HannoRad
Die Fahrrad-Zeitschrift des ADFC
für die Region Hannover | August bis Oktober 2024
2 | 2024

RADFAHREN IST KLIMASCHUTZ

adfc

UNSERE MARKEN:

FOCUS · LOOK · MOUSTACHE · URWAHN BIKES · VELO DE VILLE · EGRET

SERVICE-PARTNER FÜR:

BOSCH · MAHLE · FAZUA · ROSE SERVICE PARTNER

100% SERVICE FÜR DEIN FAHRRAD ODER E-BIKE

- SmartFit Bikefitting
- Fahrradwerkstatt
- Persönliche Beratung online und im Store

HACKEROTT.bike

AP Hackerott GmbH & Co. KG
Schulenburger Landstraße 73
30165 Hannover
Telefon 0511 388149-499
info@hackerott.de

FOTO: ADFC

LIEBE LESER*INNEN,

die Sommerausgabe der HannoRad ist da! Einige Exemplare werden vielleicht gerade im Urlaub gelesen, im Garten oder auf dem Balkon, beim Sonntagsfrühstück. Die Sommerwochen laden dazu ein, das Leben ein bisschen ruhiger anzugehen und die langen Tage dafür zu nutzen, Zeit draußen, in der Natur, mit Freund*innen und Familie zu verbringen.

Leider entgehen wir dabei nicht dem unberechenbaren Wetter, von dem wir in den letzten Wochen reichlich hatten. Starke Regenfälle mit Überflutungen, einen Tag steigt das Thermometer über 30 Grad, am nächsten zeigt es nur noch 13 Grad an. Auch im Juni bekommen wir eine Schlagzeile wie so oft davor: „Heißester Juni seit Aufzeichnungsbeginn". Es ist nun der zwölften Monat in Folge, in dem wir die 1,5-Grad-Schwelle erreicht oder überschritten haben. Was wir beobachten, ist nicht einfach nur das Wetter von heute, es ist eine Veränderung unseres Klimas.

Passend dazu beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe damit, wie Radfahren das Klima schonen und schützen kann. Als Gemeinschaft können wir hier richtig was bewegen, wenn wir häufiger mal auf das Auto verzichten und Politik und Verwaltung Radverkehr mehr priorisieren! Maßnahmen wie Fahrradstraßen, Schulstraßen, die Novelle des Straßenverkehrsgesetz, Ausbau von Radwegen und den Öffis, Förderung von Lastenräder all das sind Beispiele für Verkehrswende-, aber auch Maßnahmen für mehr Klimaschutz.

Über diese und weitere Themen berichten wir in dieser Ausgabe. Das Redaktionsteam wünscht viel Spaß beim Lesen und freut sich über euer Feedback!

Bianca Sieg

INHALT

Editorial 3

Impressum 3

SCHWERPUNKT

Potenzial auf der Standspur: Radverkehr schont das Klima 4

Fahrradklima-Test –Für ein besseres Fahrradklima 6

AKTUELL

Sicher zur Schule – Alternativen zum Elterntaxi 9

Sicher zur Schule – Radschulwegpläne in Wennigsen 13

Fahrraddemo: ADFC Sternfahrt ein voller Erfolg 14

Lastenräder aber sicher! 16

Straßenverkehrsgesetz (STVG) – Was ist neu? 18

SICHER RADFAHREN

Links abbiegen: Celler Straße 19

PROFILE

ADFC Fördermitglied – Fahrradservice Mesic 20

Ausgezeichnet – Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen 22

Die fahrradfreundliche Wertgarantie Group 23

MIT DEM RAD UNTERWEGS

Gedenkstättenfahrradtour – aktives Gedenken 24

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen 25

PLUS/MINUS

Unter Anderem zu den Themen neue Radwege, problematische Fahrradabstellanlagen und barrierefreie Bushaltestellen 30–31

IMPRESSUM

Heft 2 | 2024 · Auflage: 7500

HannoRad

Fahrradzeitschrift des ADFC für die Region Hannover. Für die in diesem Gebiet wohnenden ADFC-Mitglieder ist der Bezug im Jahresbeitrag enthalten.

Herausgeber
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Region Hannover e. V.,
Hausmannstraße 9–10, 30159 Hannover,
Telefon 05 11 1 64 03-12, Fax 05 11 1 64 03-91,
region@adfc-hannover.de

Anzeigenverwaltung
Detlef Rehbock,
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktion
Bianca Sieg (verantwortlich i. S. d. P.),
Harald Hogrefe, Eberhard Röhrig-van der Meer,
Andreas Beichler, Detlef Rehbock, Annette Teuber,
Olaf Kantorek, Annette Volland.

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

Layout, Produktion und Druck
Andreas Beichler
QUBUS media GmbH, Beckstraße 10, 30457 Hannover

Titelfoto
Bianca Sieg, ADFC

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jeweiligen Autors und nicht immer die Meinung des Herausgebers bzw. der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen. Außerdem weist sie darauf hin, dass kein Anspruch auf Vollständigkeit und Ausschließlichkeit erhoben werden kann. Somit können Rechtsansprüche (jeglicher Art) aus dem Inhalt gegenüber dem Herausgeber nicht abgeleitet werden.

Gedruckt auf
Circleoffset Premium White – 100 % Recyclingpapier.

22.830 Radelnde in der Region Hannover sind beim diesjährigen Stadtradeln in 2 Wochen zusammen 4.153.689 km gefahren. Dadurch wurden insgesamt

690 T CO_2

vermieden! Radfahren ist ein echter Beitrag zur CO_2-Vermeidung und damit zum Klimaschutz!

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Potenzial auf der Standspur: Radverkehr schont das Klima

Fahrradfahren ist Klimaschutz. Davon muss man Menschen, die die HannoRad lesen, wahrscheinlich nicht mehr überzeugen. Der ADFC wusste schon vor 25 Jahren, dass er mit seiner Arbeit nicht nur die Freude am Radfahren stärkt, sondern auch etwas für die Umwelt tut, wenn der Radverkehr attraktiver wird. Heute ist das noch dringender als damals. Seit Jahren heißt es: Dieses ist das heißeste Jahr seit Aufzeichnungen der Wetterdaten, jedes Jahr übertreffen wir das Vorjahr. Überflutungen, Hitzeperioden, Stürme - die Auswirkungen der Klimakrise können wir schon sehen und Wissenschaftler*innen sprechen jetzt von einer „Klimakatastrophe".

Im Bereich der Energieerzeugung gab es in Deutschland dieses Jahr erfreuliche Nachrichten: Der Anteil an erneuerbaren Energien im Stromsektor stieg auf über 50 Prozent und ist aktuell sogar günstiger als Strom aus Kohle und Gas. Doch was den Verkehr angeht, sind wird beim Thema Klimaschutz nicht gerade auf der Überholspur.

Beim Klimaschutz geht es darum, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern oder zu vermeiden. Besonders wichtig ist hier Kohlenstoffdioxid (CO_2). Davon produzieren wir im Verkehrssektor Unmengen: 2023 war der Verkehr für 22 Prozent des gesamten CO_2-Ausstoßes in Deutschland verantwortlich. Die kilometerbezogenen CO_2-Emissionen von Pkw und Lkw sind zwar in den letzten 30 Jahren immer weiter gesunken, doch der Verkehr hat so stark zugenommen, dass sich die technische Errungenschaft so gut wie gar nicht auf die Summe der CO_2-Emissionen auswirkt.

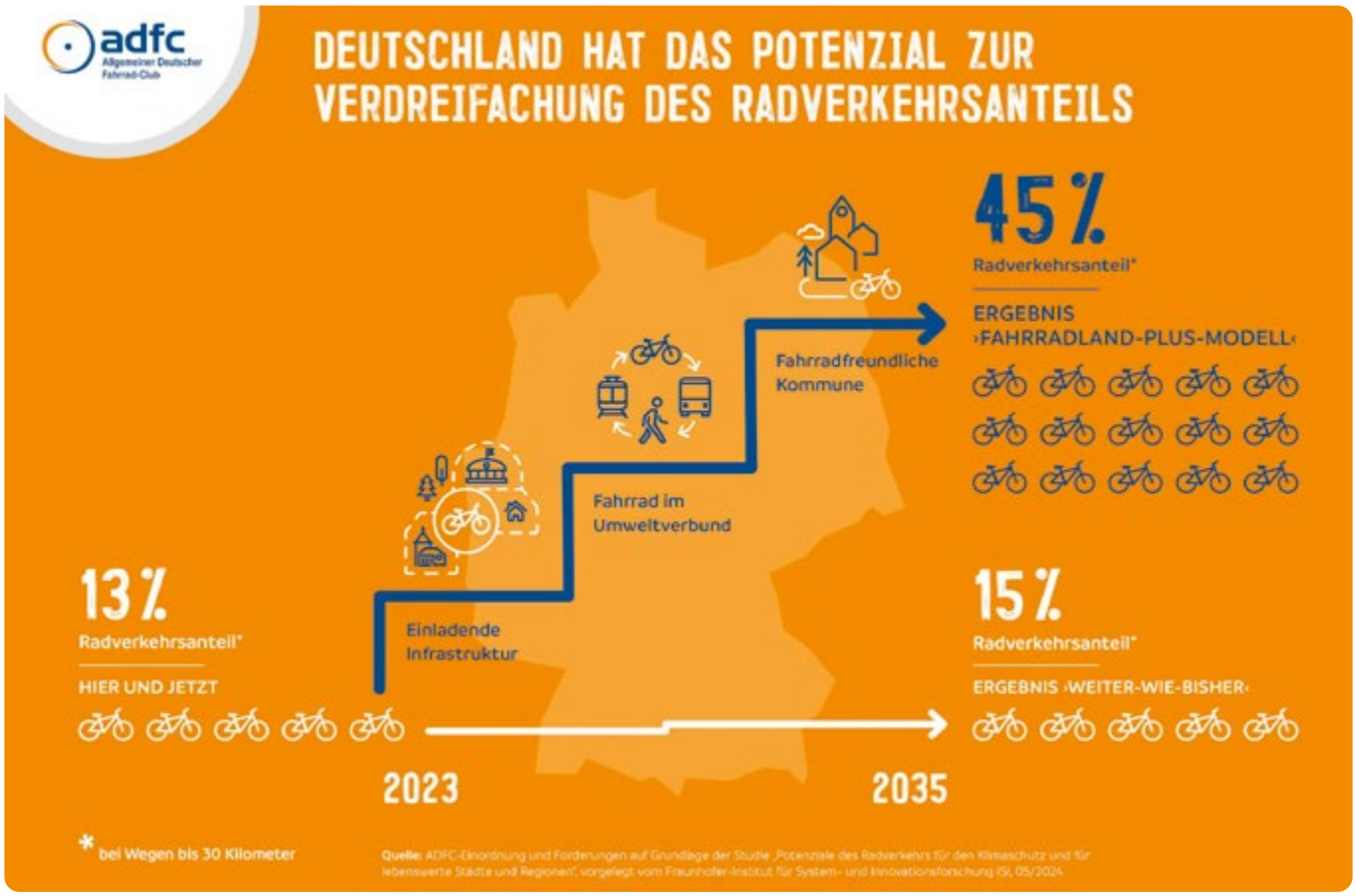
Um das Klima zu schützen, muss sich im Verkehr etwas ändern. Das Umweltbundesamt schreibt dazu: „Die Umwelt- und Klimaentlastung im Personenverkehr kann letztlich nicht allein durch technische Verbesserungen am Fahrzeug oder alternative Antriebe erreicht werden. Diese Herausforderung kann nur in Kombination mit Maßnahmen wie einer Erhöhung der Verkehrseffizienz, einer sinkenden Verkehrsnachfrage oder einer veränderten Verkehrsmittelwahl gelöst werden."

Veränderte Verkehrsmittelwahl bedeutet: mehr zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad. Die Politik muss Menschen dazu bewegen, auf klimaneutrale Verkehrsmittel umzusteigen. Das gelingt vor allem mit einem besseren Angebot der Öffis und einer Radinfrastruktur, die zügiges und sicheres Vorankommen gewährleistet. Klimafreundliche Verkehrsformen müssen priorisiert und Pkw-Verkehr weniger attraktiv werden.

Weitersagen: So viel CO_2 sparst du beim Radfahren!

Laut Untersuchung des Umweltbundesamts entfallen **40 bis 50 Prozent** Autofahrten auf kurze Strecken von weniger als fünf Kilometern. Strecken, die meistens eher aus Bequemlichkeit und Gewohnheit als aus der Not heraus mit dem Auto getätigt werden. Stellt euch vor, wie viel CO_2-Ersparnis wir hätten, wenn ab morgen all diese Kurzstrecken mit dem Rad zurückgelegt werden würden!

Eine Beispielrechnung: Wer jeweils fünf Kilometer mit dem Rad zur Arbeit hin und zurück fährt, kann nach einer Berechnung der Verbraucherzentrale NRW mit diesen täglichen zehn Kilometern bei 200 Arbeitstagen im Jahr insgesamt rund 300 Kilogramm CO_2-Ausstoß einsparen.



Radverkehr und sein Potenzial in der Region Hannover

Solche Berechnungen kennen auch die Fachleute in Hannover. Um bis 2035 im Verkehrsbereich klimaneutral zu werden, hat die Region den Verkehrsentwicklungsplan 2035+ beschlossen. Er sieht vor, dass die zurückgelegten Kilometer mit dem Rad und mit dem ÖPNV verdoppelt werden und die Pkw-Verkehrsleistung halbiert wird. Ziel ist, den Anteil des Radverkehrs in der Region auf 27 Prozent zu erhöhen.

In einer jüngst veröffentlichten Stellungnahme des Klimaweisen-Rats der Region Hannover macht dieser deutlich, dass wir nicht bis 2035 warten können, um Ziele wie die des VEP35+ zu erreichen. Hauptziel der Klimamaßnahmen ist es, die globale Erderwärmung nicht über 1,5°C steigen zu lassen. „Laut dem Weltklimarat (IPCC) und der WMO wird die globale Erwärmung wahrscheinlich bereits vor 2030 1,5 Grad überschreiten", schreibt der Klimaweisen-Rat. Das bedeutet: wir können nicht bis 2035 warten. Es werde vor allem darauf ankommen, bis 2030 die Emissionen stark zu reduzieren.

Radverkehrsanteil von 45 Prozent ist möglich

Der ADFC Berlin hat kürzlich Ergebnisse einer aktuellen Studie* zum Potenzial des Radverkehrs für den Klimaschutz veröffentlicht: Bei entsprechenden Bedingungen kann Deutschland den Radverkehr auf Strecken bis 30 Kilometer Länge verdreifachen und so bundesweit 19 Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr einsparen. In Regiopolen und deren umliegenden Stadtregionen könnte bis 2035 sogar ein Radverkehrsanteil von 63 Prozent erreicht werden.

