

NACHRICHTEN

GROSSKONTROLLE

Lkw fährt mit 16 Tonnen schlecht gesichertem Elektroschrott auf A1

WILHELMSBURG :: Mit 16 Tonnen schlecht gesichertem Elektroschrott ist ein niederländischer Lkw auf der Autobahn 1 an der Anschlussstelle Stillhorn bei Hamburg von der Polizei erwischt worden. Die Ladung habe nahezu ungesichert auf der Ladefläche gelegen und sei zudem nicht als Abfalltransport gekennzeichnet gewesen, teilte die Polizei mit. Eine Genehmigung habe der Fahrer ebenfalls nicht vorgelegt. Die Beamten ließen den Laster nicht weiterfahren. Die Kontrolle erfolgte im Rahmen eines europaweiten Schwerpunkt-einsatzes, der besonders die Überholverbote für Lkw ins Visier nahm. Ino

TIERSCHUTZ

Fischreiher erschossen - Polizei sucht nach Beweisen

ALTENEGAMME :: Der Technik-Zug der Hamburger Polizei hat am Dienstag auf einer Weide in Altenepegamme nach einer Patronenhülse gestocht. Es gebe um ein Tierschutzdelikt, sagte ein Sprecher. In dem Bereich sei ein toter Fischreiher gefunden worden, „der wohl keines natürlichen Todes gestorben ist“. Sechs Beamte mit Metalldetektoren suchten die Weide am Rande der A 25 ab. Gefunden wurde zunächst nichts. Wie genau der Reicher zu Tode kam, konnte der Polizeisprecher nicht sagen. Ino

TRECKERGESPANN RAMMT MAST

Stromausfall nach Heuballenbrand in Kirchwerder

HAMBURG :: Nach einem Heuballenbrand in Kirchwerder haben etwa 25 Haushalte am Dienstag keinen Strom gehabt. Um die Feuerwehrleute bei ihrer Arbeit nicht zu gefährden, habe der Stromversorger die Leitung vorsorglich abgestellt, sagte Feuerwehrsprecher Martin Schneider. Zu dem Brand war es laut Schneider am Morgen gekommen, nachdem ein Bauer mit seinem Trecker-gespänn einen Strommast rammt, wodurch dieser beschädigt wurde. Die genaue Brandursache ist unklar. Mehrere Stunden mussten die Retter den Angaben zufolge das Heu nach Brand-nestern durchsuchen. Insgesamt waren 40 Einsatzkräfte vor Ort. HA

GLÜCK GEHABT?

Gewinnquoten Lotto: 3er-Wette: 2 1 2 2 1 0 2 0 0 1 1 1 1; Gewinnklasse eins (13 Richtige) 127.770,80; zwei (12 Richtige) 1298,40; drei (11 Richtige) 66,60; vier (10 Richtige) 10,40 Euro - Auswahlwette (6 aus 45): 8 - 9 - 14 - 27 - 29 - 30; Zusatz-spiel: 24; Gewinnklasse eins (6 Richtige) unbesetzt; Jackpot 190.281,10; zwei (5 Richtige u. Zs.) 3843,60; drei (5 Richtige) 325,90; vier (4 Richtige) 15,30; fünf (3 Richtige u. Zs.) 15,30; sechs (3 Richtige) 2,10 Euro (alle Angaben ohne Gewähr).

GLÜCKWÜNSCH

Geburtstag feiert am 22. Juli: 83 Jahre: Elke Kurl, Stiftung Veteranenheim Deutscher Soldaten, Poppenbüttel.

Wer will uns haben?



Hunde-Opti Mo (16) wartet schief auf liebevolle Menschen und sein Filz-immer-Zuhause. Der Mischling ist ausgezeichneter Zogler, mag nur nicht gern allein bleiben.



Der liebe, ruhige Gismo (12) wünscht sich katzen-erfahrene Halter ohne Kinder und Hunde. Über Freigang an der frischen Luft würde er sich sehr freuen.



Poseldön (3), ein männlicher Degu, möchte mit einem Partnertier in einem großzügigen Gehege mit mehreren Ebenen spielen, klettern und springen.

