

IM WESTEN NICHTS NEUES!

Warum der Westschnellweg
keine Autobahn werden darf



FOTO: ADFC

LIEBE LESER*INNEN,

bis Ende November besteht noch die Möglichkeit, beim Fahrradklimatest mitzumachen und in der Umfrage das Fahrradklima vor Ort zu bewerten. Schon teilgenommen? Falls nicht, möchte ich an dieser Stelle dazu motivieren: Nehmt euch am besten noch heute ein paar Minuten Zeit, die Fragen zu beantworten. (siehe Seite 7) Je mehr Menschen am Fahrradklimatest teilnehmen, desto gezielter kann der ADFC Maßnahmen für den Radverkehr fördern und mit mehr Nachdruck fordern.

In der HannoRad beschäftigen wir uns diesmal intensiv mit dem Ausbau des Westschnellwegs. Wir alle müssen frühzeitig aktiv werden, damit in Hannovers Westen die Fehler vom Südschnellweg nicht wiederholt werden. Warum das fatal wäre, erklärt der Text im Schwerpunkt.

Für unsere Mitglieder interessant: Wir laden mit dieser Ausgabe zur Mitgliederversammlung des ADFC Region Hannover am 7. März 2025 ein. Unter anderem steht eine Satzungsänderung auf der Tagesordnung – mehr dazu auf Seite 8.

Und liebe Noch-Nicht-Mitglieder: Jetzt ist wie immer ein guter Zeitpunkt, selbst Mitglied zu werden und den ADFC als Stimme der Radfahrenden zu stärken: Sei dabei! Einfach den QR-Code scannen oder diesem Link folgen:

<https://hannover-region.adfc.de/sei-dabei>

Viel Spaß beim Lesen der HannoRad!

Bianca Sieg

INHALT

Editorial.....	3
Impressum.....	3

SCHWERPUNKT

WESTprotest: Weniger ist mehr am Westschnellweg	4
ADFC-Kommentar: Wie weiter am Westschnellweg in Hannover?.....	5
ADFC-Fahrradklima-Test 2024.....	7

AKTUELL

Mitgliederversammlung des ADFC Region Hannover e.V.	8
Landesdelegiertenversammlung des ADFC in Nordhorn.....	9
S-Pedelec: Biete Erfahrungsaustausch – suche Mit-Lobbyist:innen.....	9
Interview mit der Bundestagsabgeordneten Swantje Michaelen	10
Weniger Tempo – mehr Sicherheit	12
Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO).....	13

PROFILE

Wir stellen vor: BTE Tourismus- und Regionalentwicklung.....	14
Ausgezeichnet – Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen (Teil 2).....	15
Anni – ein neuer Lastenfahrradanhängen.....	17

MIT DEM RAD UNTERWEGS

Fahrradfreundliches Nordhorn	18
------------------------------------	----

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen.....	19
--	----

PLUS/MINUS

Unter anderem zu den Themen neue Radwege, neu gestaltete Neben- anlagen und problematische Bushaltestellen.....	29–30
--	-------



Verbessere das Radfahren vor deiner Haustür!

Wenn Scherben und Baumwurzeln zur Slalomfahrt zwingen, Baustellen zur Gefährdung werden oder Radwege im Nichts enden – Radfahrende haben verschiedene Möglichkeiten, diese Missstände zu melden. Hier einige Adressen:

<https://e-government.hannover-stadt.de/impulsweb.nsf>

<https://www.stadtradeln.de/app>

Oder schreibe eine E-Mail an:
Radwege@region-hannover.de

IMPRESSUM

Heft 3 | 2024 · Auflage: 7500

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.

HannoRad

Redaktionsanschrift

siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

Layout, Produktion und Druck

Andreas Beichler
QUBUS media GmbH, Beckstraße 10, 30457 Hannover

Titelfoto

Andreas Beichler, ADFC

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben jeweils die Meinung des Autors bzw. der Autorin 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.

Weniger ist mehr am Westschnellweg

WESTprotest erklärt warum

Bei der Modernisierung des Südschnellwegs wird der Ausbau nach Autobahnstandard umgesetzt. Begründet wurde das mit steigenden Verkehrszahlen auf dem Schnellweg (mehr als zwanzig Prozent von 2017 bis 2030) sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die soll durch breitere Fahrstreifen und Mittelstreifen sowie die Anlage von Standstreifen erreicht werden. (Die fehlenden Seitenstreifen im Tunnel wurden offensichtlich als unkritisch angesehen.)

Beim Westschnellweg sind derzeit in beiden Fahrrichtungen durchgängig zwei Fahrstreifen getrennt durch einen Mittelstreifen vorhanden. Die Niedersächsische Landesstraßenbaubehörde (NLStBV) gibt die durchschnittliche Breite mit 19 Metern an. Breiter ist der Westschnellweg Am Lindener Berge mit ca. 20 Metern und an der Brücke über der Davenstedter Straße mit ca. 21 Metern. Schmäler ist er auf Höhe der Wasserkunst und im Bereich Großer Garten mit nur etwa 16 Metern.

Die Längen der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen schwanken erheblich zwischen nicht vorhanden und ca. 250 Metern. Es gibt mehrere Nothaltebuchten. Die Schwanenburgbrücke über die Leine weist beidseitig Geh- und Radwege auf.

Im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfs zum Südschnellweg wird bereits darauf hingewiesen, dass die Erneuerung des Westschnellwegs nach den gleichen Kriterien erfolgen soll. Im Bericht zeigt eine Grafik, dass für den Abschnitt zwischen Ricklinger Kreisel und Deisterkreisel die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zugrunde gelegt wird, für den Abschnitt Deisterplatz bis Anschlussstelle Herrenhausen jedoch die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA).

Modernisierung nach Autobahnstandard (RAA)

Die Breite des zukünftigen Streckenquerschnittes nach RAA wäre mindestens so breit, wie aktuell am Südschnellweg geplant.

Auf Höhe „Am Lindener Berg“ würde das eine Verbreiterung um ca. 6 Meter bedeuten – und damit erheblichen Eingriff in das vorhandene Grün.

Die Brücke über die Davenstedter Straße wird dann ebenfalls ca. 6 Meter breiter und rückt näher an die beidseitig vorhandene Bebauung: Im Bereich von Wasserkunst und Großer Garten müsste sogar um fast 10 Metern verbreitert werden und hätte dementsprechend Auswirkungen auf das vorhandene Grün, die parallel verlaufenden Geh- und Radwege und wohl auch auf die anschließenden Grundstücke.

Für die Zu- und Ausfahrten sind Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen vorzusehen – zwischen 130 Meter und 180 Meter lang und so breit wie der rechte durchgehende Fahrstreifen (also in der Regel 3,50 Meter). Eine Richtungsfahrbahn ist in solchen Abschnitten statt 9,75 Meter 11,25 Meter breit. Die Straße ist dementsprechend in den betreffenden Abschnitten bis zu drei Meter breiter.

Die sinnvolle Alternative

Eine Modernisierung des Westschnellweges ist auch nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) als anbaufreie Hauptverkehrsstraße (VS II) möglich. Ein großer Unterschied ist, dass keine Standstreifen erforderlich sind. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ist der Mittelstreifen einen Meter breit. Sollen 70 km/h zugelassen werden, vergrößert sich der Mittelstreifen auf 2,50 Meter. Ein weiterer erheblicher Unterschied zur RAA: Flächenintensive Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sind nicht erforderlich. Nach RAASt können die Knotenpunkte bzw. Zu- und Ausfahrten mit Lichtsignalanlagen geregelt werden.

Autobahn (RAA) oder Stadtstraße (RASt)?

Auf der Internetseite des NLStBV ist das Projekt so angekündigt: „Um auch zukünftig gewährleisten zu können, dass der Verkehr auf dem Westschnellweg sicher und flüssig fließen kann, wird er saniert und fit für die Zukunft gemacht“.



Für den Stadtteil
enorm wichtige
Grünzüge entlang
der „Autobahn“
müssten
weichen!



FOTO: WESTPROTEST

Auf einer Stadtstraße nach RAST ist eine Geschwindigkeit von höchstens 70 km/h vorzusehen. Die größte Kapazität eines Fahrstreifens wird mit rund 2.000 Fahrzeugen pro Stunde bei Geschwindigkeiten zwischen 65 und 80 km/h erreicht. Mit höheren Geschwindigkeiten kommt es öfter zu Beschleunigungs- und Bremsmanövern, der Verkehr stockt häufiger und der Treibstoffverbrauch steigt. Die Festlegung der Geschwindigkeit auf 70 km/h wäre demnach eine gute Maßnahme um eine hohe Kapazität und Flüssigkeit des Verkehrs auf dem Westschnellweg zu erreichen.

Ein Entwurf nach RAST als Stadtstraße wird mit den vorhandenen Flächen des Westschnellweges auskommen und entspricht damit einer Sanierung im Bestand. Dies wiederum entspricht dem Verkehrsentwicklungsplan „VEP 2035+“ der Region Hannover, welcher im Juli 2023 politisch beschlossen wurde. Im VEP 2035+ sind die Maßnahmen zur Entwicklung aller Verkehrsarten in der Region dargestellt, die notwendig sind, um das Ziel Klimaneutralität zu erreichen. Durch umfangreiche Investitionen in den Ausbau des Wegenetzes für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad und Fußverkehr) wird der regionale PKW-Verkehr deutlich abnehmen. Modellrechnungen der Region Hannover zeigen, dass dadurch trotz zunehmenden überregionalen Durchgangsverkehres der Verkehr auf den Autobahnen und Schnellwegen rund um Hannover um 10 bis 30 Prozent abnehmen werden. Ein Ausbau dieser Infrastruktur ist daher nicht erforderlich, eine Sanierung im Bestand völlig ausreichend.

Fazit

- Beide Lösungen (RAA/RASt) entsprechen den Richtlinien. Ein Unterschied im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist nicht plausibel.
- Grundsätzlich ist klar, dass die Unfallschwere bei geringeren Geschwindigkeiten abnimmt, so dass die Trassierung nach RAST als Stadtstraße mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h zu bevorzugen ist.
- Die Variante nach RAST kommt zudem mit einem geringeren Flächenverbrauch (weniger Versiegelung) und Eingriff in angrenzende Flächen (Grünflächen, Baumbestand) aus und würdigt damit § 13 des Bundesnaturschutzgesetzes, nach dem erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden sind.



Fahrraddemonstration am 21.09.2024 entlang der geplanten Ausbaustrecke: Rund 700 Teilnehmer*innen protestierten gegen einen autobahnähnlichen Ausbau des Westschnellweges.

FOTO: ANDREAS BEICHLER

WESTprotest fordert eine gesetzeskonforme Sanierung des Westschnellwegs

Da aktuell nicht absehbar ist, dass die zuständigen Verwaltungen und politischen Vertretungen einen dem Klimaschutzgesetz entsprechenden Ansatz bei der Modernisierung des Westschnellwegs verfolgen, hat sich WESTprotest gegründet, um eine gesetzeskonforme Sanie-

Wie weiter am Westschnellweg in Hannover?

Das Land Niedersachsen plant aktuell die Modernisierung des Westschnellwegs zwischen der Anschlussstelle Herrenhausen und dem Deisterkreisel. Die Strecke ist ca. vier Kilometer lang, 14 Brücken müssen erneuert werden. Nachdem die Modernisierung des Südschnellwegs (3,8 km mit 8 Brücken bzw. neuem Tunnel, aktuell geschätzte Kosten 600 Mio. €) mit seiner Verbreiterung um mehr als zehn Meter und umfangreichen Baumfällungen erst nach dem Planfeststellungsverfahren erhebliche Proteste hervorgerufen hat, soll beim Westschnellweg von Beginn an alles besser laufen. Geplant ist die Einrichtung eines Bürgerrates aus 35 zufällig ausgewählten Bürger*innen (60 Prozent aus der Region, 40 Prozent aus der Stadt Hannover) und eines Dialogforums aus ebenfalls 35 Personen, in dem Anwohner*innen, Politik und Verbände vertreten sind. Wir haben die Bürgerinitiative WESTprotest gebeten, mögliche Maßnahmen und Auswirkungen der geplanten Modernisierung für die Hannorad zu erläutern.

Warum interessiert uns das als ADFC?

Was hat die Sanierung des Westschnellweges mit Radverkehr zu tun? Zum einen geht es uns um die Rad- und Fußwege, die entlang des Schnellwegs in den Grünzügen liegen, ebenso wie Unterführungen und Querungsmöglichkeiten. Zum anderen geht es um das Thema Klimaschutz. Wir müssen alles dafür tun, den CO₂-Ausstoß zu begrenzen und dem Klimawandel noch etwas entgegen zu setzen. Dafür gibt es Beschlüsse der Politik auf verschiedenen Ebenen, diese müssen berücksichtigt werden. Ziel des VEP2035+ der Region Hannover zum Beispiel ist eine Verdoppelung von Radverkehr und ÖPNV bei gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrs bis zum Jahr 2035. Das wird aber nur möglich, wenn möglichst viel Geld und Planungskapazität in den Ausbau des Radwegenetzes in der Region fließt, statt in die Verbreiterung von Autobahnen und Schnellstraßen.

