemacht, und ich würde es gern noch mal machen.

Denis

Im Mai 2010 waren wir bei „Pimp my Bike“, dort haben wir von 9 bis 16 Uhr an unseren Bikes gearbeitet. Es war sehr interessant, aus alten Bikes mit gebrauchten Teilen neue zu machen und dass uns dabei geholfen wurde. Wir haben dort viele Veränderungen vorgenommen, zum Beispiel den Rahmen verändert, verlängert oder verkürzt, dann die Lenker individuell ausgesucht und noch vieles mehr. Am Ende des Tages hatte jeder sein Fahrrad entweder repariert oder komplett neu gestaltet, und die Räder waren auch fahrtüchtig. Ich fand dieses eine sehr gute Idee und ich finde, dass auch mehr Leute diese Chance haben sollten.

Germán



Ich fand am Projekt „Pimp my Bike“ sehr aufregend und spannend, ein Fahrrad so zu verändern, so dass es einem selber gefällt. Man musste sehr kreativ sein, um sich das so vorzustellen, wie es später aussehen wird. Es hat sehr viel Spaß gemacht!

Jasmin



Ich fand es sehr gut, dass die Männer uns geholfen haben und das auch noch umsonst!. Erstens habe ich viel Geld gespart bei der Restauration und ich habe dabei auch etwas gelernt. Ich fand diese Aktion sehr gut und ich habe mit einem sehr netten Mann mein Fahrrad repariert. Die Pedale ging nicht mehr in das Tretlager und ich hatte es davor mit Gewalt versucht, doch es klappte nicht. Mein Fahrrad hatte auch einen platten Reifen und der musste gewechselt werden. Das haben wir auch gemacht und dann konnte man das Fahrrad wieder sehr gut fahren. Ich bedanke mich bei allen, die geholfen haben, und wünsche bei der weiteren Arbeit noch viel Glück!

Gökhan

Als ich bei der SBB war, habe ich da mein Mountainbike fit gemacht. Mein Fahrrad hatte ein Problem mit dem Hinterrad. Der Schlauch war kaputt. Wir haben außerdem die Bremsen verstärkt. Also, ich war sehr zufrieden, dass mein Mountainbike wieder fährt. Ich habe auch viele Begriffe rund um's Fahrrad neu gelernt, z.B. Bremsklotz, Gabel, Narbe, Ritzel und Rahmen. Das sind Fachbegriffe, die man wissen muss. Allgemein hat der Tag an der SBB Spaß gemacht.

Brian



Ich habe bei SBB aus einem alten BMX ein neues gebaut. Ich habe die Pedalen ausgetauscht, die Räder, die Felgen und den Sattel gegen andere, schönere oder welche, die in besserem Zustand waren. Ich habe auch die Bremsen abgebaut und gegen bessere getauscht. Am Ende habe ich das BMX schwarz lackiert und mit ein paar Buchstaben gestaltet. Dieser Tag hat mir so viel Spaß gemacht, dass ich sogar noch zwei weitere Male mit meinem neuen BMX dahin gegangen bin.

Anisio

Bewegtes Radlerleben - Fünf Thesen

Beate Wagner-Hauthal, igs 2013

Kulturelle Perspektive -

Radfahren ist nicht Bestandteil jeder Kultur.

In einer multikulturellen Stadtgesellschaft

und besonders auch in Wilhelmsburg muss

sich mit der Herausforderung befassen werden,

Menschen mit Migrationshintergrund Zugänge

zum Radfahren zu schaffen. Insbesondere

1.

Frauen eröffnet sich hiermit mehr gesellschaftliche Teilhabe.

Motorische Perspektive -

Die Ausweitung des städtischen Radverkehrs ist nur dann eine realistische Perspektive, wenn (mehr) Menschen in der Lage sind, sicher Fahrrad zu fahren. Neben der Bereitstellung einer funktionierenden Rad-Infrastruktur muss auch vor dem Hintergrund zunehmender motorischer Defizite stets parallel die Fähigkeit des Radfahrens befördert werden. Gerade in Wilhelmsburg sind die bestehenden Institutionen sehr gefordert und benötigen für dieses Engagement (auch finanzielle) Unterstützung.

2.

3.

Motivationale Perspektive -

Radfahren wird nur dann zur Mobilitäts-
option, wenn es Spaß macht. Es gilt, mög-
lichst viele Menschen zu einem stabilen
bewegten Alltagsleben zu motivieren. Der
Park der igs 2013 sowie die entstehenden
Freizeitrundkurse werden vielfältige Mög-
lichkeiten für eine bewegte und sportive
Freizeitgestaltung eröffnen.

4.

Gesundheitliche Perspektive -

Radfahren hat ein großes gesundheitsförderndes Potential.
Regelmäßiges Radfahren führt nachweislich u.a. zu einer Stär-
kung des Herz-Kreislauf-Systems. Auch diese Dimension ist für
die Motivation zum bewegten Alltag zu nutzen; Anknüpfungs-
punkte zu Gesundheitsaktionen oder zum Beispiel dem „Pakt
für Prävention“ sind auszuloten.

Bildungsperspektive -

Das Radfahren-Lernen bedarf eines Paradig-
menwechsels. Souveränes, erlebnisreiches
und sicheres Radfahren in komplexen (Ver-
kehrs-)Situationen erfordert umfassende
Kompetenzen und braucht ein spielerisches
Bewegungslernen mit dem Rad. Bewegung
von Anfang an (sprich: von frühester Kind-
heit) bildet hierfür ein tragfähiges Fundament!
Verschiedene Wilhelmsburger Akteure (u.a.
Sportvereine) engagieren sich für dieses Ziel
und streben eine noch engere Zusammenar-
beit an.

5.

Etappe 3

Arbeitsplätze
durch Radfahren schaffen



Arbeitsplätze durch Radfahren schaffen - Eindrücke aus der Arena 3 des IBA LABORS RAD

Gorch von Blomberg, Astrid Christen
Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg

Fragestellung: Wie kann das Fahrrad zum Motor für die lokale Wirtschaft und das Self Empowerment eines Stadtteils werden? Wie können sich dabei verschiedene Projekte überregional vernetzen und voneinander lernen?!

Die Arena 3 behandelte das Thema der Wilhelmsburger Beschäftigungsträger, die im Jahr 2007 durch ihren Zusammenschluss im Arbeitskreis „Fahrradstadt“ die Beschäftigungswirksamkeit von Fahrradprojekten und die Frage, wie daraus Arbeitsplätze entstehen können, auf die Tagesordnung gesetzt hat. Für die Arena wurden im Vorfeld 68 weitere Träger und Organisationen in ganz Deutschland recherchiert, die Fahrrad-Projekte mit Beschäftigungsrelevanz durchführen. Diese Träger wurden eingeladen, um dem Gedanken einer Netzwerkbildung eine Grundlage zu geben.

Für die Zusammenfassung der Arena-Ergebnisse ist niemand besser geeignet als die Moderatorin der Workshopgruppe und Fachfrau für Fahrrad-Themen: Ulrike Saade, Geschäftsführerin von velokonzept. In unserer Arena waren drei Teilnehmende von Beschäftigungs- und Qualifizierungsinitiativen oder -firmen. Es waren einige Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und Verwaltung anwesend und einige Personen, die sich im Bereich „Fahrrad“ selbstständig machen wollen.

Wir haben zunächst geschaut, was es alles in diesem Beschäftigungsbereich gibt:

- Ausbildung zum Fahrradmonteur
- Ausbildung zum Zweiradmechaniker
- Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstätten
- mobiler Werkstattservice
- Aufbau/Verkauf von Gebrauchträdern
- Servicestationen mobil und stationär bei Großveranstaltungen – zum Beispiel an Fußballstadien. In Frankfurt Angebot von bewachtem Fahrradparken, Aufbewahrung von Gepäck und Fahrradputzen
- Produktion von Fahrradständen in Wilhelmsburg
- Lastenräder
- Spaßräder

- Kunst aus Schrott
- Fahrradläden (es werden zunehmend mehr gegründet)
- Einkaufs-Lieferdienste (z.B. in Mülheim an der Ruhr: Kooperationen mit Supermärkten, Einkauf wird per Fahrrad und Transportrad nach Hause gebracht)
- Ausstattung von Schulen mit Rädern; (z.B. in Wilhelmsburg und in Frankfurt)
- Angebot von Fahrradtechnikworkshops für Schulen, Lehrer: Kinder lernen, einen platten Reifen zu reparieren oder ihre Räder vor Ausflügen auf Funktionstüchtigkeit zu überprüfen
- Kurse für Radfahrer – für Anfänger und Fortgeschrittene; Verkehrserziehung in Kooperation mit der Polizei
- Fahrradtage bei Unternehmen werden betreut – in Frankfurt gibt es tolle Initiativen. Ich war vor einiger Zeit auf einem Kongress „Bike and Business“ mit Teilnehmenden von der Deutschen Bundesbank dabei und der Commerzbank, deren Vorstände die Fahrradförderung unterstützen (z. B. Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen). Da bietet diese Beschäftigungsinitiative auch Beratung und den Check von Rädern an
- Messebeteiligung

- Radfahrkurse und Fahrradtouren in Verbindung mit Radtourismus (individuell und in Gruppen)
- Gästeführerschulungen.

Das war eine große Palette. Bei vielen Initiativen läuft es manchmal gut, manchmal läuft es nicht so gut, und da ist sehr viel Kommunikation nötig. Es gibt auch Konflikte, dass Bildungs- und Beschäftigungsinitiativen untereinander „spinnefeind“ sind. Geld wird nur einmal verteilt, und da will man immer selbst der Schnellste sein. Ein großes Problem ist die Diskontinuität. Die Verantwortlichen der Projekte wissen oft nicht, wie lange sie gefördert werden, und fangen dadurch an, sich mit sich selbst zu befassen und zu prüfen, wie es weitergehen kann. Es wurde auch bemängelt, dass es nur eine kleine Lobby gibt und es sehr sensibel ist, pro Dienstleistung für das Fahrrad Geld zu nehmen.