Zentrale Voraussetzungen dafür sind:

- **die Verdreifachung der Radwegenetze in ganz Deutschland,**
- **die lückenlose intermodale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr**
- **ein konsequenter Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen zur Förderung der Lebensqualität und der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit in allen Kommunen.**

* Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen", Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, 05/2024 Details zur Studie:

https://t1p.de/7tzkh

FOTOS (2) UND GRAFIK: ADFC

Die Studie zeigt aber auch, dass das große Potenzial des Radverkehrs für den Klimaschutz verloren ist, wenn die Verkehrspolitik und -planende einfach weitermachen wie bisher. Dann würde der Radverkehrsanteil im Nahbereich deutschlandweit von jetzt 13 Prozent bis 2035 auf läppische 15 Prozent steigen.

„Wie oft müssen unsere Politiker noch in Gummistiefeln vor überfluteten Kellern stehen, bis sie endlich begreifen: Klimaschutz ist viel zu wichtig für Parteiengezänk."

Harald Lesch, Physiker und Wissenschaftsjournalist

Auch Berechnungen im Verkehrsmodell der Region Hannover zeigen, dass sich der Modal Split ohne weiteres Zutun bis 2035 kaum verändern würde und die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen damit nicht weniger werden.

Mehr Mut und Mittel

Wenn es uns ernst ist mit Verkehrswende und Klimaschutz, müssen wir jetzt wohl oder übel sehr schnell sehr viel mehr Mut und Mittel aufbringen, um das Potenzial des Radverkehrs für uns zu nutzen. In der Region Hannover ist jetzt entscheidend, dass die vielen guten Maßnahmen aus dem VEP2035+ wirklich mit Elan umgesetzt werden.

Leider erleben wir hier derzeit Rückschritte, wie den Beschluss, Fahrradstraßen im Stadtbezirk Südstadt-Bult in Hannover wieder abzuschaffen, statt sie auszubauen. Und auch auf Landesebene scheint die Notwendigkeit, jetzt konsequent und sehr schnell Radwege zu bauen, noch nicht angekommen zu sein. Das Rad-Vorrangnetz der Region besteht fast zur Hälfte aus Radwegen an Bundes- und Landesstraßen – mit erheblichen Handlungsbedarf: an mehr als 50 Strecken fehlen Radwege, sind sanierungsbedürftig und/oder zu schmal. Hier tut sich leider so gut wie nichts. Saniert wird meist in den alten, unzureichenden Breiten. Und die im Radwegekonzept 2016 (!) vorgesehenen 38 Kilometer Radweg an Landesstraßen sind immer noch nicht fertig.

Gleichzeitig wird bei der nötigen Sanierung der Brücken am Westschnellweg noch über einen Ausbau für den Kfz-Verkehr diskutiert. Grundlage sind Verkehrsprognosen, die für den Klimaschutz nötige Veränderungen nicht berücksichtigen.

Auch an den Kreisstraßen darf es beim Ausbau des Vorrangnetzes keine Verzögerungen mehr geben und es müssen dringend Lösungen gefunden werden für kleine Ortsteile, die nicht ans Vorrangnetz angeschlossen sind. Wir brauchen sichere Radwege an allen Straßen.

Die gesamte Stellungnahme des Klimaweisen-Rates: https://t1p.de/en3r8

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad

Und wie ist Radfahren bei dir vor Ort?

ADFC Fahrradklima-Test 2024

Für ein besseres Fahrradklima

Ab September 2024 findet der nächste bundesweite ADFC Fahrradklima-Test statt, bei dem Menschen das Radfahren in ihrem Wohnort mittels Fragebogen bewerten können. Doch was passiert eigentlich mit den Ergebnissen, die alle zwei Jahre erhoben werden? Wie steht es in Hannover ums Fahrradklima, was tut die Stadtverwaltung und wie können Einwohner*innen für ein besseres „Fahrradklima" sorgen?

Von September bis einschließlich November findet wieder der zweijährliche ADFC Fahrradklima-Test statt und wir alle können die Situation in unserem Wohnort bewerten. Wie gut komme ich mit dem Rad in die Stadt? Sind Radwege im Winter gut geräumt? Sind Ampelschaltungen gut auf den Radverkehr abgestimmt? Diese und viele weitere Fragen werden gestellt, um ein möglichst umfassendes Bild des Radverkehrs vor Ort zu erhalten. Am Ende errechnet sich aus den gesammelten Antworten eine Note wie in der Schule: Von „1 sehr gut" bis „6. Setzen!".

So bekommen bundesweit alle Städte und Kommunen eine Note und können verglichen werden. Dabei gibt es verschiedene Größenkategorien. Hannover gehört in die Kategorie „Großstädte mit über 500.000 Einwohnenden" und hat hier 2022 den dritten Platz geholt - knapp hinter Frankfurt am Main und Dauersiegerin Bremen.

Doch was machen wir mit diesen Ergebnissen eigentlich? Wie können wir sie nutzen, um das Fahrradklima in Hannover nachhaltig zu verbessern? Denn obwohl wir auf dem dritten Platz landen konnten, ist Hannovers Gesamtnote von 3,63 nicht gerade berauschend. Auch Bremen und Frankfurt am Main stehen mit 3,57 und 3,61 nicht viel besser da. Und schaut man sich die Ergebnisse der letzten zehn Jahre an, hat sich in den Gesamtnoten leider nicht viel getan. Liegt das daran, dass sich auch im Radverkehr bzw. der Infrastruktur nichts getan hat? Der Grund für die gleichbleibende Note ist wahrscheinlich ein anderer: Immer mehr Menschen fahren Fahrrad und nutzen es im Alltag. Die Radinfrastruktur indess wächst nicht mit: Je mehr man fährt, desto häufiger steht man unnötig lange an einer roten Ampel oder wird von falschparkenden Autos behindert.

Ergebnisse des Fahrradklima-Tests nutzen

Dank des umfangreichen Fragebogens zum Fahrradklima-Test wissen wir genau, was bei der Infrastruktur fürs Fahrrad besser und was schlechter läuft. Das können Städte oder Kommunen nutzen und genau da ansetzen, wo es noch nicht rundläuft. So können auch kleinere Maßnahmen eine große Wirkung erzielen und für mehr Zufriedenheit und Sicherheit bei Radfahrenden sorgen. Gute oder verbesserte Ergebnisse können für eine Stadt oder Kommune ein Aushängeschild sein, denn sie zeigen: Wir sehen die Schwierigkeiten und setzen uns dafür ein, dass es besser wird!

Der Radverkehr ist in den letzten Jahren und Jahrzehnten immer weiter gewachsen, die Radinfrastruktur wurde aber nicht im gleichen Maße ausgebaut. Nun stehen wir vor der Herausforderung, dass die Infrastruktur den vielen Fahrrädern teilweise einfach nicht mehr gerecht wird. Diese Situation spiegelt sich in den gleichbleibenden Ergebnissen der letzten Jahre wider.

Was Hannoveraner*innen beim Radfahren besonders stört

Drei Aspekte werden in Hannover immer wieder besonders schlecht bewertet: Die Ampelschaltungen für Radfahrende (Note 4,5), Einrichtung von Baustellen (Note 4,7) und die Kontrolle gegen Falschparken auf Radwegen (Note 4,7). Die beiden letzteren Punkte schneiden auch bundesweit am schlechtesten ab. Doch was können wir tun, um an der Situation etwas zu verbessern? Und was wird auf Verwaltungsebene bereits gemacht?

Dazu wurden die zuständigen Fachbereiche der Stadtverwaltung Hannovers befragt: Fachbereich Tiefbau, Fachbereich Verkehrsmanagement und Fachbereich Verkehrsordnungswidrigkeiten/Ruhender Verkehr. Alle drei haben die gleichen Fragen bekommen, das sind ihre Antworten:

Anstatt eine sichere Fahr-/Gehspur auf der Fahrbahn einzurichten, werden Radfahrende auf einen viel zu schmalen Weg in die Gegenrichtung geleitet.

FOTO: ADFC

Wie bewerten Sie die aktuelle Situation bei Baustellen-Einrichtungen, Ampelschaltungen und der Kontrolle von Falschparkern? Was hat sich in den letzten Jahren bei den Prozessen verändert oder verbessert?

Tiefbau – Baustellen:
Die Qualität der Verkehrsführungen im Baustellenbereich, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, ist nach Einschätzung der Verwaltung in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert worden.

Verkehrsmanagement – Ampelschaltungen:
In den letzten Jahren wurden verschiedenste Maßnahmen realisiert, um die Verkehrssicherheit von Radfahrenden durch optimierte Ampelschaltungen zu erhöhen. Beispielsweise wurden an mehreren Kreuzungen, wo das Radverkehrsaufkommen besonders hoch ist, getrennte Signalphasen für Radfahrende eingeführt. Diese ermöglichen Radfahrenden sichere Überquerung der Kreuzungen, ohne in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu geraten.

Verkehrsordnungswidrigkeiten – Falschparken:
*Der Parkdruck in der Landeshauptstadt Hannover ist weiterhin hoch, wobei es große Unterschiede zwischen den Stadtteilen gibt. Der öffentliche Raum an und auf den Straßen wird von vielen Nutzer*innengruppen mit konkurrierenden Interessen beansprucht. Die Beschwerdelage betreffend falschparkender Fahrzeuge ist daher nach wie vor gegeben. Der Verkehrsaußendienst hat seine Stellen deutlich aufgestockt, um diese Herausforderung zu bewältigen. Zudem unterstützt der Städtische Ordnungsdienst in den späten Abendstunden. Neben einer regelmäßigen Bestreifung der Stadtgebiete erfolgt der Einsatz unserer Mitarbeitenden aufgrund von Beschwerdelagen oder speziellen Veranstaltungen (zum Beispiel Hannover-Marathon, Stadionkonzerte), bei denen das Personal entsprechend erhöht wird. Unsere Handlungsanweisungen für die Mitarbeitenden überprüfen wir regelmäßig und passen sie bei Bedarf an.*

Wo liegen weiterhin Hürden, die zu unzufriedenstellenden Einrichtungen von Baustellen, Ampelschaltungen und Kontrolle von Falschparkern führen können?

Tiefbau – Baustellen:
*Die Vorgaben der bundesgesetzlichen Regelungen in der StVO setzen den zuständigen Verkehrsbehörden Grenzen, die teilweise von den Verkehrsteilnehmer*innen nicht in allen Fällen nachvollzogen werden können. So ist es nach der StVO durchaus vorgesehen, dass im Falle einer Vollsperrung eines Radweges/einer Radverkehrsanlage auf einem sehr kurzen Teilstück, bei gleichzeitig ausreichend breitem angrenzendem Gehweg, der Radverkehr dann auch den Gehweg zur Umfahrung der Sperrstelle zu nutzen hat, auch ohne, dass dieses gesondert durch Beschilderung auszuweisen ist. In solchen Fällen wäre z.B. die Einrichtung eines einer Radverkehrsführung über die Fahrbahn (bei gleichzeitiger Sperrung einer Fahrspur für den Kfz-Verkehr) nicht zulässig.*

Verkehrsmanagement – Ampelschaltungen:
Veränderungen in der Verkehrssteuerung stoßen nicht immer auf Zustimmung in der Bevölkerung. Manche Maßnahmen, beispielsweise die getrennte Signalisierung vom Radverkehr und abbiegendem Kfz-Verkehr, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduzierung von Abbiegeunfällen beitragen, werden nicht immer akzeptiert und können die Prozesse zur Optimierung von Ampelschaltungen verzögern. In der Regel bedeutet jede Verbesserung für eine Verkehrsart bzw. für eine Fahrbeziehung eine zumindest geringfügige Verschlechterung für eine andere Fahrbeziehung.

Verkehrsordnungswidrigkeiten – Falschparken:
Eine große Herausforderung besteht für uns darin, geeignetes Personal für den Verkehrsaußendienst zu finden. Viele der neu geschaffenen Stellen konnten bislang trotz mehrfacher Auswahlverfahren nicht besetzt werden. Wir arbeiten kontinuierlich daran, als attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen zu werden. Die begrenzte personelle Ressource führt dazu, dass der Verkehrsaußendienst nicht an allen Stellen der Stadt permanent vor Ort sein kann. Auch wenn wir nicht alle Erwartungen erfüllen können, sind wir aber an den neuralgischen Stellen in der Stadt und bei Beschwerdelagen zur Stelle.

Was können Einwohner*innen tun, wenn Sie eine Ampelschaltung oder Baustelleneinrichtung sowie Falschparker melden möchten? Wie werden diese Anliegen bearbeitet?

Tiefbau – Baustellen:
Beschwerden/Hinweise/Anregungen können bei der Straßenverkehrsbehörde eingereicht werden – Kontakt: 66.12@Hannover-Stadt.de. Davon wird auch reger Gebrauch gemacht. In allen Fällen wird dann schnellstmöglich ge-

blue sky
Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

prüft, ob und welche Maßnahmen zur Optimierung möglich, rechtlich zulässig und als erforderlich zu qualifizieren sind.

Verkehrsmanagement – Ampelschaltungen:
Beschwerden, Hinweise und Anregungen können anhand des IMPULS-Meldesystems hannover-hinweis.de der Landeshauptstadt Hannover für jede Ampel mit Georeferenzierung abgegeben werden. Alle IMPULS-Meldungen werden schnellstmöglich geprüft und gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet. Für die Bearbeitung der Meldungen ist es hilfreich, wenn diese möglichst konkret sind. Die Aussage „Ampel defekt" kann z. B. bedeuten, dass ein Signalgeber nicht funktioniert oder dass die Wartezeiten aus einer Richtung gefühlt zu lang sind. Für die Fehlersuche ist es wichtig, hier konkrete Beschreibungen der Situation vorliegen zu haben.

Beim IMPULS-Meldesystem der Stadt Hannover kannst du Ideen und Beschwerden zu zahlreichen Themen einreichen: hannover-hinweis.de

Verkehrsordnungswidrigkeiten – Falschparken:
Sie erreichen den Verkehrsaußendienst auf allen bekannten Kanälen: telefonisch, per Post, E-Mail oder über die Homepage der Landeshauptstadt Hannover. Jedem Hinweis gehen wir zeitnah nach. Rückmeldung ist aber aufgrund der Anzahl der Hinweise nicht möglich. Außerdem kommt es natürlich vor, dass ein Fahrzeug entfernt wurde, bevor der Verkehrsaußendienst eintrifft.

FOTO: ADFC

Unser Fazit

In einer so großen Stadt wie Hannover ist es sicherlich nicht immer leicht, alle Problemstellen sofort zu sichten und zu optimieren. Manchmal gibt es auch einfach nicht die eine, perfekte Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden. Als Radfahrende können wir die Verwaltung unterstützen, in dem wir solche Problemstellen direkt an die richtigen Fachbereiche melden. Sei es ein Radweg, auf dem immer wieder Autos falsch parken oder eine Ampelschaltung, die zu gefährlichen Situationen führt. Dafür können wir das genannte IMPULS-Meldesystem verwenden oder per Telefon oder E-Mail Kontakt aufnehmen. Wir haben erlebt, dass gemeldete Situationen meist innerhalb kürzester Zeit optimiert wurden, wenn wir die richtigen Stelle informiert haben. So kann die Verwaltung die Erfahrungen von Radfahrenden nutzen, und Radfahrende können aktiv dazu beitragen, dass die Radinfrastruktur verbessert und damit Radfahren noch sicherer wird.