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover





rung des Westschnellwegs herbeizuführen. Gleichzeitig soll darauf hingewirkt werden, dass die Maßnahmen aus dem VEP 2035+ der Region Hannover vorangetrieben werden, also umfangreiche Investitionen in den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. Der Ausbau des Radwegenetzes in Stadt und Region Hannover ist eine Säule auf dem Weg hin zur klimaneutralen Mobilität und vollständig herstellbar mit dem Geld, welches vom Land in den Ausbau von vier Kilometer Schnellweg nach Autobahnstandard investiert werden müsste.

Wenn du auch denkst, dass die vorhandenen Finanzmittel besser in den Ausbau des Radwegenetzes als in einen Ausbau der Schnellwege investiert werden sollen, unterstütze WESTprotest.

Informiere dich ([Instagram@west.protest/Anmeldung zum Newsletter über info@westprotest.de](https://www.instagram.com/west.protest/)), trage die Informationen weiter.

Solltest du darüber hinaus mit uns aktiv werden wollen melde dich zu unserem **1. Vernetzungstreffen am 23.11.2024 über:**

info@westprotest.de an.



FOTOS (2): WESTPROTEST

Leinemasch BLEIBT oder: Ein Buch gegen das Weiter-so; ein Buch für Klimagerechtigkeit

Am 5. Dezember erscheint ein von Leinemasch BLEIBT herausgegebenes Buch. Es erzählt in Worten und Bildern auf 200 Seiten vom Südschnellwegprotest in Hannover – für all die, die dabei waren, aber auch für die, die bisher nur die Schlagzeilen kennen. Es erscheint im oekom Verlag und wird 26 Euro kosten.

Ein Landschaftsschutzgebiet in Hannover soll massiv zerstört werden, um zwei Kilometer Bundesstraße breiter zu machen. Diese absurde Idee inmitten von Klimakatastrophe, Artensterben und Verkehrswende-Notwendigkeit hat bereits 2020 Tausende Menschen in Hannover auf die Straße getrieben. Ende 2021 nimmt Leinemasch BLEIBT als neue Gruppe den Kampf auf, ein Jahr später besetzen lokale Aktivist*innen von Ende Gelände Bäume direkt am Südschnellweg – der Beginn von Tümpeltown.

Im Januar 2024 werden die Besetzung und tausende Bäume im Wortsinn dem Erdboden gleichgemacht.

Das Buch zeichnet diese zweieinhalb Jahre lokalen Widerstand bis zur Räumung und Rodung nach. Haben wir verloren? Was ist gewonnen? Es zieht den Bogen zu anderen Kämpfen für Klimagerechtigkeit, besonders nach Lützerath. Es lässt Menschen von ihren

Versuchen berichten, das „gute Leben für alle“ zu ermöglichen und lässt auch diejenigen zu Wort kommen, die sich in der Masch bis zuletzt in den Weg gesetzt haben und nun mit Repressionen konfrontiert sind. Es beantwortet aber auch die Frage, warum die Verkehrswende nicht aus den Startlöchern kommt, zeigt, wieso sogenannte Beteiligungsformate tatsächlich nur zur Akzeptanzbeschaffung organisiert wurden, und was Klima mit Gerechtigkeit und Kapitalismus zu tun hat.



Leinemasch BLEIBT freut sich über alle, die das Buch bereits im Rahmen eines Verlags-Crowdfunding (bis zum 24. Oktober) erwerben. Blick ins Buch inklusive.

<https://www.oekom-crowd.de/>



Und wie ist Radfahren bei dir vor Ort?

ADFC
Fahrradklima-Test
2024



Jetzt
teilnehmen
noch bis zum
30. November 2024

Hier der Link zur Teilnahme oder QR-Code scannen:

<https://t1p.de/pxw9b>



„Immer wieder gibt es Konflikte zwischen Menschen auf dem Rad, zu Fuß, mit Hund oder im Kraftfahrzeug. Doch wo genug Raum vorhanden ist, läuft es besser. Die Teilnahme am **ADFC-Fahrradklima-Test** ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern ihre Kommunalpolitik darüber zu informieren, wo beim Radfahren der Schuh drückt und wo es bereits gute Lösungen gibt.“

EINLADUNG zur Mitgliederversammlung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs Region Hannover e. V.

am Freitag, den 7. März 2025 um 18 Uhr im Freizeitheim Vahrenwald (kleiner Saal), Vahrenwalder Straße 92, Hannover.

Tagesordnung:

- | | |
|---|---|
| 1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit | 10. Entlastung des Vorstands |
| 2. Genehmigung der Tagesordnung | 11. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplan 2025 |
| 3. "Vom Aktivenbereich bis zur Akademie - Digitale Angebote im ADFC" Impulsvortrag von Christian Lüdke, Vorstand ADFC Niedersachsen | 12. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2025 |
| 4. Satzungsänderung (mit Erläuterungen) | 13. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 28. Februar 2025) |
| 5. Diskussion der Satzungsänderung | 14. Verschiedenes |
| 6. Abstimmung zur Satzungsänderung | |
| 7. Bericht des Vorstands | |
| 8. Bericht der Kassenprüfer | |
| 9. Aussprache über Bericht des Vorstands | |

Alle ADFC-Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Das Vorstandsteam des ADFC Region Hannover

Evtl. Änderungen/Regelungen wegen unvorhersehbarer Ereignisse werden auf der Website <https://hannover-region.adfc.de> bekanntgegeben.

Satzungsänderung

Liebe Mitglieder des ADFC,

auf der nächsten Mitgliederversammlung steht unter anderem eine Satzungsänderung auf der Tagesordnung. Warum? Anlass, uns damit zu beschäftigen, war eine neue „Mustersatzung“, die wir vom Landesverband erhielten. Das betrifft zum Teil Änderungen oder Ergänzungen in Punkten, die hinsichtlich der Gemeinnützigkeit vom Finanzamt gefordert werden, zum Teil geht es aber auch nur um bessere und (hoffentlich) klarere Formulierungen.

Im Zuge der anstehenden Änderungen haben wir unsere Satzung aber auch dahingehend überprüft, ob sie noch unseren Gegebenheiten entspricht. Dadurch sind zwei

Paragraphen entfallen, nämlich die, die den Regionsausschuss und mögliche Fachgruppen betreffen. Beide sind unseres Erachtens inzwischen durch die Realität und gelebte Praxis überholt.

Die Gegenüberstellung der alten Satzung mit dem neuen Satzungsentwurf findet ihr unter dem **Link** oder dem **QR-Code**. Wer keinen Internet-Zugang hat, kann eine Kopie über unsere Geschäftsstelle erhalten:

Telefon 0511 1640 312

Und natürlich kann jedes Mitglied auch zu diesem Punkt bis zum 28. Februar 2025 Änderungsanträge einbringen.



Hier geht es zur kompletten Satzung. Einfach den QR-Code scannen oder folgenden Link nutzen: <https://shorturl.at/eS9fZ>

Für den Vorstand
Annette Teuber

Radgeber

Räder – Service – Sachverstand

Wir führen die guten Marken – und natürlich auch vieles andere, was zum Radfahren gehört.

Wir beraten Sie
gerne und freuen uns
auf Ihren
Besuch!



Landesdelegiertenversammlung des ADFC in Nordhorn

Anfang September fand die jährliche Landesdelegiertenversammlung des ADFC Niedersachsen in Nordhorn statt. Neben den üblichen Tagesordnungspunkten wie Rechenschaftsberichte der Vorstandsmitglieder, Kassenprüfungsbericht und Haushaltsplan für das nächste Jahr wurden folgende inhaltliche Anträge einhellig verabschiedet:

- Der ADFC Niedersachsen setzt sich für eine erleichterte Einrichtung von Schulstraßen ein. Dazu wirbt der ADFC bei der Landesregierung für einen entsprechenden Erlass durch das Verkehrsministerium, nach dem Vorbild von NRW. Der Erlass soll Kommunen erlauben, nach eigenem Ermessen um Schulen, Schulzentren oder Kitas Schulstraßen zu errichten. (Unter einer „Schulstraße“ ist die Sperrung einer Straße für den Kfz-Verkehr zu verstehen. Diese Sperrung kann auch temporär zu

den maßgeblichen Bring- und Holzeiten eingerichtet werden.)

- Der zweite Antrag richtet sich gegen „Bettelampeln“. Der ADFC Niedersachsen möchte erreichen, dass Rad- und Fußverkehr an ampelgeregelten Kreuzungen automatisch grün bekommt, ohne dass Anforderungstaster bedient werden müssen. Damit das nicht für jede Ampel einzeln diskutiert und erkämpft werden muss, sollen gesetzliche Grundlagen und Durchführungsverordnungen auf Bundesebene modifiziert werden. Durch einen Antrag an die Bundesversammlung des ADFC soll der Bundesvorstand beauftragt werden, dahingehend tätig zu werden.

Die Landesdelegiertenversammlung wählt auch jeweils die Delegierten zur Bundesversammlung. In diesem Jahr sind aus unserem Kreisverband Annette Volland und Annette Teuber dabei.

Bettelampel-Sonderpreis für Hannover

Der Landesverband hatte zum Bettelampel-Contest aufgerufen, in Nordhorn wurden die Preise verliehen: Die „schlimmste Bettelampel“ in Niedersachsen hat Cuxhaven – und ein Sonderpreis ging an – Hannover. Unsere prämierte Bettelampel wird teilweise erst nach 4 Minuten und 54 Sekunden grün! „Das muss eine Ampel auch erstmal schaffen“, fand die kleine Jury des ADFC Niedersachsen. Hier war die Schaltung defekt und wurde der Stadt gemeldet. Aber genauso sieht eben unsere Realität manchmal aus: Die Ampel wird nicht grün für Rad- und Fußverkehr. „Wir hoffen, dass unser engagierter ADFC Aktiver Rainer nicht immer noch an der Ampel wartet!“, sorgt sich der ADFC Niedersachsen und schickt hinterher: „Schafft es jemand, das ganze Video bis zum Ende zu gucken? Auch das würde einen Preis verdienen!“

Link zum Video von Hannovers Bettelampel als QR-Code: <https://t1p.de/ka0kc>

S-Pedelec: Biete Erfahrungsaustausch – suche Mit-Lobbyist:innen

Hallo Hannorad-Lesende, ich fahre seit nahezu einem Jahr begeistert ein altes S-Pedelec. Das sind die elektrisch unterstützten Fahrräder, mit Versicherungs-Nummernschild. Sie dürfen schneller als 25 km/h fahren und wenn Mensch kräftig genug mit tritt, sind bis zu 45 km/h erreichbar. Das geht mit Rücksichtnahme und Köpfchen ganz gut auf vielen Wegen. Ich möchte diese Fahrradkategorie stärker ins Bewusstsein der klimabewussten Verkehrspolitik bringen. Denn für eine erfolgreiche Verkehrswende unter den Berufspendelnden ist aus meiner Sicht der mögliche Beitrag der S-Pedelecs gerade bei größeren Strecken völlig aus dem Blick geraten. Der mögliche Beitrag kann viel höher sein als der heute tatsächliche, weil die derzeitige Bedingung des reinen Straßenbetriebs und des Radwegenutzungsverbots alle Nachteile potenziert und das S-Pedelec unattraktiv macht. Zu den notwendigen Ver-

besserungen möchte ich mich gerne mit euch austauschen.

Für November lade ich zu einer Videosession ein und plane einen abgestimmten Artikel zum Thema in der nächsten HannoRad. Ich

bin 59, seit Jahren im ADFC und derzeit in Hemmingen Pattensen engagiert. Mit meinem S-Pedelec fahre ich täglich 45 km zur Arbeit und zurück. Das spart mir gegenüber meinem schon schnellen Liegerad täglich 30 min Pendel-Lebenszeit ein und schon deshalb ich möchte nicht mehr darauf verzichten – wie geht es euch damit? Bitte meldet euch bei Interesse bei mir: udoscherer@web.de



Interview mit Swantje Michaelson

Acht Jahre, von 2013 bis 2021, war Swantje Michaelson als Geschäftsstellenleiterin beim ADFC Hannover tätig, inzwischen ist sie Bundestagsabgeordnete und hat ihre ersten drei Jahre als Mitglied im Bundestag hinter sich. Als aktives ADFC Mitglied ist ihr Herzensthema, wie könnte es anders sein, Verkehrspolitik. Sie setzt sich im Bundestag für eine echte Mobilitätswende, sichere Alltagsmobilität, feministische Verkehrsplanung und den Radverkehr allgemein ein.

