

RADFAHREN IST NATURSCHUTZ



FOTO: ADFC

LIEBE LESER*INNEN,

„Der Frühling naht, langsam, aber sicher. Längst schon wird es nicht mehr so früh dunkel und an manchen Tagen ist die Luft spürbar lauer als an anderen. An solchen Tagen zieht es mich raus, aufs Fahrrad. Die Lebensgeister sind viel wacher, ich genieße das leise Schnurren von Kette und Reifen. Manchmal noch überrascht mich und meine Finger der flüchtende Winter mit kaltem Wind, aber die Strecken werden trotzdem wieder länger. Und so mancher Weg ist allein das Ziel. Ich freue mich auf das Wiedersehen und die Neuentdeckung von Schleichwegen. Hoffentlich sind sie von Autofahrern unentdeckt geblieben!“

Passende Worte für die erste HannoRad-Ausgabe in diesem Jahr, doch aus meiner Feder stammen sie nicht: 1997 begrüßte Matthias Matzen so die HannoRad-Leser*innen in der Frühlingsausgabe. Bereits 1985 ging die erste HannoRad in den Druck und mit dieser Ausgabe feiern wir den 40. Geburtstag der HannoRad! Wer eine Reise durch die Zeit machen möchte, kann sich über digitalisierte HannoRad-Ausgaben freuen! In unserem Archiv sind alle Ausgaben zu finden: <https://www.hannorad.de/die-zeitschrift/archiv/>

In der ersten HannoRad des Jahres motivieren wir gerne zum Radfahren für die kommende Saison, denn die kalte Zeit neigt sich dem Ende zu und neben den alltäglichen „Pflichtfahrten“ zieht es uns wieder raus in die Natur. In dieser Ausgabe beschäftigen wir uns passend damit, inwiefern wir dabei die Natur belasten und ob Radfahren und Naturschutz miteinander vereinbar sind (Spoiler: ja, natürlich! 😊)

Ich wünsche viel Spaß beim Lesen!

Bianca Sieg

IMPRESSUM

Heft 1 | 2025 · Auflage: 7000

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 0511 64 03-12, Fax 0511 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
AdobeStock

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.

INHALT

Editorial.....	3
Impressum.....	3
1. Platz beim Stadtradeln	3

SCHWERPUNKT

Wie Radfahren und Naturschutz im Deister vereinbar sind	4
Radfahren und Naturschutz – Positionen des ADFC (Auszüge)	7
Asphalt auf Radwegen: Die bessere Variante	8

AKTUELL

Werd' aktiv beim ADFC!.....	10
40 Jahre HannoRad in Zahlen.....	11
Neues aus dem Westen	12
Beihilfe für den ADFC Stadt Hannover – Mitgliederproteste bringen Lösung	13
Einstiegs-Radfahrkurs für Migrantinnen.....	14
Treffen der aktiven Frauen im ADFC Hannover Region.....	15
Radstation 1 muss bleiben!.....	16
18. Mai: ADFC Sternfahrt 2025.....	17
Der ADFC auf der ABF.....	18

PROFILE

Wir stellen vor: Pro Beruf-Fahrradwerkstatt.....	20
--	----

MIT DEM RAD UNTERWEGS

Bett+ Bike-Hopping durch Norddeutschland	22
Gemeinsam unterwegs: Radtour-Angebote in Stadt und Umgebung.....	24

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen.....	25
--	----



1. PLATZ
BEIM

Beim Stadtradeln 2024 konnte sich die Region Hannover in der Kategorie „Fahrradaktivstes Kommunalparlament“ erstmals den Sieg im Parlamentarier-Ranking der Kommunen sichern. 572 Fahrten mit 4866 geradelten Kilometern der teilnehmenden Parlamentarier machten dies möglich. Die entsprechende Auszeichnung nahm eine Delegation aus Hannover bei der Siegerehrung durch das Klimabündnis in München entgegen.

Detlef Rehbock,
ADFC Region Hannover



FOTO: ADFC



FOTO: ALEXANDER ROCHAU

Raus aus dem Alltag – rein in die Natur

Wie Radfahren und Naturschutz im Deister vereinbar sind

Um den lauten und vollen Straßen des Alltags zu entfliehen, zieht es viele Radfahrende in ihrer Freizeit in die Natur. In der Region Hannover ist der Deister ein beliebtes Naherholungsgebiet und zieht dazu Menschen aus ganz Deutschland an – neben Wandernden auch zahlreiche Radfahrende. Auf Trekkingrädern, Gravelbikes und Mountainbikes fahren sie über teils unbefestigte Wege durch den Wald und genießen die frische Luft. Doch wie sehr beeinträchtigen sie damit die Natur?

Der Natur zuliebe kein Fahrrad?

Der vermeintliche Konflikt zwischen Radfahren und Naturschutz ist weder neu noch speziell für den Deister. Egal, ob mit Trekkingrad oder Mountainbike unterwegs, Radfahrende haben immer wieder mit Kritik an ihrem Tun im Wald zu kämpfen. 2024 ging ein inzwischen abgelehnter Änderungsentwurf

des Bundeswaldgesetzes durch die Medien, der die Nutzung von Waldwegen für Radfahrende stark einschränken und auch das Aufzeichnen von Routen als Ordnungswidrigkeit verankern wollte. Als Begründung für solche Einschränkungen liest man immer das gleiche Argument: Radfahren wäre mit Natur- und Landschaftsschutz nicht vereinbar. Durch das Fahren im Wald werden die Böden zerstört oder Tiere gestört – die Auswirkungen auf die Natur wäre schlicht zu groß. Doch geht es hier wirklich nur um Naturschutz oder ist es einfach die selbe Antihaltung gegenüber Radfahrenden, die wir auch aus dem Alltag kennen?

Mountainbikes im Deister

Auch im Deister gibt es immer wieder Kritik an Radfahrenden, besonders an Mountainbike-Fahrenden. Sie fahren auf befestigten Wegen den Berg hoch, um dann naturbelassene „Single Trails“ wieder herunterzufahren. Der Deis-

ter gilt in ganz Nord- und Mitteldeutschland als eines der beliebtesten Ziele für Mountainbiker*innen.

Die Nachfrage an Single Trails ist dementsprechend hoch. Deswegen haben die Region Hannover, die Niedersächsischen Landesforsten und der heutigen Deisterfreunde e.V. ein Konzept für legale Trails erarbeitet. In Absprache mit Naturschützer*innen und Waldbesitzer*innen konnte man sich schließlich einigen: 2012 wurden drei legale Single Trails auf dem Boden der Niedersächsischen Landesforsten gebaut. Diese sind auch heute noch in Betrieb und werden von den Deisterfreunden Instand gehalten.