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad

Schulwegsicherheit

Alternativen zum Elterntaxi

Verkehrs- und wegetechnisch unterscheiden sich Stadt und Land enorm voneinander – klar. Was jedoch überall gleich ist, ist das Problem der Elterntaxen und die Frage der Schulwegsicherheit. Welche Möglichkeiten und Alternativen gibt es für einen (auch gefühlt) sicheren und praktikablen Schulweg? Um dieses Thema ging es bei einer Veranstaltung der Grünen im Stadtteilzentrum Ricklingen am 29. April 2024.

Das Elterntaxi-Problem ist vielschichtig. Nicht alle Eltern, die ihr Kind mit dem Auto fahren, sind ängstlich und trauen ihnen den Weg nicht zu. Oft ist es auch eine Frage der Familienorganisation: morgens fahren Eltern ihr Kind zur Schule und dann weiter zur Arbeit. Nach Hause läuft das Kind dann möglicherweise alleine. Aber klar ist, dass Elterntaxen eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende sind, insbesondere für Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen: Autos in großer Menge fahren zur gleichen Zeit bestimmte Straßen und Plätze an, wenden auf der Straße, stehen vielleicht im Halteverbot und blockieren damit die Straße, halten auch auf Geh- und Radwegen.

Kinder wollen und sollen sich bewegen

Schulen versuchen auf verschiedenen Arten und mit verschiedenen Mitteln, dem etwas entgegen zu setzen. Sie werben dafür, den Kindern etwas zuzutrauen und sie eigenständig zu Fuß oder mit Roller zur Schule gehen zu lassen. In Zusammenarbeit mit der Polizei werden Schulwege und sichere Querungsstellen mit gelben Füßen markiert; der „Laufbus“, bei dem sich Kinder verabreden und gemeinsam zur Schule gehen (die ersten Tage vielleicht in Begleitung von Erwachsenen) ist schon lange bekannt. Relativ neu ist der „Bicibus“*, bei dem Kinder begleitet von Eltern gemeinsam mit dem Rad zur Schule fahren. Der ist in der Praxis noch eher selten, wird häufig als Demo auf von der Polizei gesperrten Straßen durchgeführt.

Es gibt Aktionen wie den „Bewegungs-Pass für Kids“, bei denen die aktive Mobilität belohnt wird: Kinder, die im Aktionszeitraum zu Fuß oder mit Roller und Rad zur Schule oder Kita kommen, können Preise gewinnen. Und beim Stadtradeln gibt es einen extra Wettbewerb für Schulen.

Nicht nur in Hannover, auch in anderen Kommunen wurden vielfach schon gesonderte „Kiss & Ride“ oder „Elterntaxi“-Parkplätze (im Bild rechts Orli-Wald-Allee) in der Nähe von Schulen eingerichtet, an denen die Eltern ohne Gefahr für andere ihre Kinder aussteigen lassen können, damit diese wenigstens die letzten Meter zur Schule eigenständig zurücklegen. In Wunstorf sind sie an den meisten Schulen 100 m bis 200 m von der Schule entfernt eingerichtet worden, beschildert als „Hol- und Bringzone“ mit eingeschränktem Halteverbot zu den Schulanfangs- und Endzeiten.

Aber auch das bietet keine absolute Sicherheit: an der Wäldchenschule in Arnum wurde ein Kind auf dem „Kiss and Ride“-Parkplatz beim Ausparken angefahren, zum Glück nicht schwer verletzt. Aber besonders empörend: der Fahrer oder die Fahrerin beging Unfallflucht.

Elterntaxi Haltezone Orli-Wald-Allee: eingeschränktes Halteverbot wird ignoriert.

FOTO: ADFC

Schulstraßen – mehr Platz für Kinder

Eine andere Möglichkeit, die neuerdings diskutiert und ausprobiert wird, sind sogenannte Schulstraßen. In vielen Ländern gibt es sie schon, in Österreich und Frankreich sind sie bereits verkehrsrechtlich verankert. In Deutschland gibt es dafür bisher keine einheitliche Definition und Regelung.

Unter „Schulstraße“ ist ein Set von Maßnahmen und Regeln gemeint, das Kindern im Umfeld von Schulen oder Kitas die Teilhabe an Mobilität und die Verbesserung von Verkehrssicherheit ermöglichen soll. Dafür werden eine oder mehrere Straßen im Umfeld einer Schule (oder Kita) für den Kraftverkehr gesperrt – und somit zugleich die Fahrbahn für den nichtmotorisierten Verkehr freigegeben. Die Sperrung wird typischerweise zeitlich für eine halbe Stunde bis Stunde auf den Schulbeginn oder das Schulende begrenzt »

Wie das Bild zeigt, ist die Straße trotzdem zugeparkt.

FOTO: ADFC

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

» (temporäre Schulstraße). Das Umfeld einer Schule kann aber auch dauerhaft autofrei gestaltet werden, um über den ganzen Tag Möglichkeiten zum Verweilen oder Spielen zu schaffen (permanente Schulstraße). Die Maßnahmen beziehen sich auch nicht allein auf die Straße, an der die Schule liegt. Auch das Umfeld der Schule/der Schulweg kann für Autoverkehr gesperrt werden.

Ziel einer Schulstraße ist:

- Kindern die Teilhabe an aktiver Mobilität auf ihrem Schulweg zu ermöglichen.
- Die Verkehrssicherheit zu verbessern.
- Elterntaxis zu begegnen
- Selbstbestimmte Mobilität von Kindern zu fördern
- Das Gefühl von Selbstwirksamkeit fördern
- Bewegungsfreude fördern
- Gesundheit fördern durch Bewegung
- Entwicklung zur Selbständigkeit
- Das Zusammensein mit anderen Kindern ermöglichen (sozialer Aspekt)

In Hannover ist mir bislang nur eine Schulstraße bekannt: vor der Albert-Schweitzer-Schule in Limmer ist eine Sperrzone eingerichtet worden. Allerdings ist das sowieso keine Durchgangsstraße für den Autoverkehr und es gibt in dem Bereich auch keine direkt betroffenen Wohnhäuser.

In Langenhagen-Engelbostel wurde eine Schulstraße eingerichtet, die Sperrung gilt dort ebenfalls nur zu Hol- und Bringzeiten und gilt nicht für landwirtschaftliche Verkehre. Wie die Ortsbürgermeisterin berichtete, wird die Sperrung aber häufig ignoriert, es braucht auch dort weiterhin regelmäßig Kontrollen durch die Polizei.

FOTO: JENNIFER FEY

Kinder fahren sicher zur Schule: Der Schulstraßen-Fahrradbus in Köln.

In Nordrhein-Westfalen hat es in mehreren Orten erfolgreiche Verkehrsversuche gegeben, die nach den Sommerferien verstetigt werden. In NRW gibt es auch bereits einen Erlass, durch den Kommunen die Einrichtung von Schulstraßen erleichtert werden soll.

Auch wenn die Schulwegsicherheit besonders an Grundschulen ein dauerndes Thema ist: Schulstraßen sind für alle da, auch für weiterführende Schulen. In Berlin gibt es die erste permanente Schulstraße in der Singestraße im Bezirk Mitte, diese Schulstraße schließt auch eine Oberschule mit ein. Bei früheren Schulstraßen-Aktionstagen in Berlin haben sich neben Grundschulen auch Gemeinschaftsschulen beteiligt.

Fahrradstraßen als Radschulwege

An weiterführenden Schulen muss es besonders darum gehen, für die Kinder eine sichere Fahrradinfrastruktur zu schaffen, gute und ausreichend breite Radwege. Eine guter Radschulwegeplan (siehe Bericht aus Wennigsen) ist dann hilfreich. In diesem Zusammenhang kommt den Fahrradstraßen eine besondere Bedeutung zu. Denn diese sind gute Zubringer zu den Schulen, hier bündelt sich der Radverkehr. Besonders wenn die Schulen in Tempo 30-Zonen liegen, in denen es keine separaten Radwege gibt, sollten in deren Umfeld unbedingt (wie in Barsinghausen bereits geschehen) Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen ein-

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

gerichtet werden, in denen die Schüler sicher unterwegs sein können: bevorrechtigt und mit ausreichend Platz, um trotz eventuellem Gegenverkehr zu zweit nebeneinander fahren zu können. Sie müssen sich schließlich auch miteinander unterhalten können. Fahrradstraßen mit der dazugehörigen Bevorrechtigung sind für Kinder und Jugendliche auch deswegen so wichtig, weil sie aufgrund geringer Körpergröße und einem niedrigen Fahrrad den Verkehrsraum weniger gut überblicken als Erwachsene. Kinder haben bis 14 Jahren ein 30 % kleineres Gesichtsfeld als Erwachsene und bringen altersentsprechend schlechtere kognitive, motorische, akustische und visuelle Voraussetzungen mit.

„Wenn man etwas ändern möchte, muss man mit den Kindern beginnen … Deshalb muss die Infrastruktur vor allem rund um die Schulen verbessert werden. Sichere Schulwege, Radplätze … vor Ort führen zu mehr radelnden Kindern. Als erstes haben wir die Schulen mit kindgerechten Radwegen verbunden."
Klaus Bondam, ehemaliger Bürgermeister Technik und Umwelt von Kopenhagen

Klar ist natürlich, dass Straßensperrungen in unserer autozentrierten Gesellschaft nicht ohne Gegenwind erfolgen. In Burgdorf sollte vor einigen Jahren eine Straße vor der Astrid-Lindgren-Schule zur Einbahnstraße werden, damit es genug Platz für Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen gibt. Nach Protesten von Anwohner*innen, für die das Umwege mit dem Auto bedeutet hätte, wurde der Versuch auf Hol- und Bringzeiten reduziert. (Es hat offensichtlich niemand darüber diskutiert, dass sie mit dem Fahrrad ja immer noch den direkten Weg nehmen könnten.)

Es braucht also unter Umständen einen längeren Atem. Umso wichtiger ist, dass sich viele Eltern engagieren und an den Schulen aktiv dafür werben. Das *„Kidical Mass"* Aktionsbündnis propagiert unter dem Schlagwort *#SelbstundSicher* Aktionstage im Herbst (vom 16.–27.09.2024) und macht Vorschläge für mögliche Aktionen. Material dazu findet sich auf unserer Webseite unter https://hannover-region.adfc.de/artikel/schulstrassen-jetzt

Die Aktionen können unterschiedliche Zielsetzungen haben – ein temporäres Durchfahrtsverbot, eine dauerhafte Sperrung, aber auch andere Elemente der Schulwegsicherheit: Zebrastreifen, Tempo-Limit, Ampelanlage.

Wer sich mit dem Thema schon mal beschäftigt hat, weiß vielleicht, dass häufig Maßnahmen abgelehnt wurden, weil eine „besonderen Gefahrenlage" verneint wurde. Dazu gibt es jetzt ein Rechtsgutachten, das zu dem Schluss kommt, *„… dass anders, als von Verkehrsbehörden oft angenommen wird, kein positiver Nachweis nötig ist, dass in einem Straßenabschnitt bereits schwere Unfälle erfolgt sind."* Weiterhin weisen die Verfasser darauf hin, dass die Ordnung des Verkehrs sich auf alle Verkehrsarten gleichermaßen beziehe, so dass auch die Leichtigkeit des nicht motorisierten Verkehrs in den Blick genommen werde. *„Bislang sind Kinder im Verkehr systematisch benachteiligt, soweit sie sich autonom bewegen. Denn dann ist eine* »

Bicibus in Lehrte

Im Rahmen der Kidical Mass am 4. Mai hat der ADFC Lehrte für den „Bicibus" geworben. Rund 150 große und kleine Radfahrende sind bei bestem Frühlingswetter durch Lehrte wie ein großer zusammenhängender Bus gefahren.
Dabei wurden die Schulen in der Kernstadt angefahren. Wem die rund 8 Kilometer Strecke zu lang war, konnte abkürzen oder unterwegs zusteigen. Vor allem Letzteres wurde von einigen Teilnehmenden genutzt.
Ursprünglich kommt das Konzept des Bicibus aus Barcelona, bei dem morgens eine festgelegte Route zur Schule angefahren wird und unterwegs die Schulkinder mit ihren Fahrrädern „dazusteigen" können.
„Wir wollen damit zeigen, dass Eltern gemeinsam mit ihren Kindern die Schule oder den Kindergarten mit dem Fahrrad erreichen können", sagt Michael Schmand vom Vorstand des ADFC Lehrte/Sehnde. „Auch das ist Teil der Verkehrswende. Man sieht immer wieder, dass Eltern in der 2. Reihe, auf dem Zebrastreifen oder den Feuerwehrzufahrten der Schulen parken." Wenn es gar nicht anders geht, sollten Parkplätze in der Umgebung als Kiss&Ride-Plätze ausgewiesen werden, um den Verkehr vor den Schulen zu beruhigen. „Gegenüber der Grundschule an der Masch zum Beispiel befindet sich der Marktplatz, auf dem die Eltern halten und die Kinder aussteigen lassen können. Damit könnte man die Straße vor der Grundschule zur Schulstraße erklären."

WERTGARANTIE Komplettschutz
Ihre Reparaturkosten? Nehmen wir auf's Korn!

Wir zahlen Ihre Reparaturrechnung bei
- Sturz- oder Unfallschäden
- Verschleiß oder Diebstahl
- u.v.m.

Ihr Spezialist für Geräteschutz und Garantieversicherung für alles, was einen Akku, Stecker oder Speichen hat.
Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com

TEST HÖCHSTE REPUTATION MONEY
TÜVRheinland GEPRÜFT Kunden-zufriedenheit - Kundenbetreuung www.tuv.com ID 9105052129

WERTGARANTIE®
Einfach. Gut. Geschützt.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

» *Verkehrsteilnahme nur zu Fuß oder – bis zum vollendeten achten Lebensjahr – mit dem Fahrrad auf dem Gehweg möglich.“*

Und unabhängig vom Thema Schulwegsicherheit: Mit dem Erlass der Straßenverkehrsordnung Mitte der 1930 Jahre wurden Kinder von den Fahrbahnen verdrängt, die vorher auch als Spielflächen dienten. Dennoch konnten sie noch eine ganze Zeit wenigstens Nebenstraßen zum Spielen nutzen – manche werden sich noch aus ihrer Jugend an Seilspringen, Gummi-Twist und Hinkekästchen auf der Straße erinnern. Mit dem rapiden Zuwachs an Autoverkehr ist so etwas undenkbar geworden. Wir sperren unsere Kinder auf Spielplätzen ein, damit Autos ungehindert fahren können. Nehmen wir uns ein Beispiel an anderen Städten und geben wir den Kindern etwas Raum zurück.