Es wurde darüber diskutiert, ob man einen Euro für bewachtes Fahrradparken nehmen kann oder darf man schon zwei Euro nehmen? Deshalb rechnen sich viele Projekte auch nicht. Wir sind jetzt bei Beschäftigungsinitiativen, wo wir – positiv gesehen – erkennen, dass ein zunehmender Imagewandel die-

ses Problem verringern wird. Wir sehen, dass dieser Imagewandel stattfindet: die Besserverdienenden fahren mittlerweile mehr Fahrrad und die „green jobs“ haben Zukunft. Wichtig ist bei den Beschäftigungen, dass diese sinnvoll nachgefragt und nachhaltig sind. Bei Sozialprojekten ist schon die Qualitätssicherung eine große Herausforderung, weil man mit Menschen arbeitet, die im ersten Arbeitsmarkt noch nicht gut untergekommen sind. Es wurden einige konkrete Ideen entwickelt, insbesondere für Wilhelmsburg:

1. Neue Ausbildungsberufe, z.B.
 - Ausbildung für Gästeführungen
 - Radfahren lernen: es gibt die ersten Ausbilder; hier wird auf jeden Fall Potenzial gesehen,
 - Reiseleiterschulungen
2. Fahrradkulturtourismus: Wie wäre es denn in Wilhelmsburg mit einer ‚Fatih Akin Soul Kitchen‘-Radtour
3. Park & Ride und Park & Bike im Hafen Es soll das konkrete Problem geben, dass die Menschen, die dort arbeiten, eigentlich nicht mit dem Fahrrad dorthin kommen können. Jedenfalls nicht mit S-Bahnen, weil die Fahrradmitnahme verboten ist.

4. Kanu und Rad. Ebbe und Flut. Mit dem Kanu bei Ebbe raus und bei Flut rein fahren in Verbindung mit dem Fahrrad.
5. Es gibt konkrete Anknüpfungspunkte zu IGS 2013 und IBA Hamburg: Kann sie nicht die Besucherströme analysieren und den Bedarf für konkrete Fahrrad-dienstleistungen prüfen.
6. Man sollte mit Beschäftigungsinitiativen anfangen, aber dann – das ist eben aus Mülheim die Erfahrung – den Betrieb wirtschaftlich umbauen.

In der Gruppe bestand der große Wunsch, dass der Austausch weitergehen soll. Fahrrad ist Zukunftsthema und die Beschäftigungsinitiativen sind eigentlich erst am Anfang.

Knapp ein Jahr nach der Radwoche ist die Situation auf den Kopf gestellt: Die Beschäftigungsinitiativen sind am Ende! Allen Trägern mit Fahrrad-Projekten sind die Teilnehmerzahlen auf unbedeutende Reste zusammengestrichen worden. Die Chance auf den wirtschaftlichen Umbau der Betriebe wurde damit genommen. Die Träger können sich nur damit trösten, das Fahrrad-Thema nachhaltig angestoßen zu haben, so dass es in Politik und Verwaltung aufgenommen und weitergetragen wird.



FIT - Fahrrad-Insel-Touren, mit 47 festangestellten Mitarbeitern, war das Rückgrat des Arbeitskreises Fahrradstadt. Der Betrieb endete zum 31.12.2010, weil die allseits erwartete Verlängerung nicht gewährt wurde (hier regierte die Bundespolitik in die lokale Ebene hinein). Einen kleinen Lichtblick erzeugten jedoch eine Kerngruppe von ehemaligen FITlern, die ihre dort gemachten Erfahrungen in das Unternehmen „HFT - Hamburger Fahrradtouren“ ausgegründet haben. Sie bieten Tourenangebote in Hamburg und ganz Norddeutschland an. Viel Glück und Erfolg an dieser Stelle für den mutigen Schritt!



FLIT Radfahrschule

Findan Onglu, Waldemar Anton, Manfred Seidel – RadfahrlehrerIn und Radfahrlehrer



Im Sommer des Jahres 2009 wurde die Idee geboren, erwachsenen Menschen das Radfahren beizubringen, im multikulturellen Stadtteil Wilhelmsburg mit hohem Anteil migrantischer Bevölkerung eine Radfahrschule (siehe km 62,3) zu gründen. Inspiriert von Christian Burmeister (Sportwissenschaftler), der seit 20 Jahren Radkurse für Migranten in Hamburg-Stellingen veranstaltet, nahmen wir die Arbeit auf. Sein Devise: „moveo ergo sum“ (ich bewege mich, also bin ich). Wir fanden Räumlichkeiten an der Grundschule Rothenhäuserdamm. Die Roller wurden in unserer Werkstatt aus alten Fahrrädern entwickelt und gebaut. Glücklicherweise waren wir über die finanzielle Unterstützung durch die Igs 2013 und HAG (Hamburgerische Arbeitsgemeinschaft für Gesundheitsförderung). Davon wurden u.a. vier Räder für unsere Kurse angeschafft. In Deutschkursen der SBB Kompetenz gGmbH warben wir für unser Angebot, und innerhalb einer Woche meldeten sich 20 Teilnehmer an. Wir konnten aus Platzgründen nur sechs Personen auswählen. Unterstützt von Herrn Burmeister war der

erste Kurs ein voller Erfolg, alle TeilnehmerInnen haben das Radfahren erlernt und anschließend sogar eigene Räder gekauft.

Ein Kurs gliedert sich in zehn Termine á zwei Stunden. In den ersten Stunden wird mit Erwachsenen-Rollern geübt, anschließend werden spezielle Lernfahräder als Laufträder (Draisine) eingesetzt. Nach zehn Terminen können die TeilnehmerInnen sich im verkehrsfreien Raum mit dem Rad gut bewegen. Neben dem Radfahren gewinnen die Teilnehmerinnen viel Selbstvertrauen und eine neue Bewegungsfreiheit in ihrem Alltag. Mit „Fahradvokabeln“ leistet der Kurs einen wichtigen Beitrag zur Integration der Frauen in den deutschen Lebensalltag. Zusätzlich werden Sicherheitsaspekte für das Radfahren angesprochen. Bei Interesse gibt es Aufbaukurse. Die Leitung der Kurse liegt in den Händen von erfahrenen und zertifizierten Radfahrlehrern.

Das Projekt bringt eine neue, wichtige Zielgruppe aufs Fahrrad (die in der Fahrradbran-

che noch nicht so präsent ist). Die große Nachfrage nach Kursen, macht den Bedarf sichtbar. Unsere Bilanz seither: 2009 wurden zwei Kurse, 2010 sieben Kurse mit jeweils zehn TeilnehmerInnen durchgeführt. Wir werden für unsere Radfahrschule auf Stadtteilsfesten, bei Veranstaltungen zur Gesundheitsförderung oder bei der Radwoche 2010 mit einem Schnuppertraining. Auch in den Medien findet der Erfolg seinen Niederschlag: Durch Zeitungsartikel und Fernsehsendungen kamen Nachfragen weit über die Stadtgrenzen hinaus. Jetzt bekundet im Stadtteil das Sprach- und Bewegungszentrum sein Interesse, die Radfahrschule als festen Bestandteil in das eigene Programm zu integrieren. Das Projekt leistet einen wichtigen Beitrag zur Frauen- und Gesundheitsförderung sowie zur Integration. Eine Umsetzung ist jedoch zur Zeit nur durch ehrenamtliches Engagement möglich. Trotz der weggebrochenen Finanzmittel werden wir versuchen, das Projekt fortzuführen.



Urbaner Fahrradtourismus

Dr. Ulrich Gries, kulturelles Konzept – agentur für identitätsorientiertes tourismusmarketing.



- Der Fahrradtourismus entwickelt sich auch in den großen Städten immer mehr zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor. Insbesondere in westeuropäischen Metropolen werden aktuell verschiedene Ansätze einer touristischen Infrastruktur geschaffen, um die urbane Mobilität per Rad für Einheimische und Touristen zu fördern, die Verkehrsbelastungen zu verringern und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Zentrale Motive von Städtetouristen sind entweder geschäftlichen Ursprungs oder privat. Während für Tagungen und Kongresse aktive Stadterkundungen mit dem Fahrrad als Rahmenprogramm gefragt sind, zählen im privaten Bereich eher klassische Motive wie der Besuch von Verwandten, Freunden und Bekannten, kulturelle Aktivitäten oder Shopping eine Rolle.
- Hier kann das Fahrrad als Transport- und Erlebnismittel eine bedeutende Rolle einnehmen (vgl. F.U.R. 2010).

Fahrradfahren wird immer stärker Teil eines neuen urbanen Lebensstils. Renommierete Blogs wie „Copenhagen Cycle Chic“ fördern diesen Trend. Zusammen mit dem wachsenden gesellschaftlichen Bedürfnis nach individueller Selbstentfaltung sind bei Städtetouristen Abwechslung vom Alltag sowie aktive und einzigartige Unternehmungen gefragt. Als sportliche Aktivität spielt das Radfahren im Städtetourismus dagegen eher eine untergeordnete Rolle. Allenfalls als Event dürfte hier Chancen für den Städtetourismus zu verzeichnen sein, wie beispielsweise die Veranstaltung Škoda Velothon Berlin zeigt.

Beispiele aus Paris und Barcelona oder London und Berlin zeigen wie sich durch eine geschickte Produkt- und Angebotsentwicklung der urbane Radtourismus fördern lässt. Im Fokus stehen dabei private Fahrradvermietung, öffentliche Radleihsysteme sowie radtouristische Angebote wie Sightseeing- und Thementouren durch die Stadt.