Durch das Angebot an legalen Trails sollte der Bau von illegalen Trails reduziert werden. Doch schnell wurde deutlich, dass drei Trails die hohe Nachfrage nicht abdecken können. Der Deister ist weiterhin von illegalen Strecken durchzogen, obwohl die legalen sehr gut angenommen werden. Der Umweltdezernent der Region Hannover Jens Palandt spricht

heute von einem „Scheitern“ des Projekts. Die Zulassung der legalen Trails soll Ende 2025 auslaufen. Außerdem sollen die Deisterfreunde als Ausgleich für die gebauten Trails 15.000 Euro Kompensationszahlungen leisten. Das Angebot, diese Kompensation durch das Pflanzen von Bäumen und Pflanzen zu leisten (was laut Bundesnaturschutzgesetz möglich wäre), wurde abgelehnt. Sowohl der Rückbau der Trails als auch die Kompensationszahlungen wären für den Verein nicht zu bewältigen.

Die Debatte verschärft sich, die Fronten werden härter. In den letzten Monate häufen sich die Medienberichte, es wird viel Kritik an den Deisterfreunden und Mountainbiker*innen im Allgemeinen ausgeübt. Schlussfolgerung ist häufig: Mountainbiken ist schlecht für die Natur. Doch so schwarz-weiß ist die Lage nicht. Es gibt Fragen, die man sich stellen sollte:

Wo fängt Naturschutz an und wo hört er auf?

Wenn Wege neu eingerichtet werden, muss das immer in Abwägung von Notwendigkeit und Auswirkungen auf die Natur geschehen.

DEISTERFREUNDE
MOUNTAINBIKE CULTURE



Bei der aktuellen Verteilung im Deister fallen auf Naherholungssuchende nur 0,05% der Gesamtfläche – ein Vorschlag der Deisterfreunde würde diesen auf 1,64% erhöhen.

Illegale Strecken im Wald sind ein No Go. Sie werden willkürlich durch den Wald gebaut und stellen einen riesigen Eingriff in die Natur dar. Dennoch ist es nicht zielführend, jegliches Mountainbike-Angebot im Deister zu verbieten. Professor Axel Prieb, ehemals Umweltsachverständiger der Region, hat das Pilotprojekt „Legale Trails im Deister“ viele Jahre begleitet und sagt: „Damit wir die Natur wirklich schützen können, müssen wir ein attraktives und umfangreiches, legales Angebot schaffen und gleichzeitig bei illegalen Strecken restriktiver vorgehen. Nur so können wir Schlimmeres verhindern.“

Naturschutz kann nicht bedeuten, einen Zaun um den Wald zu bauen und keine Menschen mehr hineinzulassen. Nur, wer die Natur kennenlernt, kann lernen, sie wertzuschätzen. Ob zu Fuß, zu Pferd oder mit dem Rad: wo breite Forstwege, Rodungen und durch Harvester zerstörte Böden per Landschaftsschutzgebietsverordnung erlaubt sind, sollten auch legale Wander- und Reitwege sowie Mountainbike- und Downhill-Strecken vertretbar sein.

Warum wird von einem Scheitern des Pilotprojekts gesprochen?

Laut Region ist das Pilotprojekt unter anderem deswegen „gescheitert“, weil illegale Trails seit Einführung der legalen Trails nicht weniger geworden sind. Der Pressesprecher der Deisterfreunde, Christian Hoffmann erklärt: „Wir sehen das anders. Unsere legalen Trails befinden sich allesamt in der Revierförsterei Georgsplatz. Illegalen Strecken gibt es in diesem Gebiet quasi nicht mehr. Wenn es in seltenen Fällen doch dazu kommt, dass dem Förster illegale Bauten auffallen, kümmern wir uns sofort darum, diese zu beseitigen. Das eigentliche Problem ist, dass drei Trails in einem Revier des Deisters schlicht nicht ausreichen, um die riesige Nachfrage abzudecken.“ Das bestätigt auch Förster Frank Nüsser, der lange Zeit für die Revierförsterei Georgsplatz



FOTO: BLC-PHOTOS

„Muss man das unbedingt im Wald machen?“ fragen die Einen. Und die Anderen lieben es. Der legale Trail hier ist ein Kompromiss.

FOTO: GUNNAR DETHELFSEN



Durch das in den letzten Jahren sehr beliebt gewordene Gravelbike zieht es noch mehr Menschen mit dem Rad in den Wald. Mit möglichst wenig Autoverkehr und Asphalt möchte man die Natur genießen und findet sich auf Forst- und Waldwegen wieder.

zuständig war. In der ZDF-Reportage „Kampf um den Wald: Förster gegen Mountainbiker“ (2022) betont er die gute Zusammenarbeit mit den Deisterfreunden und dass er in seinem Revier keine Probleme mehr mit illegalen Trails habe.

Auch Professor Axel Priebis berichtet aus seiner Zeit als Umweltdezernent sehr positiv von der Zusammenarbeit: „Der Austausch mit den Deisterfreunden war immer außerordentlich konstruktiv. Sie haben in ihrem Verein für Sensibilität gesorgt und ihre Mitglieder im Sinne des Naturschutzes aufgeklärt. Die Menschen, die illegale Strecken bauen, sind andere.“

Im Dezember 2024 hat die Region Hannover ein „Aktionsprogramm Deister“ veröffentlicht. Sie möchte „ein naturverträgliches Mountainbike-Angebot“ aufbauen. Daran arbeitet sie im Format „Runder Tisch Deister“ mit verschiedenen Akteur*innen. Die bestehenden legalen Trails sollen nicht weitergeführt werden, etwas Neues soll her. Warum das Pilotprojekt nun durch ein neues abgelöst werden soll und in den dreizehn Jahren „Test“phase nicht ausgeweitet wurde, wird nicht deutlich. Die neuen MTB-Strecken sollen ebenfalls in Landschaftsschutzgebieten des Deisters errichtet werden, da stellt sich die nächste Frage:

Warum wurde das Angebot an legalen Strecken nicht erweitert?

Schon 2012 stellt die Region selbst in einer Präsentation vor, dass „vier bis sechs Trails im Nord-Deister erforderlich sind“. Weitere Trails folgten allerdings nicht.

Warum sollen die bestehenden legalen Strecken zurückgebaut werden?