Swantje, bald hast du deine erste Legislaturperiode als Bundestagsabgeordnete geschafft. Wie sieht der Arbeitsalltag als MdB für dich aus, was sind deine Schwerpunkte?

Der Arbeitsalltag als MdB ist grundsätzlich sehr bunt! In den Sitzungswochen findet die parlamentarische Arbeit in Berlin statt. Hier sind meine Schwerpunkte Verkehrspolitik, insbesondere Rad- und Fußverkehr sowie mein Herzensthema Straßenverkehrsrecht. Das war auch einer der Gründe, warum ich für den Bundestag kandidiert habe. Neben der verkehrspolitischen Arbeit sitze ich außerdem im Petitionsausschuss, wo wir uns um die vielfältigen Anliegen der Menschen kümmern.

Dann gibt es noch die Wahlkreiswochen. Hier bin ich viel in Hannover und Niedersachsen unterwegs, um mit den Menschen vor Ort ins Gespräch zu kommen, ihre Perspektiven und Themen aufzunehmen, aber auch Politik zu erklären und Fragen zu unserer Arbeit in Berlin zu beantworten.

Was siehst Du selbst als größten Erfolg deiner ersten Jahre im Bundestag?

Mein größter Erfolg ist die Reform des Straßenverkehrsgesetzes. Dazu hat übrigens der ADFC maßgeblich beigetragen. Der hat in den letzten Jahren immer wieder betont: Wenn wir mehr Möglichkeiten für die Förderung des Radverkehrs haben wollen, brauchen wir dafür eine neue gesetzliche Grundlage und nicht nur eine Änderung in der StVO. Das alte StVG ist über hundert Jahre alt und hatte als einziges Ziel die Sicherheit und Flüssigkeit des Autoverkehrs. Deshalb haben wir als Grüne und auch ich persönlich dafür gekämpft, dass das Gesetz reformiert wird. Vor einigen Monaten haben wir die Reform beschlossen und nun sind neben der Flüssigkeit des Autoverkehrs auch Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung in dem Gesetz verankert. Das bedeutet: Nicht länger steht allein das Auto im Mittelpunkt, sondern in Zukunft können Verkehrspolitik und Verkehrsplanung auch an den neuen Zielen ausgerichtet werden. Das ist ein echter Paradigmenwechsel.

Im neuen StVG vermissen wir klare Regelungsausrichtungen, die die „Vision Zero“ ins Zentrum des Handelns stellen. Das fehlt, obwohl dies ein klares Ziel und Leitbild des Bundes ist.

Dass wir Vision Zero nicht im Gesetz verankern konnten, finde ich auch sehr schade und ist den politischen Realitäten in Bundestag und Bundesrat geschuldet. Aber mit den neuen Zielen stärken wir dennoch die Verkehrssicherheit, denn damit werden Radwege oder Verkehrsberuhigung leichter möglich. So haben wir den Ausnahmekatalog für die Einrichtung von Tempo 30 Bereichen erweitert. Nach alter Regelung konnten diese nur vor Kitas und Schulen sowie Seniorenheimen und Krankenhäusern eingerichtet werden. Das haben wir durch Zebrastreifen, Spielplätze und stark frequentierte Schulwege erweitert. Gerade dieser letzte Aspekt schafft neue, weitgehende Spielräume.

Aus den Kommunen und Verwaltungen hört man, dass die Reform des StVG zwar angekommen ist, aber bei der Umsetzung noch gezögert wird. Die Verantwortlichen sind zum Teil verunsichert, was sie dürfen und was nicht. Wie reagierst du darauf?

Ganz generell: die neue Rechtsgrundlage gilt, StVG und StVO wurden im Sommer beschlossen. Es gibt sogar schon erste Beispiele für neue Zebrastreifen oder Tempo-30-Abschnitte, die auf Basis des neuen Rechts umgesetzt werden. Es ist jetzt an uns allen, Verbänden, Politik und Verwaltung, auf die neuen Möglichkeiten aufmerksam zu machen. Und ich wünsche mir natürlich, dass die neuen Spielräume genutzt werden. Dann bringen wir Verkehrssicherheit und Lebensqualität voran!

Deutschland ist bekannt dafür, eine Autonation zu sein. Welche Hürden gab es für dich, die Verkehrswende voranzubringen?

Deutschland ist meiner Meinung nach nicht nur eine Autonation, sondern auch eine Fahrradnation! Viele Menschen nutzen das Fahrrad im Alltag oder in der Freizeit und sie nutzen es gern. Aber auch durch die bisherigen Gesetze haben wir das System zu einseitig auf das Auto ausgerichtet. Das Auto ist für sehr viele Menschen aus dem Alltag nicht wegzudenken. Es ist auch Teil unserer gesellschaftlichen Identität - als Statussymbol, aber auch als Basis von Wohlstand. Dabei wird das Auto auch mit positiven Aspekten verknüpft wie Freiheit oder Sicherheit. Dass die Art und Weise, wie wir es nutzen, zu sehr vielen Problemen führt: Luft- und Lärmbelastung, Klimakrise, Verkehrstote wurde und wird allzu oft ignoriert. Wir kämpfen bei der Verkehrswende gegen viele Gewohnheiten und gegen die Prägung einer ganzen Gesellschaft.

Du wirst 2025 wieder für den Bundestag kandidieren. Was sind deine Ziele für die nächste Legislaturperiode?

Beim Straßenverkehrsrecht bleibt weiterhin viel zu tun. Ich finde hier z.B. total wichtig, Kinder und Jugendliche noch mal mehr in den Fokus zu stellen. Die Zahlen zeigen, dass die meisten Kinder immer noch auf ihren Schulwegen verunglücken. Wir müssen also Schulwege so gestalten können, dass Kinder sicher und selbstständig zur Schule kommen. Mit weiteren Veränderungen des Straßenverkehrsrecht können wir das erreichen, z.B. indem wir das Einrichten von Schulstraßen erleichtern. Auch bei Tempo 30 lohnt es sich, für mehr Entscheidungsspielräume in den Kommunen zu kämpfen. Außerdem ist mir die Finanzierung kommunaler Radwege sehr wichtig. Den Ausbau haben wir jahrzehntelang vernachlässigt, deshalb sehe ich den Bund hier in der Pflicht. Mit verhältnismäßig geringen Mitteln kann man sehr schnell sehr viel erreichen. Von den Zielvorgaben des Nationalen Radverkehrsplans sind wir noch weit entfernt - dafür will ich mich weiter einsetzen.

Was bedeutet soziale und ökologische Verkehrspolitik für dich?

Einerseits ist der Verkehrssektor, was die Klimaziele betrifft, unser größtes Sorgenkind. Wenn wir Mobilität nicht deutlich verändern, werden wir unsere Klimaforderungen nicht lösen. Die Antriebswende allein wird uns nicht helfen, wir müssen Mobilität verändern, um die Klimaforderungen



FOTO: MARKUS HEFT

Swantje Michaelsen,
Mitglied des
Deutschen Bundestages

zu lösen. Viel mehr Menschen können und müssen das Fahrrad nutzen. Das stärkt übrigens Teilhabe und Barrierefreiheit - denn das Auto ist gar kein Verkehrsmittel für alle. Im Gegenteil: fast 30 Mio Menschen in Deutschland haben keinen Führerschein, dazu kommen all diejenigen, die sich ein Auto nicht leisten können oder wollen. Und auch für die Kommunen ist Ausbau und Erhalt der Infrastruktur für den Autoverkehr deutlich teurer als beispielsweise der Ausbau von Radinfrastruktur. Und die Folgen der Klimakrise werden Menschen mit weniger Geld am härtesten treffen - obwohl sie in der Regel weniger zum CO₂-Ausstoß beitragen. Die Mobilitätswende hat also eine starke soziale und ökologische Komponente.

Du hast gerade deine Sommertour hinter dir und bist mit vielen verschiedenen Leuten an allen möglichen Orten Rad gefahren. Was ist dein Fazit aus den Touren, gab es besondere Highlights?

Es ist cool zu sehen, an wie vielen Stellen Menschen dafür kämpfen, dass die Welt ein besserer Ort wird. Viele Kommunen haben sich bereits auf den Weg gemacht und gute Beispiele geschaffen, um den Radverkehr zu fördern. In der kleinen Gemeinde Bramsche bei Osnabrück wurde z.B. einmal quer durch den Ort eine Fahrradstraße eingerichtet, entlang einer ihrer Hauptverkehrsachsen. Grund dafür war unter anderem übrigens die Sicherung eines Schulwegs. Ein anderes Highlight ist das Fahrradparkhaus in Osnabrück. Direkt am Hauptbahnhof wurde eine Tiefgarage umfunktioniert und über eine Rampe kommt man schnell und unkompliziert zu den Abstellplätzen. Im Allgemeinen haben die Touren mir nochmal bestätigt, dass wir insbesondere den Schnellausbau von Radinfrastruktur fördern müssen. Damit kann der Radverkehr günstig und mit wenig Aufwand deutlich sicherer und komfortabler geführt werden.

Wie siehst du mit deinem erweiterten, bundesweiten Blick jetzt den Status Quo der Rad-Infrastruktur in Hannover?

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests sind da sehr aussagekräftig: im bundesweiten Vergleich spielt Hannover vorne mit. Aber die Noten zeigen ja auch, dass das Gesamtniveau nicht gut ist. Für Hannover ist es ein Vorteil, dass es vergleichsweise viel Radinfrastruktur gibt, allerdings ist diese teilweise in die Jahre gekommen. Mehr Menschen fahren inzwischen Rad und die Infrastruktur wird dem nicht (mehr) gerecht. Gute Beispiele wie die Edenstraße oder die ersten Velorouten zeigen, dass in Hannover in den letzten Jahren einiges passiert ist. Aber es ist auch noch deutlich Luft nach oben - gerade was die Geschwindigkeit des Ausbaus angeht.

Alle haben sicher dauernd Wünsche an dich, aber welche Wünsche hast du an uns, den ADFC?

Zuallererst möchte ich sagen: bleibt wie ihr seid - kritisch, aber konstruktiv und immer mit einem Blick auf die große Vision, nämlich dass immer mehr Menschen Fahrrad fahren! Das Potenzial des Fahrrads ist noch lange nicht ausgeschöpft. Es ist sehr wichtig, dass der ADFC die Perspektive der Menschen, die im Alltag Rad fahren, die einfach sicher und komfortabel von A nach B kommen wollen, sowohl in die politische Diskussion, aber auch in die Verkehrsplanung einbringt. Denn diese Perspektive fehlt im technisch-wirtschaftlich dominierten Verkehrssektor allzu oft. Und ganz aktuell wünsche ich mir, dass der ADFC die neuen Möglichkeiten im Straßenverkehrsrecht in die Kommunen trägt, damit aus der von uns allen erkämpften Reform Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität vor Ort umgesetzt werden.

Seit über 30 Jahren das komplette Programm!

z.B. praktische Falträder: Über 50

Modelle von 8 Herstellern

bereit zur Probefahrt

Wir haben „Die Klassiker“ und sind Exzellenz-Händler von

BROMPTON

Oder das faltbare Liegedreirad „ICE Sprint“ von Icelta, 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 Reiseräder:

Vorführbereit über 50 Modelle von 7 Herstellern

z.B. das Lasten-E-Bike „Pino“ von

Haase. Auch

als Tandem

nutzbar, siehe

kleines Foto.



Oder das sportive Reiserad „Blueridge“

von Tout Terrain, mit Rennlenker und fest am Rahmen integriertem Gepäckträger die perfekte Kombination aus Performance und Effizienz.



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

Weniger Tempo – mehr Sicherheit

Der ADFC Region Hannover freut sich über den Start des Tempo-30-Verkehrsversuchs

Ende September 2024 ist das Modellprojekt „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen der Region Hannover“ gestartet. Das Projekt soll im Alltagsverkehr untersuchen, wie sich eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit auf Verkehrssicherheit, Lärmbelastung und Umweltverträglichkeit auswirkt und wird wissenschaftlich begleitet.

Insgesamt sind 22 Strecken für den Verkehrsversuch vorgesehen, 5 in der Landeshauptstadt und 17 in Ortsdurchfahrten anderer Kommunen. In einem ersten Schritt wurde nun auf drei Pilotstrecken in den Kommunen Neustadt am Rübenberge, Springe und Wunstorf innerorts Tempo 30 eingeführt, weitere sollen bis Ende des Jahres folgen.