Als Mobilitätslösung werden Mieträder mittlerweile in den wichtigsten Destinationen des Städtetourismus – London, Paris und Berlin – angeboten. In London wurde 2010 das Barclays Cycle Hire System geschaffen, das maßgeblich von einem Finanzdienstleister subventioniert wird und Bewohner, Pendler und Touristen anspricht. Mietradstationen sind in der ganzen Stadt verteilt. Das System erinnert an das in Paris bereits seit 2007 operierenden Vélib Systems, dessen Wortmarke die Begriffe vélo (Fahrrad) und liberté (Freiheit) verbindet und mehr als 20.000 Fahrräder im öffentlichen Raum zur Verfügung stellt. Der Großteil der Nutzer sind Bewohner und Einheimische, der Anteil touristischer Nutzung wächst jedoch stetig. In Berlin bietet das privatwirtschaftliche Unternehmen Next Bike ein Verleihsystem im Innenstadtbereich an, das durch Mietgebühren und Werbeflächen auf den Fahrrädern finanziert wird. Öffentliche Mittel fließen dagegen in das System Call a Bike der Deutschen Bahn AG, das durch das Bundesministerium für Ver-

kehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) subventioniert und als Projekt in Kooperation mit der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sowie einigen Bezirken durchgeführt wird. In einer ersten Pilotphase wurden im Mai 2011 ca. 50 Stationen mit sogenannten Stadträdern bestückt, die dort angemietet und wieder zurückgeben werden können. Später sollen Prenzlauer Berg und Kreuzberg folgen. Dieses System richtet sich nach Aussagen des Anbieters zwar in erster Linie an Pendler, so werden gezielt Nutzern von Jahreskarten der BVG bzw. der Berliner S-Bahn vergünstigte Nutzungsrechte angeboten, die Auswahl der Standorte zeigt aber auch, dass mit einer starken touristischen Nutzungen des Systems gerechnet werden dürfte.

Von den Entwicklungen im urbanen Fahrrad-tourismus profitieren sowohl die Fahrradindustrie und -ausrüster als auch touristische Dienstleister wie Agenturen, Guides, Hotels und Verlagswesen, die zielgruppenspezifische Angebote entwickeln und vermarkten. Die Revolutionierung der Vertriebswege wie E-Tourismus, E-Commerce und mobile Anwendungen sowie die Nutzung neuer Informations- und Kommunikationssysteme (Datenbanken, Netzwerke, Social Media...) spielen im modernen Marketing-Mix eine wesentliche Rolle. Touristische Buchungen müssen entsprechend auf-

gearbeitet werden, um von urbanen Radtouristen elektronisch gefunden und gebucht werden zu können.

Es ist davon auszugehen, dass Menschen, die im Alltag zunehmend Rad fahren, auch im Urlaubsalltag darauf nicht verzichten wollen. Gerade Großstädte, die sich allein zu Fuß aufgrund der Distanzen nicht erkunden lassen, bieten mehr Komfort, wenn die fahrradtouristische Infrastruktur dafür ausgelegt ist. Neben beschilderten Radwegen sind Leit- und Orientierungssysteme für urbane Radfahrer wichtig. Für touristische Anbieter entstehen in den Städten Chancen, neue Märkte zu erschließen und für die Städte die Möglichkeit, die Tourismusströme zu entzerren bzw. zu dekonzentrieren.

Angebote lassen sich nach Zielgruppen differenzieren. Für Einzelreisende sind Fahrradvermietung, Routen und offene Touren wichtig. Für Gruppen kommen ebenfalls geführte Fahrradtouren in Frage, hinzu kommen hier auch besondere Angebote für Incentive- und Eventagenturen, z. B. E-Bike Touren (e-mobility experience), Vorstellbar sind auch buchbare Einzelbausteine für Gruppen von Reiseveranstaltern oder Teilnehmern von Messe/Tagungen/Kongresse/Seminare (Rahmenprogramme) und sonstige Firmengruppen (Teambuilding) sowie

Vereine und Freundeskreise.

In diesen Feldern ist die Kooperation touristischer Akteure nicht nur sinnvoll, sondern notwendig, um attraktive Angebote zu schaffen. In der Stadt bieten sich für einen urbanen Rad-tourismus vor allem Kombinationen von touristischen Einzelleistungen wie

- Genuss & Rad
- Kultur & Rad
- Selbsterfahrung & Rad
- Erlebnis & Rad (z. B. E-Bike Experience) an.

Dabei werden die Bedürfnisse und Wünsche der Nutzer nach individueller Einflussnahme („Customizing“), Freiheitsempfinden und individuellen Erleben ebenso zu berücksichtigen sein, wie ein hoher Qualitätsanspruch an Material (Fahrräder) und Infrastruktur (Radwege, Leitsystem) sowie professionelle Dienstleistung (Service, ausgebildete Guides). Da der Tourismus im Allgemeinen und der Fahrradtourismus im speziellen als personalintensiv gelten, bestehen gute Chancen, Arbeitsplätze in den Bereichen Fahrradpflege und -service, Vermietung, Stadtführung etc. zu schaffen und bestehende Arbeitsplätze im urbanen Tourismus durch einen Zugewinn an touristischer Aufenthaltsqualität zu sichern bzw. zu steigern.



Geschichte des Arbeitskreises Fahrradstadt Wilhelmsburg

Astrid Christen, Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V.

Die junge Geschichte des zarten Pflänzchens „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ ist auch die spannende Geschichte einer Vorgehensweise, die genau mit den „Zutaten“ arbeitet, die vorhanden sind – ganz gleich, welche schlimmen Mängel bestehen mögen oder wie weit wir vom perfekten Idealzustand entfernt sind. Tja, und ein erster Rückblick auf unsere ca. fünf-jährige Zusammenarbeit zeigt jetzt schon auf, dass wir ähnlich wie beim Sammeln von Rabattmarken auch Werte schaffen, und zwar in Form von vielen „Bezugspunkten“, die durch neue Kooperationen entstanden sind und nun unerwartet als Kraftquellen für weitere Handlungsoptionen kreativen Schaffens bereit stehen.

Unsere ursprüngliche Motivation ist in der Kernfrage begründet, wie die Strahlkraft der Großprojekte IBA Hamburg und igs 2013 sich möglichst positiv auf die hier seit Jahren lebenden Menschen der Elbinseln auswirken können. Die hohe Arbeitslosigkeit sowie ein schwaches Einzelhandels- und Gastronomieangebot im Vergleich zu anderen Hamburger Stadtteilen stellen hier schon seit Jahren ein großes Problem dar. Menschen jedoch brauchen einen Platz im Leben, an

dem sie arbeiten, lernen, ihr Potential entfalten können, Sinn finden, Erfolge organisieren und sich selbst befähigen können. Deshalb bildete sich der Arbeitskreis „Wirtschaft und Beschäftigung“. Die Initiative hierfür ging von den Beschäftigungsträgern Arbeitsloseninitiative Wilhelmsburg AIW gGmbH und SBB – Stiftung berufliche Bildung Kompetenz gGmbH sowie von anderen Akteuren vor Ort, wie das Büro für Lokale Wirtschaft LoWi und Unternehmer ohne Grenzen aus.

Als herzbewegter Antreiber der ersten Stunden sei hier Hildebrand Henatsch genannt, der während seiner vielen Dienstjahre als Pastor bei der Emmaus Gemeinde die AIW mit ihren vielen Arbeitsgelegenheiten für Langzeitarbeitslose und vieles mehr aufbaute. Ziel des Arbeitskreises ist es, möglichst viele Wilhelmsburger als Arbeitnehmer, Beschäftigungsträger und Bildungsteilnehmer aktiv in die Aufträge rund um IBA/igs einzubinden. Welch ein großes Fass! Deshalb wurden von Beginn an themenbezogene Unterarbeitsgruppen gebildet.

Sehr schnell war's klar: Die Elbinsel als Hamburgs größter Stadtteil lässt sich in seinem stadträumlichen Zusammenhang am besten per Fahrrad erkunden, weil zum einem die vielseitigen und heterogenen Attraktionen fußläufig zu weit auseinander liegen und zum anderen die schönsten Wegeverbindungen im Grünen und entlang der Wasserteile mit dem Auto gar nicht zu erreichen sind. Radfahren als Motor für die lokale Wirtschaft und somit als identitätsstiftendes Mittel für Stolz auf einen sonst so stigmatisierten Stadtteil ist daher eine sehr nahe liegende Idee gewesen.

Außerdem konnten wir uns auf vorhandene Aktivitäten der Beschäftigungsträger stützen. Hierzu zählen der AIW-Fahrradverleih und die Werkstatt für Reparatur, Selbsthilfe und Verkauf gebrauchter Räder sowie das SBB-Projekt „AKTIV-RAD“ mit dem Tourenangebot für Schulklassen, den Fahrradspenden für Schulen und der Werkstatt, die aus Fahrradschrott Kunst, Deko-Artikel und Fahrradstände zusammenschweißt. Das war der Beginn der Untergruppe AK Fahrradstadt Wilhelmsburg.



Von diesem Zeitpunkt an brauchten wir weitere aktive Mitstreiter, die sich mit ihren jeweiligen eigenen Interessen und Anknüpfungspunkten bei uns wiederfanden: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. mit seinem Wunsch nach einer Fahrradbrücke samt Anschluss an den überregionalen Elberadweg und den Verbindungen zum Alten Elbtunnel, KuBaSta e.V. (kulturelle Interventionen an spannenden Orten) mit seinem Einsatz für Möglichkeiten zu Existenzgründungen rund um das Fahrrad. Sehr ermutigend war die frühe regelmäßige Teilnahme vom VCD an unseren Treffen und bereichernd der neu eingerichtete treffpunkt.elbinsel der alsterdorf assistenz west gGmbH, die Menschen mit Behinderungen durchs Radfahren in das Stadtteilleben mit einbeziehen möchte.