Der größte Eingriff in die Natur entsteht beim Bau neuer Strecken, nicht bei der Instandhaltung und Nutzung. Welchen Mehrwert hat ein Rückbau also für Landschafts- und Natur-

schutz? Die drei Trails befinden sich in einem Landschaftsschutzgebiet, für die Errichtung der Strecken mussten Ausnahmen genehmigt werden. Um diese zu verstetigen, müsste man sie aus dem Landschaftsschutzgebiet lösen oder die Landschaftsschutzgebietsverordnung anpassen. Eine dauerhafte Erlaubnis sei somit laut der Region bei der aktuellen Rechtslage nicht möglich (ein Weiter wie bisher, also die jährliche Verlängerung der Ausnahmeregelung, theoretisch schon).

Ein Lichtblick in Sicht?

Fast alle sind sich einig, dass eine Lösung gegen das illegale Befahren des Deisters gefunden werden muss. Sowohl Regionsverwaltung als auch Förster wissen, dass die illegalen Aktivitäten nur abnehmen, wenn ein gutes legales Angebot geschaffen wird. Denn Mountainbiker*innen werden nicht aufhören, im Deister fahren zu wollen. Nachdem sich die Fronten im letzten Jahr scheinbar immer mehr verhärtet hatten, tut sich nun im düsteren Wald eine Lichtung auf. Im Januar sind die Beteiligten wieder zusammengekommen: Deisterfreunde, Untere Naturschutzbehörde, Förster des Deisters, Umweltdezernent Jens Palandt. Die Stimmung ist konstruktiv, man möchte gemeinsam Teil der Lösung und nicht Teil des Problems sein. So wird jetzt unter anderem auch darüber diskutiert, ob ein Rückbau der Trails aus Naturschutz-Gründen überhaupt sinnvoll ist.

Die Deisterfreunde präsentieren einen Vorschlag, in dem sowohl Wandernde als auch Mountainbikende je 100 Kilometer Strecke bekommen würden. „Der Deister hat eine Gesamtfläche von 2.445 Hektar, bei unserem Vorschlag würden Naherholungssuchende dann 1,64 Prozent dieser Flächen in Anspruch nehmen, während mehr als 82 Prozent weiterhin dem Naturschutz gewidmet sind. Die restlichen 16 Prozent statt aktuell nur 0,05 Prozent sind bereits Forstwege.“ Wie genau es weitergeht, bleibt spannend. Besonders in der konkreten Umsetzung und Gestaltung der Trails scheinen sich die Akteur*innen noch nicht einig zu sein. Mit Gegenwind von Naturschutzverbänden und den einzuhaltenden gesetzlichen Regularien ein Angebot zu schaffen, dass auch die Menschen abholt, die aktuell noch illegale Strecken fahren und bauen, ist eine Herausforderung.

FOTO: DEISTERFREUNDE



Aktiv dabei: Die Deisterfreunde kümmern sich lange nicht mehr nur um die Pflege der legalen Trails sondern gestalten die Community aktiv mit.

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad



Radfahren und Naturschutz

Auszüge aus dem neuen Positionspapier des ADFC

Position des ADFC zum Betretungsrecht

Der ADFC setzt sich ein für:

- einheitliche Regelungen in den Bundesländern, die eine bessere Kenntnis und Akzeptanz der Regeln ermöglichen. Eine geeignete Strategie ist zu entwickeln..
- keine nähere Definition von Kriterien für die Eignung von Wegen (Breite, Beschaffenheit). Diese könnte zum Ausschluss von Radfahrenden bei der Nutzung führen. Die vorliegende Definition „geeignete Wege“ ist ausreichend.
- Auf Wegen in der Natur sollten Radfahrer*innen und Pedelec-Nutzer*innen den zu Fuß Gehenden gleichgestellt sein.
- Elektrokleinstfahrzeuge und S-Pedelecs bleiben als Kraftfahrzeuge vom Betretungsrecht ausgeschlossen..
- Fahrten abseits von Wegen ohne Zustimmung der Waldbesitzenden unterstützt der ADFC nicht. Der ADFC setzt sich gegen das Fahren abseits von Wegen ein, da es informelle Wege entstehen lässt und Schäden an Boden, Tier- und Pflanzenwelt anrichtet.
- Einschränkung der Wegenutzung zum Naturschutz oder zur Arbeitssicherheit (nur) in Ausnahmefällen unter Berücksichtigung des Prinzips der Gleichstellung aller Wegnutzer:innen/Verkehrsteilnehmer:innen, nicht länger als nötig (wie in den bestehenden Gesetzen verankert). Der ADFC nutzt sein Netzwerk und seine Plattformen, um die rechtlichen Rahmenbedingungen bekannter zu machen und damit naturschonendes Verhalten zu fördern.
- digitale Kommunikation der Rechte und Pflichten von Radfahrenden in Naturräumen
- Aus- und Weiterbildungsangebote
- gemeinsame Kommunikationsmaßnahmen mit anderen Organisationen aus den Bereichen Naturschutz und Natursport

Position des ADFC zu Pedelecs in ökologisch sensiblen Gebieten

Der ADFC setzt sich für die rechtliche Gleichstellung von Pedelec und unmotorisiertem Rad ein, erkennt aber gleichzeitig an, dass Pedelecs das Potenzial haben, negative Auswirkungen des Radfahrens in Naturräumen zu verstärken. Auch wenn die Datenlage zu den Effekten speziell des E-MTB-Fahrens noch unklar ist, sollte nach dem Vorsorgeprinzip gehandelt werden: Potenzielle Risiken sind zu bedenken und zu minimieren. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass durch Pedelecs mehr Menschen der Zugang zum MTB-Fahren und Radfahren ermöglicht wird. Gleichzeitig liegt darin das Potenzial, den Nutzungsdruck auf Naturräume zu verstärken.

Daher tritt der ADFC dafür ein, im ökologisch sensiblen Gebieten Pedelecfahren nicht besonders zu fördern und den Fokus auf das Fahren aus eigener Kraft zu legen (in Anlehnung an die Position des DAV).

Position des ADFC zu generellen Verboten/ temporären Sperrungen

Der ADFC spricht sich für die temporäre und räumlich begrenzte Sperrung von Gebieten für den Naturschutz anstatt genereller Verbote aus. Dies kann wirkungsvoll über eine (digitale) Lenkung der Besucher*innen geschehen.

- Innovative Vorhaben, die die Ideen in der Praxis umsetzen (z. B. das Projekt „Digital Ranger“) sollen beobachtet und bei Bedarf unterstützt werden.
- Tourenplanungs- und Outdoorportale sollten perspektivisch naturschutzrelevante Inhalte verpflichtend in ihre Systeme einbinden.