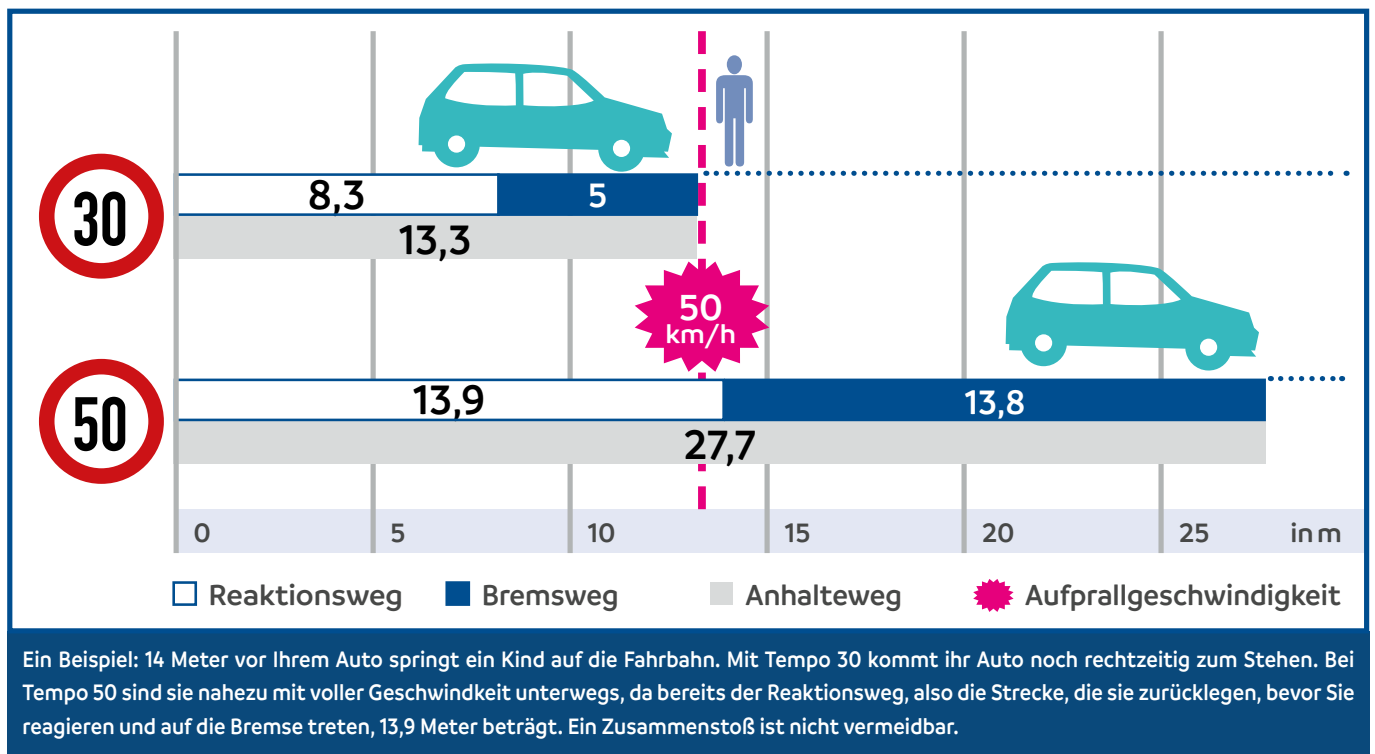
Annette Teuber vom Vorstand des ADFC Region Hannover sagt dazu: „Wir freuen uns sehr, dass das seit 2021 geplante Projekt nun endlich starten konnte. Aus Sicherheitsgründen halten wir überall dort, wo sich Rad- und Kfz-Verkehr die Straße teilen, eine Angleichung der Geschwin-

digkeiten für unabdingbar.“ Das Interesse der Regionalkommunen war groß – für den Verkehrsversuch wurden mehr als 100 Strecken angemeldet.

Folgende Pilotstrecken wurden mit Tempo 30 ausgestattet:

- Neustadt am Rübenberge, Ortsdurchfahrt Poggenhagen (K 333/K 336)
- Springe, Ortsdurchfahrt Völksen (K 214)
- Wunstorf, Ortsdurchfahrt Wunstorf (K 333)

Zur Streckenauswahl erklärt Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz in der Pressemeldung der Region Hannover: „Wir haben uns Faktoren wie Unfallstatistiken, Radverkehrsführung oder Gestaltung des Straßenraums angeschaut. Wir erhoffen uns wichtige Erkenntnisse darüber, an welchen Stellschrauben man künftig das Miteinander im öffentlichen Verkehrsraum verbessern kann.“





Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO)

FOTO: ADFC

Mehr Entscheidungsspielraum

Seit dem 11. Oktober 2024 haben Länder und Kommunen nun mehr Flexibilität bei ihren Entscheidungen: Sie können neben der Leichtigkeit des Straßenverkehrs auch Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung bei ihren Anordnungen berücksichtigen, wenn die Sicherheit des Verkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Mehr Tempo-30-Anordnungen

Den Kommunen wird es durch die Reform leichter gemacht, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 anordnen, zum Beispiel beim so genannten Lückenschluss zwischen zwei schon vorhandenen Tempo-30-Strecken, vor Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen sowie Zebrastreifen. Dies schließt Tempolimits auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder weiteren Vorfahrtstraßen ein.

Umweltfreundliche Sonderfahrstreifen

Mehr Spielraum erhalten die Behörden zudem beim Anwohnerparken. Außerdem wird die Anordnung von Sonderfahrstreifen für neue umweltfreundliche Mobilitätsformen wie Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge, die Schaffung von Busspuren, aber auch die Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrradverkehr durch die Verordnung erleichtert.

Bundesrat fordert „Vision Zero“

In einer begleitenden Entschließung stellt der Bundesrat unter anderem fest, dass die sogenannte „Vision Zero“, wonach niemand durch Verkehrsunfälle getötet oder schwer verletzt werden soll, bislang in der Straßenverkehrsordnung nicht verankert ist. Er bittet die Bundesregierung daher, dieses Prinzip ausdrücklich in die StVO aufzunehmen, um das übergeordnete Ziel der Verkehrssicherheit als maßgeblichen Leitgedanken stärker hervorzuheben. Die Länderkammer regt an, Vision Zero in einer Präambel zur StVO als Leitbild zu etablieren.

Hier geht es zur entsprechenden Beschlussdrucksache 321/24 des Bundesrates:
<https://t1p.de/a23c2>



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 Garantievversicherung für alles, was einen Akku, Stecker oder Speichen hat.

Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com



 **WERTGARANTIE®**
Einfach. Gut. Geschützt.

BTE Tourismus- und Regionalentwicklung



FOTOS: BTE

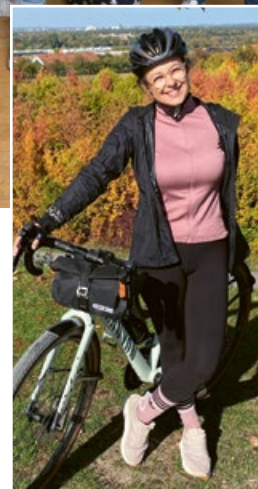
An mittlerweile fünf Standorten sind 24 Mitarbeitende tätig. Die Mitarbeiter*innen von BTE sind selbst gern mit dem Rad unterwegs. Rechts: Malin Baruschke.

Nur gut 200 Meter von der ADFC-Geschäftsstelle entfernt hat unser Fördermitglied BTE, etwas versteckt in einem Hofgebäude, seinen Sitz. Vor 35 Jahren hat Mathias Behrens-Egge gemeinsam mit anderen BTE gegründet, mittlerweile sind es fünf Standorte und 24 Mitarbeitende, davon acht in Hannover. Vor acht Jahren ist er aus Überzeugung Fördermitglied des ADFC geworden, persönlich begegnet sind wir uns trotz der räumlichen Nähe bislang nicht. Umso größer die Freude über das Interesse seitens des Fahrradclubs auf der einen, und die Neugier auf das bisher unbekannte Fördermitglied auf der anderen Seite.

BTE bietet Beratung zur Tourismus- und Regionalentwicklung an und hat inzwischen sogar vier weitere Standorte, was die Nähe und Vertrautheit mit regionalen Gegebenheiten stärkt. Kunden sind unter anderem Landkreise, Naturparks sowie Tourismusregionen, die ihr touristisches Angebot neu profilieren oder verbessern wollen. BTE gibt eine Orientierungsberatung, vermittelt Strategien und leistet bei Bedarf auch die konkrete Umsetzungsplanung. Radverkehrsplanung ist ein Kerngeschäft der BTE: „Wir bringen die Kunden unter anderem auf den Weg zu ADFC-Radrouten und ADFC-Radregionen“, sagt

Behrens-Egge. „Wir arbeiten sehr gerne mit ADFC-Experten vor Ort zusammen, die dann etwa für die Zertifizierungen verantwortlich sind.“ Keine Frage, dass er und alle im Team selbst viele Alltags- und Freizeitwege mit dem Rad zurücklegen und die Erfahrungen in die professionelle Beratung einfließen.

Für die Tourismusregion Hannover war BTE in Sachen Radfahren noch nicht tätig, jedoch etwa für den nahen Landkreis Gifhorn. Hier stand die Fachverantwortliche für Radprojekte Malin Baruschke vor der Aufgabe, das vorhandene Netz touristischer Radrouten weiterzuentwickeln. „Das ist nur erfolgreich möglich, wenn Freizeit- und Alltagsrouten miteinander verknüpft werden“, sagt sie, „die Potentiale beider häufig getrennt entwickelter Netze sollten unbedingt miteinander verbunden werden.“ Dann werden die Netze dichter und attraktiver. Die Gefahr von Konflikten zwischen den Nutzergruppen hält Baruschke für begrenzt. „Neben einer guten Infrastruktur kann hier eine passende Kommunikation sehr viel bewirken“, sagt sie. In der Verknüpfung der Netze sieht sie auch die Chance, Menschen, die nur gelegentlich in der Freizeit mit dem Rad unterwegs sind und dabei positive Erfahrungen machen, für die Nutzung des Rads auch im Alltag zu gewinnen. Etwas



optimistisch, insbesondere aus der Hannover-Perspektive, erscheint die Aussage, dass sich Regionen heute neben der Qualität maßgeblich über die Besonderheiten der Angebote profilieren müssen, da viele ähnliche touristische Produkte auf dem Markt sind. Eine Inszenierung zu kreieren, eine Geschichte zu erzählen gehört folglich auch zu den Leistungen von BTE.

Über die Entwicklungen in der Heimatregion Hannover informiert sich das BTE-Team gerne in der HannoRad. „Die liegt auf dem Mittagstisch im Büro und ist für mich ein Fachblatt mit regionalem Schnack“, gibt mir Malin Baruschke mit auf den Weg. Größer könnte die Anerkennung kaum sein. Für mich hat sich das Kürzel BTE mit sehr viel fachlicher Kompetenz und Verbundenheit gefüllt.

Eberhard Röhrig-van der Meer,
ADFC Stadt Hannover



FOTO: ADFC

Ausgezeichnet: Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber*innen.

Teil 2: Der ADAC Niedersachsen-Sachsen Anhalt

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. In der HannoRad 2/2024 haben wir bereits das Unternehmen „Wertgarantie Group“ vorgestellt, den erster Platz in der Kategorie „große Betriebe und Einrichtungen“. Als Newcomer im Wettbewerb überraschte der ADAC Niedersachsen- Sachsen Anhalt: Er holte sich bei erstmaliger Teilnahme direkt den Sieg in der Kategorie „mittelgroße Betriebe und Einrichtungen“.

Herr Horschick, Sie sind beim ADAC Niedersachsen/ Sachsen- Anhalt für die Themen Verkehr, Technik und Umwelt verantwortlich. Verraten Sie uns: Warum ist es dem ADAC wichtig, fahrradfreundlich zu sein?

Der ADAC versteht sich als moderner Mobilitätsdienstleister und Alltagshelfer. Unser Motto „Wir sind da“ gilt nicht nur für unsere Mitglieder, sondern auch für unsere Mitarbeitenden. Im Rahmen unseres betrieblichen Mobilitätsmanagements war es uns besonders wichtig, die Alternativen zum Auto beim Pendeln zu fördern. Dies ist mit unserem Standort in Laatzen-Rethen oftmals gar nicht so einfach, da viele unserer Mitarbeitenden in Hannover oder im erweiterten Umland wohnen. Oftmals sind Fahrwege von 30 bis 60 Minuten die Folge. Ohne eine gute Infrastruktur am Arbeitsplatz ist vielen Mitarbeitenden die Hürde zu hoch, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Neben dem Fahrrad fördern wir auch die Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen und bezuschussen zum Beispiel das Deutschlandticket, sodass bei den Mitarbeitenden nur ein kleiner Teil zu zahlen ist.

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

Wir haben uns zuerst angesehen, was wir eigentlich schon alles gemacht haben: Dazu gehörten bei uns die überdachten und beleuchteten Abstellanlagen und das Jobrad-Leasing, welches wir vor etwa zwei Jahren eingeführt haben. Eine Analyse zeigt, dass knapp 40 Prozent unserer Belegschaft in der Hauptverwaltung in Laatzen bereits ein Jobrad leasen. Meist wurde dies jedoch noch für die Freizeitnutzung genutzt. Im nächsten Schritt haben wir dann eine Umfrage gestartet, was die Mitarbeitenden davon abhält, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Die Antworten waren vielfältig: ➔



Überdachte und beleuchtete Abstellanlagen gehören zu den vorbildlichen Maßnahmen.