Zu Beginn des IBA/igs-Prozesses war noch nicht wirklich deutlich, was diese beiden Realisierungsgesellschaften wirklich leisten konnten und wo ihre Grenzen lagen. Erste informelle Gespräche, auch über den Verbund Wirtschaft und Beschäftigung dienten dazu, den Handlungs- und Forderungsspielraum mit der IBA Hamburg GmbH auszuloten. Ganz schön zäh war das. Ers-

ter Hoffnungsschimmer: Mit dem IBA LABOR „Kreative Ökonomien“ 2008 greift sie unser Anliegen nach einer zu belebenden lokalen Wirtschaft auf; wenn auch eher im Sinne von Richard Florida und einer neu anzusiedelnden Kreativwirtschaft. Immerhin: Wir konnten unsere Anliegen dort wortstark artikulieren, mit dem wichtigen Ergebnis zwei weiterer Folgeworkshops, die den Focus auf die ganz konkreten Möglichkeiten vor Ort setzten.

Zu diesem Zeitpunkt brauchte AK Fahrradstadt Wilhelmsburg ganz schnell ein Konzept samt klaren Zielvorstellungen! Ohne den ehemaligen Bereichsleiter der SBB-Wilhelmsburg, Frank Elster, der sich den Koordinierungshut aufsetzte und sogar seine Wochenenden für die Ausarbeitung und Präsentation opferte, würden wir wohl heute noch daran schreiben! Nun erst war für uns der so genannte 3-Klang unseres Handelns wirklich sichtbar: Neben dem Potential für neue Arbeitsplätze fördert Fahrrad fahren auch die Gesundheit und schützt darüber hinaus die Umwelt.

Nach viel geduldiger Kleinarbeit neben unseren vielen anderen Aktivitäten brach nun

2009 die erste Phase spürbarer Beschleunigung an: Das Fahrradfest im September am Autofreien Sonntag und die ersten Vorbereitungen für die IBA-Zwischenpräsentation 2010. Durch das neue arbeitsmarktpolitische Instrument der §16e-Stellen konnte mit sagenhaften 51 Stellen das neue Projekt FIT Fahrrad Insel Touren bei der SBB mit Tourenangeboten, der Radfahrerschule und vielen neu konstruierten Spass- und Sonderrädern an den Start gehen.

Endlich wollten wir uns den Menschen in Wilhelmsburg mit unserem Angebot und unseren Forderungen zeigen und sie zum Radfahren motivieren. Ein Logo, ein Flyer und eine positive bildliche Aussage mussten zügig kreiert werden. Das Bild von einem Kind, das sich auf einem Deich vor seinem Rad stehend mit ausgebreiteten Armen wonnig der Sonne entgegenstreckt symbolisiert für uns, das wir zum Wohle der nächsten Generation wirken wollen. Dieses passt auch zu dem zuletzt hinzugekommenen Umweltaspekt inmitten einer weltweit geführten CO₂-Debatte. Hieran konnten wir eine Mini-Kooperation mit der Klimaleitstelle der Stadt Hamburg bei der BSU zum Autofreien Sonntag anknüpfen. Eine Radtour von unserem Fest in Wilhelms-

burg zur Eventbühne auf der Moorweide samt Auftritt und wieder zurück!

Unser inhaltlicher Bezug zur IBA verlagerte sich hin zum IBA-Leitthema „Stadt im Klimawandel“ und zu einer neuen Ansprechpartnerin, Projektkoordinatorin Simona Weisleder. Schneller als wir ahnten, ergänzte sich dieser Wandel mit unserem Ziel, 2010 einen kleinen Fahrradkongress auf die Insel holen zu wollen. Die IBA ließ sich auf unseren Vorschlag ein, so dass das IBA LABOR RAD 2010 in den Startlöchern stand und damit auch der Kontakt mit den Profis von Velokonzept, die hierzu eine Machbarkeitsstudie erstellten. Eher unbeabsichtigt erweiterte sich unser Blickfeld über den lokalen Tellerrand hinaus auf bundesweite Aktivitäten, Studien, Strategien, Kampagnen etc. zum Top-Thema „Rad“. Welch eine Bereicherung! Diese Erfahrung sollte sich wenig später um ein Vielfaches verstärken bei der weiteren Zusammenarbeit zur Wilhelmsburger Radwoche, ergänzt um die Mitarbeiter von der igs und diversen anderen Akteuren und Dienstleistern.

Ein Webauftritt hilft beim Beschleunigen von Entwicklungsprozessen. Unser ganz grosses Glück: Die Computerschule Lübeck gestaltet und wartet unsere Seite. Noch ein motivierendes Bonbon: Die Präsenz von Fahrradstadt Wilhelmsburg auf dem Portal der Metropolregion Hamburg bei den regionalen Radtouren. Die Zeit war überreif für die Vereinsgründung Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V. Auch zum Prinzip „Fremdwahrnehmung fördert die Selbstwahrnehmung“ wurden wir mit großem Glück beschenkt: So nahm der renommierte Betriebswirt Prof. Christian Scholz von der Universität des Saarlands aus dem Bereich der Hochleistungsforschung unsere wackeligen Aktivitäten in Augenschein und bestätigte auf jeden Fall das hohe Potential unseres Themas für die Entwicklung der lokalen Wirtschaft. Bezüge zur konventionellen Wirtschaft seien notwendig. Ausnahmsweise hat die Senatskanzlei diese Begegnung aus dem Innovationsfond ermöglicht.



Wie im richtigen Leben, müssen auch wir uns Enttäuschungen und Hindernissen stellen. Das Ende von FIT durch den nur temporären Einsatz arbeitsmarktpolitischer Instrumente war eine sehr schmerzliche „Befreiung“ von Illusionen, insbesondere für die zum Teil sehr engagierten FIT-Mitarbeiter, die so schnell gar nicht wieder zu gewinnen sind. Klar ist auch, dass wir mit unseren Aktivitäten bestenfalls nur einen fruchtbaren Boden vorbereiten können, auf dem ein Markt irgendwann entstehen kann – hoffentlich auch wirklich zum Wohle der Wilhelmsburger.

Es ist aber auch deutlich geworden, dass unter den harten Bedingungen der Marktwirtschaft ein einzelner Existenzgründer allein noch kein ökonomisches Potential zur Marktreife führen kann. Dies kann nur durch Aktivitäten, wie wir sie im Verbund praktizieren, geschehen und nur so kann ein Impuls für ein blühendes Gemeinwesen gesetzt werden, zumal es sich beim Radfahren um einen nachhaltigen Lebensstil handelt. Dies verdient unbedingt Akzeptanz, Anerkennung und Unterstützung in der Wirtschaft und ihren Gremien, der Wirtschaftsförderung, den Kammern und Verbänden.

Deshalb scheint uns bei so vielen günstigen Umständen ein Modellprojekt, eine kluge Kooperation zwischen Wirtschaft, Politik, Bürgern und Verwaltung von sehr großer Bedeutung zu sein. Es geht um tragfähige, innovative Strukturen, um einen überlebensfähigen Übergang von Projekten der Beschäftigungsträger in eigenständige Unternehmensformen, evtl. auch von „Sozialunternehmen“. Es geht um das gegenseitige Stärken, statt um Konkurrenz. Dies geht nur im Team, mit Unterstützung und einem Zufluss an Know-How und Ressourcen – materiell und immateriell. Jeder starke Baum war einmal so ein zartes Pflänzchen, wie wir es jetzt sind.

Für uns gilt zunächst, unseren Verbund so zu stabilisieren, dass wir den Menschen in Wilhelmsburg so glaubwürdig mit unseren Aktivitäten in Berührung bringen können, dass sie Fahrradstadt Wilhelmsburg als ein Top-Thema in ihrem Stadtteil wahrnehmen und selbst radelnd mitmachen!



Wilhelmsburger Beispiele

Gorch von Blomberg, Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V.

Die erste Fahrrad-Selbsthilfe, eine Selbsthilfegruppe für Arbeitslose, wurde 1984 in der Wilhelmsburger Emmaus-Gemeinde ins Leben gerufen. Ihr erstes Projekt war eine Fahrradwerkstatt. 1989 wurde der Verein Arbeitsloseninitiative Wilhelmsburg e.V. gegründet.

Die Arbeit in diesen Projekten wurde bis Ende 2004 überwiegend von ehrenamtlichen Helfern geleistet. Seit Dezember 2004 ist der Verein auch Träger von Arbeitsgelegenheiten. Damit wurde auch das Projekt Fahrrad-selbsthilfe begonnen. Weitere Projekte wie bike&byte und der Fahrrad-Service folgten. Zuletzt eröffnete der Werkhof Industriestraße mit einem Fahrradverleih und Fahrrad-reparaturwerkstatt.

2010 wurde die Zahl der zugewiesenen Aktiv-Jobber so drastisch reduziert, dass manche Aktivitäten eingestellt wurden, andere durch die Ausgründung einer Genossenschaft in kleinerem Rahmen fortgeführt werden konnten. Bis hierhin wurden über 100 Menschen durch die Arbeit mit dem Fahrrad qualifiziert und motiviert.

Aktiv-Rad

Als die SBB Kompetenz gGmbH 2005 das Pferd der Arbeitsgelegenheiten (1€-Jobs) bestieg, war nach Analyse der Wilhelmsburger Situation schnell klar, dass Bewegung für Kinder ein unterstützenswerter Bereich sei, der auch im Rahmen der Grenzen von 1€-Jobs erlaubt war. Damals mit 50 neuen Teilnehmern erst einmal eine betriebliche Struktur zu erarbeiten, war eine spannende Herausforderung für alle Beteiligten. Einige motivierte Teilnehmer nahmen den Ball auf und entwickelten Radtouren für Schüler-Klassen. Die Durchführung hatte anfangs Erfolg.