Position des ADFC zur gemeinsamen Wegenutzung

Der ADFC spricht sich für eine gemeinsame Wegenutzung unter gegenseitiger Achtung, Toleranz und Rücksichtnahme aus. Insbesondere langsameren und vulnerablen Wegnutzer*innen sollten Radfahrende mit Rücksicht und Vorsicht begegnen. Damit schließt sich der Verband an die Position u. a. des DAV und DWV an.

Hier könnt ihr das gesamte Positionspapier des ADFC zum Thema anschauen.



Asphalt auf Radwegen:

Die bessere Variante

Wir hören es oft: Wassergebundene Oberflächen seien ökologisch vorteilhafter als asphaltierte Radwege, Asphaltradwege würden eine besonders hohe Versiegelung bewirken. Immer wieder werden mit diesem Argument Radwege statt mit Asphalt mit einer wassergebundenen Decke (also Sand) gebaut. Wer Rad fährt, weiß aus eigener Erfahrung: Diese Wege waschen schnell aus, nach Regen oder Schneeschmelze entstehen Pfützen und Schlaglöcher. Solche Strecken sind dann für Alltagsfahrten schlecht oder gar nicht zu nutzen.

Für die Verkehrswende müssen Radwege aber durchgängig gut befahrbar sein. Nur dann laden sie wirklich dazu ein, das Rad täglich zu nutzen. Das spricht für Asphalt-Oberflächen. Aber sind sie auch ökologisch vertretbar? Ja, hat eine Studie gezeigt, die die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern Landesregierung schon im Jahr 2009 veröffentlicht hat. Sie kommt zu dem Ergebnis: „Radwege mit asphaltierter (gebundener) Deckschicht stellen keine Versiegelung der Landschaft dar. Radwege mit ungebundenen Materialien wie Splitt, Schotter, Sand oder Brechgut aus Abrissobjekten sind keine ökologisch begründbaren Alternativen.“

Wassergebunden versiegelt auch

Die Studie untersucht die Versiegelungswirkung, in dem sie Daten zur Bodenverdichtung und zum Wasserhaushalt unter den verschie-

denen Wegen, im Böschungsbereich und im angrenzenden natürlichen Gelände vergleicht. Die Ergebnisse belegen, dass die Verwendung wassergebundener Oberflächen im Radwegbau nicht mehr mit angeblichen ökologischen Vorteilen begründet werden kann.

In vielen natursensiblen Gebieten werden Wege, die von Landmaschinen befahren werden, bevorzugt mit wassergebundenen Decken befestigt, weil sie naturnäher wirken. Wenn helles Steinmaterial benutzt wird, heizen sich solche Oberflächen auch deutlich weniger auf als dunkle Asphaltflächen. Allerdings kann die Aufheizung auch bei Asphaltdecken durch helle Farbbeimischungen stark gesenkt werden.

Wassergebundene Wege sind in der Herstellung zunächst günstiger als Asphaltwege, aber teuer in der jährlichen Unterhaltung. Denn: Wo es bergab geht, sind wassergebundene Decken anfällig für Erosion. Bei starken Regenfällen kann die oberste Schicht des Materials abgetragen werden. Dadurch wird der Weg holprig, es entstehen die bekannten Rinnen und Schlaglöcher. Die Unfallgefahr steigt. Eine Reparatur der Wege ist häufiger erforderlich.

Viel Staub und Verschleiß

Wenn Fahrzeuge mit mehr als etwa 20 km/h auf wassergebundenen Wegen fahren, führt das bei Trockenheit zu einer großen Staubentwicklung und zum Verschleiß der oberen Deckschicht. Problematisch sind auch

die hohen Gewichte land- oder forstwirtschaftlicher Fahrzeuge, sie begünstigen das Entstehen von Schäden wie Schlaglöchern erheblich.

Innovativer wasserdurchlässiger Flüster-Asphalt:

Die Studentin Rebecka Sophie Kriete entwickelt im Rahmen ihrer Masterarbeit einen wasserdurchlässigen Asphalt für Radwege (Kurzbeitrag ARD, 3 Minuten):

In einigen Bundesländern reglementieren Qualitätsstandards für Radwege den Einsatz von wassergebundenen Decken. So regelt beispielsweise in Sachsen ein Erlass, dass sie keinesfalls an Steigungen oder im Hochwasser-Überflutungsbereich und nur in ökologisch besonders sensiblen Gebieten verwendet werden dürfen. Denn wassergebundene Decken werden in Überflutungsgebieten bei jedem Hochwasser zerstört und müssen dann neu hergestellt werden.

Wo Radfahrende, Reitende, Land- und forstwirtschaftlichen Verkehr gemeinsam einen Weg nutzen, schließt das die Wahl wassergebundener Decken aus, weil die anderen Nutzungsarten sonst zu einer Zerstörung des Radweges führen. Auch Rad-schnellwege sind nur mit asphaltierte Oberfläche sinnvoll.

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!





Bild A – versiegelt mit seitlichem Ablauf des Wassers in die Kanalisation, Bild B und C – ebenfalls versiegelt, jedoch mit seitlicher Versickerungsmöglichkeit. © Klaus Mutterer

Wasser findet seinen Weg

Innerorts werden Radwege an die Kanalisation angeschlossen (Bild A). außerhalb von Ortschaften in der Regel nicht. Dort versickert bei Asphaltdecken das Wasser seitlich (Bild B). Auch wassergebundene Decken (Bild C) sind stark verdichtet, Regenwasser dringt auch in sie nicht ein. Bei beiden Varianten fließt das Wasser seitlich ab und steht dann der Grundwasserneubildung zur Verfügung. Übrigens: Auch bei gepflasterten Oberflächen nimmt die Versickerungsfähigkeit ab, wenn sie älter werden, da sich die Zwischenräume zusetzen.