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover

Straßenverkehrsrecht

Straßenverkehrsrecht (a) und Straßenrecht (b) bieten zahlreiche Möglichkeiten, Schulstraßen durch verkehrsrechtliche Anordnungen für den nicht motorisierten Verkehr freizugeben bzw. für Kfz zu sperren.

a) Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage oder ohne eine erheblich überdurchschnittliche Gefahr: Verkehrsversuch, Errichtung einer Fahrradstraße/-zone oder Schulstraße zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

b) Teileinziehung z. B. zur Einrichtung einer Fußgängerzone, die grundsätzlich auch temporär, also beschränkt auf den Schulbeginn und das Schulende möglich ist.

Link zum von Kidical Mass Aktionsbündnis, Deutsches Kinderhilfswerk und VCD beauftragten Rechtsgutachten https://kinderaufsrad.org/erlass-schulstrassen/

FOTO: STEFAN FLACH

#SelbstundSicher – Kinder fordern Schulstraßen ein.

SCHUL STRAßEN

FOTO: KIDICAL MASS KÖLN

Temporäre Schulstraße in Wien

FOTO: CHANGING CITIES E.V.

Permanente Schulstraße in Kopenhagen

Seit über 25 Jahren das komplette Programm!

z.B. praktische Falträder: Über 50 Modelle von 8 Herstellern bereit zur Probefahrt

Wir haben „Die Klassiker“ und sind Excellenz-Händler von BROMPTON

z.B. das E-Bike von Brompton

Oder das faltbare Liegedreirad „ICE Sprint“ von Icletta, mit niedrigem Schwerpunkt, dadurch hohe Kurvenstabilität für sportliche Fahrweise.

z.B. umweltschonende Lastenräder: Diverse Modelle von 5 verschiedenen Herstellern

z. B. Christiania Lastenräder, die Vorbilder aus Kopenhagen mit bis 100 kg Zuladung.

z.B. E-Bikes und Pedelecs: Vorführbereit über 50 Modelle von 7 Herstellern

z. B. das vollgefederte Lasten-E-Bike „Load“ von riese+müller mit modularem Ladeboxsystem, Bosch E-Motor ... und trotz der Größe mit dem Fahrgefühl eines „normalen“ Fahrrades!

Oder das „Argos“ von Patria, das Reisefahrrad für extreme Belastungen. Individuelle Fertigung in Deutschland nach Kundenwunsch, 15 Jahren Garantie auf den leichten Stahlrahmen.

RÄDERWERK

Stadt- und Reisefahrräder, Liege-, Lasten-, Falt- und Behindertenräder, Tandems, Dreiräder, Transporträder, Räder für Jung und Alt, (Kinder-) Anhänger, E-Bikes und Pedelecs, Einzelanfertigungen ...

Außerdem: Verkauf, Jobrad, Service, Probefahren, Testwochenende, Reparaturen nach telefonischer Absprache

Hainhölzer Str. 13 / Ecke Nordfelder Reihe (Nähe Klagesmarkt) · 30159 Hannover · Tel. 0511/71 71 74 · www.raederwerk.com · Mo - Fr 10 - 18 Uhr (Mi ab 14 Uhr), Sa 10 - 14 Uhr

Schulwegsicherheit

Sichere Schulwege schaffen: Radschulwegpläne in Wennigsen

Auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Verkehrsnutzung stellen Radschulwegpläne einen wichtigen Baustein dar: sie führen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler und tragen zur Änderung ihres Mobilitätsverhaltens bei.
Schon 2013 gab die Bundesanstalt für das Straßenwesen den Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht" heraus, eine gut aufgebaute Anleitung, u.a. zur Entwicklung auch von Radschulwegplänen. Diesen nahm der ADFC Wennigsen/Barsinghausen seinerzeit zum Anlass, Radschulwegpläne für die vier Wennigser Schulen zu initiieren. In einer Arbeitsgruppe aus Schulvertretern, Vertretern verschiedener Ämter, der Polizei und dem ADFC ging es zunächst um Bestandsaufnahmen, wie Verkehrsunfälle, Wissen um Gefahrenpunkte, etc.

Die aktuelle Version des Leitfadens „Schulwegpläne leichtgemacht" findest du hier:

Den eigenen Schulweg bewerten

Zunächst erfolgte eine Bestandsaufnahme in Form einer Fragebogen-Aktion an den vier Schulen. Schülerinnen und Schüler konnten im Fragebogen ihren Schulweg skizzieren und von ihnen wahrgenommene Gefahrenstellen markieren und detailliert beschreiben. Von 1856 verteilten Fragebögen kamen 53 % zurück, 49 % dieser Fragebögen zeigten Gefahrenstellen auf. Da es bei der Waldorfschule aufgrund des überregionalen Einzugsgebietes nur wenig Beteiligung gab, stellte die Schule die Mitarbeit letztlich ein, so dass am Ende nur für die drei anderen Wennigser Schulen Radschulwegpläne erstellt wurden.
Der ADFC übernahm die Auswertung der Fragebögen und zeichnete zunächst jeden Schulweg händisch in eine große Karte ein. Besonders in den Wohngebieten überlappten die Wege sich mit zunehmender Nähe zur Schule stark und so konnten aus den einzelnen Schulwegen die Hauptrouten zur Schule abgeleitet werden. Im zweiten Schritt wurden die genannten Gefahrenpunkte markiert und, je nachdem wie häufig diese in den Fragebögen genannt wurden, priorisiert.

Die Theorie in die Praxis umsetzen

Dann ging es um die Umsetzung. Die Gefahrenpunkte wurden durch die Arbeitsgruppe bei Orts-Befahrungen besichtigt und kategorisiert:

- Lässt sich die Gefahrenstelle durch bauliche oder verkehrsbehördliche Maßnahmen entschärfen (z.B. Abmarkierung von Parkplätzen neben Zebrastreifen, Rückschnitt von sichtbehindernden Gehölzen, Aufstellung von Gefahrzeichen, etc.)?
- Gibt es ungefährliche Alternativ-Routen?
- Wenn nicht veränderbar: wie können sich Schüler*innen an der Gefahrenstelle verhalten, um gesicherter zu sein?

Für jede der drei Schulen wurde dann ein Schulwegplan entwickelt, der auf der einen Seite möglichst sichere Schulwege in grün abbildet und nicht änderbare Gefahrenstellen (mit rotem Ausrufezeichen) kennzeichnet und mögliche Verhaltensweisen damit beschreibt.

Schulwegplan, hier am Beispiel der Wennigser Grundschule.

Nach einem guten halben Jahr Erarbeitungszeit erhielten zum Schuljahresbeginn 2014 alle Schüler*innen und Eltern einen gedruckten (Rad-) Schulwegplan. Im Laufe der folgenden Jahre konnten 2/3 der beschriebenen 15 Gefahrenstellen beseitigt werden.
Bestrebungen, solche Radschulwegpläne auch in anderen Kommunen wie Laatzen und Großburgwedel zu implementieren, verliefen leider im Sande. Auch in Wennigsen wurden die Pläne in den letzten Jahren nicht fortgeschrieben, dies wurde aber nun im Zusammenhang mit der Erstellung eines neuen Radverkehrskonzeptes dringend empfohlen.

Fazit:

Um die Erarbeitung von Radschulwegplänen zu erleichtern, ist unbedingt ein digitales Tool nötig, mit dem sowohl die Erfassung der Wege als auch die Auswertung automatisch erfolgt. Das Land Baden-Württemberg z.B. stellt seinen Schulen so ein Tool zur Verfügung. https://schulwegplaner-bw.de/, das würde auch dem „fahrradfreundlichen Niedersachsen" gut zu Gesicht stehen.

Ingo Laskowski
ADFC Wennigsen

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Fahrraddemo: ADFC Sternfahrt ein

Zur zweiten ADFC Fahrradsternfahrt in der Region Hannover am 26.05.2024 machten sich Radfahrende aus allen Kommunen auf den Weg zu den Sammelpunkten der Fahrraddemo: in Ronnenberg vereinten sich die Radfahrenden aus Springe, Barsinghausen, Wennigsen und Gehrden, die sich wiederum mit den Radfahrenden aus Pattensen und Hemmingen am Treffpunkt Hanomag Gelände getroffen haben. Die Gruppen aus Uetze, Burgdorf, Lehrte und Sehnde kamen zum Treffpunkt Pferdeturm, wo bereits viele Hannoveraner*innen auf sie warteten. Auf dem Marktplatz am CCL trafen Langenhagener Radfahrende mit denen aus Wedemark, Isernhagen und Burgwedel zusammen. Auch aus Laatzen, Wunstorf, Garbsen und Seelze wurde sich auf die Räder geschwungen.

Radfahrende soweit das Auge reicht

Richtig voll wurde es dann an den Treffpunkten Hanomag Gelände und Herrenhäuser Gärten. Gemeinsam mit Radfahrenden aus allen Stadtteilen der Landeshauptstadt ging es auf den Westschnellweg und in einem nicht enden wollenden Zug aus kleinen und großen Radfahrenden mit Rennrädern, Lastenrädern, E-Pedelecs, Hollandrädern und sogar Laufrädern zur Veranstaltung „Maschsee Autofrei", der Auftaktveranstaltung zum diesjährigen Stadtradeln-Wettbewerb. Die Ankunft dauerte entsprechend fast eine halbe Stunde und die von der Polizei offiziell genannte Zahl von 3.500 Teilnehmenden lassen wir einfach mal so stehen. Die Forderungen nach einer „Verkehrswende Jetzt!" und „Mehr Platz fürs Rad", um dem Klimawandel etwas entgegen zu setzen, konnte an diesem Tag weder überhört noch übersehen werden. Entsprechend fand Annette Teuber vom Vorstand des ADFC Region Hannover e.V., auf den Bühnen am Maschsee in Interviews die passenden Worte.
Am Maschsee erwartete die Radfahrenden ein buntes Programm rund um das Thema Fahrrad. Mitmachaktionen für jung und alt, Livemusik auf zwei Bühnen, Reisevorträge, Diskussionsrunden und Lesungen. Street Art und Live Performance machten an diesem Tag allen Menschen am Maschsee „Lust auf Fahrrad"!
Dass in diesem Jahr so viele Menschen dabei waren, macht schon jetzt Lust auf die dritte Ausgabe der Sternfahrt im nächsten Jahr.

Detlef Rehbock,
ADFC Region Hannover

FOTOS (7): ADFC

voller Erfolg

2-Rad Krüger
Dein Bike-Spezialist seit über 70 Jahren
GmbH & Co. KG
Walsroder Straße 141 • 30853 Langenhagen • 0511/738047
Kinderräder • Fahrräder • E-Bikes • Motorroller • E-Mobile
Ihr Boxenstop in Langenhagen

Öffnungszeiten: Mo. - Sa. 9:00 bis 13:00 & Mo. - Fr. 14:00 bis 18:00 Uhr

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Auch eine Möglichkeit, Kinder zu transportieren. Ein Lastenrad ist allerdings genauso sicher.

Lastenräder aber sicher!

Die Sicherheit von Lastenrädern wurde in den letzten Monaten immer wieder diskutiert. Auslöser dafür waren vor allem zwei Ereignisse: der Rückruf einiger Modelle des niederländischen Herstellers Babboe und eine Studie der Unfallforschung für Versicherer, die Lastenräder als unsicher für den Kindertransport einstuft.

„Forscher sehen Risiken, wenn Kinder im Lastenrad mitfahren" – so oder so ähnlich lauteten die Überschriften zahlreicher Beiträge zum Thema Lastenräder in den letzten Monaten. Von Regionalblättern bis zu Plattformen wie der Tagesschau oder Zeit Online, wurde über die potenzielle Gefahr von Lastenrädern berichtet. Argumentiert wurde in diesen Beiträgen mit dem Rückruf von Babboe-Modellen und einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV), die zeigen soll: Lastenfahrräder sind in aller Regel für den Transport von Kindern nicht ausreichend geeignet. Quelle: https://t1p.de/gtix9

Als Verantwortliche für unser Lastenradprojekt „WiLas" war ich neugierig, und vor allem auch skeptisch, wie die Studie zu diesen Schlussfolgerungen kommt. Ich koordiniere unter anderem unsere Lastenrad-Probenutzungen und bin daher im regen Austausch mit Lastenrad-Nutzer*innen. Viele von ihnen haben vor der Probe noch nie auf einem Lastenrad gesessen und sind somit absolute Anfänger*innen. Unfälle habe ich in den zwei Jahren der Betreuung trotzdem noch nicht erlebt. Vielmehr bekomme ich durchweg das Feedback, dass sowohl Eltern als auch Kindern die Lastenradnutzung so viel Spaß gemacht hat, dass schnell ein Eigenes her muss.

Der Rückruf der Babboe-Modelle ist durchaus ernst zu nehmen, die betroffenen Räder sollten nicht mehr genutzt werden. Dennoch kann man wegen der Fehler eines (recht preisgünstigen) Herstellers nicht auf eine Unsicherheit aller Lastenräder schließen, wie es in den Medien zum Teil gemacht wurde. Inzwischen wurden alle Babboe-Modelle geprüft, von dem endgültigen Rückruf sind nur vier Modelle betroffen.

Wirklich problematisch ist aber, dass es nun angeblich wissenschaftlich belegt sein soll, dass Lastenräder deutlich unsicherer für den Kindertransport sind, als andere Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad.

Deswegen habe ich mir die Studie des UDV genau angeschaut und mit einem Forschungsbericht des UDV selbst verglichen: Die UDV nutzt als Grundlage ihrer Aussagen veröffentliche Daten zu Unfällen mit Radfahrenden. Von den fast 70.000 aufgenommenen Unfällen waren lediglich 69 (!) „mit einer mitfahrenden Person auf geeignetem Sitz". Dazu zählen Lastenräder, aber auch Anhänger und Kindersitze. Sieben der 69 Unfälle betrafen Lastenräder. Und was genau berichten die Medien und die UDV?

- ***„Lastenfahrräder sind in aller Regel für den Transport von Kindern nicht ausrei-***

Beiträge für die HannoRad bitte an:
redaktion@adfc-hannover.de

Termine bitte an:
termine@adfc-hannover.de

Anzeigen bitte an:
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktionsschluss für HannoRad 3 | 2024: 16.09. 2024

Antiquitätencafé unter'm Storchennest
–Das Ziel Ihrer nächsten Tour –
Herzlich Willkommen! Neben einem charmanten Ambiente erwartet Sie ein reichhaltiges Angebot an Torten und Kuchen, die hier im Haus vom Bäckermeister selbst für Sie hergestellt werden!
In historischer Atmosphäre bieten wir unseren Gästen sowohl 60 Innenplätze als auch 50 Außenplätze (teils mit Witterungsschutz).
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Öffnungszeiten: Dienstag–Sonntag von 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 18.00 Uhr
– Montag Ruhetag –
Seeweg 8
31515 Wunstorf-Luthe
Tel. (05031) 94 93 11

chend geeignet. Das ist ein Ergebnis einer wissenschaftlichen Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV)“ schreibt die auf ihrer Website. Diese Schlussfolgerung ist aufgrund des geringen Umfangs der Daten ziemlich unwissenschaftlich und fehlleitend. Hinzu kommt, dass in der Studie kaum ein Unterschied der Unfall-Schweregrade zwischen Kindersitzen, Lastenrädern und Fahrradanhängern festgestellt wurde. Warum bezieht sich die UDV hier trotzdem nur auf Lastenräder?