Schnell tauchte jedoch ein ganz anderes Problem auf: Wie sollen Schulkinder eine Fahrradtour durchführen, wenn weder diese Kinder ein Fahrrad besitzen noch die Schulen? So war die Situation damals, und das rief die SBB auf den Plan, das Tätigkeitsfeld von „Aktiv-Rad“ zu erweitern um die Sammlung von Spendenfahrrädern, die repariert und gewartet als Spende an die Wilhelmsburger Schulen und Einrichtungen weitergegeben werden. Dies läuft seit 2007 so erfolgreich, dass Aktiv-Rad inzwischen fast 400 Räder

abgeben konnte und manche Schule gerne immer wieder dieses Angebot nutzt. Nun könnten ja auch wieder Touren stattfinden – aber für die Anbieter hat es den Anschein, dass die Belastung des Lehrpersonals durch die Hamburger Schulreform, die Wilhelmsburger soziale Lage und die (lohnende) Mehrarbeit für die Bildungsoffensive Elbinseln eine Ansprache bezüglich „Extra-Touren“ fast nicht zulässt.

Die Geburtsstunde der „Fahrradstadt Wilhelmsburg“

Mit dem Fahrrad-Service für Schulen kam SBB in Kontakt mit der AIW, einem anderen, langjährigen Träger. Dies hat eine dauerhafte intensive Kooperation in Fahrradthemen begründet.

Mit einem „Wilhelmsburger Modell“ von Überführung geförderter Arbeit in soziale Betriebe wurde der „Arbeitskreis Wirtschaft und Beschäftigung“ gegründet, dem inzwischen als Gast (und mit Koordinationskraft) die IBA auch angehört. In diesem Arbeitskreis gebildete Unterthemen sind zu Arbeitsgruppen geworden, von denen sich die AG Fahrrad geradezu verselbständigt hat und



mit etwa 10 Akteuren des „inner circle“ und 70 Personen im regelmäßigen Verteiler ein wirksames Netzwerk begründet hat. Hier wurde mit der Prägung des Begriffs „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ die Nachhaltigkeit der Aktivitäten begründet. SBB konnte über die Jahre in ihrem Projekt „Aktiv Rad“ über 400 Teilnehmer betreuen, davon die Hälfte aus Wilhelmsburg. AIW-Teilnehmer im Fahrradbereich waren nicht ganz so zahlreich, aber auf ihrem Gebiet trotz der arbeitsmarktpolitischen Ausschläge genauso konsequent und kontinuierlich tätig.

Beschäftigungsträger erhalten im Wesentlichen ihre Aufträge von der „Team.Arbeit. Hamburg“, die für ALGII-Empfänger die 1€-Jobs verwaltet und zuteilt. Seitens der Träger ist ein Bewilligungszeitraum über zwölf Monate schon viel, zur Zeit sind es sechs Monate. Dabei gerät in Konflikt, dass der Auftraggeber die Betreuung der „Kunden“ im Blick hat, also dass die Arbeitslosen aus der „Warteposition“ heraus „aktiviert“ werden, der Träger aber hat meist motivierende (und in Wilhelmsburg in besonderem Maße stadtteilwirksame) Projekte angeregt, die ihre Wirksamkeit nur in der verlässlichen Kontinuität über Jahre hin entfalten können.

Kein Kooperationspartner setzt auf Pferde, die einige Wochen später schon nicht mehr im Rennen sind!

IBA und die Arbeitsmarktpolitik

Die im IBA-Themenkontext „kreative und lokale Ökonomien“ geführten Diskussionen der AG Fahrrad führten zu der Erkenntnis, dass diese Kontinuität und Verlässlichkeit nur in gemeinsamem Vorgehen zu entwickeln ist. Ein damals formulierter Projektvorschlag erhielt erstmals den Namen „Fahrradstadt Wilhelmsburg“, der die Zukunftsorientiertheit und Nachhaltigkeit des Projekt zum Ausdruck bringen sollte. Damals wie heute zeigt sich bei den Zuständigkeiten der IBA, welche unterschiedliche Fachbereiche das Thema „Fahrradstadt“ tangiert: z.B. ist die CO₂-freie Mobilität dem Energiebereich, Fahrradkultur und Fahrradgestaltung und Jobs den Kreativen Ökonomien zugeordnet.

Fahrradkulturen

2009 konnte der Verein „Kunst-Bauen-Stadt-entwicklung“ die Chance nutzen, im ehemaligen Zollgebäude am alten Elbtunnel einzuziehen. Eine absolut herausragende Location



an der Schnittstelle zum Tourismus (durch den Tunnel zu den Landungsbrücken) gelegen, gleichzeitig immer von Sonne beschienen, gelang es KuBaSta dort eine Wohlfühl-Atmosphäre zu schaffen, in der viele Interessierte, besonders junge Leute, intensiv mit dem Radfahren und der Elbinsel in Kontakt kamen. Aber auch KuBaSta unterlag Abhängigkeiten: Hier zwar nicht in personeller Hinsicht, weil im Wesentlichen ehrenamtliche Tätigkeit realisiert wurde, sondern raumbezogen, weil der Vermieter plötzlich und eindeutig den Auszug forderte. Selbst vorgeschlagene Alternativen und Zwischenlösungen haben nicht zu Ergebnissen geführt. So hat eine anerkannt gute, sozial und fahrradbezogen wirksame Einrichtung den Todesstoß erhalten – und steht damit in guter Gesellschaft zu den Projekten, denen eine Kontinuität trotz geäußerten politischen Willens, in Wilhelmsburg Nachhaltigkeit zu erzeugen, nicht gegönnt ist.

FIT

Im Jahre 2009 aber sah die Sache noch gut aus, denn die SBB konnte ein neues Projekt in Angriff nehmen, das der Entwicklung deutlich Schub und dem Anschein nach

auch die nötige Kontinuität gegeben hat: Bis zu 50 langzeitarbeitslose Menschen, die schon einmal „erfolglos“ einen 1€-Job hinter gebracht haben, konnten eingestellt werden. Für den Auftraggeber eine Maßnahme zur Beschäftigung derjenigen, für die er keine Hoffnung auf Wiedereingliederung in die Arbeitswelt hegte, entwickelte sich das Projekt doch deutlich anders. Einen echten Arbeitsvertrag zu haben – und sei die Entlohnung auch noch so schlecht (im Schnitt nicht besser als ALGII), bedeutet in unserer Gesellschaft doch sehr viel. Die Mitarbeiter haben sich anerkannt fühlen können, sie waren wieder Teil der durch Arbeit und Arbeitsplatz definierten Gesellschaft! Diesem kleinen, aber wichtigen Umstand ist es zu verdanken, dass ganz viele der FIT-ler das Projekt als ihre Firma und die Projektziele als ihre Ziele begriffen haben und entsprechende Motivation entwickelt haben, ja geradezu einen Stolz darauf, Dinge entwickelt und realisiert zu haben.

FIT – der Begriff spricht für sich und bedeutet ausgeschrieben „Fahrrad-Insel-Touren“. Entsprechend war das Kerngeschäft ausgerichtet auf die Entwicklung und Durchführung von Radtouren für Wilhelmsburger,

Hamburger und den Rest der Welt. Diesem Ziel konnte schon im ersten Aufbaujahr recht nahe gekommen werden: Nachdem die Organisationsstruktur des Betriebes aufgebaut und eine umfangreiche projektbezogene Qualifizierung auf den Weg gebracht worden war, gab es schon 2009 ein inhaltlich ausgearbeitetes Touren-Programm, das zunehmend von Einzelpersonen und Gruppen genutzt wurde. Auch FIT hatte einen Werkstatt-Teil, in dem die Motivation der Mitarbeiter zur Entwicklung und Realisierung vieler Fahrrad-Sonderbauten geführt hat. Neben Transportfahrrädern sind es insbesondere die „Spaßräder“, die dann auch der Wilhelmsburger Inselöffentlichkeit immer wieder zu Gesicht kamen.

Fahrradfest angeschoben

Im Frühsommer 2009, nachdem der AK Fahrradstadt zur Erhöhung der Öffentlichkeitswirksamkeit der Mitgliedsaktivitäten die Ausrichtung eines Fahrradfestes beschlossen hatte, begannen die umfangreichen Vorbereitungen dazu. Und das Fest im Herbst wurde ein voller Erfolg (wenn man davon absieht, dass unter Nichtbeachtung des Islamischen Kalenders der Tag des Zuckerfestes viele tür-



kische Mädchen und Jungen erst abends auf die Straßen gehen ließ).

Fahrrad-Kunst aus Schrott: Kunst Werk Wilhelmsburg

Inzwischen war eine weitere Aktivität herangereift: Die bei der Reparatur der Spendenräder anfallenden Schrott-Teile wurden bei „Aktiv-Rad“ nicht mehr verschrottet, sondern zunehmend kreativ zu neuen Kunst- und Gebrauchsgegenständen zusammengesetzt. Daraus entstanden solche Dinge wie der „Wilhelmsburger Fahrradständer“, der „Fahrradhocker 2000“, aber auch ganz viele kleine und große Skulpturen.

Diese kreative Tätigkeit unter 1€-Jobbern und die zeitgleich stattfindenden Mal-Aktionen unter den AIW-Projektteilnehmern im Sozialkaufhaus „Sammelsurium“ führten wiederum zu einem Zusammenschluss, nämlich dem „KunstWerkWilhelmsburg“, inzwischen ein eingetragener Verein – zur Förderung der Kreativität unter Bedürftigen und zur Deutlichmachung, dass Arbeit bzw. Arbeitslosigkeit nicht alles im Leben ist. So konnte auch KWW gewonnen werden, auf dem Fahrradfest umfangreich aktiv zu wer-



den. Es wurde nun immer deutlicher, dass der Facettenreichtum des Fahrrad-Themas nur dann nach vorne wirksam sein kann, wenn die Bündelung in einer Organisationsform gelingt, die in der Lage ist, gemeinsame Projektformulierungen und Mittelbeantragung bzw. -verteilung zu leisten. Folgerichtig wurde im Winterhalbjahr 2009/10 die Gründung des Vereins „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ vorbereitet und noch kurz vor der Radwoche 2010 vollzogen.