FOTO: ADFC

Mit uns...



...ins
Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9

- ➔ 1. Zu weit: Ich habe nicht genügend Zeit oder Kraft, um die Strecke mit dem Rad zu erledigen
2. Keine Umkleidemöglichkeit bekannt
3. Ich benötige einen Ort, um meine Sportkleidung zu trocknen
4. Bedenken, dass es anfängt zu regnen
5. Ein komfortabler Weg ist mir nicht bekannt
6. Keine Möglichkeit Dienstfahrten mit dem Rad zu machen
- Unsere neuen Maßnahmen haben wir darauf abgestimmt – und die waren auch gar nicht aufwendig oder teuer!

Die Distanz zum Wohnort war das häufigste Argument. Helfen kann hier das Leasing eines Fahrrads mit elektronischer Unterstützung über das Jobrad-Leasing. Zudem haben wir unseren Ruheraum umgewidmet: Mit einem Schreiben der Geschäftsführung wurde darüber aufgeklärt, dass man diesen als Umkleideraum buchen kann. Dies kann bequem über ein Tablet an der Wand neben dem Raum geschehen. Zudem dürfen alle Mitarbeitenden einen Schrank am Arbeitsplatz umfunktionieren, um Fahrradkleidung zu lagern. Wir haben Regenponchos, Satteltaschen, Werkzeug und Helme angeschafft, die man sich bei Bedarf leihen kann. Eines unserer Pedelecs, mit dem wir in der Regel Fahrtrainings anbieten, wurde umgewidmet und kann als Dienstfahrrad geliehen werden. Eine Intranetseite klärt über die App „Naviki“ darüber auf, welcher der komfortabelste Weg zum ADAC aus allen Himmelsrichtungen ist. Auf der Seite findet man auch alle anderen wichtigen Hinweise zur Förderung des Radfahrens. Dies haben wir auch über ein Mitarbeitendenfest im September letzten Jahres nochmal deutlich gemacht, wo an einem Freitagvormittag alle Angebote, inkl. der Fahrradpannenhilfe vorgestellt worden sind. Wir sehen uns da aber noch lange nicht am Ende.

Sind weitere Maßnahmen geplant, um den ADAC noch fahrradfreundlicher zu gestalten?

Derzeit überlegen wir noch, wie wir die Quote von Mitarbeitenden, die mit dem Rad kommen, erhöhen können: Eine Überlegung ist es, multimodales Pendeln zu verbessern. Die nächste S-Bahn Haltestelle ist zwei Kilometer entfernt. Die nächste Bahnhaltestelle auch. Daher haben wir uns überlegt, Dienstfahrräder in ADAC eigenen Abstellanlagen an den Haltepunkten zu platzieren, oder einen „Klappradverleih“ anzubieten. So wird es auch für Mitarbeitende, die weiter weg wohnen, attraktiver, den Umweltverbund zu nutzen, um zur Arbeit zu kommen. Ein solcher Mobilitätsmix wird ohnehin eine wichtige Rolle in der zukünftigen Mobilität spielen.



FOTO: ADAC

Eine öffentliche Fahrradstation wird ebenfalls angeboten.

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

Bislang sehen wir schon, dass sich mehr Menschen aufs Rad setzen. Dies hat aber auch damit zu tun, dass wir sehr viel Werbung dafür gemacht haben. Insbesondere bei den Menschen mit längerer Anreise sehen wir jedoch noch Aufholbedarf, weswegen wir über Kombinationen von Verkehrsmitteln nachdenken. Auch der Verleih vom Dienstfahrrad stockt noch, weil uns viele unserer Dienstreisen mit dem Zug oder dem E-Auto durch unser ganzes Clubgebiet Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt führen. Hier überlegen wir schon, wie wir Bikesharing Dienste in das betriebliche Mobilitätsmanagement einbinden können. Im Jahr 2024 macht uns zudem auch das Wetter noch einen Strich durch die Rechnung: Wenn Regen angesagt ist, kommen viele Mitarbeitende gleich mit dem Auto nach Laatzen.

.....
Bianca Sieg,
 Redaktionsleiterin HannoRad



FOTO: ADAC

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 1 | 2025: 16.02. 2024

Anni – ein neuer Lastenfahrradanhängers

Am Küchengartenplatz in Hannover Linden präsentieren Informatikstudentin Sophie Matter (27) und Maschinenbaustudent Lennart Nickel (26) stolz ihr neues Baby: „Anni“, den Prototypen für einen Lastenrad-Anhänger. Sophie und Lennart sind passionierte Radfahrende und möchten das Fahrrad noch besser als Transportfahrzeug etablieren. Dafür tüfteln sie an einem universellen Verleihkonzept für Fahrradanhänger wie ihrem ersten Prototypen „Anni“.

Der Anhänger erinnert mit seiner großen Ladefläche und seinem tiefen Schwerpunkt an einen Carla Cargo Anhänger. Wie die Carla Cargo ist auch die Anni mit einer Auflaufbremse ausgestattet. Unterschied ist die Klemme für die Sattelstütze, die es ermöglicht, den Anhänger an den meisten Fahrrädern zu montieren. Damit haben die beiden die wichtigste Voraussetzung für einen Lastenanhängerverleih geschaffen, der laut Sophie und Lennart mittels APP basiertem Schließsystem und einem festen Netz an Leihstationen für alle Radfahrenden nutzbar werden soll. Einen ersten Anhänger wird man Ende 2024 schon an der Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt Glocksee in Hannovers Nordstadt leihen können. Wir werden das weiter beobachten.



Interessierte finden aktuelle Informationen zum Projekt unter
<https://anni-anhaenger.de/>

Detlef Rehbock,
ADFC Region Hannover



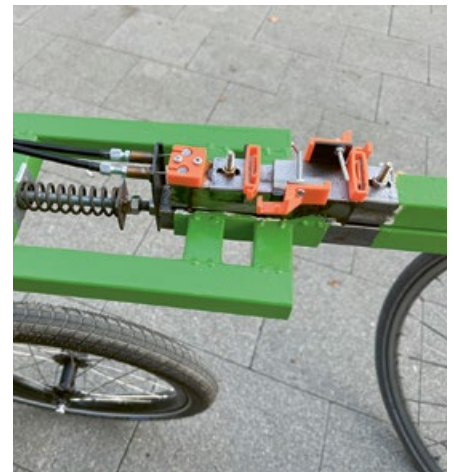
FOTO: ADFC

Die Klemme für die Sattelstütze ermöglicht es, den Anhänger an den meisten Fahrrädern zu montieren.



FOTOS (3): ADFC

Tüfteln an einem universellen Verleihkonzept für den Fahrradanhängers „Anni“: Sophie Matter und Lennart Nickel.



Auch die „Anni“ ist mit einer Auflaufbremse ausgestattet.



**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

Fahrradfreundliches Nordhorn

Die diesjährige Landesdelegiertenversammlung des ADFC Niedersachsen fand nicht zuletzt auch deswegen in Nordhorn statt, weil diese Stadt seit Jahren beim Fahrradklima-Test sehr gut abschneidet. In 2022 konnte Nordhorn seinen ersten Platz in der Klasse über 50.000 Einwohner*innen verteidigen - mit der Note 2,8! Der Anteil des Radverkehrs am sogenannten Modal Split (prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung, also den zurückgelegten Kilometern) liegt bei 40 Prozent. Zum Vergleich: die Stadt Hannover hatte bei der letzten Erfassung 2017 einen Anteil von 21 Prozent, im Umland waren es nur 15 Prozent.

Was macht Nordhorn also besonders gut? Dazu konnten die Delegierten vor der Versammlung an geführten Radtouren teilnehmen, bei denen einige „Highlights“ gezeigt wurden. Vorweg: die Nähe zur niederländischen Grenze und die flache Topografie führen dazu, das Radfahren schon immer als normal angesehen wurde. In der gesamten Grafschaft Bentheim gibt es keine Landesstraße ohne Radweg – davon träumen wir in der Region Hannover noch. Der Bürgermeister Thomas Berling ist ADFC-Mitglied, der (ehemalige) Stadtbaurat Thimo Weitemeier stellvertretender Vorsitzender der AGFK (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen) Niedersachsen/Bremen. Auch von Seiten der Politik ist man sich beim Radverkehr parteiübergreifend grundsätzlich einig.

Nordhorn ist von dem Fluss Vechte und mehreren kleinen Kanälen durchzogen. Die Uferwege wurden asphaltiert und - wo nötig - verbreitert, an Kreuzungspunkten mit Straßen ist entweder der Radverkehr bevorzugt (gibt es in Hannover auch) oder sie sind mit einer Unterführung versehen, so dass man zügig und ohne Stopps unterwegs sein kann. Ein besonderer Clou: Diese Unterführungen und ebenso die separaten Brücken für Rad- und Fußverkehr sind nachts durch ein Lichtband am Geländer beleuchtet.

Natürlich geht es in einer Stadt dieser Größenordnung verkehrsmäßig etwas geruhsamer zu als in einer Großstadt. Auf unserer Tour habe ich auch nicht wirklich etwas gesehen, was es in der Region Hannover nicht auch schon irgendwo gibt. Es ist aber der unbedingte Wille festzustellen, konsequent die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern und das geplante Radwegenetz mit Haupt- und Nebenrouten zu vervollständigen. Dazu gehört auch, Hauptverkehrsstraßen entsprechend umzubauen, mit weniger Kfz-Spuren, hin zu mehr Platz für Rad- und Fußverkehr. Aktuell wird wieder eine Haupteinfahrts-Straße radverkehrsfreundlich umgebaut.

Diese Maßnahmen werden entsprechend über Presse und Webseite kommuniziert. Zum Beispiel gibt es nach dem Umbau einer großen Kreuzung auf der Webseite von Nordhorn (siehe QR Code) Erläuterungen und ein Video, das zeigt, wie nun zu fahren ist.

Hier geht es zur Website der Stadt Nordhorn: <https://t1p.de/kxu1q>

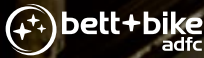


Es braucht mindestens 1 Jahr, bis sich alle an neue Maßnahmen gewöhnt haben.

Beim Umbau eines unfallträchtigen Kreisels zu einer gemeinsamen Fahrspur für Rad und Kfz wurde darüber hinaus auf einem großen Plakat auf die geänderten Regelungen hingewiesen. Die Regeln werden besonders zu Schulbeginn auch immer wieder erläutert, die Polizei kontrolliert. Seit dem – im Vorfeld durchaus umstrittenen – Umbau 2021 hat es übrigens keine weiteren Unfälle mehr an diesem Kreisel gegeben. Das lässt auch für die Region Hannover hoffen: Diese Art Kreisel werden derzeit in Großburgwedel gebaut, auch in Isernhagen sind sie geplant.

Außer auf einigen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen wird durch Fahrrad-Piktogramme auf der Straße verdeutlicht, dass das Radfahren hier erlaubt ist, auch wenn baulich vorhandene Radwege im Seitenbereich weiterhin genutzt werden dürfen.

Anzeige

 **bett+bike**
adfc

Bett+Bike Qualitätsauszeichnung

Hier schlafen Radreisende gut!

Ihr Rad ist sicher abgestellt, Ihre Kleidung trocknet im Schlaf.
Ein vitales Frühstück bringt Sie morgens in Schwung.

Finden Sie bequem Ihre Unterkunft mit Bett+Bike bei über 5.800 fahrradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten



www.bettundbike.de

Ein Service des ADFC, verfügbar in Deutschland, Österreich, Dänemark, Italien, Luxemburg und Belgien.
Ein Service des ADFC, verfügbar in Deutschland, Österreich, Dänemark, Luxemburg, Italien & Belgien



Der Radweg entlang des Kanals mit sehr fahrradfreundlichem Fahrbelag.



Vorbildlich: Hier haben Fahrräder Vorfahrt, Kfz müssen das beachten. Die Kreuzung ist baulich entsprechend gesichert!



Verkehrsführung fahrradfreundlich geändert: Auf einem großen Plakat wird auf die geänderte Regelung hingewiesen.

Das Radverkehrsnetz ist gut ausgeschildert, neben Ortsnamen und Stadtteilbezeichnungen sind die Schilder auch mit Knotenpunkten versehen, wie es in den Niederlanden üblich ist.

Nordhorn hat einen recht großer Fußgängerzonen-Bereich, mit Ausnahme der zentralen Straße ist das Radfahren erlaubt. Für Autos gibt es große Parkflächen außerhalb.