- ***„Der häufigste Unfall bei Lastenfahrrädern ist der Alleinunfall, also ohne Beteiligung Dritter.“ (UDV)*** Auch hier: Die Ergebnisse beziehen sich auf drei Transportmöglichkeiten (Lastenräder, Kindersitz und Anhänger), nicht allein aufs Lastenrad.. In der UDV-Veröffentlichung heißt es auch, dass häufige Ursachen für die Unfälle die Fahrbahnverhältnisse oder Witterungsbedingungen sind. Dreht man den Spieß um, könnte die Schlagzeile auch heißen „Rad-Infrastruktur ist gefährlich für Radfahrende“.
- ***„Eltern nutzen zur Mitnahme ihrer Kinder in Lastenfahrrädern überwiegend drei-rädrige Einstiegsmodelle. Diese sind schwer zu fahren und hochgradig kippanfällig.“ (UDV)***

In dieser Aussage stecken zwei unbewiesene Behauptungen: dass „überwiegend“ dreirädrige Lastenräder für den Kindertransport verwendet werden und diese „hochgradig“ kippanfällig sind. Ja, das Fahren mit einem Dreirad ist ungewohnt; wer zu schnell um die Kurve fährt und dabei wenig Last transportiert, dem kann eines der Vorderräder schon mal abheben. Dafür müssen aber so viele Faktoren zusammentreffen, dass man eher von einer „leichten“ Kippanfälligkeit sprechen sollte. Nach meiner Erfahrung entscheiden sich viele

FOTO (3): ADFC

(werdende) Eltern übrigens nach der Probenutzung für ein zweirädriges Lastenrad, weil ihnen das Fahrverhalten besser gefällt. Belastbare Zahlen, wie viele Eltern zwei- oder dreirädrige Lastenräder zum Transport ihrer Kinder nutzen, konnte ich nicht finden.

Diese Berichterstattung erweckt den Anschein, dass durch reißerische Überschriften vor allem Klicks generiert werden sollen. Oder ist das Lastenrad einigen Menschen so ein Dorn im Auge, dass sie Gründe suchen und erfinden, es schlechtzureden? Denn wer schon Lastenrad gefahren ist, weiß, dass es sich nach kurzer Eingewöhnung wie Fahrradfahren anfühlt. Weil es genau das ist: Fahrradfahren. Und wie beim klassischen Fahrrad gibt es auch Hürden und Gefahren beim Lastenradfahren. Zu schmale Radwege, Drängelgitter durch die das Rad aufwendig rangiert werden muss, kurze Aufstellflächen auf Verkehrsinseln, die oft sogar kürzer sind als das Rad lang ist.

Game Changer Lastenrad

Das Lastenrad birgt sehr großes Potenzial, in dichten Städten die Verkehrswende voranzutreiben. Besonders wenn es ein Auto oder eine Autofahrt ersetzt, spart es Platz und Zeit, ist weniger lärmbelästigend und stößt kein CO_2 in die Luft. Mit Motorunterstützung sind auch längere Distanzen oder große, schwere Einkäufe kein Problem. Es ist nicht nur im Alltag praktisch, sondern auch für die Freizeit ein echter Game Changer: Einfach direkt mit den Kids in Park oder an den See fahren, Picknick-Ausrüstung, Badesachen und Spiele einpacken, losradeln und ankommen. Keine Parkplatzsuche, sondern direkt mit dem Rad am Ziel ankommen.

Es ist außerdem ein ganz anderes gemeinsames Erlebnis, mit den Kindern Lastenrad zu fahren, als zusammen im Auto zu sitzen. Eltern, die unsere Lastenräder probenutzen, berichten immer wieder, dass es besonders für die Kinder ein freudiges Fahrerlebnis war und sie schon ungeduldig fragen, wann sie denn wieder Lastenrad fahren können. Von Unfällen oder brenzligen Situationen wurde mir in zwei Jahren kein einziges Mal berichtet. Auch in unseren Feedback-Fragebögen spiegelt sich eine Gefahr durch die Lastenradnutzung absolut nicht wider. Dabei ist unser Stichprobenumfang mit vielen hunderten Nutzungen deutlich höher als der Stichprobenumfang des zitierten Forschungsberichts.

Die gesamte Studie im Internet: https://t1p.de/jjpcz

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad

Unsere monatlichen Newsletter!

Du willst immer über aktuelle Entwicklungen rund um Radverkehr in Hannover informiert werden? Abonniere den Newsletter! Dieser erscheint zirka einmal im Monat und enthält außerdem Termine zu Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten. Schreibe einfach eine kurze E-Mail an: stadt@adfc-hannover.de

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Geschafft: StVG-Reform und StVO-Novelle beschlossen!

Am 14. Juni 2024 hat das Straßenverkehrsgesetz endlich Bundestag und Bundesrat passiert. Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung stehen jetzt als neue Ziele im Gesetz. Damit beenden wir nach mehr als 100 Jahren die alleinige Ausrichtung des Straßenverkehrsrechts auf die Flüssigkeit des Autoverkehrs. Seit Jahren hat sich der ADFC im Bund für diese Reform eingesetzt.

Der Bundestag hatte die Reform bereits im Oktober 2023 beschlossen, doch der Bundesrat hatte das zustimmungspflichtige Gesetz blockiert. Vor allem Bundesländer, in denen die Union mitregiert, hatten behauptet, die neuen Ziele würden der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen. Eine absurde Argumentation (denn Maßnahmen zur Stärkung von Klimaschutz, Umweltschutz, Gesundheit und städtebaulicher Entwicklung zahlen immer auch auf die Verkehrssicherheit ein), dennoch musste ein Kompromiss gefunden werden. Im Mai wurde im Vermittlungsausschuss zwischen Bund und Ländern eine Formulierung geeint, mit der die Sicherheit in Bezug auf die neuen Ziele besonders priorisiert wird. Und so wurde das Gesetz beschlossen.

Doch das Straßenverkehrsgesetz ist zwar der wichtigste Rechtsrahmen, aber erst mit der StVO wird dieser Rechtsrahmen in Handlungsmöglichkeiten übersetzt. Deshalb haben wir uns als Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dafür eingesetzt, dass mit dem Straßenverkehrsgesetz auch eine StVO-Novelle beschlossen wird – denn erst damit werden neue Spielräume für die Kommunen konkret.

Am 5. Juli 2024 hat der Bundesrat eine StVO-Novelle beschlossen, die den Kommunen erste Handlungsmöglichkeiten auf Basis der neuen Ziele gibt. Viele der bisherigen Hürden und Nachweispflichten für den Radverkehr, den ÖPNV und den Fußverkehr werden abgebaut. Mit der neuen StVO können die Kommunen ein Quartier städtebaulich entwickeln und dafür einen Radweg anordnen. Sie können klimafreundliche Mobilität stärken und dafür dem Bus eine eigene Spur geben. Sie können einen Zebrastreifen anlegen, um einen Schulweg sicher zu machen. Nicht länger muss als erstes die Leichtigkeit des Autoverkehrs berücksichtigt werden – sondern die Kommunen können klimafreundliche Verkehrsmittel gezielt fördern und Verkehrssicherheit und Lebensqualität stärken.

Auch bei Tempo 30 gibt es Erleichterungen, allerdings bleibt die alte Systematik bestehen: Regelgeschwindigkeit Tempo 50, Tempo 30 darf nur auf Basis eines Ausnahmenkatalogs angeordnet werden. Mit Spielplätzen, „hochfrequentierten" Schulwegen, Zebrastreifen und Pflegeeinrichtungen kommen neue Ausnahmen hinzu, außerdem dürfen zwei Tempo-30-Abschnitte über 500 m (bisher 300 m) verbunden werden. Das gibt vielen Kommunen die Möglichkeit, neue Tempo-30-Abschnitte auszuweisen und alte zu verbinden. Dennoch: Bei Tempo 30 bleibt die Novelle hinter den Erwartungen vieler Kommunen zurück. Mehr als 1.000 Kommunen hatten mit der Initiative für lebenswerte Städte gefordert über Tempo 30 vor Ort zu entscheiden– das dürfen sie auch zukünftig nicht.

An der StVO wird also auch in den nächsten Jahren zu arbeiten sein. Es lohnt sich, dass Kommunen und Verbände wie der ADFC hier weiter Druck machen, denn mehr Spielräume können jetzt in der StVO erkämpft werden. Die Möglichkeiten, die das neue Straßenverkehrsgesetz zulässt, sind noch lange nicht ausgeschöpft, gerade nicht bei Tempo 30.

FOTOS: STEFAN KAMINSKI (UNTEN)/ADFC

Mit dem neuen Straßenverkehrsgesetz stärken wir den Klimaschutz, aber auch Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Für die Dreijährige auf dem Laufrad. Den Sechsjährigen auf dem Weg zur Schule. Und die Seniorin, die sich nur auf einem guten Radweg sicher fühlt. Endlich steht nicht mehr allein der Autoverkehr im Mittelpunkt. Sondern die Menschen, ihre Mobilität und ihre Sicherheit.

Swantje Michaelsen,
Mitglied des
Deutschen Bundestages

Links abbiegen: Celler Straße

Linksabbiegen mit dem Fahrrad stellt einen an manchen Straßen und Kreuzungen vor ein kleines Rätsel. Muss ich jetzt an drei roten Ampel stehen um abzubiegen, oder fädel ich mich in die Autospur ein? Gibt es eine Abbiegespur für Radverkehr? Einheitlich ist das Linksabbiegen nicht. Kürzlich erreichte die Redaktion die Anfrage einer Leserin, mit der Bitte, das Rätsel für sie aufzulösen:

„Ein Thema, das mich schon länger und immer wieder beschäftigt, ist das Linksabbiegen in die Edenstraße. Wenn ich auf der Celler Straße aus der Innenstadt komme und links in Richtung Edenstraße abbiegen möchte: wie komme ich korrekt auf die Linksabbieger-Spur, wenn viel Verkehr ist? Wo muss ich warten und gucken?“

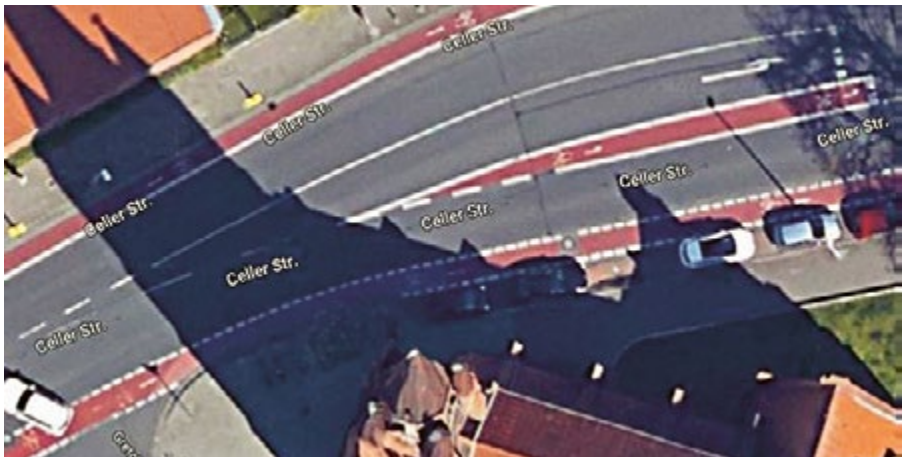


FOTO: GOOGLE MAPS

Die Abbiegesituation von oben.

Antwort der Redaktion:

Für das Linksabbiegen von der Celler Straße in Richtung Edenstraße ist neben der Linksabbiegespur für Kfz auf der Fahrbahn auch extra ein Linksabbiegestreifen für Radfahrende angelegt. Stadtauswärts ist die Spur für Radfahrende ab der Einmündung der Gretchenstraße nur als Schutzstreifen markiert. Schutzstreifen sind die Spuren mit durchbrochener Linie zur restlichen Fahrbahn. Diese darf ich überfahren und verlassen, Autofahrende müssen mindestens 1,50 m Überholabstand zu den Radfahrenden einhalten.

Unser Vorschlag: Um auf die Linksabbiegespur zu kommen, hält man sich auf dem Schutzstreifen links, zeigt so früh wie möglich per Handzeichen das Linksabbiegen an und fädelt sich dann in den Verkehr ein. Das Vorgehen erfordert zugegebenermaßen etwas Mut und Selbstbewusstsein, besonders, wenn der Autoverkehr schnell unterwegs ist. Sobald das Handzeichen nach links gegeben wird, darf theoretisch niemand mehr überholen. Für die eigene Sicherheit sollte sich darauf nicht verlassen werden und vor dem Abbiegen ein Blick über die linke Schulter erfolgen, um den nachfolgenden Verkehr im Blick zu haben. Ein Rückspiegel kann dafür hilfreich sein, hier gibt es kleine Exemplare extra für Fahrradlenker.

Aber: Radfahren muss sich auch sicher anfühlen und darf keine Mutprobe sein. Wer sich bei der beschriebenen Vorgehensweise unsicher ist und sich damit nicht wohl fühlt, kann bis zur Lister Meile weiterfahren, an der Ampel queren und nach links über die Schubertstraße zur Edenstraße fahren.

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover

FOTOS (2): ADFC

Mut und Umsicht sind beim Verlassen des Schutzstreifens gefragt, um auf den Linksabbiegestreifen für Radfahrende in der Mitte zu gelangen.

2
LIEBE
bio. handgemacht. regional.
H38 In der Südstadt:
Heinrich-Heine-Str. 38
E5 In Limmer:
Eichenbrink 5
BACKWERK
DEINE BIO HANDWERKSBÄCKEREI
www.backwerk.bio

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

ADFC Fördermitglied – Fahrradservice Mesic

Es ist ein sonniger Tag im Februar, als ich den Fahrradservice Mesic in Isernhagen, Ortsteil Altwarmbüchen, besuche. Die Sonne leuchtet durchs Fenster und die großen Deckenlampen strahlen von oben: Die Fahrradwerkstatt ist bestens beleuchtet und mitten drin steht Sandin Mesic und strahlt. „Fahrräder sind meine Passion!“ Der Name seines Geschäfts deutet schon darauf hin, dass ihm der Werkstatt-Service besonders am Herzen liegt. Damit kann er sich von den großen Läden unterscheiden, die zwar sehr viele Fahrräder dastehen haben, doch deren Werkstätten oftmals nicht mit der Qualität seines Serviceangebots mithalten können. Jetzt ist es ruhig in der Werkstatt, die Zweiradmonteur*innen Flo und Chantal haben Zeit, sich um die Kund*innen im Laden zu kümmern oder sich am Gespräch zu beteiligen. Doch bald geht die Saison wieder los, dann brummt es hier wieder. Darauf sind alle schon etwas gespannt.