Vermittlung: Tierheim Süderstraße, Tel: 211060

„Dürfen uns nicht mehr an Autos orientieren“

Wie wird Radfahren in Hamburg attraktiver? HCU-Stadtentwicklungsprofessor Jörg Knieling hält einen radikalen Kulturwechsel für notwendig

MARC HASSE

HAMBURG :: Luftverschmutzung, Lärm und eine fortschreitende Versiegelung von Stadtraum für Fahrräder und Parkplätze zulasten von Grünflächen – der zunehmende Autoverkehr in Hamburg habe viele Nachteile, sagt Jörg Knieling, Professor für Stadtentwicklung an der HafenCity Universität. Er fordert einen „Kulturwandel in der Verkehrsplanung“. Im Abendblatt-Interview erläutert der Forscher, warum Hamburg als Stadt für Autofahrer gebaut wurde und an welchen Maßnahmen für Radfahrer in anderen Städten sich Hamburg orientieren könnte.

Gab es damals keine Kritik an dem Leitbild der autogerechten Stadt? Schon damals gab es kritische Diskussionen, beispielsweise über die Gefahren des Autoverkehrs und die Zerstörung der gewachsenen Städte, aber noch nicht in organisierter Form. Beispielsweise haben sich die Umweltverbände den Fragen des Verkehrs erst ab den 1970er-Jahren angenommen.

Wie kam es zu einem Umschwung? Eine maßgebliche Rolle spielte die Zunahme des Autoverkehrs. Anfang der 1950er-Jahre waren nur einige Zehntausend Pkw in Hamburg angemeldet. Bis in die 1970er-Jahre wuchs die Zahl auf rund 450.000 Pkw. Heute sind über 800.000 Pkw in der Hansestadt zugelassen. Mit dieser Entwicklung einher gegangen sind gesundheitliche Belastungen wie zunehmender Lärm und Luftverschmutzung durch Abgase, aber auch Unfälle und Verkehrstote. Eine weitere Folge ist die

Den Radverkehr zu fördern, kann nicht bedeuten, die Verkehrsfläche zu vermehren, denn dadurch gingen noch mehr Grünflächen verloren

fortschreitende Versiegelung des Stadtraums für Autostraßen und Parkplätze zulasten von Grünflächen. Weniger Grün bedeutet unter anderem mehr Hitze in der Stadt. Mit der Zeit ist immer deutlicher geworden, dass all diese Faktoren die Lebensqualität in der Stadt einschränken können. Außerdem ist der Autoverkehr ein Hauptverursacher des Klimawandels. Dies alles hat zu Diskussionen über eine andere Mobilität geführt – und zu Forderungen, dem Fahrradverkehr mehr Raum in der Stadt zu geben.

Was folgt daraus für den Autoverkehr? Den Radverkehr zu fördern, kann nicht bedeuten, die Verkehrsfläche zu vermehren, denn dadurch gingen noch mehr Grünflächen verloren. Vielmehr muss der Stadtraum für Mobilität neu und gerechter verteilt werden. Das kann etwa dazu führen, dass an mehrspurigen Straßen ein Autofahrstreifen für Radfahrer umgewidmet wird. Oder es werden spezielle Fahrradstraßen oder Fahrradzonen ausgewiesen, wo das Radfahren Vorrang gegenüber dem Auto hat. Bremen hat gerade die erste Fahrradzone Deutschlands eingeführt. Andere Maßnahmen können autofreie Bereiche in der Stadt sein, in denen Radfahren zulässig ist. Die Pilotprojekte im Rathausviertel und in Ottensen sind hierfür gelungene Beispiele.

Dass Hamburg nach dem Willen von Rot-Grün eine „Fahrradstadt“ werden soll, ist in der Bürgerschaft seit Jahren umstritten, Teile der Opposition wehren sich dagegen. Die Wirtschaft befürchtet Einschränkungen für den Lieferverkehr. In der Diskussion wird das Schlagwort „Fahrradstadt“ teilweise missverstanden: Es geht nicht darum, Autos komplett aus der Stadt zu verbannen. Viel-



Jörg Knieling ist Professor für Stadtentwicklung an der Hamburger Hafen-City Universität. FOTO: MARCELO HERNANDEZ

mehr kommt es darauf an, die sehr begrenzte Stadfläche möglichst effektiv zu nutzen. Es sollte nicht die Frage sein, wie viele Fahrzeuge, sondern wie viele Verkehrsteilnehmer in angemessener Zeit von A nach B kommen. Dabei schneidet in der Stadt das Fahrrad mit Abstand am besten ab. Ziel sollte deshalb sein, Flächengerechtigkeit herzustellen und die Straßen vom Autoverkehr zu entlasten. Umfragen zeigen, dass mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sein möchten, aber durch die fehlenden oder unsicheren Radwege davor zurückschrecken.