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover



FOTO: ADFC

ADFC Region Hannover

ADFC FAHRRAD- STERNFAHRT 2025 am 18. Mai

SAVE
THE DATE!

Die große ADFC Verkehrswende-Sternfahrt startet auch im kommenden Jahr wieder aus allen Kommunen der Region Hannover zum Fahrradfest am Maschsee. Termin ist der 18.05.2025 – ein Sonntag. Alle Ortsgruppen des ADFC Region Hannover, alle Mitglieder des ADFC und alle Bürger*innen der Region Hannover sind aufgerufen, an diesem Tag gemeinsam ein starkes Zeichen für mehr Radverkehr zu setzen. Nähere Informationen zur ADFC Fahrradsternfahrt findet ihr in der nächsten Ausgabe der HannoRad.



FOTO: ADFC

Übrigens:

Mit dem Fahrradfest am Maschsee beginnt auch der Stadtradeln-Wettbewerb in der Region Hannover, der vom 18. Mai bis zum 7. Juni 2025 stattfindet.

ADFC Region Hannover

Neujahrsempfang und ABF Messe

Der ADFC Region Hannover e.V. präsentiert sich vom **12. bis 16.02.25** auf der Freizeitmesse ABF mit einem großen Messestand. Was viele Menschen noch immer nicht wissen – Wir sind die Stimme für den Radverkehr – und das möchten wir mit unserem Messeauftritt deutlich machen. Verkehrsthemen, Ideen für die Verkehrswende und natürlich unsere Expertise im Bereich der Radtouristik wird es am ADFC Messestand zu sehen und zu erleben geben.

Highlight unseres Messeauftritts wird der Neujahrsempfang für unsere Mitglieder am 14.02.25 sein. Detaillierte Informationen hierzu wird es noch über den Mitglieder Newsletter geben. Neu im kommenden Jahr wird die ADFC Verkehrswendebühne, die wir 2025 zum ersten Mal verantworten werden. Es tut sich etwas im Verein! Schaut doch mal auf einen Besuch auf der ABF Messe vorbei und besucht dabei auch unseren/ euren Messestand.

Detlef Rehbock



FOTOS (2): ADFC

Man trifft sich am Stand: Links ADFC-Aktiver Peter Germeroth und Regionspräsident Steffen Krach im Jahr 2024. Highlight 2025 wird der Neujahrsempfang.



Kidical Mass vom 29.09.24

Zum zweiten Mal in diesem Jahr trafen sich Kinder, Eltern und Familien zur Kidical Mass Fahrrad Demo. Unter dem Motto „Straßen sind für alle da!“ machten die Teilnehmer*innen darauf aufmerksam, dass auch bzw. ganz besonders die kleinsten und schwächsten Verkehrsteilnehmenden bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur Berücksichtigung finden müssen. Es war eine bunte und fröhliche Demonstration mit toller Live-Musik, einem Clown in Höchstform und einer nicht enden wollenden Schlange am Eisfahrrad. Die nächste Kidical Mass ist für **Mai 2025** bereits in Planung.

Detlef Rehbock

Die beliebte Runde über den Cityring, unser Kinderprogramm mit Plakate malen, Seifenblasaktionen, Singen und Tanzen – das alles gehörte zum diesjährigen Programm. Außerdem gab es wieder Livemusik.



FOTOS (3): ADFC

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
Schulenburg 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

STEINHÜDER MEER TOURISMUS
Meerstraße 15–19, 31515 Wunstorf

**PARITÄTISCHE SUCHTHILFE
NIEDERSACHSEN**
Odeonstraße 14, 30159 Hannover

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

**ÜSTRA HANNOVERSCHER
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.



Roter Teppich für den Radverkehr

Verkehrspolitische Exkursion nach Frankfurt am Main

Beim Fahrradklima-Test 2022 hat die Stadt Frankfurt am Main Hannover überholt und schaffte den zweiten Platz in der Kategorie Städte mit über 500.000 Einwohner*innen. Das wollten wir uns einmal genauer anschauen. Anfang August reisten wir nach Frankfurt, um uns dort mit Verwaltung und ADFC zu treffen.

„Einfach machen.“ Wenn man die Eindrücke der zweitägigen Exkursion nach Frankfurt am Main mit einem Satz zusammenfassen müsste, wäre es das dann wohl. Am Hotel werden wir von Ansgar, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC FfM., eingesammelt und starten zu einer verkehrspolitischen Radtour durch die Stadt. Ansgar erklärt uns, dass viele der umgesetzten Maßnahmen, die wir heute sehen werden, ohne den Radentscheid von 2018 wahrscheinlich nicht möglich gewesen wären. Fast vierzigtausend (!) Menschen unterzeichneten den Radentscheid innerhalb von nur fünf Monaten und forderten eine bessere Radinfrastruktur. Da der Radentscheid formaljuristisch in Frage stand, kam es nicht zum Bürgerbegehren. Die mit der Bewegung verbundene politische Wucht veranlasste jedoch 2019 den Frankfurter Rat, mit den Akteuren des Radentscheids einen konkreten „Maßnahmenkatalog“ auszuhandeln und zu beschließen. Dieser bildet bis heute die politische Grundlage für die Arbeit der Verwaltung.



von links: Martina Raab, Eberhard Röhrig-van der Meer, Karsten Sander, Ansgar Hegerfeld, Jan Krüger, Dirk Hillbrecht, Meike Schröder, Bianca Sieg, Swantje Michaelsen, Simon Kapitzke



Diese modalen Filter lassen Busse und Krankenwagen passieren, mit einem „normalen Auto“ kommt man hier nicht durch.

Tiefbau-Maßnahmen? Nein danke!

Um den Radverkehr zu fördern, wurden vor allem zwei Maßnahmen umgesetzt: Entlang von wichtigen Hauptverkehrsachsen wurden Auto-spuren zu (teilweise geschützten) Radfahrstreifen umgewidmet, Nebenstraßen wurden zu „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ umgestaltet. Das sollte möglichst schnell gehen, deswegen wurde von aufwendigen und teuren Tiefbaumaßnahmen abgesehen und auf schnelle, günstige Mittel gesetzt wie Straßenmarkierungen und Modalfilter. Dadurch hat es Frankfurt geschafft, ein wirkliches Netz an sicherer Rad-Infrastruktur zu schaffen. Während unserer Radtour fahren wir durch die gesamte Stadt und fast ausschließlich auf besagter Infrastruktur. Es fühlt sich an, als hätte man den roten Teppich für den Radverkehr ausgerollt.

Doch wieso funktioniert die schnelle Umsetzung in Frankfurt so gut und in anderen Städten, so auch Hannover, teilweise so schleppend? Um diese Frage zu beantworten, treffen wir uns am nächsten Tag mit Joachim Hochstein, Leiter des Radfahrbüros. Mit einem Team aus acht Mitarbeiter*innen kümmert sich das Radfahrbüro als Abteilung des Straßenver-



FOTOS (5): DIRK HILLBRECHT

Freie Fahrt fürs Rad! Entlang von Hauptstraßen wurden ganze Fahrstreifen in (gesicherte) Radfahrstreifen umgewidmet.

Typisches Bild einer fahrradfreundlichen Nebenstraße in Frankfurt: Rote Farbe, Markierung der Dooringzone und schön viel Platz zum radeln.

kehrsamtes um Verbesserungen im Radverkehr. „Ein ganz zentraler Vorteil bei uns besteht darin, dass das Radfahrbüro im Straßenverkehrsamt Planung und Umsetzung vereint – das reduziert bürokratische und kommunikative Hürden“, so Hochstein. „Außerdem sind wir mit acht Personen im Team sehr gut besetzt, viele Städte müssen mit deutlich weniger personeller Kapazität für Radverkehrsplanung auskommen.“

Aus Baustelle werde Fahrradstreifen

Viel Personal und wenig Bürokratie sind also wichtig. Doch die beteiligten Menschen müssen die Verkehrswende auch wollen und gegebenenfalls mutige Entscheidungen treffen. Wir sehen in Hannover, dass fahrradfreundliche Veränderungen nicht bei allen auf Akzeptanz stoßen, besonders dann, wenn der Autoverkehr Platz machen muss. Das sieht in Frankfurt nicht anders aus, doch ein kleiner, einfacher Trick kann helfen, wenn zum Beispiel eine Autospur einem Radfahrstreifen weichen soll: „Wir haben gemerkt, dass es zu deutlich weniger Gegenwind kommt, wenn die Fahrspur vorher aufgrund einer Baustelle eh schon für den Autoverkehr gesperrt war und haben die Einrichtung von Radfahrstreifen nahtlos an die Räumung von Baustellen terminiert. So konnten sich die Autofahrer*innen gar nicht erst wieder an die Spur gewöhnen und sich dann empören, wenn sie aufgrund eines Radfahrstreifens wieder wegfällt“, erklärt uns Hochstein. Bei so viel Pragmatismus und Umsetzungswillen fehlen einem fast die Worte, wenn man die Geschwindigkeit in Hannover gewohnt ist.

In den fahrradfreundlichen Nebenstraßen wurden konsequent und zahlreich Parkplatzflächen umgewidmet und Durchgangsverkehr mit Hil-

fe von Modalfiltern herausgenommen. Auch hier nimmt Frankfurt die Umsetzung ernst: Wenn in einer solchen Straße wiederholt unerlaubt geparkt wird, wird die Fahrradstaffel informiert, die in den kommenden Wochen dort konsequent Strafzettel verteilt. Hier gilt: Keine Ausnahmen, keine Verwarnungen, sondern Bußgelder und im Zweifel den Abschleppdienst rufen. Behinderndes Falschparken ist in Frankfurt kein Kavaliersdelikt mehr. Das führt nachhaltig zu deutlich weniger falschparkenden Autos in der Straße und erklärt auch, warum die Fahrradstaffel in Frankfurt besonders bei Radfahrenden und Zufußgehenden sehr beliebt ist.

Was nehmen wir aus Frankfurt mit?

Frankfurt hat uns gezeigt, dass es weder teuer sein noch lange dauern muss, Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Mit etwas Willen und Mut lassen sich zahlreiche Maßnahmen umsetzen, die den Radverkehr nachhaltig fördern und die Menschen aufs Rad bringt. Dafür braucht es auch nicht jedes Mal wieder einen politischen Beschluss. Das alles schafft Frankfurt, obwohl die Stadt so viele Berufspendler*innen hat wie kaum eine andere: Auf die 750.000 Einwohner*innen kommen unter der Woche rund 400.000 Berufspendler*innen. Also: Wenn Frankfurt fahrradfreundlich kann, kann Hannover das auch!

Bianca Sieg,

Redaktionsleiterin HannoRad



Unterwegs



Schaumburger Land

... mit dem Smartphone
schnell auf Touren, Unterkünfte
und Ausflugsziele zugreifen:

Jetzt die App kostenlos laden



www.schaumburgerland-tourismus.de

ADFC Gehrden/Ronnenberg

ADFC sorgt für Ordnung



Viele Radfahrende freuten sich über die bewachten Fahrradparkplätze.

FOTO: ANDREAS BEICHLER

Zum Großraum-Entdeckertag am 8. September 2024 zog es viele Besucher*innen auf den Waldberg in Empelde. Die gleichnamige Initiative „Waldberg Empelde“ hat mit einem bunten, kurzweiligen Programm auf dem Berg 1000 Menschen einen schönen Nachmittag beschert.

Viele der Teilnehmenden kamen mit dem Fahrrad. Dieses durfte aus Platzgründen nicht mit auf den Berg. Dafür haben die Organisator*innen am Fuß des Berges zusammen mit dem ADFC Gehrden-Ronnenberg ein größeres

Areal als Fahrradparkplatz ausgewiesen. Bis zu 200 Fahrräder wollten einen guten Stellplatz finden. Die Organisation und Betreuung über den ganzen Tag hat der ADFC mit Infotisch übernommen.

„Ein sehr wichtiges Angebot“, meint Wernhard Thielemann, „denn das Wissen um gute und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten macht vielen die Entscheidung leichter, aufs Fahrrad zu steigen und zum Waldberg zu radeln. Das Auto wird stehengelassen. Allein das ist diesen Einsatz wert.“ Viele blieben zudem am Info-

tisch stehen, um diverse Informationen zur Arbeit des ADFC zu bekommen. Dabei war das Angebot von Radtouren des Fahrradclubs von besonderem Interesse.

Ein anderer Schwerpunkt der Fragen und Diskussionen lag bei der Fahrradinfrastruktur in Ronnenberg. Es gab hier einige Beschwerden, wie z. B. zu enge Wege, schlechte Belege und rücksichtsloses Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden. Wichtige Erkenntnisse für die ADFC-Arbeit vor Ort.