Etwas versteckt liegt das Geschäft im Gewerbegebiet, im Schatten der großen Möbelhäuser und des A2-Centers. Die Dominanz des Autos ist in diesem Quartier unverkennbar. Vor 26 Jahren hat Sandins Vater dennoch hier das Geschäft eröffnet, er arbeitete vorher in der Nähe beim Winora-Stützpunkt. Als der aufgegeben wurde, hat sich Mesic-Senior ein paar Meter weiter selbständig gemacht, und Winora-Räder sowie Zubehör an die Endkund*innen verkauft. 2009 hat er den Laden an Sandin und dessen Frau Anika übergeben. Über die Jahre hat sich die Familie Mesic einen großen Kreis von Stammkund*innen aufgebaut, die Leute kommen nicht nur aus ganz Isernhagen, sondern zum Teil von weiter her. Das wird an der Freundlichkeit von Herrn Mesic und seinem Team, der Werkstatt-Kompetenz aber auch am passenden Räder-Angebot liegen.

FOTO: ADFC

Im Fahrradservice ganz groß: die Zweiradmonteur*innen Chantal, Flo und Sandin Mesic. (v.l.)

Es sind ganz überwiegend alltagstaugliche Räder, die verkauft werden. Das Portfolio der Marken bzw. Hersteller, die hier vertreten sind, hat genauso seine besondere Geschichte wie der Standort. Mesic führt die Hartje-Marken Victoria, Conway und Qio. Der Vertreter von Winora wechselte irgendwann zu Hartje, als Alternative bietet er Bergamont Räder an. Deren Hersteller gehört zwar dem Schweizer Beat Zaugg, doch produziert werden die Räder in Hamburg. Hartje montiert im niedersächsischen Hoya. „Das sind Marken, mit denen mich ein Gefühl von Heimat verbindet“, sagt Mesic.

Mit dem ADFC ist Mesic unter anderem über das Projekt hannah verbunden. Einige Zeit lang war hier ein solches Leih-Lastenrad stationiert. „Das ist jedoch ganz schlecht angenommen worden. Jetzt steht es woanders, vielleicht nehme ich es im Sommer nochmals“, sagt Sandin Mesic ernüchtert. Der Weg von den nächsten lohnenden Wohnstandorten hierher ist einfach zu weit, ergänzt der Autor. Auch der Verkauf von Lastenrädern habe sich an diesem Standort nicht gelohnt. Doch wer sein Lastenrad zur Inspektion oder zur Reparatur bringen wolle, der dürfe gerne kommen. Die Tür zur Werkstatt ist breit genug und der Platz reicht auch. Das merkt der Autor sich gerne. Schließlich betreut er das WiLas-Lastenrad des ADFC in Bothfeld.

Eberhard Röhrig-van der Meer,
ADFC Stadt Hannover

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

BFFL HANNOVER E.V. – BUND FÜR FAMILIENSPORT UND FREIE LEBENSGESTALTUNG,
Waldstraße 99, 30629 Hannover

BLUESKY OUTDOOR GMBH
Kurt-Schumacher-Straße 9, 30159 Hannover

BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG
Stiftstraße 12, 30159 Hannover

EMOTION TECHNOLOGIES
Rüsterburg 3, 30173 Hannover

ERGODYNAMIK BUSCH
Schneerener Straße 8, 31535 Neustadt a. Rbg.
OT Schneeren

FAHRRAD KRUSE
Im Sande 2, 30926 Seelze

FAHRRAD MEINHOLD
Kampweg 12, 30823 Garbsen

FAHRRADHAUS RUSACK
Albert-Einstein Straße 3b, 31515 Wunstorf

FAHRRADKONTOR
Spichernstraße 7, 30161 Hannover

FAHRRADSERVICE MESIC
Krendelstraße 24, 30916 Isernhagen

FEINE RÄDER DRAHTESEL GMBH
Volgersweg 58, 30175 Hannover

GREENBIKE-SHOP
Würzburger Straße 4, 30880 Laatzen

HACKEROTT BIKE STORE
Schulenburger Landstraße 73
30165 Hannover

HÖREN+SEHEN FÖRSTER
Neues Zentrum 4, 31275 Lehrte

KONVIS – VISIONÄR KONZEPTE
Martin Steudter, Rampenstraße 7D,
30449 Hannover

MARIENSEER KREIS E.V.
Höltystraße 1
31535 Neustadt a. Rbge

PGV DARGEL HILDEBRANDT GBR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

PRO BERUF GMBH
Bonifatiusplatz 1/2, 30161 Hannover

RADGEBER LINDEN GMBH
Wunstorfer Straße 22,
30453 Hannover

RADHAUS STURM
Burgdorfer Straße 7, 31275 Lehrte

RÄDERWERK GMBH
Hainhölzer Straße 13, 30159 Hannover

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GMBH
Schillerstraße 33, 30159 Hannover

STEINHUDER MEER TOURISMUS
Meerstraße 15–19, 31515 Wunstorf

DER PARITÄTISCHE NIEDERSACHSEN
Odeonstraße 14, 30159 Hannover

TOMMY'S FAHRRADHUS
Kornstraße 20, 31535 Neustadt a. Rbg.

ÜSTRA HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE AG
Georgstraße 52, 30159 Hannover

VELOGOLD
Wunstorfer Straße 39A, 30453 Hannover

ZWEIRAD RESCHKE
Mandelsloher Straße 30, 31535 Neustadt
OT Mandelsloh

WERDE ADFC-MITGLIED

und stärke die Fahrrad-Lobby! Je mehr wir sind, desto mehr Einfluss haben wir auf die Regional-, Landes- und Bundespolitik. Die ADFC-Mitgliedschaft kostet 66 €/Jahr für Einzelpersonen, 78 €/Jahr für Familien/Haushalte.

Das sind exklusive Mitglieder-Vorteile:

- exklusive Pannenhilfe in Deutschland
- exklusives Mitgliedermagazin plus HannoRad und Newsletter
- Rechtsschutz und Haftpflichtversicherung
- Beratung zu rechtlichen Fragen
- Vorteile bei vielen Kooperationspartnern

Nicht zögern – jetzt Mitglied werden!

Einfach QR-Code einscannen
und zum digitalen Mitgliedsantrag
gelangen.

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Wettbewerb
DIE FAHRRADFREUNDLICHSTEN ARBEITGEBER*INNEN 2023

DIE FAHRRADFREUNDLICHSTEN ARBEITGEBER*INNEN 2023

Ausgezeichnet:

Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen

Wer sind die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber*innen in Hannover? Dieser Herausforderung konnten sich Unternehmen aus Stadt und Region Hannover auch 2023 stellen und an dem Wettbewerb teilnehmen. Dabei werden die Unternehmen mit umfangreichen Fragebögen von einer Fachjury geprüft und bewertet. In dieser und der nächsten Ausgabe werden wir euch zwei der fahrradfreundlichsten Arbeitgeber*innen vorstellen und zeigen, welche Maßnahmen Betrieben dabei helfen, fahrradfreundlicher zu werden.

Wettbewerb „Fahrradfreundlichste Arbeitgeber*in“

Den Wettbewerb „Fahrradfreundlichste Arbeitgeber*innen“ loben Landeshauptstadt und Region Hannover seit zehn Jahren gemeinsam alle zwei Jahre aus. Der ADFC ist Kooperationspartner und wirkt zusammen mit Vertreter*innen der Kreishandwerkerschaft, Industrie- und Handelskammer, Pro Hannover Region, sowie der IG Metall in der Jury mit. Organisiert und moderiert wird der Wettbewerb durch den Verkehrsingenieur Dieter Brübach. Er hat über die Jahre einen sehr differenzierten Katalog von Anforderungen zusammengestellt, der die verschiedenen Kategorien der Bewertung aufnimmt: Grundsätze und Organisation der Fahrradförderung, Infrastrukturmaßnahmen, Motivation der Mitarbeiter*innen, Serviceangebote, Kommunikation und vieles mehr. Der vielseitige Fragebogen hat noch einen schönen Nebeneffekt: er gibt den Arbeitgeber*innen bei der Durchsicht neue fahrradfreundliche Ideen, die sie in ihrem Unternehmen umsetzen können.

Die ADFC-Zertifizierung „Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen“

Nicht zu verwechseln ist der Wettbewerb mit dem EU-weiten Siegel „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Dieses wird in Deutschland exklusiv vom ADFC vergeben. Dabei werden die Arbeitgeber*innen geprüft und bekommen Anregungen, wie sie noch fahrradfreundlicher werden können. Der ADFC konnte die Veranstalter des Wettbewerbs „fahrradfreundlichste Arbeitgeber*innen“ dafür gewinnen, auch über das ADFC Zertifikat zu informieren. Sarah Tsudome, Vertreterin des ADFC Bundesverband, klärte bei der Auszeichnungsveranstaltung mit einem Redebeitrag und Infostand über das Zertifikat auf. Mehr dazu:
https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/

Immerhin 26 Arbeitgeber*innen haben sich mit umfangreichen Angaben diesmal am Wettbewerb beteiligt. Die eingereichten Unterlagen wurden vom Organisator nach einem Punktesystem bewertet. Die Jury prüfte diese Bewertungen und erörterte daneben den Gesamteindruck und die Vorbildfunktion der fahrradfreundlichsten Unternehmen. Ausgezeichnet wurde getrennt nach drei Größenklassen und der Kategorie „beste Newcomer“- für Unternehmen, die zum ersten Mal beim Wettbewerb teilnehmen. Bei der Auszeichnungsveranstaltung im HCC wurden viele der größeren Unternehmen durch Fahrrad-, Mobilitäts- oder Klimaschutz-Teams vertreten. Durch diese Teams und die beständige Kommunikation gegenüber den Beschäftigten erzielen die beteiligten Unternehmen eine erhebliche nachhaltige Wirkung im Sinne des Radverkehrs.

Eberhard Röhrig-van der Meer,
ADFC Stadt Hannover

Wir stellen vor: Die Wertgarantie Group

Die Wertgarantie versteht sich als „Lifestyle-Versicherer". Sie versichert technische Geräte im Haushalt, Smartphones, Fahrräder und E-Bikes, E-Scooter, Garten- und Hörgeräte, Wasser-, Strom- und Hausleitungen. Das Unternehmen hat in der Kategorie „große Betriebe und Einrichtungen (mehr als 250 Mitarbeitende)" wiederholt den ersten Platz errungen und sich damit den Titel „fahrradfreundlichste Arbeitgeberin" gesichert. Als Fahrradbeauftragter sammelt Peta Hesse im Unternehmen fahrradfreundliche Ideen und bringt diese bei der Geschäftsführung ein. „Die Ideen werden auch fast immer umgesetzt, mit dem Thema renne ich hier offene Türen ein", sagt er.

FOTOS (3): ADFC

Eine der ersten fahrradfreundlichen Maßnahmen bei Wertgarantie: eine abschließbare Abstellanlage.

Warum ist es der Wertgarantie wichtig, fahrradfreundlich zu sein?

Dazu sagt Patrick Döring, Vorstandsvorsitzender der Wertgarantie: *„Das Fahrrad hat bei Wertgarantie eine ganz besondere Bedeutung. Nicht nur, weil wir seit 25 Jahren Fahrräder und E-Bikes versichern, sondern auch, weil wir es gut finden, wenn möglichst viele Mitarbeitende mit dem Rad zur Arbeit kommen: Denn wir erleben tagtäglich, dass das Fahrradfahren, ob mit oder ohne Akku, unseren Mitarbeitenden viel Freude und flexible Mobilität ermöglicht.*

Unter unseren Angestellten sind sowohl enthusiastische Radfahrer, die lange Touren absolvieren, als auch Mitarbeitende, die ihr Rad nur gelegentlich für den Einkauf oder ihren Arbeitsweg nutzen. Für uns als Arbeitgeber ist es ausgesprochen wichtig, alle Mitarbeitenden dabei zu unterstützen und zu fördern, dass jeder die Möglichkeit hat, seinen eigenen Beitrag zu einer gesunden und nachhaltigen Mobilität zu leisten."

Welche Maßnahmen hat Wertgarantie getätigt, um sich als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zu qualifizieren?

Der Fahrradbeauftragte Peta Hesse berichtet: *„Wir haben schon im Jahr 2007 einzelne Maßnahmen umgesetzt, um die Fahrradfreundlichkeit für unsere Mitarbeitenden zu erhöhen. Zu diesem Zeitpunkt gab es den Wettbewerb noch gar nicht. Am Anfang stand tatsächlich die Umwandlung eines Autoparkplatzes in unseren „Fahrradkäfig", und die Anschaffung einer Standpumpe. Weitere Maßnahmen wie Kompressor, Werkstatt, Leihregenbekleidung, Umkleiden, Duschmöglichkeiten, Leihfahrräder, Betriebsausflüge mit dem Fahrrad usw. kamen dann nach und nach dazu. Wir haben auch Ideen aus der Belegschaft umgesetzt, wie zum Beispiel Föns für das Beseitigen der 'Helmfrisur, und Wiederherstellen der Bürotauglichkeit. Wichtig ist, die Belegschaft mit auf die Reise zu nehmen, denn wenn alle hinter einer Idee stehen, funktioniert es auch.*

Sind weitere Maßnahmen geplant, um Wertgarantie noch fahrradfreundlicher zu gestalten?

Peta Hesse: *„Wir werden unsere Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit weiter ausbauen. Ein Budget haben wir nicht, die Gelder werden ideenbezogen freigegeben. Das Schöne beim Fahrradfördern ist, dass viele Umsetzungen kein großes Budget erfordern. Mit wenig Geld ist viel Nutzen zu erreichen."*

Wie ist das Feedback von den Mitarbeitenden zu den fahrradfreundlichen Maßnahmen, wie wird das Angebot angenommen?

Peta Hesse: *„Unsere Kolleginnen und Kollegen freuen sich sehr über die tollen Dinge, die wir bieten. Da geht es dann nicht nur um die Fahrradfreundlichkeit, sondern im Allgemeinen. Wir bieten viele Benefits, und suchen immer neue Mitarbeitende. Unsere Quote an Mitarbeitenden, die mit dem Rad zur Arbeit kommen, liegt bei 32 %. Das sollte doch Feedback genug sein."*

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad

In der nächsten Ausgabe stellen wir den Sieger der mittelgroßen Unternehmen vor, der zumindest bei uns für eine positive Überraschung sorgte: der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V..

Schaumburger Land

... mit dem Smartphone
schnell auf Touren, Unterkünfte
und Ausflugsziele zugreifen:
Jetzt die App kostenlos laden

www.schaumburgerland-tourismus.de

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Ein Gastbeitrag des Vereins „Gegen das Vergessen ./. Zwangsarbeit e. V."