Vermeidungsgebot: gesetzliche Regularien beim Aus- und Neubau von Radwegen

Beim Neubau von Radwegen setzt unter anderem das Bundesnaturschutzgesetz den rechtlichen Rahmen. „Wenn ein Weg neugebaut oder ein vorhandener verbreitert, neu beleuchtet und der Belag verändert wird, dann entsteht erst mal ein Eingriff in die Natur und Landschaft“, so Landschaftsökologe Ulrich Schmersow. „Wie stark der Konflikt zwischen Naturschutz und dem Neu- oder Ausbau eines Radwegs dabei ist, hängt immer vom Einzelfall und der ökologischen Sensibilität des Gebietes ab. Günstig wäre es natürlich, wenn der Autoverkehr eine Fahrspur verliert und darauf sicher der Radverkehr abgewickelt wird. Wir wollen ja eine Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zu den umweltfreundlichen Verkehrsträgern.“

Es gilt das Vermeidungsgebot: Erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sind

zu vermeiden, wenn möglich. Der Neubau in einem ökologisch sensiblen Gebiet ist dann mit dem Bundesnaturschutzgesetz vereinbar, wenn keine alternative Trasse möglich ist. Gerade im ländlichen Bereich, wo ein Ausbau der Radinfrastruktur dringend nötig ist, ist die Verkehrsverlagerung oft nicht so einfach umsetzbar wie im urbanen Raum. Auf der einen Seite findet durch den Neubau eines Radwegs zwar ein Eingriff in die Natur statt, auf der anderen Seite entsteht beim Ausbau von Bundesstraßen, Autobahnen und Co. ein deutlich größerer Naturschaden. Da fragt man sich: Wo war das Vermeidungsgebot, als der Südschnellweg ausgebaut wurde und wo hören wir von dem Vermeidungsgebot, wenn der Westschnellweg ausgebaut (und nicht im Bestand saniert) werden soll? Im Gegensatz zur Auto-Infrastruktur wirkt sich eine gute Radinfrastruktur langfristig positiv auf die Umwelt aus: Wenn Menschen ihr Auto stehen lassen, ihre Wege klimafreundlich mit dem Rad bewältigen können und die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr nicht mehr präventiv ausgebaut wird, haben wir einen echten Gewinn für Klima- und Naturschutz erreicht.

* Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung MV: Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktionen in naturnahen Bereichen, 2009 (http://service.mvnet.de/_php/download.php?datei_id=11927)

Andreas Beichler,
ADFC Region Hannover



Mit uns...



Bild: Ortlieb



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9

Werd' aktiv beim ADFC!



Zum Beispiel Hilfe bei der Fahrrad-Codierung ...



... oder beim Planen und Leiten von Radtouren und Einiges mehr.

Der ADFC Region Hannover besteht aus fünfzehn Ortsgruppen und hat inzwischen gut 5.400 Mitglieder. Genauso vielseitig wie die Region ist unsere Arbeit, die wir nur dank des ehrenamtlichen Engagements unserer aktiven Mitglieder umsetzen können. Du möchtest ebenfalls im ADFC aktiv werden, aber weißt nicht, wo du dich einbringen kannst? Dann sind die nächsten Zeilen für dich! Du kannst bei uns in all diesen Bereichen mitarbeiten:

Fahrrad-Codierung

Ein Schritt zu mehr Diebstahlsicherheit ist die Fahrrad-Codierung. ADFC-Codiertteams sind in der Stadt Hannover sowie der gesamten Region an regelmäßigen Terminen sowie bei Veranstaltungen aktiv. Als Codierer*in lernst du den Umgang mit unserer modernen Codierpistole und worauf es beim Erstellen des Codes und der Dokumente ankommt. Melde dich bei region@adfc-hannover.de mit der Info, wo in der Region oder Stadt du aktiv werden möchtest und du wirst weitergeleitet!

IT-Unterstützung

Unser IT-Team unterstützt uns bei unseren Webauftritten und unseren Kollaborationsplattformen. Dir sind Begriffe wie DNS, E-Mail, HTTP, Hosting geläufig und du kennst dich mit Nextcloud und Linux aus? Dann bist du die richtige Person für unser IT-Team! Melde dich bei region@adfc-hannover.de

HannoRad-Redaktion

Du schreibst gerne journalistisch, hast vielleicht sogar einen Blog oder bist in deiner Freizeit mit Kamera auf der Suche nach dem perfekten Motiv? Du liest gern die HannoRad

und hast Ideen, die du einbringen möchtest? Dann ist die Mitarbeit in der Redaktion vielleicht das Richtige für dich! In unserem Team diskutieren wir über die nächsten Themen und Schwerpunkte, schreiben selbst viele Artikel und achten darauf, dass die Texte rund und die Fotos ansprechend sind. Als Redaktionsmitglied kannst du die Inhalte der Zeitschrift mitbestimmen und gestalten!

Wenn du Interesse hast, melde dich bei redaktion@adfc-hannover.de

Radtouren planen und leiten

Eins verbindet alle ADFC-Mitglieder: Wir fahren gerne Fahrrad. Ob sportlich schnelle Feierabendrunden, gemütliche Spazierfahrten zum nahegelegenen Café, informative Motto-touren oder Mehrtagesfahrten: Unser Tourenangebot ist bunt. Du planst gerne deine eigenen Routen oder kennst schöne Ecken rund um Hannover? Als ADFC-Tourenleiter*in kannst du deine Freude und liebsten Strecken mit anderen Radelnden teilen! Der ADFC unterstützt seine Tourenleiter*innen mit einer fundierten Ausbildung zum Tourguide mit Zertifikat. Sie kann an einem Wochenende absolviert werden. Hier lernst du, worauf es beim Leiten einer Gruppenausfahrt ankommt! Melde dich bei region@adfc-hannover.de für weitere Infos.

Radfahrschule

Mit einer hauptamtlichen Mitarbeiterin und einem kleinen Team an Ehrenamtlichen betreibt der ADFC Region Hannover eine Radfahrschule. Unser Team bietet Mobilitätskurse für Kinder, Wiedereinsteigs-Kurse und Kurse für Anfängerinnen und Anfänger. Es sorgt mit Kompetenz und Geduld dafür, dass die Teilnehmer*innen am Ende des Kurses sicher und

selbstbewusst mit dem Fahrrad fahren. Viele Kurse finden vormittags statt, die Arbeit ist also perfekt für fahrraderfahrene Menschen, die in ihrer Rente eine erfüllende Aufgabe suchen oder flexible Arbeitszeiten haben. Melde dich per Mail bei

radfahrschule@adfc-hannover.de, wenn du Teil des Teams werden möchtest.