Ziel sollte deshalb sein, Flächengerechtigkeit herzustellen und die Straßen vom Autoverkehr zu entlasten

Appropos: In Hamburg sind Radwege an ethnischen Stellen auch an vielbefahrenen großen Straßen auf die Fahrbahn verlegt worden, neben die Autostraßen. Das soll der Sicherheit dienen, ist allerdings schon oft kritisiert worden...

... was damit zusammenhängen mag, dass sich nicht alle Radfahrer sicher fühlen, wenn neben ihnen schwere Lkw und Pkw mit Tempo 50 bis 80 vorbeirauschen. In anderen Städten, etwa in Montreal, gibt es vom Autoverkehr getrennte zweispurige Radstraßen auf einer Seite der Straße. Das erhöht das Sicherheitsgefühl beim Radfahren. Solche sogenannten Protected Bike Lanes ließen sich auch in Hamburg einrichten. Aber auch ein Tempolimit von 30 km/h würde zu mehr Sicherheit beitragen. Statistiken zeigen, dass die Unfallzahlen deutlich sinken, wenn langsamer gefahren wird. Nebenbei reduziert dies auch Lärm und verbessert den Verkehrsfluss.

In ihrem neuen Koalitionsvertrag haben SPD und Grüne eine „Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten“ für solche geschützten Radfahrstreifen vereinbart. An welchen Maßnahmen in anderen Städten könnte sich Hamburg noch orientieren?

Kopenhagen ist ein Paradebeispiel für eine vorbildliche Fahrradkultur. Die Radwege auf dem Bürgersteig entlang von Hauptstraßen bleiben auch an Einbiegungen und Nebenstraßen auf der Höhe des Bürgersteigs, sodass Radfahrer dort ohne Verzögerungen geradeaus fahren können. Dagegen müssen Autofahrer, die in eine Nebenstraße abbiegen möchten, deutlich abbremsen und diesen Hubbel überfahren und deshalb genauer auf die Radfahrer achten. Abbiegeunfälle stehen in Deutschland in der Statistik leider an erster Stelle. Die Radwege sind in Kopenhagen breiter, sodass dort auch die sehr populären Lastenräder genügend Platz haben. Außerdem gibt es dort mehr Raum für Fahrräder auf den Straßen, etwa breite Standbereiche vor Ampeln, wo Fahrräder vor die wartenden Autos fahren und dann bei Grün zuerst starten können. Wenn es auch in Hamburg gelingen soll, das Fahrradfahren attraktiv für viele Menschen zu machen, brauchen wir einen Kulturwandel in der Verkehrsplanung. Sie darf sich eben nicht mehr wie in den 1950er-Jahren am Auto orientieren, sondern wir benötigen einen Wettbewerb der Bezirke um gute Lösungen für das Radfahren.

Das Magazin

Das Hamburger Abendblatt hat ein eigenes Magazin zum Thema „Hamburg mit dem Rad“ herausgebracht: 108 Seiten, 9 Euro (Treupreis 7 Euro). Erhältlich in der Abendblatt-Geschäftsstelle am Großen Burstah 18–32, unter Telefon 040/333 66 999, unter abendblatt.de/magazine und bei Amazon.



ANZEIGEN-SONDERVERÖFFENTLICHUNG

Ran ans Werk

Steuererleichterung bei energetischer Modernisierung

Wer selbst genutztes Wohneigentum energetisch modernisiert, kann die Kosten dafür seit Jahresbeginn teilweise steuerlich geltend machen. 20 Prozent des finanziellen Aufwands können – verteilt auf drei Jahre – vom zu versteuernden Einkommen abgezogen werden. Das Prozedere ist relativ einfach. So ist die Maßnahme weder vorher „anzumelden“, noch muss ein externer Gutachter oder Energieberater eingeschaltet werden. Allerdings müssen technische Mindestanforderungen erfüllt sein, damit die Förderung bewilligt wird. Welche das genau sind, erfährt



Im Rahmen des Klimaschutzprogramms fördert der Staat die energetische Modernisierung einer Immobilie, wenn der Eigentümer diese selbst nutzt. 20 Prozent der Kosten, maximal 40.000 Euro, sind steuerlich absetzbar

- Bauunternehmung • Neubau – Umbau – Ausbau
• Bausanierung • Fassaden-Wärmedämmung
• Dachendeckung • Malerarbeiten
Alles aus einer Hand

Rath GRUPPE
Bürgermeister-Carstens-Ring 8 • 25560 Schenefeld
Tel. 0 48 92 / 899 490 • www.rath-gmbh.de