Aufstieg und Niedergang

Nach dem 1. Fahrradfest 2009 und der Wilhelmsburger Radwoche 2010 war der Höhepunkt erreicht. FIT konnte daraufhin sein Tourenprogramm für den Herbst 2010 wesentlich vergrößern, wurde auf dem Markt ernstgenommen und die Mitarbeiter konnten eigenaktiv berufliche Erfahrung sammeln, die ihnen unter den Umständen der 1€-Jobs wahrscheinlich nicht möglich gewesen wäre. AIW konnte sein Fahrrad-Verleih-Angebot zum Teil an die IBA binden, indem die vor dem IBA Dock stehenden Räder von AIW bewirtschaftet werden.

Die Erfolge der Radwoche sind unübersehbar – nur an einer Stelle nicht: Bei den Projektträgern. Wie anfangs gesagt, ist Kontinuität alles für solche Projekte. Was aber geschah, war dann, dass im Herbst die Weichen der Arbeitsmarktpolitik wieder neu gestellt wurden: Die 1€-Jobs wurden zurückgefahren und die Förderung der Fest-Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose gestrichen mit dem Erfolg, dass z.B. für die Projekte der AIW die Teilnehmer komplett wegbrachen – was die AIW in heldenhafter Art durch die Gründung einer Arbeitsgenossenschaft mit den bisherigen Maßnahmeteilnehmern zu kompensieren versucht hat. Für FIT kam – trotz aller Anstrengungen – leider letztlich jede Hilfe zu spät.

Kontakte siehe km 99,5

Projekt Bike-Point

Volker Rapp, Bike-Point, Frankfurt/Main

Bike-Point ist 1999 entstanden als niedrigschwelliges Jobeinstiegsprojekt für arbeitslose Jugendliche und junge Erwachsene. Das Jugendbüro Griesheim des Internationalen Bundes hat das Projekt initiiert.

Die Grundidee von Bike-Point ist eine Verbindung zwischen einem ökologisch sinnvollen und innovativen Dienstleistungsangebot und der Integration von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in das Arbeitsleben zu fördern. Dabei wird unter realen Bedingungen eines Betriebes gearbeitet, was Bike-Point im Vergleich zu anderen überbetrieblichen Ausbildungsgängen wesentlich unterscheidet.

Neben der Werkstattarbeit, die sich nicht von einem regulären Fahrrad-Fachbetrieb unterscheidet, bietet Bike-Point eine Reihe von Dienstleistungen für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer im Frankfurter Stadtgebiet an. So werden bei Großveranstaltungen und Volksfesten bewachte Fahrradstationen angeboten, die mit einem Pflege- und Reparaturservice versehen sind. Bike-Point betreibt bei allen Heimspielen der Frankfurter Eintracht eine feste Fahrradstation an der Commerzbank-Arena. Dieses Angebot hat

sich seit Jahren absolut bewährt. Die Bike-Point Kunden wissen um die sichere Aufbewahrung ihres Fahrrades und können während der Zeit des Stadionbesuches einen Auftrag zur Reinigung oder Reparatur ihres Rades erteilen und nach dem Ende des Fußballspiels wieder mitnehmen. Außerdem bietet Bike-Point Fahrrad-Workshops an Schulen und Kindereinrichtungen an. Eine enge Kooperation gibt es seit einigen Jahren mit der deutschen Bundesbank. Im Rahmen des Mobilitätstages der Bundesbank (Bike and Business) bietet Bike-Point für drei Tage vor Ort eine mobile Werkstatt für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesbank an.

Eine besondere Bedeutung kommt inzwischen dem Verkaufsangebot an gebrauchten Rädern zu, da dies sehr stark von Kunden nachgefragt wird. Die sehr unterschiedlichen Arbeitssituationen (Werkstatt, Fahrrad-Stationen, Verkauf, Workshops) dienen auch dazu, dass sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf unterschiedliche Situationen einstellen und soziale und kommunikative Kompetenzen gewinnen. In den vergangenen Jahren hat sich das Projekt qualitativ und quantitativ wesentlich weiterentwickelt: Bike-Point ist jetzt ein Meisterbetrieb, der

junge Menschen in dem Beruf des Fahrradmonteurs ausbildet. So können auch junge Leute, die über ein Praktikum oder eine Arbeitsgelegenheit (ALG II) in dem Betrieb beschäftigt sind, bei Eignung und Interesse in den Ausbildungsgang wechseln. Die Vermittlungsquote nach dem erfolgreichen Ausbildungsabschluss beträgt ca. 60%, bisher haben alle Azubis die Abschlussprüfung Handwerkskammer bestanden.

Bike-Point ist inzwischen sowohl in der städtischen Veranstaltungslandschaft wie auch in der Fahrradszene fest etabliert und anerkannt. Als innovatives Projekt hat Bike-Point Auszeichnungen von der Stadt Frankfurt und dem Bundesministerium für Jugend, Soziales, Familie und Senioren erhalten.

Kontakt Bike-Point

Ladenlokal und Werkstatt: Autogenstr. 18
Halle und Werkstatt für Gebrauchträder:
Autogenstr. 12
65933 Frankfurt-Griesheim
Tel. 069 - 38 98 12 10 und 39 23 00
E-Mail: info@ib-bikepoint.de
Internet: www.ib-bikepoint.de

Die Potenziale des Rades nutzen und weiter fahren!

Gottfried Eich, IBA Hamburg

Astrid Christen beschreibt bereits im ersten Satz ihrer ‚Geschichte des AK Fahrradstadt‘, dass die Gegebenheiten und Potenziale des bereits Vorhandenen wichtige ‚Zutaten‘ für einen Prozess liefern, der durchaus die Chancen eröffnet, eines Tages ein mehrgängiges Elbinsel-Menü bieten zu können. Etwas weniger prosaisch formuliert, entwickeln sich die Potenziale im Stadtteil auch in wirtschaftlicher Hinsicht, wenn die 750 Mio. € privates und öffentliches Investment auf der Insel verbaut und angekommen sind. Dann werden die Bedarfe rund um das Thema Rad steigen, ein weiterer Fahrradladen (für inzwischen über 50.000 Bewohner) könnte in der Wilhelmsburger Mitte neben dem bestehenden Radladen im Reiherstieg existieren, ohne eine falsche Konkurrenz zu inszenieren.

Und damit davon lokale Akteure einen möglichst großen Nutzen haben und Arbeits- und Ausbildungsplätze geschaffen werden können, bieten sich neue Kooperationen an. In diesem Fall durch die in Gründung befindliche Firma Hamburger Fahrrad Touren (ehemaliger FIT-Mitarbeiter), SBB Kompetenz gGmbH und alsterarbeit, die gemeinsam mit den vorhandenen Kompetenzen und Ressourcen einen Fahrradladen eröffnen können

ten - weitere Dienstleistungsbetriebe rund um das Thema Fahrrad nicht ausgeschlossen. An diesem durchaus einfachen Beispiel wird deutlich, dass die Bündelung von sich ergänzenden Kräften neue Chancen eröffnen, die ein einzelner Akteur vor Ort nicht realisieren kann. Und dass gleichzeitig mit der wohlgefalligen Klage aufgeräumt wird, dass man unter den gegebenen ökonomischen Rahmenbedingungen auf den Elbinseln (niedrige Durchschnittseinkommen, geringes Qualifikationsniveau, hohe Sozialhilfeabhängigkeit), nichts bewegen kann.

Und das vernetzte Denken und Handeln, das alle Akteure und Arbeitsgruppen der AG Wirtschaft und Beschäftigung auszeichnet, wird zu weiteren Vorhaben, die langfristige Qualifizierung und Beschäftigung als Brücke für eine dauerhafte Arbeitsmarktkontinuität auf den Elbinseln sichern, beitragen. Dabei sind noch längst nicht alle möglichen Instrumente und Ansätze in Angriff genommen worden, sei es, dass das Instrument Mikrokredit weiter verbreitet wird, dass der Weltgewerbehof für die Ansiedlung neuer Kleinbetriebe baulich realisiert wird, sei es, dass weitere für das Gemeinwesen wichtige Vorhaben wie die Idee für einen Texti-

len Werkhof in kleinen, aber kontinuierlichen Schritten umgesetzt werden und dass neuartige, Arbeitsplatz schaffende Kooperationen mit dem neu angesiedelten Betrieb von Rolls Royce Marinetchnik realisiert werden. Der lange Atem zählt - nicht nur beim Radfahren! Der Hinweis auf die Notwendigkeit des langen Atems bezieht sich gleichzeitig auf mehrere Handlungsebenen.

Seit drei Jahren werden von den Netzwerkpartnern der AG Wirtschaft und Beschäftigung in unterschiedlichen Konstellationen und Projektzusammenhängen Versuche unternommen, auf Grundlage der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklungen auf den Elbinseln und der Auftragsvergaben Beschäftigungsimpulse für die ortsansässigen Arbeitssuchenden und Entwicklungsimpulse für bestehende Firmen und Geschäfte zu entwickeln.

Das Selbstverständnis der AG Wirtschaft und Beschäftigung besteht darin, die Themenfelder Lokale Ökonomie und Beschäftigung mit der Stadtteilentwicklung eng zu verknüpfen. Beide Momente des inneren Zusammenhangs - Stadtteilentwicklung schafft Arbeit und Arbeit fördert die Stadtteilentwicklung -

sollen in den kommenden Jahren gezielt und kontinuierlich als permanente Querschnittsaufgabe betrieben werden

Damit die oben genannten umfangreichen Investitionen kurz-, mittel- und langfristig auch einen direkten Beschäftigungseffekt für die Bewohner der Elbinsel auslösen können, sind neue Konzepte, Absprachen und Abstimmungen zwischen unterschiedlichsten Akteuren erforderlich, um eine Wiederholung des Airbus-Effekts zu vermeiden. Seinerzeit ist der Hamburger Senat davon ausgegangen, dass die hohen öffentlichen und privaten Investitionen für den Airbus 380 auch Arbeitsplätze für die Elbinselbewohner bewirken könnten. Es hat sich herausgestellt, dass dies keinesfalls im Selbstlauf geschieht - selbst wenn viele neue Arbeitsplätze in diesem Kontext entstanden sind. Zum einen, weil die erforderlichen individuellen beruflichen Qualifikationen der lokalen Bewohner nicht vorhanden waren oder geschaffen wurden, zum anderen, weil keine wirkungsge-rechte Steuerung in dieser Frage stattgefunden hat.