Träger öffentlicher Belange „TÖB“

Der ADFC Stadt Hannover gibt als Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen zur Bauleitplanung in der Landeshauptstadt ab. Wir prüfen die Bebauungsplan-Entwürfe und bei Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr weisen wir Verwaltung und Stadtrat mit einer Stellungnahme darauf hin. Im TÖB-Team kannst du dich durch das Schreiben dieser Stellungnahmen einbringen! Bei Interessen melde dich bei stadt@adfc-hannover.de

Ansprechpersonen der Stadtbezirke

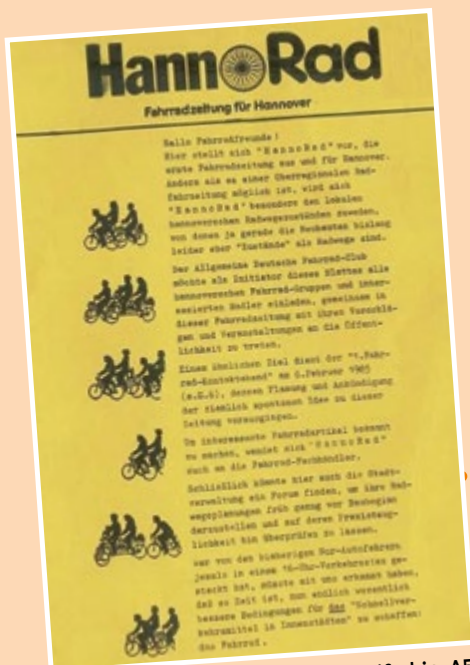
Hast du Lust, verkehrspolitisch in deinem Stadtbezirk in Hannover aktiv zu werden? Dann ist das die richtige Rolle für dich! Die Stadt Hannover ist in 13 Bezirke aufgeteilt. Damit der ADFC flächendeckend in der gesamten Stadt den Radverkehr voranbringen kann, bilden wir aktuell Stadtbezirksgruppen. Für einige suchen wir noch Ansprechpersonen, die die Arbeit des ADFC im Stadtbezirk angehen. Mehr dazu findest du hier:

<https://hannover-stadt.adfc.de/aktionsplan>

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad



40 HannoRad JAHRE in Zahlen



Die erste HannoRad von 1985 zweifarbig, A5 ...



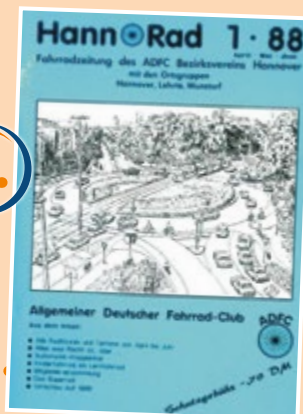
... ab 1/96 wurde sie auf DIN A 4 (immer noch in blau) umgestellt ...



... ab 1/11 dann in DIN A 4, 4-farbig ...



Alle Ausgaben der HannoRad gibt es jetzt zum Nachlesen im Archiv unter www.hannorad.de



Wir feiern einen runden Geburtstag! 1985 ist unsere HannoRad als Baby des ADFC Region Hannover zum ersten Mal erschienen. Prächtig entwickelt und gewachsen durch die unermüdliche Pflege von helfenden Mitgliedern, Werbetreibende, Verteilstellen ist sie längst eine wichtige Größe in der Region. Wir freuen uns über:

- 138 Ausgaben bis heute
- 4.360 HannoRad-Seiten
- 63 Redakteurinnen und Redakteure im Laufe der Zeit
- 13 Jahre Redaktion mit Jochen Pipetz, Annette von Stieglitz und Harald Hogrefe
- ungezählte Artikel-Schreibende
- 26 zweifarbig Jahre
- 11 Jahre klein in DIN A 5, seit 1/96 in DIN A 4
- 14 vollfarbig Jahre (seit 1/11)
- 2 Ausgaben im Jahr 1985
- 3 Ausgaben im Jahr 1986
- 4 Ausgaben jährlich ab 1987
- 3 Ausgaben jährlich seit 2007
- 1.500 Auflage früher
- Zwischenzeitlich 8.000, heute 7.000 Auflage



... 1985 erschienen zwei Ausgaben, 1986 drei und ab 1987 vier pro Jahr. Mit der Ausgabe 1/07 wurde wieder auf dreimal jährlich umgestellt. Die Auflage erhöhte sich im Laufe der Jahre von 1.500 (1/86) auf 8.000 (1/22).



Neues aus dem Westen

An dieser Stelle wollen wir ab jetzt regelmäßig in der HannoRad über die Entwicklung des Westschnellweges in Hannover berichten. Das Thema wird uns lange begleiten. Es gibt Schätzungen, die von über 10 Jahren ausgehen.

Der ADFC ist überzeugt, dass eine Sanierung im Bestand die beste Lösung wäre. Wenn wir es mit der Verkehrswende ernst meinen, darf der Westschnellweg durch das urbane, dicht besiedelte Linden nicht zu einer Autobahn-ähnlichen Schnellstrecke werden.

Wir fordern auch, dass ein durchgängiger, den Standards für Velorouten genügender Radweg, neben dem Schnellweg erhalten bleibt und dort, wo die Brücken erneuert werden müssen, auch Querungen der Straßen für Radfahrende mitgeplant werden.

Am 17. Januar fand die Veranstaltung „Keine Autobahn durch Linden-Limmer“ im Medienhaus statt. Anwesend war unter anderen Timo Quander, seit kurzem Leiter der niedersächsischen Straßenbaubehörde. Die an diesem Abend wohl wichtigste Aussage von ihm war, dass das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist. Das heißt, es gibt noch Gestaltungsmöglichkeiten für das Projekt.

Am 6. Februar – nach Redaktionsschluss dieser HannoRad – findet die erste Sitzung des Dialogforums WSW statt, in dem auch der ADFC mit einem Sitz vertreten ist.

Vorbereitend haben sich am 28. Januar alle gleichgesinnten Gruppen getroffen, um die Strategie dafür zu besprechen und zu koordinieren.

Harald Hogrefe,
Redaktion HannoRad



Beihilfe für den ADFC Stadt Hannover

Massive Mitgliederproteste und öffentliche Unterstützung bewirken Lösung

Als wir Ende Oktober 2024 zunächst aus der Zeitung erfahren haben, dass die Ratsmehrheit aus SPD, CDU und FDP die Zuwendung an den ADFC komplett streichen will, waren wir völlig überrascht. Hatten wir vom ADFC in der Stadt Hannover doch im Laufe des Jahres mit allen Fraktionen dieses Bündnisses intensive und gute Gespräche über den Radverkehr geführt. Mit Mitgliedern der CDU-Fraktion hatten wir sogar eine verkehrspolitische Radtour unternommen und anschließend ein Bier zusammen getrunken. Niemand hatte uns dabei signalisiert: seht künftig zu, wie ihr eure Arbeit für unsere Stadt selbst finanziert bekommt, mit uns erhaltet ihr keine Beihilfe mehr aus dem städtischen Haushalt.