Andreas Beichler, ADFC Gehrden/Ronnenberg

ADFC Garbsen-Seelze

Emslandtour:

Ein Weg durch Natur, Kultur und Technik

Mit dem Zug aus Hannover in Rheine angekommen, startet die erste Etappe unserer Radtour: rund 50 km nach Engden, wo eine gemütliche Unterkunft auf uns wartet. Nach der Bahnfahrt war das Strampeln auf dem Drahtesel eine willkommene Abwechslung. Auf gut ausgeschilderten und asphaltierten Wegen führt die Route durch riesige Buchenwälder entlang der Ems vorbei am Kloster Bentlage (1437 gegründet, Erwerb der Salzrechte).

Das sonntägliche Glockengeläute der benachbarten St. Antonius-Kirche weckt die Gruppe zum Start für den nächsten Tag in Richtung Nordhorn. Vorbei am Kloster Frenswegen, einer ökumenischen Stiftung (1394 als Chorherrenstift), führt uns der Weg an einer wasserreichen und landwirtschaftlich geprägten Landschaft bis Bad Bentheim. Die Burg begrüßt uns im Sonnenschein mitten in der Grafschaft. Bei

der Weiterfahrt holt uns dann der Regen ein. In einem modern gestalteten Gotteshaus in Nordhorn können wir im Trockenen unsere Regenkleidung anlegen. So kommen wir einigermaßen trocken zurück in unser Quartier in Engden.

Die nächste Tour führt uns über Emsbüren Richtung Lingen, vorbei am allseits bekannten AKW. Ganz in der Nähe ist der Wasserspeicher, der die Ems bei Trockenheit mit Wasser speisen konnte, um die Kühlung des AKW zu

gewährleisten. Angekommen in Meppen ist noch Zeit genug zu einem Spaziergang an den Zusammenfluss der Hase mit der Ems. Die Fußgängerzone ist schön gestaltet mit bunter Straßenkunst.

Nach kritischer Begutachtung verschiedener Wetterapps geht die Fahrt weiter nach Papenburg. Zunächst noch trocken vorbei am Dortmund-Ems-Kanal und durch den Stadtpark Papenburgs. Den ältesten barocken Eibenpark (Taxus) im Gut Altenkamp können

wir kurz vor Erreichen des Hotels in Papenburg nur im strömenden Regen begutachten.

Das Highlight am nächsten Tag ist die Papenburger Werft. In den Werkhallen sind die gigantischen Ausmaße eines Kreuzfahrtschiffes über mehrere Etagen zu sehen. Die Rückfahrt zum Hotel führt vorbei an verschiedenen Stautoren, die die Schiffe bei einer Überführung passieren müssen.



FOTO: ADFC GARBSEN-SEELZE

ADFC Lehrte/Sehnde

Freude auf dem Rad zwischen Lehrte und Ilten/Köthenwald

Ein Kommentar zur Sanierung der Oberflächen Am Sülterberg und Markscheiderweg von Michael Schmand, ADFC Lehrte/Sehnde:

Nach Jahrzehnten der Vernachlässigung und dem immer mehr aufkommenden Gefühl von „hier fährt man nur durch, wenn man unbedingt muss“ kam ein erfreutes „Endlich“ bei mir auf. Vorher glichen die Wege Markscheiderweg und Am Sülterberg nach dem Ortsausgangsschild eher einer Buckelpiste aus Schotter, Geröll und abgebrochenen Fahrbahnkanten- alles andere als eine alltagstaugliche Fahrradstrecke. Nur bei gutem und trockenem Wetter konnte man hier halbwegs gut fahren. Nun lädt die Oberfläche zum entspannten Pendeln und Spazieren zwischen den Ortschaften ein und das zu allen Jahres- und Wetterzeiten. Anwohnende, die mit ihren Hunden spazieren gehen, und Kinder auf allen Gefährten genießen auch nach einem Regenguss die

angenehme Oberfläche, Pfützen-Slalom gehört der Vergangenheit an! Wer hier oft unterwegs ist, dem fallen auch viele neue Gesichter auf, die auf der Strecke nun häufiger unterwegs sind.

Wenn ich mir an dieser Stelle noch etwas wünschen dürfte, dann dass auch der Weg Am Salzberg bis zum Spielplatz alltagstauglicher wird, sodass auch der Verkehr aus dem Gebiet der Köhlerheide die neu gewonnene Infrastruktur einfacher mitnutzen könnte.



Endlich freie Fahrt
zwischen Lehrte und
Ilten/ Köthenwald- die
sanierte Straßendecke
lädt zum Radeln ein!

FOTO: ADFC LEHRTE/SEHNDE

ADFC Wedemark

Ferienpassaktion 2024 des ADFC Wedemark

In diesem Jahr war der ADFC Wedemark Veranstalter einer Ferienpassaktion- und das sehr erfolgreich. Mit neun Kindern ging es mit dem Fahrrad von Mellendorf nach Kananohe zur Alpakafarm. Dort durften sie mit den Alpakas spazieren gehen, die Tiere füttern und Fotos machen. Nach dem Besuch gab es auf einem Parkplatz nahe der Landebahnen des Flughafens Langenhagen belegte Brötchen und Getränke. Dabei konnten die Kinder Flugzeuge im Anflug beobachten. Es folgte eine



FOTOS (2): ADFC WEDEMARK

Umrundung des Flughafens mit anschließendem Stopp in einer Eisdielen in Langenhagen/ Weiherfeld. Die letzte Etappe führte uns zur Freiwilligen Feuerwehr Mellendorf. Hier erhielten die Kinder interessante Einblicke in die Arbeit und Aufgaben der Freiwilligen Feuerwehr. Sie wurden über den Notruf und das Verhalten in einem Brandfall aufgeklärt. Zum Abschluss durften die Kinder sogar in das Feuerwehrauto steigen - ein Highlight und schönes Ende für einen gelungenen Ausflug! Sonja Arndt

ADFC Burgdorf-Uetze

Fahrradbügel, Fahrradbügel, Fahrradbügel

Der ADFC Burgdorf-Uetze vermittelt Fahrradbügel



Saisoneroöffnung im Freibad Hänigsen am 1. Mai 2024 mit Heiner Rolfs (ADFC), Marco Möbes (Vorstand Freibad) sowie Michael und Kathrin Roth (beide ADFC)

Das Jahr 2024 war zwar verkehrspolitisch bisher kein sehr erfolgreiches Jahr für uns, dafür konnten wir einen ziemlich erfolgreichen Beitrag zum Thema Abstellen von Fahrrädern leisten. Da, wo wir uns über die fehlenden oder veralteten Abstellmöglichkeiten – jeder kennt die guten alten „Felgenkiller“ – ärgerten, haben wir in persönlichen Gesprächen und Ansprachen um Erneuerung gebeten. Dem ADFC Burgdorf-Uetze ist bekannt, dass die Stadt Burgdorf und die Gemeinde Uetze kostenlose Fahrradbügel zur Verfügung stellt. Da dies seitens den Verwaltungen nicht weiter kommuniziert wird und diese auch nur auf Nachfrage vergeben werden, haben wir diesen Hinweis gern weitergegeben. Nicht alle angesprochenen Geschäfte und Einrichtungen haben daraufhin reagiert. Aber einige gab es doch – und die waren uns ziemlich dankbar für den Hinweis und voller Tatendrang.

Vorreiter war das Freibad Hänigsen. das auf der gegenüberliegenden Wiese gleich 35 neue Anstellbügel installierte- darüber berichteten wir

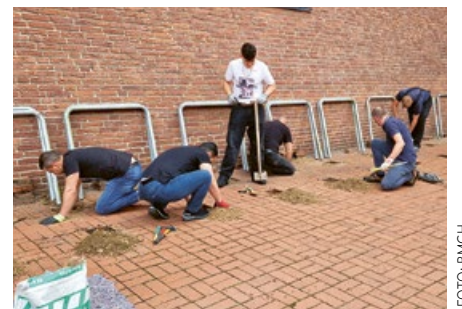
bereits in der vergangenen HannoRad-Ausgabe. Auch das Burgdorfer Mehrgenerationenhaus (BMGH) wurde angesprochen. Sascha Schwartz (ADFC) war eigentlich auf der Suche nach einem neuen Standort für das Lastenrad Hannah, man kam aber auch schnell ins Gespräch zum Thema Fahrradbügel. Gesagt, getan. Ende Mai wurden 24 neue Fahrradbügel aufgestellt. Das BMGH kümmerte sich engagiert um die notwendigen Anträge und organisierte eine Arbeitsgruppe. 10 Helfende stellten die Fahrradbügel auf und installierten oben drauf noch die Ladestation für die Hannah. Ein toller Einsatz! Rainer Schlimme (ADFC) wies die Zahnarztpraxis Brechler in Uetze auf den veralteten Stand der Fahrradabstellbügel hin. Zahnarzt Kai Brechler erklärte sich sofort bereit, vier kostenlose Fahrradabstellbügel zu installieren. Rainer und Heiner (ADFC) haben beim Einbau geholfen und haben nach getaner Arbeit mit einem Kaffee auf die neuen Abstellmöglichkeiten angestoßen. Falls der Termin beim Zahnarzt jetzt mal länger dauern sollte, brauchen

sich die Patient:innen zumindest keine Sorgen mehr um Ihr Fahrrad vor der Tür zu machen. 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 zum Bauhof der Gemeinde Uetze oder der Stadt Burgdorf aufnehmen. Dort sind die Fahrradbügel kostenlos erhältlich, lediglich die Aufstellung muss selbst organisiert werden.

Kathrin Roth (ADFC Burgdorf-Uetze)



Anstoßen auf das gute Werk: Heiner Rolfs und Rainer Schlimme (beide ADFC) vor der Zahnarztpraxis Brechler in Uetze.



Einbau der Fahrradabstellbügel vor dem Burgdorfer Mehrgenerationenhaus

ADFC Burgwedel

Mobilitätskonzept in Burgwedel

Die Stadt Burgwedel hat ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben, um den Verkehr zukünftig hin zu einer inklusiven und ökologisch vertretbaren Mobilität auszurichten.

Dazu wurde ein Projektbeirat mit Vertreter*innen aus Parteien, Verwaltung und zivilgesellschaftlichen Akteuren gegründet, in dem auch der ADFC vertreten ist.

Die Wunschliste des ADFC Burgwedel dazu ist lang, wie man auf der nächsten Seite sieht.

„Wunschzettel“ des ADFC Burgwedel für das Burgwedeler Mobilitätskonzept 2024

Allgemeines

Unfallstatistik auch speziell für Pedelecs

Radschulwegpläne von allen Burgwedeler Schulen, Umfragen bei Schülern/Eltern

Reduzierung des innerörtlichen Autoverkehrs, zumindest erträglicher gestalten Tempo 30 auch durch bauliche Maßnahmen, z.B. kein Durchgangsverkehr in GBW

Radwege mindestens in Normbreite besonders z.B. Hannoversche Str. (K 113) nach Süden,

Wegweiser an Radrouten, Knotenpunktsystem

Drängelgitter auch für Lastenräder und Anhänger passierbar, z.B. bei der Einmündung Eichenweg/Bahnhofstr reicht ein einfacher Poller

Keine Geisterfahrer, entsprechende Beschilderung

Unterhaltung der Radwege: Winterdienst, bessere Absprache zwischen Straßenmeistereien; Herbstdienst Bäume (Kopfweiden) zurückschneiden Schadhafte Stellen statt ausschildern schneller ausbessern Asphaltierte Radschulwege neben Kopfsteinpflaster

Mehr Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum und auf privaten Grundstücken

Konkretes

Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr sicherer gestalten GBW: Kokenhorst, Pestalozzistr, Burgdorferstr, Rossmann, Danziger FBG: L 310 / L 381

Querungen an Ortseingängen bauen bzw nachbessern FBG L 310 ost FBG L 381 süd THÖ K 117 west

Radwege in Nachbarkommunen abseits Autoverkehr GBW – Neuwarmbüchen GBW – Isernhagen HB GBW – Schillerslage FBG – Celle Anbindung an Radschnellwege BDF-H und LHG-H

Radwege zwischen den Ortsteilen ENG – Lahberg KBW – Heidewinkel KBW – THÖ GBW – KBW am Bahndamm und Verlängerung Schützenplatz

Priorisierung

1. Sicherheit
2. Unfallschwerpunkte
3. Radschulwege

Neues aus Burgwedel

Radweg an der L383

Im September informierte die Niedersächsische Straßenbaubehörde im Bauausschuss der Stadt Burgwedel über die konkreten Planungen für den Bau des acht Kilometer langen Radweges an der L383 zwischen Großburgwedel und Schillerslage, in Ortsdurchfahrten mit Schutzstreifen und Querungshilfen. Das Planfeststellungsverfahren soll bald eröffnet und hoffentlich bis 2026 beendet sein. Dann könnte mit dem Bau begonnen werden.