Um Fortschritte im Sinne der genannten Ziele zu erreichen, sind Kooperationen mit



verschiedenen Akteuren erforderlich: Agentur für Arbeit, Job Center team.arbeit.hamburg, lokale Qualifizierungs-, Jugendberufshilfe- und Beschäftigungsträger, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung, die Handwerkskammer Hamburg und Beratungsdienstleister für Existenzgründer.

In der AG Wirtschaft und Beschäftigung bemühen sich diese Akteure seit Längerem, Konzepte für eine systematische Entwicklung von Qualifizierung, Ausbildung und Beschäftigung für die lokalen Bewohner und Betriebe zu entwickeln. Viele Ideen und Konzepte liegen vor, aber es fehlt noch eine langfristige ausgerichtete Strategie - neben der unglaublichen Tatsache, dass angesichts des bevorstehenden Fachkräftemangels Menschen wegen fehlender Qualifikationen auch deshalb arbeitslos bleiben, weil auf Bundes- und Landesebene die Mittel für Qualifikationsmaßnahmen und berufliche Eingliederung drastisch gekürzt wurden.

Es geht darum, die zunehmende soziale Spaltung in den Metropolen, die sich prototypisch auf den Elbinseln zeigt, in spürbar relevantem Maße zu verringern. Wenn es in Hamburg derzeit eine Region gibt, in der dies

aufgrund der umfangreichen privaten und öffentlichen Investitionen materiell und systemisch möglich erscheint, dann im IBA/igs-Gebiet. Damit kann die Entwicklung lokaler Arbeit im Kontext der Stadtteilentwicklung positive Impulse für eine Aktivierung der lokalen Potenziale bewirken und einen Beitrag dazu leisten, Milieus generationslanger Sozialhilfeabhängigkeit positiv zu verändern. Eine derart ausgerichtete Strategie muss an zwei Polen ansetzen: einerseits eine Beschäftigungsoffensive neuen Typs entwickeln, die an den bestehenden Kompetenzen der Wohnbevölkerung anknüpfend eine Qualifizierungsverbesserung bewirkt und gleichzeitig innovative, zukunftsfähige lokalökonomische Ansätze für neue Impulse in Gang setzen.

2011 wird die IBA zu dieser Thematik erstmals eine Labor-Reihe mit dem Thema „Produktion zurück in die Stadt“ durchführen. Deren Ziel ist es, die Diskussion um die Potenziale der lokalen Entwicklungsperspektiven (lokale Ökonomie, Migrantenökonomie, Kreativwirtschaft) mit erweiterten Konzepten und neuen Ideen zu bereichern und für die spezifische Situation der Elbinseln neue Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Diese sollen mit Fachleuten und Entscheidern aus Wirtschaft,

Politik und Verwaltung in strategische Bausteine, operative Schritte, Instrumente und geeignete Organisationsformen übersetzt werden, die auch über den Zeitraum der IBA hinaus erprobt und umgesetzt werden sollen.

Und hier schließt sich der Kreis: ohne die Fortsetzung und Ausweitung der begonnenen langfristigen Kooperationen verschiedenster Akteure und ohne eine gesicherte Koordinierung, können die Chancen, die sich durch den IBA- und igs-Prozess bieten, nicht genutzt werden.



Fahrradkunst

Hildebrand Henatsch, Pfarrer i.R., Hamburg



- Die Nutzung des Fahrrades soll den Verkehr entlasten, die Umwelt schonen, die eigene Gesundheit fördern! - das etwa waren die Botschaften der Wilhelmsburger Fahrradwoche 2010.
- Die Nutzung des Fahrrades soll aber auch Freude - Spaß machen - nicht nur durch das Erlebnis, sich in frischer Luft zu bewegen, sondern auch weil es die Kreativität anregt und fördert. Es galt daher, auf der Fahrradwoche das Fahrrad auch als "Kunst-Werk" zu präsentieren.
- In Zusammenarbeit mit dem Verein "Kunst - Werk - Wilhelmsburg" e.V. gab es das Angebot "Pimp my bike". Junge Leute, Schüler oder wer immer Lust hatte, wurden angeregt, ihr eigenes Fahrrad farbig oder mit anderen Einfallen zu gestalten.
- Dazu kamen von der Metallwerkstatt der SBB zusammengeschweißte und bunt bemalt Son-

- derräder - Dreiräder oder Lastträger, die behinderten Menschen das Radfahren ermöglichen oder sich zum Transport von Geräten oder größeren Einkaufsgegenständen eignen. Es sollte deutlich werden: Das Fahrrad muss nicht nur ein nüchternes Verkehrsmittel sein mit dem früher traurigen Image als Verkehrsmittel der armen Leute, die sich kein Auto leisten können. Es kann Spaß machen und das eigene Selbstbewusstsein stärken, sein selbst gestaltetes Fahrrad als etwas Besonderes zu nutzen.
- Eine andere Verbindung von Fahrrad und Kunst präsentierte die "Schrottgruppe" der SBB mit Michail Eigenseer. Aus Fahrradschrott wurden Skulpturen gezeigt und angeboten, die Michail Eigenseer von FIT und andere Teilnehmenden aus Arbeitsgelegenheiten der SBB zunächst im Computer entworfen haben und die dann von der Metallwerkstatt zusammengeschweiß wurden. Erstaunlich, was sich da entwickeln und gestalten lässt: Kerzenständer aus Fahr-


- radkränzen, Fabeltiere oder Phantasievögel aus Rahmenteilen und Fahrradspeichen, Blumen aus Speichen, Schutzblechteilen und Radkränzen!
- Diese aus Fahrradteilen gewonnenen Kunstwerke lassen sich als Geschenke verwenden. Aber die größeren Skulpturen könnten auch den öffentlichen Raum - z.B. den zukünftigen Fahrradcorso um die Elbinsel schmücken. Eine weitere Form von Schrottkunst für den alltäglichen Gebrauch präsentierte die Metallwerkstatt der SBB mit ihren aus Fahrradrahmenteilen geschweißten Fahrradständern. Versehen mit einem Wilhelmsburg-Motiv sollten sie unsere Geschäfte und Einrichtungen für ihre Fahrradkunden und -besucher ansprechen. Sie könnten eine Art Symbol für die zukünftige "Fahrradstadt Wilhelmsburg" werden.

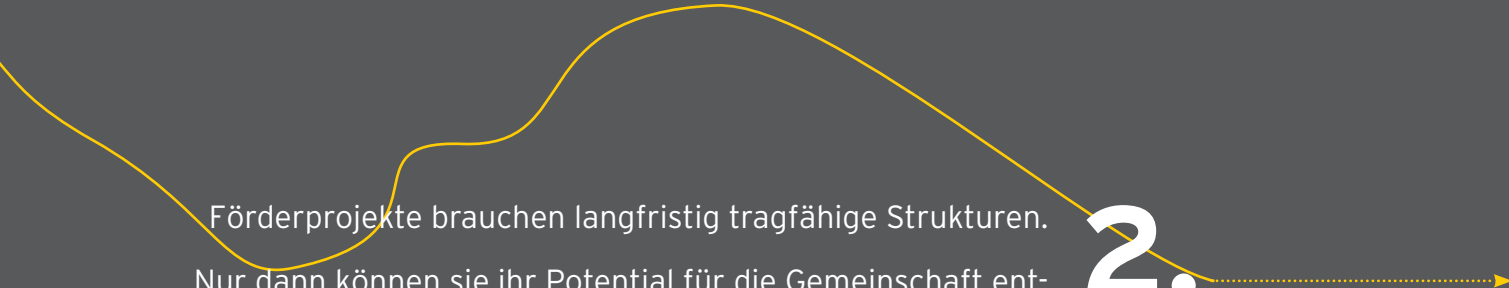


Fest im Sattel - Arbeitsplätze durch Radfahren

Drei Thesen

Gorch von Blomberg, Astrid Christen,
Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg e.V.

- 
1. Ein Markt lässt sich nur mit vereinten Kräften und durch kluge Kooperationen mit Verwaltung, Politik, Wirtschaft, Bürger und Forschung generieren, so dass er ein fruchtbarer Beitrag für das notwendige Erblühen einer identitätsstiftenden lokalen Ökonomie der Elbinseln sein kann.



Förderprojekte brauchen langfristig tragfähige Strukturen.
Nur dann können sie ihr Potential für die Gemeinschaft entfalten. Dies erfordert Innovationskraft, Ausbildung und Ankerprojekte (z.B. Radstationen Veddel und Wilhelmsburg).

2.

3.

Die „wirtschaftliche Grauzone“ braucht Wirtschaftsförderung, so dass sich Mini-Existenzgründungen durch Finanzierungen, Coaching, und kluge Kooperationen in ihrer Eigenzeit hier in der Metropolregion verwurzeln können.

Weiterradeln



Ausblick

Das war eine spannende und abwechslungsreiche Tour! Jede Etappe hatte ihren besonderen Reiz, ihre eigenen Highlights, bot ihre besonderen Herausforderungen, ihre steilen und ebenen Passagen, ihre sportlichen, aber auch unbequemen Abschnitte. Wer die Strecke hinter sich gebracht hat, hat sich mit Wilhelmsburg aus der Sicht von Radlern vertraut machen können und hat anregende Fahrrad-Fans kennengelernt. Und man ist auf großartige Projekte gestoßen, hat aber auch so manch' unwegsames Gelände passiert. Zugleich kann man auf eine Tour zurückblicken, die eine Panorama-Sicht über die Stadtgrenzen Hamburgs hinaus bot und auch inhaltlich einen Blick in die Ferne, aber hoffentlich nicht allzu ferne Zukunft für den Radverkehr richtete.

