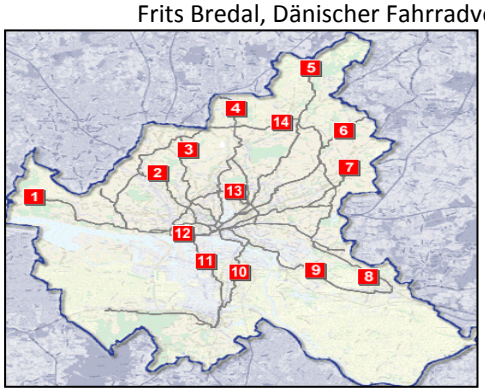


YOU are needed for kickstarting Hamburg's Cycling Revolution!

Vorschlag für eine Volkspetition.

Für eine fahrradmobile Stadt!
Verkehrswende jetzt!

"Entscheidend ist, dass Radfahrer auf ihren Fahrbahnen die gleichen Vorzüge genießen wie Autofahrer."
Frits Bredal, Dänischer Fahrradverband



Die 14 Hamburger Velorouten

Radverkehr ist Lebensqualität, soziale Teilhabe, Gesundheitsprävention, Klimaschutz und kinder-und familienfreundlich.

Radverkehr schafft ein kommunikatives Stadtklima, das Hamburgs Attraktivität und Produktivität erhöht. Er entlastet die Verkehrswege zugunsten notwendigen Wirtschaftsverkehrs.

Wir fordern von der Bürgerschaft:
Ausbau der 14 Velorouten zu Fahrradschnellwegen!
Jetzt!

What is real cycling?

It's not about lycra. It's not about racing, or fighting cars, or saving the world, or crossing the Nullarbor Plain alone except for the film crew.

It's about the best way of commuting, shopping, sightseeing, socialising, partying, and generally just getting from A to B every day: by bike.



An eine substantielle Verbesserung der Situation des Radverkehrs ist noch nicht einmal auf den „Velorouten" gedacht:

Mal sollen sich die RadlerInnen durch dichten Verkehr quälen, mal sollen sie sich mit schmalen, auf die Bürgersteige gequetschten Radwegen zufrieden geben, mal sollen sie sich auf sogenannten Radfahrstreifen zwischen parkende Autos und schnell fließendem Autoverkehr hindurchschlängeln.

An einen durchgängigen einheitlichen Ausbau ist nicht gedacht.

Von Velorouten, die das Rückgrat des Hamburger Radverkehrs bilden sollen, verlangen wir mehr als Flickwerk!

Kontakt:

guereimers@web.de

Die Velorouten müssen bedarfsorientiert ausgebaut werden!

Die Forderungen

Die Velorouten müssen ein attraktives und sicheres Befahren auch zu zweit nebeneinander, mit Anhänger und auch höhere Geschwindigkeiten bis 25 – 30 km/h ermöglichen.

Deshalb fordern wir:

Planung und Ausbau der Velorouten nach den folgenden 14 Punkten:

1. Die Streckenführung:

- Führung wo immer möglich entlang von Grünzügen
- Führung vorzugsweise auf eigenen Trassen oder durch kfz-verkehrsarme Straßen, die für Kfz-Verkehr gesperrt oder zu Fahrradstraßen umgewidmet werden
- U- und S-Bahnhöfe, soweit an den Strecken befindlich, sollen tangiert werden
- Die Velorouten müssen auf verkehrsreichen Straßen baulich getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr geführt werden, Mindestabstand 1m
- Hindernisse (z. B. Umwege, scharfe Knicke) müssen vermieden werden



Die Stadt Kopenhagen bedankt sich:
" Kopenhagen thanks you for going by bike"
(Aufschrift auf Fußstütze für Radler vor Ampel)

Wir fordern von der Bürgerschaft:
Die 14-Punkte gelten als Mindeststandard für alle 14 Velorouten. Die Fertigstellung aller 14 Velorouten ist innerhalb von 5 Jahren abzuschließen, ab 2016 muss jährlich mindestens eine Veloroute für den Radverkehr eröffnet werden.

Kontakt:

guereimers@web.de


Kopenhagen kann Fahrrad, zum Wohle seiner Bürger und seiner Wirtschaft. Hamburg auch?

2. Der Ausbau:

- Mind. 4,00 m Breite im Zwei- und 2,30 m im Einrichtungsbetrieb: Gefahrloses Überholen von (Kinder-) Anhängern und Nebeneinanderfahren zu zweit muss möglich sein
- Hohe Belagsqualität: witterungsunabhängig, rollwiderstandsarm und einheitlich
- Keine ungesicherten Querungen, in der Regel Vorfahrt an Knotenpunkten; bei Querungen von größeren Straßen Anlage von Sprunginseln, die auch Räder mit Anhänger aufnehmen können
- Geringe Zeitverluste an Ampeln, max Wartezeit 45 sec/km
- Durchgängige Beleuchtung
- Regelmäßige Wartung, prioritärer Winterdienst, Wartungshotline
- Durchgängige Zielwegweisung
- Bepflanzung möglichst erst in 3 m Entfernung, keine Sichteinschränkung; möglichst Sichtbeziehung zur nächsten Straße
- Diebstahl- und vandalismussichere sowie witterungsgeschütze Radabstellanlagen an den tangierten U- und S-Bahnhöfen (Park-and-Bike)

Die finanziellen Mittel werden durch Umschichtungen im Verkehrshaushalt erbracht. Auch die mögliche Einsparung der Strafzahlungen an die EU wg Luftverschmutzung (Stickoxide) kann herangezogen werden.