In einem Brief habe ich alle ADFC-Mitglieder in Hannover aufgefordert, sich an Ratsmitglieder, Abgeordnete und Parteivorsitzende zu wenden und gegen eine solche Maulkorb-Politik zu protestieren. An einer Umfrage der HAZ beteiligten sich fast 10.000 Personen und erklärten zu 65%, dass sie die Streichung der ADFC-Förderung für falsch halten.

Viele ADFC-Mitglieder haben gemeinsam mit anderen betroffenen Organisationen wie etwa Faust, Kargah und Pavillon gegen die Streichungen und Kürzungen demonstriert. Trotz der Proteste wurden die meisten davon im Dezember beschlossen – auch die, die den ADFC betrifft.

Von vielen Mitgliedern haben wir empörte Mails erhalten, einige haben uns Spenden zukommen lassen, die jetzt unsere Handlungsspielräume vergrößern. Besonders beeindruckt haben mich die zahlreichen Eintritte in dieser Zeit.

Es tat gut, so viel Solidarität zu erfahren.

Im Dezember erreichte uns dann die erfreuliche Nachricht, die Region Hannover wolle für 2025 die Finanzierung übernehmen. Nach einem Ge-



spräch von Annette Teuber, Vorsitzende unseres Kreisverbandes, und mir bei Regionspräsident Steffen Krach (SPD) hatten wir Gewissheit über die damit verbundene Absicht der Region und die Verwendungsbedingungen erhalten.

Die Mittel werden dem ADFC im Rahmen einer 2025 beginnenden „Fahrradoffensive“ der Region zur Verfügung gestellt. Die Fahrradoffensive zielt insbesondere ab auf die Steigerung der Fahrrad-Mobilität von benachteiligten Gruppen und die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. Damit sind zum einen Bildungsangebote gemeint, zum anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur. Beides passt sehr gut zur bisherigen Ausrichtung unserer Arbeit. „Dort, wo zehnjährige Kinder fahren können, sind alle Radfahrende sicher unterwegs“, ist eine häufig von uns ausgegebene Botschaft. Der Regionspräsident betonte das Interesse, dass der ADFC auch in der Landeshauptstadt seine Kompetenz als beratender Verband in die Entwicklung des Radverkehrs und damit die Verkehrswende einsetzt. Da wir in der Ausgestaltung der Maßnahmen frei sind, können wir damit die bestehende Arbeitsstruktur des ADFC Stadt Hannover unverändert fortführen. Sehr wesentlich beigetragen zu dieser Entwicklung haben die große öffentliche Aufmerksamkeit und Zustimmung zur Arbeit des ADFC in Hannover und die offensichtlich sehr zahlreichen Protest-Mails vieler ADFC-Mitglieder an die politisch beteiligten Akteure.

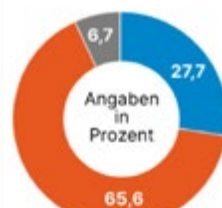
Im Hintergrund hat es daraufhin diverse politische Gespräche gegeben, um eine Lösung für den ADFC zu finden. Das Ergebnis wird den ADFC stärken. Unsere Stadtgesellschaft hat durchgesetzt, dass eine Abstrafung und Ausgrenzung wegen inhaltlich unerwünschter verkehrspolitischer Positionen nicht hingenommen wird. Wir als ADFC haben in dieser Situation unsere Gesprächsfähigkeit und Dialogbereitschaft wieder einmal unter Beweis gestellt.

Eberhard Röhrig-van der Meer,
ADFC Stadt Hannover



FRAGE DES TAGES

Die Mehrheit in Hannovers Rat will dem ADFC die städtischen Zuschüsse streichen. Wie finden Sie das?



HAZ-GRAFIK
9795 Stimmen (Stand: 18.25 Uhr)
keine repräsentative Umfrage

■ Richtig.
■ Falsch.
■ Das ist mir egal.



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

Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com



Kunden-
zufriedenheit
- Kundenbetreuung

www.tuv.com
ID: 9105052129

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

Ein neuer Weg zur Freiheit:

Der Einstiegs-Radfahrkurs für Migrantinnen

In der Innenstadt Hannovers, wo die Straßen von den Geräuschen des Alltags erfüllt sind, hat im Herbst in einem großen Innenhof ein ganz besonderer Radfahrkurs stattgefunden.

Ein ganz normaler Anfängerkurs, aber besonders für die zehn Teilnehmerinnen, die sich, jede mit einer eigenen Geschichte und einem eigenen Traum, am ersten Kurstag versammelten. Einige waren frisch in der Stadt angekommen, andere leben seit Jahren hier, hatten aber nie die Gelegenheit gehabt, das Radfahren zu lernen. Aufregung und Nervosität waren spürbar, als Radfahrtrainerin und zwei engagierte Freiwillige die Gruppe begrüßten.

Helfende gesucht!

Du möchtest auch magische Momente beim Radfahrkurs erleben? Sei dabei. Komm vorbei in ein Team von engagierten Freiwilligen. Einstieg jederzeit möglich, meistens wochentags vormittags.

Infos unter:

radfahrerschule@adfc-hannover.de

Die ersten Stunden waren eine Mischung aus Theorie und Praxis. Die Frauen lernten zunächst mit dem Roller, wie man das Gleichgewicht hält und sicher bremst. Mit jedem Erfolg, das Gleichgewicht zu halten, wuchs das Selbstvertrauen. Lachen und gelegentliche Stürze gehörten dazu, aber die Unterstützung untereinander war groß. „Du schaffst das!“, rief eine Teilnehmerin, während sie ihrer Freundin aufhalf, die gerade gefallen war. In den Pausen konnten die Frauen ihre Geschichten austauschen. Diese Gespräche förderten nicht nur das Verständnis füreinander, sondern schufen auch eine starke Gemeinschaft. Ein Höhepunkt des Kurses war der Moment, als die Frauen mit dem Fahrrad ihre ersten Runden auf dem Platz drehten. Die Freude in ihren Gesichtern war unbeschreiblich. Eine Teilnehmerin, die anfangs zögerlich war, schaffte es schließlich, ohne Hilfe zu fahren. Ihr strahlendes Lächeln und die Umarmungen ihrer Mitstreiterinnen waren der Beweis dafür, dass dieser Kurs mehr bedeutet als nur Radfahren: Es war eine Feier des Miteinanders und des persönlichen Wachstums. Und auch für die Trainerin und die Helfenden hatte dieser Moment etwas Magisches.