Die Historie zu diesem Projekt gibt ein gutes Beispiel dafür, warum der nötige Bau von Radwegen (aus Sicht der Radfahrenden) immer so lange dauert:

- Planungsauftrag erhalten im Dez. 2012
- Aufnahme im „Radwegekonzept 2016“ des Landes Niedersachsen
- Planungsvorüberlegungen im Sommer 2017
- Planungsgespräch mit den Städten Burgwedel und Burgdorf im September 2017
- Vermessung mit Auswertung der Strecke im Jahre 2020/2021
- 1. Planungsentwurf erstellt im Jahre 2021/2022
- Seit Anfang 2023 Kartierung der Flora und Fauna und Ausarbeitung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans in Abstimmung mit der Naturschutz- und der Waldbehörde

- Baugrunduntersuchung an der Strecke seit Anfang 2024

Und Jetzt gibt es immer noch eine Menge zu tun, bis tatsächlich mit dem Bau begonnen werden kann: Baugrunduntersuchung abschließen und auswerten, Kampfmittelsondierung beauftragen, Sicherheitsaudit zur Ermittlung von möglichen Verkehrsgefahren beauftragen, um nur ein paar der noch zu erledigenden Punkte zu nennen.

Bikepark in Burgwedel

Nach nur drei Monaten Bauzeit wurde am 7. September 2024 in Großburgwedel der Bikepark eröffnet. Die Anregung für die Anlage geht auf radsportbegeisterte Jugendliche zurück, die sich einen geeigneten Ort wünschten, um ihr Hobby ausüben zu können. Dafür gab es EU-Fördermittel von der LEADER-Region Aue-Wulbeck. Der Pumptrack (eine wellige asphaltierte Strecke) eignet sich die Anlage sowohl für Anfänger*innen als auch für Fortgeschrittene. Der Bikepark ist auch fürs Skaten, Inliner- und Rollstuhlfahren geeignet, ist schulnah gelegen und ergänzt andere nahegelegene Sport- und Freizeitflächen bestens.

Steffen Timmann (ADFC Burgwedel)

FOTO: ADFC BURGWEDEL



Schauen Sie doch mal bei uns in Wassel vorbei!

Lassen Sie sich von unserer Qualität und Auswahl überzeugen!
Auf unserem Hof finden Sie die folgenden Produkte:

Eier aus Freilandhaltung	Kartoffeln
Honig	Freilandhähnchen
Enten und Gänse	... und vieles mehr

Meyer's Hof, Große Kampstraße 28 in Wassel | Tel. 05138 / 3793

ADFC Langenhagen

Radtour-Highlight:

Kürbisfest auf dem Brandeshof

Radtouren mit vielen Mitfahrenden lassen sich leichter organisieren, wenn sich die eigene Verpflegung an den Ständen von Festen „von selbst“ ergibt. Deshalb führten Radtouren der ADFC Ortsgruppe Langenhagen unter anderem zu einem Apfelfest, dem Kartoffelfest, dem Schmiedefest und zu Herbstmärkten. Per Zufall wurden wir auf das „Kürbisfest auf dem Brandeshof“ in Anderten aufmerksam, in 15 Rad-Kilometern Entfernung von Langenhagen. Und schwupps, schon war die Tour geplant und am Samstag, 21.9.2024 machten wir uns mit 19 Radelnden auf den Weg zum Kürbisfest. Dort erwartete uns im liebevoll dekorierten Bauernhof Live-Musik in der Scheune, reichlich Speis' und Trank, Kürbisschnitzereien und natürlich: Kürbisse aus eigener Hof-Ernte. Eins ist sicher: DA fahren wir im nächsten Herbst wieder hin. Nur dann werden wir früher da sein, denn bereits um 14:30 Uhr war diesmal die angeblich sehr leckere Kürbissuppe bereits komplett ausverkauft. Resu-



FOTO: ADFC LANGENHAGEN

Spaß für Groß und Klein – das Kürbisfest auf dem Brandeshof in Anderten.

mée: Ein Besuch dort wird für den nächsten Herbst dringend zur Nachahmung empfohlen. Und für den Herbst 2025 ist auch schon eine

neue Fest-Tour eingeplant, nämlich die zum „Zwiebelfest“. Mehr dazu rechtzeitig unter www.Termine.AdfcLangenhagen.de

ADFC Wennigsen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Ein etwas anderes Bild

In der letzten HannoRad erweckte der Artikel „Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – zum Thema Radverkehr“ den Eindruck, dass die Behörde grundsätzlich den Radverkehr ausbremst, und das seit 30 Jahren.

In Wennigsen haben wir andere, durchaus positive Erfahrungen mit der Behörde gemacht. Seit nunmehr 18 Jahren stehen wir immer wieder in Kontakt mit der Landesbehörde, da im Wennigser Gemeindegebiet die ortsverbindenden Straßen und Radwege bis auf eine Ausnahme alle in der Straßenbaulast des Landes liegen. In diesen 18 Jahren sind durch die Landesbehörde zwei außerörtliche Radwege und ein innerörtlicher neu gebaut und acht saniert worden. Natürlich nicht von heute auf morgen und zumeist auch begleitet von politischen Forderungen und verwaltungsinternen Diskussionen, nicht zuletzt auch oft durch



Die B 217 vor dem Umbau.

FOTO: ADFC WENNIGSEN

Initiierung unserer Ortsgruppe. Aber: sie wurden umgesetzt. Wer die Zusammenarbeit mit Verwaltungen kennt, weiß, dass man einen langen Atem braucht und konstant „dran bleiben“ muss.

Ein Beispiel für langwierige, aber letztendlich erfolgreiche Bemühungen um eine gute Lösung: der B-217-Rückbau in der Ortsdurchfahrt Holtensen. Zur Expo 2000 waren die Ortsumgehungen Steinkrug und Evestorf/



Neue Wegedecken in der Eilenriede

Endlich glatter, neuer Asphalt auf zwei vormals gefährlichen Schüttelpisten: Die Stadt Hannover hat die abgenutzten Wegedecken des Radweges vom Lister Turm (Ecke Fische-reichenweg) bis zur Überfahrt der Wald-chaussee (Zoo) in der nördlichen Eilenriede sowie das schlimmste Stück des Walter-Meyer-Weges in der südlichen (zwischen Kleefeld und Kirchrode) erneuert. So macht Radfahren Spaß. Bitte mehr davon!

Annette Volland



FOTO: DIRK SCHULTE

FOTO: ADFC WENNINGSEN



Die B 217 nach dem Umbau – regelkonformer Radweg mit 2,50 Meter Breite plus Sicherheitsstreifen.

Weetzen neu gebaut worden. Die Ortsdurch-fahrt Holtensen blieb vierspurig, auch wenn an beiden Ortseingängen die B 217 einspurig eintraf. Sie sollte später zurückgebaut werden. Eine Radverkehrsanlage war nicht vorhanden, die Gehwege schmal. Der Radverkehr bewegte sich auf der vierspurigen Straße mit hohem Schwerlastverkehr. Im Jahr 2006, unsere Ortsgruppe war gerade gegründet, setzten wir uns das erste Mal öffentlichkeits-wirksam für den Rückbau ein. Fortan nutzten wir gemeinsam mit dem Ortsbürgermeister jede Gelegenheit, um die Notwendigkeit des Rückbaus deutlich zu machen. Eine Landtags-petition und ein durch eine CDU-Landtagsab-geordnete vermitteltes Gespräch im Ministe-rium ergab dann 2012 die Zusage. Es dauerte weitere elf Jahre der Planung, des Planfest-

stellungsverfahrens und des Wartens auf fi-nanzielle und personelle Ressourcen – aber 2023 war es dann soweit: der Bau begann. Im Sommer dieses Jahres wurde eröffnet und die Herzen der Radfahrenden gingen auf! Der erste regelkonforme Radweg mit 2,50 Meter plus Sicherheitsstreifen im Gemeindegebiet, sicheres Fahren von Bredenbeck zum Bahnhof nach Weetzen, immer auf derselben Seite. Im Planungsprozess waren nicht nur Behörden, sondern auch der ADFC beteiligt worden. Sicherlich gibt es immer wieder etwas zu be-anstanden, sicherlich dauert alles sehr sehr lange und manchmal gerät der Horizont außer Blick, aber insgesamt gelingen dann auch gro-ße Sachen.

Ingo Laskowski, ADFC Wennigsen

SFU
immer unterwegs

**BEKLEIDUNG, RADTASCHEN,
SCHUHE, OUTDOOR, TREKKING,
BERGSPORT UND MEHR...**

SFU SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

HANNOVER
Schillerstraße 33 | 0511 4503010

BRAUNSCHWEIG
Neue Straße 20 | 0531 13666

BESUCH UNS AUCH AUF
www.sfu.de |  |  | 



Foto: Georgiana / Creative Commons



PLUS|MINUS

Neue rote Radfurt

FOTO: DIRK BAKE



Im Knoten Großer Kolonnenweg / Sahlkamp wurden Teile der dem Radverkehr zugeordneten Furten rot unterlegt. Das ist einerseits

zu begrüßen, weil es für Klarheit sorgt und Autofahrende auf Radelnde besser aufmerksam gemacht werden. Andererseits wurde die Chance versäumt, den Knoten gleich so umzubauen, dass für den Radverkehr brauchbare direkte Führungen möglich werden.

Ebenfalls positiv: Der nördliche Radweg des Sahlkamps wird im Abschnitt vom Knoten mit dem Großen Kolonnenweg nach Osten samt parallelem Gehweg just neu angelegt.

Dirk Bake



Radweg verbessert

Im Abschnitt Moltkeplatz bis Lister Kirchweg ist der östliche Radweg entlang der Ferdinand-Wallbrecht-Straße grunderneuert und dabei auch verbreitert worden. Das Erscheinungsbild ähnelt dem im Bereich Sahlkamp.

Dirk Bake

Langenhagen – Baustellen-ausschilderung

FOTO: REINHARD SPÖRER



Neu gestaltet

Im Kreuzungsbereich Sahlkamp/Weimarer Allee wurden die Seitenbereiche neugestaltet. Sogar eine taktile Trennung zwischen Rad- und Gehweg wurde angelegt.

Dirk Bake



FOTO: DIRK BAKE

Die Baustellen-Ausschilderung für Radfahrende in Langenhagen wurde beim letzten ADFC-Fahrradklima-Test als zweit schlechtester Punkt bewertet und mit der Note 4,7 abgestraft. Ob sich daran inzwischen etwas gebessert hat?

Das können Radfahrende für Langenhagen (und anderswo!) im aktuell laufenden www.fahrradklima-test.de beurteilen. Und bei der Test-Auswertung wird sich dann anhand der neuen Note "Baustellen" herausstellen, ob dieses widersprüchliche, ganz aktuelle Bild vom 25.9.2024 lediglich einen negativen Ausreißer für die Baustellen-Ausschilderung in Langenhagen zeigt, oder ob die Baustellen-Absicherung fürs Rad in Langenhagen generell immer noch "stark verbesserungsbedürftig" ist.

Reinhard Spörer

Baustelle Geibelstraße/Sallstraße



FOTO: JOACHIM POLTE

Baustelle im Kreuzungsbereich der Geibelstraße/Sallstraße in der Südstadt, auf der Geibelstraße fahrend Richtung Sallplatz: Der Verlauf des beidseitig befahrbaren Fahrradwegs ist aufgrund der Baustelle geändert. Immerhin gibt es weiter den Radweg, aber es steht ein Verkehrsschild mittig drauf. Das Verkehrsschild richtet sich an Autofahrer. Für mich als Laie unverständlich, warum nicht das Schild temporär entfernt wird. Vermutlich, weil dann in der Parkbucht ein Parkplatz für Autos entfiel?

Joachim Polte



stadtradla

Ein Service von **stadtmobil carsharing**

Lastenradsharing in Hannover
Lastenräder, 24/7 für Dich zum Ausleihen

>>>> stadtradla.de <<<<



ABF

Abenteuer. Bewegung. Freizeit.

abf-hannover.de

ABF Fahrrad & Mobilität – Startklar in die neue Radsaison!

Markenvielfalt – Es erwartet Sie eine einzigartige Auswahl von über 50 Marken – ganz gleich ob City-Bike oder Trekking-Rad, Mountain-Bike oder Rennrad, Pedelec oder E-Bike – hier finden Sie garantiert Ihr neues Traumfahrrad!

Testparcours – Auf der großen Fahrrad-Teststrecke können Sie Ihr Wunsch-Fahrrad direkt auf der Messe Probe fahren.

Rahmenprogramm – Ein umfangreiches Rahmenprogramm macht Ihren Messebesuch zum Erlebnis: Live-Vorträge, Demonstrationen, spannende Shows, u. v. m.

Kinder aufs Rad – Spannende Aktionen für die Kleinsten: Laufrad-Parcours, Pump-track, Fahrradschule und jede Menge Spiel & Spaß.

12.–16. Februar 2025
Messe Hannover | 10 – 18 Uhr

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