Aktives Gedenken

Seit 2012 veranstaltet der Verein „**Gegen das Vergessen ./. Zwangsarbeit e. V.**" teilweise zusammen mit dem ADFC Fahrradtouren. Sie führen zu Gedenk- und Erinnerungsorten der Zwangsarbeit in Hannover und erinnern an die Menschen, die während des zweiten Weltkriegs unter unmenschlichen Bedingungen Zwangsarbeit leisten mussten.

Im zweiten Weltkrieg setzte die deutsche Industrie unzählige von den Nazis verschleppte Zivilist*innen aus West- und Osteuropa, KZ-Häftlinge und Kriegsgefangene ein. So auch in Hannover, wo mehr als 500 Zwangsarbeitslager bestanden und ungefähr 60.000 Menschen zur Arbeit gezwungen wurden.

2022 entstand die Idee, die Fahrradtouren des Vereins gegen das Vergessen in Flyern mit Karten und Informationen zu den einzelnen Gedenkorten einem größeren Kreis von Interessierten zugänglich zu machen.

In diesem Jahr ist pünktlich zum 8. Mai der erste Flyer zu einer Gedenkstätten-Fahrradtour fertig geworden. Er zeigt viele geschichtsträchtige Orte in Verbindung mit Zwangsarbeit in der NS-Zeit. Die Tour hat eine Länge von ca. 15 Kilometern und führt von Hannover Mitte entlang des Maschsees durch die Südstadt, Bult und Seelhorst bis nach Döhren.

Startpunkt ist das Neue Rathaus. Hier wurden in der NS-Zeit Entscheidungen zur Verfolgungspolitik sowie der zusammenhängenden Verbrechen getroffen. Ab Oktober 1943 waren zunächst 28, bis Kriegsende insgesamt 42 Zwangsarbeiterinnen im „ Lager Oberbürgermeister Abt. Gemeinschaftsküche" untergebracht. Heute ist ein Informationsraum im Rathaus, die sogenannte Grotte, dem Gedenken an die Opfer von Zwangsarbeit und KZ-Haft gewidmet.

Vom Rathaus geht es zur Stadtbibliothek, wo sich von 1944 bis 1945 der Sitz der Gestapo-Leitstelle befand. Sie führte von hier aus Verhaftungen und Strafverfolgungen von Zwangsarbeiter*innen wegen sogenannter Arbeitsdelikte durch, weiter zum Ehrenfriedhof am Maschsee Nordufer mit dem Denkmal des ukrainischen Bildhauers Mykola Muchin. Auf diesem Friedhof ruhen 386 KZ-Häftlinge, Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter aus vielen europäischen Ländern. 154 von ihnen, überwiegend aus der ehemaligen Sowjetunion, sind am 6. April 1945, wenige Tage vor der Befreiung Hannovers, auf dem Stadtfriedhof Seelhorst bei einer Massenerschießung von den Nazis ermordet worden.

Vom Ehrenfriedhof führt die Tour am Fackelläufer vorbei den Maschsee entlang zu einer Gedenktafel auf Höhe der Geibelstraße, die an den Ort der Bücherverbrennung in Hannover erinnert. Von hier fahren wir in die Südstadt bis zum Bertha-von-Suttner-Platz: An einem von den Nazis errichteten Denkmal für den Kolonialisten und Rassisten Karl Peters befindet sich seit 1988 eine Mahntafel gegen Kolonialismus.

Weiter geht es über Stresemannallee und Altenbekener Damm bis zum Bismarckbahnhof. Hinter der Bahnunterführung fahren wir über den Hiroshima-Gedenkhain weitgehend durchs Grüne bis zum Seelhorster Friedhof. Dort sind nach Kriegsende Massengräber von Zwangsarbeiter*innen verschiedener Nationalität und Insassen hannoverscher Konzentrationslager entdeckt worden. Am Ort der Erschießungen vom 6. April 1945 erinnert eine Gedenkstele. Ein erstes Mahnmal für die Toten der hannoverschen Konzentrationslager wurde bereits im September 1947 eingeweiht.

Über die Friedhofsallee unterquert man vom Seelhorster Friedhof aus wieder die Bahn und fährt bis nach Döhren zur Leine. Die 1868 gegründete „Döhrener Wolle" beschäftigte während des zweiten Weltkriegs mehr als 600 Zwangsarbeiter*innen, die in nahe gelegenen Lagern untergebracht waren.

Hier endet die Tour. Entlang des Maschsees kann wieder Richtung Zentrum gefahren werden.

Über den genauen Tourenverlauf informiert ein Flyer mit Karte und erläutert die Stationen. Auf der Website des Vereins „**Gegen das Vergessen ./. Zwangsarbeit e. V.**" ist die digitale Version einzusehen: QR-Code scannen und direkt zur Onlineversion gelangen.

Weitere Tour in Planung

Es wird bereits ein weiterer Touren-Flyer zu Mahnmalen der Zwangsarbeit in Hannovers Norden produziert. Dieser wird voraussichtlich im Juni/Juli 2024 fertiggestellt sein. (siehe Bild rechts, die Vorderseite des Flyers)

ADFC Barsinghausen

Wie geht es weiter mit dem Radverkehr in Barsinghausen?

Um sich zum Radverkehr in Barsinghausen auszutauschen, lud erster Stadtrat, Herr Zeidler, den ADFC zum Gespräch ein. Gemeinsam mit der Leiterin des Ordnungsamts, Frau Stockmann, und Herrn Zeidler konnten wir wichtige Themen ansprechen: Die regelmäßige Überflutung an der Entlastungsstraße (hier führt die Stadt Gespräche mit den Grundstückseigentümern), der Weg an der Bahnlinie zum Kirchdorfer Bahnhof sowie mögliche Maßnahmen für die Sicherheit querender Schüler*innen, die aus „In den Schütten" kommend das Schulgelände am Spalterhals ansteuern. In dem Gespräch zeigten sich Herr Zeidler und Frau Stockmann aufgeschlossen, sich den aufgezeigten Problemstellen für den Radverkehr anzunehmen.

Heidrun Bartz

ADFC Uetze

Neue Anlehnbügel am Freibad Hänigsen

FOTO: ADFC

Im Spätsommer 2023 brachte der ADFC Burgdof-Uetze die Anlehnbügel für Fahrräder im Freibad Hänigsen ins Gespräch. Die vorhandenen Fahrradständer waren nicht mehr zeitgemäß und in der Gemeinde Uetze ließen sich kostenfrei neue Anlehnbügel beantragen. Diese Anregung mobilisierte den Vorstand der Freibad Genossenschaft und innerhalb kürzester Zeit konnten 35 Bügel aus dem Bestand der Gemeinde Uetze in Empfang genommen und zum Freibad transportiert werden. Mit Beginn des Frühjahrs machte sich dann ein Helferteam an die Arbeit. Es wurde sich gegenseitig beraten, recherchiert, ausgetauscht... und schlussendlich konnten die Bügel zur Zufriedenheit aller montiert werden. Am Badesaisoneröffnungstag am 1. Mai erfolgte der erste Praxistest. Der Platz füllte sich und das Handling lief so, als hätte es diese Bügel schon immer gegeben. Viel Lob gab es für das Projektteam und großen Dank an den ADFC-Vorstand, der bei der Eröffnung natürlich vor Ort war. Sein Fazit aus dem Projekt:

„Der ADFC Burgdorf-Uetze bedankt sich beim Freibad Hänigsen für diese tolle Aufwertung der Fahrradabstellanlagen. Des Weiteren geht ein großes Dankeschön an alle Beteiligten der Gemeinde Uetze für die schnelle und unkomplizierte Unterstützung. Dieses Projekt ist ein Musterbeispiel für gute Zusammenarbeit verschiedener Bereiche. Mit der Modernisierung wurde für Gäste die Möglichkeit geschaffen, ihre Fahrräder komfortabel und sicher abzustellen. Dieses stellt eine immense Attraktivitätssteigerung für das ohnehin schon tolle Freibad dar und ermuntert Gäste zur klimafreundlichen Anreise mit dem Fahrrad. Die Bügel stammen aus dem 1000 Bügel Programm der Region Hannover und sind für Vereine, Geschäftstreibende und andere öffentliche Einrichtungen gedacht und tragen so zur Förderung des Radverkehrs bei. Interessenten sollten Kontakt zur Gemeindeverwaltung aufnehmen. Dort sind die Bügel kostenlos erhältlich, lediglich die Aufstellung muss selbst organisiert werden."

Freibad Vorstandsmitglied Marco Möbes nahm noch am gleichen Tag Kontakt zum Uetzer Bürgermeister Florian Gahre auf, um den Bedarf an weiteren Fahrrad-Anlehnbügeln zu signalisieren.

Michael Roth

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

ADFC Gehrden-Ronnenberg

„Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“ zum Thema Radverkehr

Schaut man auf die Website der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, fällt auf der ersten Seite gleich der Satz auf: „Außerdem trägt die Straßenbauverwaltung zur Förderung des Radverkehrs bei.“ Die Realität stellt sich allzu oft anders dar:

FOTOS (3): ADFC

Beispiel 1:
Das Geländer der Brücke über die DB-Strecke Weetzen-Haste an der L 391 bei Wennigsen ist wohl aus heutiger Sicht nach den bestehenden Normen zu niedrig ausgefallen. Es besteht die Gefahr, dass auf dem kombinierten Fuß-/Radweg ein Radfahrer, da höherer Schwerpunkt, über das Geländer stürzen könnte. An anderen Orten mit ähnlichen Problemen hat man das Geländer erhöht und die mögliche Gefahr gebannt. Das Schild „Radfahrer absteigen“ ist deutlich billiger und überträgt die Verantwortung auf Radfahrenden.

Beispiel 2:
Geht es um Sicherheitsabstände wird der Abstand zum motorisierten Verkehr immer peinlich eingehalten, dabei gelten die gleichen Abstände auch beim Radverkehr. Die Einengung des kombinierten Fuß-/Radweges entlang der L391 in Lemmie durch Betonklötze und Verkehrsschilder ist nicht rechtskonform.

Beispiel 3:
Wieder die L391 und auch der kombinierte Fuß-/Radweg in Lemmie. Hier ist wohl Jemanden aufgefallen, dass die Oberfläche des kombinierten Fuß-/Radweges nicht so optimal ist und setzte das Schild „Radwegschäden“. Die Mindestbreite des gegenläufigen Radweges wird nur an ganz wenigen Stellen eingehalten. Für den linksseitigen Radverkehr ist das Schild „Radfahrer absteigen“ aufgestellt worden. Der Radverkehr könnte auch auf der Straße geführt werden, die wegen einer Umleitung auf Tempo 30 km/h reduziert wurde.

Fazit

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr kümmert sich in erster Linie um den Kfz-Verkehr und setzt dabei, wie beschrieben, allzu oft falsche Prioritäten. Die Rad- und Fußwege, meist in den Breiten unterdimensioniert, werden dazu noch missbraucht, um Baustellenbeschilderungen aufzustellen. Das schafft rechtswidrige Zustände, die allem Anschein nach einfach so in Kauf genommen werden. Und anstatt notwendige Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen, wird der Radverkehr ausgebremst – „Radfahrer*innen absteigen!“ Daran hat sich seit 30 Jahren nichts geändert.

Klaus Tuschinsky

ADFC Pattensen

Alltagsradverkehrskonzept Pattensen ist online!

Das Alltagsradverkehrskonzept wurde als Gemeinschaftsprojekt zwischen Springe und Pattensen Ende 2023 von dem Planungsbüro PGT Hannover erstellt. Es beschreibt die Rahmenbedingungen, die Bestandsanalyse und Bewertung, die Ziele, das Radverkehrsnetz und den Handlungsbedarf.
Eingeflossen sind auch der Fahrradklimatest 2022 und die Masterarbeit „Die Fahrradinfrastruktur der Zukunft-2022“ von Celina Feder, die in Zusammenarbeit mit dem ADFC entstanden ist. Die Öffentlichkeit wurde durch eine Online-Befragung und einen Workshop eingebunden. In einer Expert*innenrunde wurden Vertreter*innen der KGS und des ADFC befragt.
Das Konzept beinhaltet auch eine Maßnahmenliste, für entsprechende Beschlüsse dazu sind aber noch Abstimmungen mit den jeweiligen Baulastträgern notwendig.

Das detaillierte Alltagsradverkehrskonzept findest du hier: https://www.pattensen.de/Kultur-Freizeit/Alltagsradverkehrswege

ADFC Wennigsen

Radeln, radeln, radeln: 24-Stunden-von-Wennigsen

FOTOS (5): ADFC

Im Rahmen des Stadtradelns hatten der ADFC und Wennigsen for Future unter der Schirmherrschaft der Gemeinde Wennigsen zu einem besonderen Radel-Event aufgerufen: „24-Stunden-von-Wennigsen – Radelspaß für Teams und Familien“. Teams und Einzelfahrer*innen hatten die Möglichkeit, 24 Stunden lang Fahrradkilometer auf einem Rundkurs durch die Gemeinde zu sammeln. Als Basislager fungierte das Dorfgemeinschaftshaus Evestorf. Hier wurden die Runden gestartet und gezählt, es gab warme und kalte Verpflegung und ein wärmendes Feuer zur Nacht. Vielen Dank an die Evestorfer Feuerwehr und Dorfgemeinschaft, die uns so herzlich willkommen hießen und die Aktion unterstützten!

114 Teilnehmende waren unserem Aufruf gefolgt und fuhren in 14 Teams oder als Einzelfahrer*in mit. Manche Teams versuchten rund um die Uhr unterwegs zu sein, andere nahmen zu den Zeiten teil, an denen es ihr Berufs- und Privatleben zuließ. „Hauptsache Fahrradfahren und Spaß haben!“ war das Motto. Belohnt wurden wir vom Wetter: der seit Tagen angekündigte Regen lies sich nicht blicken und so waren fast durchgehend kleine Gruppen auf dem Rundkurs unterwegs. Zur Sonnenaufgangs-Runde ab 4:45 Uhr genossen über 40 Teilnehmende den frühen Morgen, das Vogelgezwitscher und anschließend ein gemeinsames Frühstück mit Kaffee und Brötchen.

Soviel wurde geradelt!

Insgesamt wurden von allen Teilnehmenden gemeinsam über 11.000 km (1099 Runden) gefahren. Die Teams der Veranstalter*innen verzichteten auf eine Wertung, somit radelte das 13-köpfige Team „Sonntagsradler“ mit 153 Runden am meisten Runden: Ihr Team-Kapitän hatte einen Plan für Familie und Freund*innen erstellt, sodass rund um die Uhr jemand „auf der Bahn“ war. Auch das Team der Feuerwehr Wennigsen fuhr durch die Nacht und verbuchte am meisten „Mitternachtsrunden“. Besonders erfreut waren wir, dass auch Jugendliche an dem Event teilnahmen und vier 13-Jährige als Team „die wilden Hühner“ insgesamt 73 Runden fuhren.