Insgesamt ist dabei eines deutlich geworden: Die ungemein vielfältigen Möglichkeiten und Dimensionen, die das Radfahren und den Radverkehr umfassen, können ganz neue Lebensqualitäten schaffen. Dies ist gleichwohl keine neue Erkenntnis, und es ist schon ein bisschen verwunderlich, dass es offenkundig immer noch so viel Aufklärung und Überzeugungsarbeit für die Benutzung und die Stärkung des Fortbewegungsmittels Rad

bedarf – nicht nur bei den Nutzern, sondern auch bei all jenen, die für die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen in einer Stadt zuständig sind.

Die Wilhelmsburger Radwoche 2010 hat hierfür mit all seinen Veranstaltungen und Akteuren ein wichtiges Signal gesetzt. Wilhelmsburg muss Fahrrad-Modellstadtteil werden! Wo, wenn nicht in diesem eigenständigen Gebiet mit so vielen engagierten Menschen, wo, wenn nicht auf den Elbinseln, auf die sich dank IBA Hamburg und igs 2013 großer Aufmerksamkeit nicht nur in Hamburg erfreuen. Wo, wenn nicht dort, wo das Rad als alltägliches Fortbewegungsmittel kurze Wege noch kürzer und bequemer machen kann und wo großartige städtische und landschaftliche Orte zur Nutzung des Rades in der Freizeit einladen.

Die zurückgelegte Strecke hat schweißtreibend und erfrischend zugleich unter Beweis gestellt, welche Prozesse durch das Fahrrad im Hinblick auf Beschäftigung und Qualifizierung, gesellschaftliche und kulturelle Integration in Bewegung kommen können. Der begeisterte Blick auf das bisher Geleistete wird jedoch nicht ausreichen, um die künftigen

Etappen meistern zu können. Dafür existieren noch viel zu viele Lücken und Mängel vor allem in der Infrastruktur und Verwaltungsebene. Um auf der begonnenen Tour erfolgreich weiterradeln zu können, ist bei der Entwicklung der Strukturen in den höchsten Gang zu schalten und ein Gesamtkonzept für den Radverkehr für die Elbinseln auf Basis der Planungen von HPA, BWVI, Bezirk Hamburg-Mitte, IBA Hamburg bis zur igs 2013 Etappe für Etappe umzusetzen. Den genauen Tourenverlauf gilt es, gemeinsam mit den vielen Rad-Akteuren und Kennern des Ortes zu planen. Und auch wenn es noch nicht erreicht ist – das Ziel der Tour ist klar: Rauf auf's Rad! und dann im kleinsten Ritzel gemeinsam dem Modellstadtteil Wilhelmsburg entgegenradeln.

Wer radelt wo?

Fahrrad-Akteure in Wilhelmsburg und Hamburg

Übergeordnete Institutionen

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Freie und Hansestadt Hamburg
www.hamburg.de/bsu
www.hamburg.de/bwvi

Bezirk Hamburg Mitte
www.hamburg.de/mitte

Bezirk Harburg
www.hamburg.de/harburg.de

Fahrradstadt Wilhelmsburg
www.fahrradstadt-wilhelmsburg.de

Hamburg Port Authority
www.hamburg-port-authority.de

Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH (IBA)
www.iba-hamburg.de

internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh
www.igs-hamburg.de

Landesinstitut für Lehreraus- und Fortbildung
www.li-hamburg.de

Schulen

Grundschule Rotenhäuser Damm; Wilhelmsburg
www.schule-rhd45.hamburg.de

Schule an der Burgweide, Wilhelmsburg
www.burgweide.hompage.t-online.de

Schule Fährstraße, Wilhelmsburg
www.schulefaehrstrasse.de

Schule Slomanstieg, Veddel
www.schule-slomanstieg.de

Stadtteilschule Kirchdorf, Wilhelmsburg
www.gskirchdorf.de

Dauerhaft ansässige Institutionen

Alsterdorf Assistenz West gGmbH
www.alsterdorf-assistenz-west.de

Arbeitsloseninitiative Wilhelmsburg gGmbH
www.ai-w.de

BI Integrationszentrum
www.bi-integrationszentrum.de

Interessengemeinschaft Reiherstieg
www.ig-reiherstieg.de

FIT: Fahrrad-Insel-Touren
 (ein Projekt der SBB Kompetenz gGmbH)
www.fit-wilhelmsburg.de; daraus gegründet:
 „Hamburger Fahrrad Tourismus“
www.hft.de

Forum Bildung Wilhelmsburg
www.f-b-w.info

KuBaSta Kunst-Bauen-Stadtentwicklung e.V.
www.kubasta.de

Kunst Werk Wilhelmsburg
www.kunst-werk-wilhelmsburg.de

Lass 1000 Steine rollen
www.lass1000steinerollen.de

LoWi: Büro für lokale Wirtschaft
www.lokale-wirtschaft.de

Naturschutzverband GÖP
 (Gesellschaft für ökologische Planung) e.V.
www.naturschutzverband-goep.de

Polizeiwache Hamburg-Wilhelmsburg
www.hamburg.de/polizei

Radfahrkurse
www.radfahrkurse.de

SBB Kompetenz gGmbH
www.sbb-hamburg.de

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.
www.zukunft-elbinsel.de

Kirchliche Institutionen

Ev. luth. Kirchengemeinde Kirchdorf
www.kirche-in-kirchdorf.de

Ev. luth. Kirchenkreis Hamburg-Ost
www.kirche-hamburg-ost.de

Kath. Kirchengemeinde St. Bonifatius,
<http://www.kath-kirche-wilhelmsburg.de>

Außerhalb Hamburgs ansässige Institutionen
 (nicht verortet)

Aktive Pause, Hamburg
www.aktive-pause.de

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
 Landesverband Hamburg e.V.
www.hamburg.adfc.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und
 Stadtentwicklung, Fahrradportal
www.nationaler-radverkehrsplan.de

European Cyclists' Federation
www.ecf.com

Hamburger Verkehrsverbund
www.hvv.de

HPV Deutschland e.V. (human powered vehicles)
www.hpv.org

Interessengemeinschaft Katharinen
www.ig-katharinen.de

Velo-City Global 2012
www.velo-city2012.com

Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord:
www.vcd.org/83.html

(Rad)Sportorganisationen (nicht verortet)

Hamburger Sportbund
www.hamburger-sportbund.de

Radsportgemeinschaft Uni Hamburg
www.rg-uni-hamburg.de

Radsport-Verband Hamburg e.V.
www.radsport-hh.de

Tandem-Club Weiße Speiche Hamburg e.V.
www.tandemclub.de



Impressum

Herausgeber:

IBA Hamburg GmbH
Am Zollhafen 12
20539 Hamburg
www.iba-hamburg.de

V.i.S.d.P: Enno Isermann

Auflage: 1.000

Datum: Juni 2011

Konzeption und Gestaltung:

büro lucherhandt

Daniel Lucherhandt, Katharina Trowitzsch
www.lucherhandt.de

Redaktion:

IBA Hamburg:

Simona Weisleder, Caroline König

igs 2013: Beate Wagner-Hauthal

Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg:

Astrid Christen, Gorch von Blomberg

büro lucherhandt

Daniel Lucherhandt, Katharina Trowitzsch

Corporate Design:

feldmann+schultchen design studios,

www.fsdesign.de

Druck:

Dürmeyer GmbH, Hamburg

ISBN: 978-3-942218-10-8

Abbildungsnachweis:

IBA Hamburg GmbH/Johannes Arlt: Titel; 88,4;
IBA Hamburg GmbH/Jann Wilken: 1,9; 25,0;
25,3; 26,4; 28,8; 29,8; 32,8; 34,1; 82,0; 92,2;
92,5; IBA Hamburg/igs2013/AK Fahrradstadt
Wilhelmsburg: 10,0; 12,5; igs 2013: 26,9; 27,2;
27,7; 27,9; 28,3; 28,7; 29,0/29,5; 54,0; 67,2; Artur
Sobowiec: 26,9; 27,2; 29,0; 60,7/60,9; 82,6;
85,8; 86,0; 87,1; Erich Andres: 29,7; PGV im Auf-
trag der Hamburg Port Authority: 39,5; Ham-
burg Port Authority: 39,6; Behörde für Stadt-
entwicklung und Umwelt: 41,9; Olaf Böhm: 41,9;
Niels Tørsløv: 42,7; GÖP/Angela Schapals: 44,5;
IBA Hamburg/igs 2013: 54,9; d*Ing-Planung:
57,4; Asja Caspari: 63,0; Christian Burmeis-
ter: 63,0; 75,6; 82,9; Gunter Bleyer: 71,8; Henri
Borchert: 78,9; 79,0; Dr. Ulrich Gries: 83,5; IBA
Hamburg/Akademie einer anderen Stadt: 88,3;
IBA Hamburg: 88,7; Hildebrand Henatsch: 88,5;
93,0

Haftungsausschluss:

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informati-
onen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie
erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit
noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beur-
teilung von Risiken von Anlage- oder sonstigen
geschäftlichen Entscheidungen in Zusammen-
arbeit mit der IBA Hamburg oder Teilen davon
verwendet werden.





IBA_HAMBURG

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG IBA HAMBURG GMBH

AM ZOLLHAFEN 12 | 20539 HAMBURG | TEL. +49(0)40.226227-0 FAX +49(0)40.226 227-315

INFO@IBA-HAMBURG.DE | WWW.IBA-HAMBURG.DE