Und was hat das Ganze mit Klimaschutz zu tun? Ein Sprecher von Wennigsen-for-future bringt es auf den Punkt: „Alles, was mit Spaß am Fahrradfahren zu tun hat, hyped das Fahrradfahren insgesamt und führt dadurch auch zu mehr Nutzung des Fahrrades im Alltag und fördert es somit als klimafreundliches Verkehrsmittel.“

Die Stimmung während der gesamten Veranstaltung war außerordentlich gut, alle freuten sich über das gemeinschaftliche Fahrradfahren und den „Spirit“ der Veranstaltung. Auch der Wennigser Bürgermeister Ingo Klokemann nahm selbst an der Veranstaltung teil und hofft, dass es eine Wiederholung geben wird.

Ingo Laskowski

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

ADFC Neustadt

Sonntagsradtour ins Mühlenfelder Land

Gemeinsam den Sonntag auf dem Rad verbringen und das Mühlenfelder Land entdecken- das war der Plan für die ADFC Radtour Ende April. Mit sage und schreibe 29 Menschen radelten wir von Hagen los und erkundeten die Umgebung und die vier Mühlenfelder-Land-Dörfer: Borstel, Nöpke, Dudensen und Hagen.

Gast-Tourleiter und Ortsansässiger Günter Blum gab während der Tour fachkundige und interessante Fakten zum Besten. So erfuhren wir mehr über die Entstehung der Ortmitten oder dem Backtag in Dudensen. Kuchen- und Brotfans kommen hier auf ihre Kosten! Die Dudenser Bockwindmühle und die Mühle in Nöpke können wegen maroder Substanz und Arbeiten an den Mühlen aktuell leider nicht besichtigen werden, auch das Fest zum Mühlentag musste daher dieses Jahr ausfallen. Doch auch von außen sind die Mühlen entlang der Tour ein Hingucker!

In Nöpke besichtigten wir das Freibad, Ortsbürgermeister und Vorsitzende des Fördervereins des Freibades, Heinz-Günter Jaster, gaben uns einen tiefen Einblick in die notwendigen Arbeiten zur Erhaltung und Betreibung des Freibades und dem damit verbundenen rein ehrenamtlichen Aufwand.

Vieles von dem, was wir auf der Tour besichtigen konnten, ist auf die gute Zusammenarbeit der vier Dörfer in den verschiedenen Förderprogrammen zurückzuführen. Günter Blum betonte, dass diese gute Abstimmung und Zusammenarbeit immer wieder ermöglicht, die benötigten Gelder für die verschiedenen Projekte zu erhalten.

Wir bedanken uns ganz herzlich bei unserem Gast-TourGuide Günter Blum und auch bei Margret Fiene, die den „Zubringer" von Neustadt aus geführt hat. *Kirsten Barthel*

FOTOS (4): ADFC

ADFC Seelze

Bauarbeiten an Eisenbahnbrücke

Die Deutsche Bahn plant die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Stichkanal zwischen Ahlem und Letter. Die Bauvorbereitungen sind bereits im Gange. In der ersten Phase ab Mitte Oktober 2024 werden die Hilfsbrücken gebaut, in der zweiten Phase zwischen 2025 und 2026 wird die alte Überführung durch die neue ausgetauscht. Durch die Bauarbeiten sind auch Radwege betroffen: für den Radweg zwischen Limmer und Letter (Teil der Regionsradwege nach Neustadt und zum Steinhuder Meer) wird es aber nur eine kurze örtliche Umfahrung geben, die unproblematisch ist. (siehe Bild, gelb umkreist). Der Weg „Im Rischedahle bleibt frei für den Radverkehr.

Während der zweiten Phase wird der Rad- und Fußweg am Kanal entlang von der Brücke Ziegelstraße bis zur Brücke Klöcknerstraße zeitweise gesperrt sein. Die Umleitung führt dann über den Regionsradweg, die DB Netz verspricht, die Umleitungen rechtzeitig auszuschildern.

Annette Teuber

FOTO: GOOGLE MAPS

ADFC Hemmingen

Dumm gelaufen: Keine Querung für den Radverkehr?

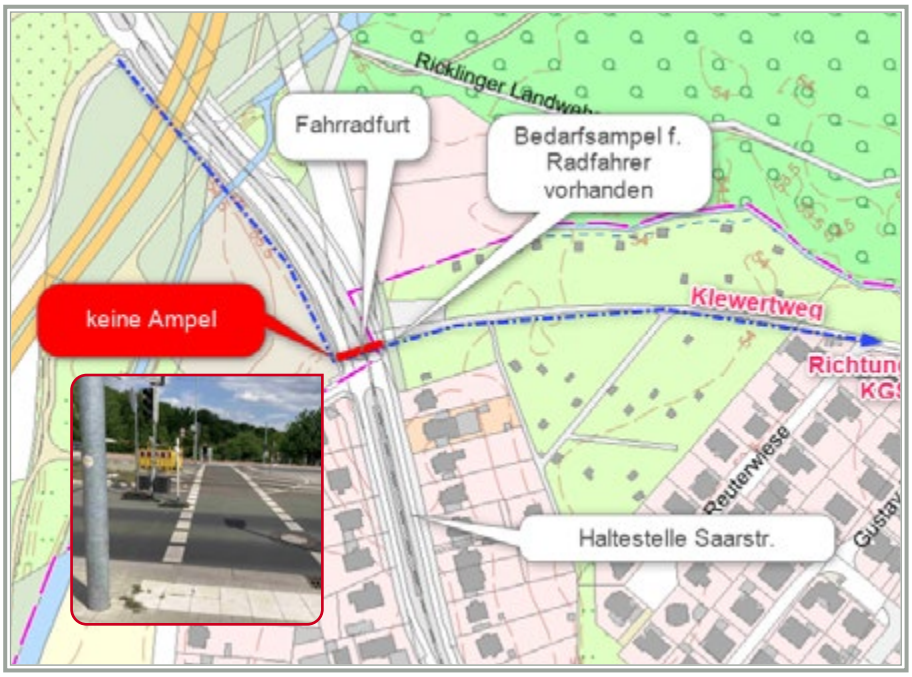
Mal wieder ein (un)schönes Beispiel einer nicht eindeutigen Radwegeführung. Mit der Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen wurden an der Grenze zwischen Hannover und Hemmingen auch die Straßen umgebaut. Dabei ergibt sich jetzt die kuriose Situation einer Bedarfsampel, die nur auf einer Seite der Straße existiert.

Auf der östlichen Seite (Hemmingen) gibt es eine Bedarfsampel, um die Göttinger Landstraße sicher queren zu können. Auf der westlichen Seite (noch Hannover) fehlt dagegen eine solche Ampel gänzlich. Radverkehr, der aus der Saarstraße kommt, hat die ganz normale Fahrbahnampel vor sich und bekommt irgendwann automatisch grün. Aber für Radfahrende, die aus Ricklingen kommend den Gehweg („Radfahrer frei") benutzen, ist keine Ampel vorgesehen. Genauso wurde es im Planfeststellungsverfahren genehmigt. Die Infra sagt dazu, dass Radfahrende aus Ricklingen auf der Fahrbahn fahren sollen und dann die KfZ Linksabbiegespur nutzen können. Also mal wieder eine Radverkehrsführung für besonders Mutige, die sich auch durch Autohupen nicht beeindrucken lassen? Das wird sicherlich auch viele Erwachsene überfordern.

Aber diese Strecke ist auch der Schulweg für Schüler*innen aus Wettbergen und Ricklingen, die über den Klewertweg zur KGS Hemmingen fahren. Diese kommen aus Richtung Ricklinger Friedhof und nutzen natürlich den für Radfahrende freigegebenen Gehweg in Richtung Hemmingen.

„So kann es nicht bleiben", sagt der ADFC Hemmingen und fordert, die fehlende Ampel zügig und zeitnah nachzurüsten. „Eine Radverkehrsführung muss für alle, auch für Kinder und Jugendliche, eindeutig und sicher sein. Das ist hier gründlich schiefgegangen".

Jens Spille



FOTO/GRAFIK: ADFC

PLUS|MINUS

Zurück zum Inhaltsverzeichnis

Plus in Hemmingen

Die Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet Alfred-Benz-Straße und der Endhaltestelle Hemmingen ist fast fertiggestellt. Die Größe der Fläche erlaubt es auch längeren Radgespannen, sich hier quer aufzustellen um auf freie Fahrt zu warten. Eine solche Gestaltung wünschen wir uns auch für neue Querungen, z.B. an der K 221 und der L 389 in Arnum.
Es fehlen aber noch die Masten für die Ampel, hoffentlich stehen sie nicht in der Mitte.

Die direkte Verbindung zwischen der Verlängerung der Sundernstraße und der Endhaltestelle ist vorläufig fertiggestellt. Damit können Radfahrende ohne Umweg über die Göttinger Landstraße direkt in Richtung Sundernstraße bzw. Altes Dorf fahren.

Die Anzahl der Fahrradständer bei Edeka in Arnum war ja zeitweise etwas wenig. Jetzt hat Edeka einen breiten Parkplatz geopfert und zusätzlich 10 Abstellmöglichekeiten installiert.

Jens Spille

HÖLTY Apotheke
... bei uns stehen Sie im Mittelpunkt
BIKE IN
Einkaufen und Fahrrad im Blick
Parken Sie ihr Fahrrad in unserer Apotheke und lassen Sie sich von uns beraten.
Inh. Dr. Philip Schnaith, e.Kfm.
Hildesheimer Straße 17 · 30169 Hannover
Telefon 0511 854549 · Fax 0511 818058
E-Mail: info@hoelty-apotheke.de · www.hoelty-apotheke.de

Bahnübergang Ahrbeck

FOTOS (6): ADFC

Seit über einem Jahr ist der Bahnübergang Ahrbeck (Burgdorf) gesperrt. Ein Blitz soll die Anlage getroffen haben. Die Sperrung des Übergangs betrifft Radfahrende, Anwohnende, Landwirte, Wandernde, Schulkinder. Diese müssen einen zwei Kilometer langen, teils ungeeigneten Umweg in Kauf nehmen. Eine Unterführung ist wohl geplant, es tut sich allerdings nichts. Der ADFC Burgdorf/Uetze fordert eine zügige Reparatur.

Beate Rühmann

Barrierearme Bushaltestellen

In der Röntgenstraße, Barsinghausen, sind zwei Bushaltestellen barrierearm umgebaut und zusätzlich Wartehäuschen aufgebaut worden. Während die nordseitige Haltestelle unproblematisch ist, ist die Haltestelle auf der Südseite sehr ungünstig. Hier verläuft ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg, der durch das Bushäuschen nun auf 1,60 m eingeengt wird. Konflikte vorprogrammiert!

Heidrun Bartz

Was lange währt ...

Nach wirklich langer, langer Zeit wurde eine Matschstrecke für alle Zufußgehende und Fahrradfahrende in einen Topzustand gebracht. Dabei handelt es sich um die Querverbindungs-Strecke aus Sehnde kommend, am Gefängnis und am Randgebiet von Ilten vorbei in die Stadt Lehrte.

Martha Priesemann

Viele neue Schilder – was ist was? Wer darf was?

Hannover, Elsa-Winokurow-Weg in den Hermann-Löns-Park, gesehen von der Kirchröder Straße aus. Viele neue Schilder geben an: Fußweg, Radweg, Straße, Fußweg. Aber: Was ist hier was? Wer darf und muss wo? Welcher Weg ist denn der Radweg mit Benutzungspflicht? Falls der Radweg in der Mitte verläuft, dann aber nur bei Tempo 30? Und dürfen Autos hier auf dem Radweg fahren? Fragen über Fragen.

Weiter hinten, nach der Kreuzung über Hermann-Löns-Straße hinaus nach Osten, ist der Nebenweg (jetzt Gehweg) plötzlich wieder kombinierter Rad- und Gehweg wie früher. Die Straße – Verlängerung vom asphaltierten Elsa-Winokurow-Weg – wird von einer durchlaufenden Schranke versperrt.

An der Kreuzung im Wald wurden kürzlich taktile Platten verlegt – eine Erleichterung für Blinde und Sehbehinderte, die in der Nähe wohnen. Dadurch ist für Radfahrende aber leider eine Gefahrenquelle neu geschaffen worden. Denn wo es bisher Bordsteinabsenkungen gab, treffen sie jetzt ohne Vorwarnung auf hohe Kanten. Neu abgesenkte Bereiche gibt es links und rechts der Radfahrspur – man muss einen

FOTOS (4): ADFC

Schlenker fahren, um sie zu nutzenn. Eine Kennzeichnung gibt es nicht. Radfahrende können an dieser Kreuzung also nicht mehr wie gewohnt einfach geradeaus fahren, denn dann stoßen sie direkt auf eine hohe Bordsteinkante. Das ist gefährlich für diejenigen, die nichts von dem Umbau wissen.

Annette Volland

Neuer Radweg zwischen Bilm und Wassel

1991 stand das Thema Radweg von Bilm nach Wassel zum ersten Mal auf der Tagesordnung des Ortsrates – jetzt ist der Weg endlich da (an der K 143, Gebiet der Stadt Sehnde in der Region Hannover).

Martha Priesemann

Gute Fahrradabstellplätze?

In Oberricklingen befindet sich an der Tillystrasse ein großes Einkaufszentrum. Mit Parkplätzen soweit das Auge reicht (s. Foto), obwohl wir uns hier am Rand eines Wohngebietes mit Mehrgeschossiger Bebauung befinden. Sucht man allerdings einen sicheren Abstellplatz für sein Fahrrad, so wird man nicht fündig. Bestenfalls gibt es ein paar Felgenklemmer in einer eher dunklen Ecke. So fördert man auf jeden Fall nicht, dass Menschen mit dem Rad und nicht dem Auto ihren Einkauf machen. Ein paar Fahrradbügel aus dem Programm der Region wären sicher nicht zu viel verlangt.

Große, versiegelte Flächen für Autos, weit und breit kein Fahrradabstellplatz ...

... doch hier in einer Ecke sind Felgenbrecher!

GROSSE ERÖFFNUNG

Frühjahr 2024

e-motion

e-Bike Welt Hannover-Garbsen

Größter e-Bike Fachhandel in der Region Hannover auf 2000 m²

Nutze die Möglichkeit über den QR-Code direkt einen persönlichen Beratungstermin zu buchen!

NEUERÖFFNUNG:
e-motion e-Bike Welt Hannover-Garbsen
Flemmingstraße 13 | 30827 Garbsen
0511 37 06 98 74
hannover@emotion-technologies.de

e-motion e-Bike Welt Hannover-Südstadt
Rüsterburg 3 | 30173 Hannover
0511 47 53 29 40
hannover-suedstadt@emotion-technologies.de

---

e-motion e-Bike Welt Hannover-Garbsen
Flemmingstraße 13 | 30827 Garbsen
0511 37 06 98 74
hannover@emotion-technologies.de

e-motion
DIE E-BIKE EXPERTEN