Am letzten Kurstag fand eine kleine Radtour statt. Sie war nicht nur eine Herausforderung, sondern ein Symbol für alles, was die Frauen im Kurs erreicht hatten. Wieder zurück gab es kein Gefühl des Versagens, sondern nur Freude und Stolz über die neu gewonnenen Fähigkeiten. Am Schluss kamen alle für ein Gruppenfoto zusammen. Doch viel wichtiger war das Gefühl der Gemeinschaft, das sie geschaffen hatten. „Ich habe nicht nur das Radfahren gelernt, sondern auch neue Freundinnen gefunden“, sagte eine der Teilnehmerinnen gerührt. Dieser Anfängerinnen-Radfahrkurs war mehr als nur eine sportliche Aktivität. Er war ein Schritt in die Freiheit für die Frauen, ein Weg, um Barrieren abzubauen und neue Horizonte zu entdecken.

Marion Domnick
ADFC Radfahrerschule



Termine Radfahrerschule:

Wiederaufsteigenkurs:
7.-11. April 2025

Wochenendkurs: 2
6./27. April
und 3./4. Mai 2025



YouTube Video mit Grundschüler*innen:

[Aktionsnetzwerk movidu - sichere und nachhaltige Mobilität in der Region Hannover - YouTube](#)

Treffen der aktiven Frauen im ADFC Hannover Region

Von einander wissen

Etwa 60 Frauen sind derzeit als ADFC-Aktive in der Region Hannover ausfindig zu machen: auf der Website einer unserer Ortsgruppen, über Facebookseiten, als Autorin der HannoRad. Weil sie in einer Ausschuss-Sitzung ihres Ortes vorsprechen, Kindern und Erwachsenen das Radfahren beibringen, als Ordnerin eine unserer Rad-Demos begleiten oder als TourGuide eine ADFC-Radtour durch die Region leiten.

Für Anfang Januar hatten Helene Grenzebach und ich all diese Frauen zu einem Online-Austausch eingeladen. Mit erfrischender Resonanz: Mehr als 20 der Eingeladenen wollten gern Kolleginnen aus anderen Ortsgruppen kennenlernen. Denn bis dahin engagierten sich viele sozusagen verstreut in der Region mit vielen männlichen Mitstreitern - und wussten gar nicht oder nicht viel voneinander.

Beim ersten Treffen konnten 14 Frauen dabei sein. Spannend und unglaublich informativ war schon die Vorstellungsrunde: Da trafen verkehrspolitisch fokussierte Frauen aus ADFC-Stadtteilgruppen in Hannover auf erfahrene Tour Guides aus Springe, Barsinghausen und der Wedemark - die aber (für manche eine Überraschung) ebenfalls verkehrspolitisch arbeiten! Frauen aus der Fahrradwerkstatt Hemmingen konnten Sprecherinnen aus Burgdorf oder Lehrte-Sehnde Fragen stellen. Frauen, die seit drei Jahrzehnten ADFC-Mitglied sind, lernten Kolleginnen kennen, die erst seit einem Jahr dabei sind.

Wo Frauen sichtbar sind, kommen leichter weitere dazu

So sprachen wir über ein Onboarding, das helfen könnte, aber oft fehlt. Über eine „gläserne Decke“, die es für neue Frauen auch in manchen unserer Ortsgruppen zu geben scheint. Über Pläne, die eigene Arbeit auszuweiten, und Fortbildungen, die dabei hilfreich sein könnten. Kontaktdaten wurden ausgetauscht.

In dieser guten Stunde wurde greifbar: Im ADFC Region Hannover sind Frauen wirklich in allen Bereichen am Werk. Und viele werden aktiv im ADFC, weil sie sich von anderen engagierten Frauen ermuntert fühlen.



Wo schon zwei, drei Frauen sichtbar sind, kommen viel leichter weitere dazu.

14 aktive ADFC-Frauen dürften so auch eine anziehende Wirkung auf weitere haben. Ob die These stimmt, wird sich bald zeigen. Denn wir planen ein Folgetreffen: Es soll leibhaftig in Hannover stattfinden. Und alle freuen sich dort über jede weitere Kollegin, die im ADFC Region Hannover aktiv ist (oder es werden möchten)! Wenn ihr noch nicht im Verteiler seid, meldet euch einfach bei a.volland@adfc-hannover.de.

Treffen der aktiven Frauen im ADFC Region Hannover:
26. April 2025 um 14 Uhr, Hannover. Genauer Ort wird mit der Einladung bekannt gegeben.

Annette Volland,
ADFC Region Hannover



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 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 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

ADFC Region Hannover fordert:

Radstation 1 muss bleiben!

„**R**adstation 1 am Hauptbahnhof geschlossen“ meldeten die Lokalzeitungen in Hannover Ende Januar in einer kleinen Nachricht. Das ehemalige Vorzeigeangebot, seit 24 Jahren an diesem Standort betrieben von der Paritätischen Suchthilfe Niedersachsen (vormals die STEP), ist seit Jahresende 2024 verwaist – weil die Fördermittel für den Betrieb nicht ausreichen, wie die Betreiberin sagt.

Das darf nicht sein. Die Radstation 1 in Hannover muss unbedingt erhalten bleiben, findet der ADFC Region Hannover. Wer die Verkehrswende will, darf nicht die Infrastruktur zerstören, die dafür nötig ist. Die Radstation war bisher eine vorbildliche Möglichkeit, sein Fahrrad am Bahnhof sicher unterzustellen und dabei auch reparieren oder waschen zu lassen. Die Schließung bedeutet einen Schritt in die völlig falsche Richtung, sowohl im Sinne der von Stadt und Region angestrebten Mobilitätswende als auch sozial. Die Landeshauptstadt sollte stolz sein auf dieses etablierte Projekt, das zugleich sozialpolitisch wirkt, und darf es nicht sterben lassen.

Die Radstation 1 wurde bisher wesentlich vom Jobcenter in Hannover mitfinanziert. 24 Jahre lang haben Langzeitarbeitslose dort einen Arbeitsplatz gefunden. In drei Schichten wurde von früh morgens bis nachts an jedem Tag der Woche eine hervorragende Arbeit geleistet. Wenn nun das Jobcenter die Mittel so gekürzt hat, dass der Betrieb damit nichts mehr weitergehen kann, müssen Stadt und Region finanziell einspringen, um das Projekt zu erhalten.



FOTO: TOBIAS EINEDER

Die Radstation 1 am Hauptbahnhof Hannover war ein vorbildliches Projekt.

Während die Region im Umland Fahrradparkhäuser neu errichte, um intermodale Wegeketten mit Bahn und Fahrrad attraktiver zu machen, ist diese Schließung am Hauptbahnhof der Landeshauptstadt widersinnig. Besonders an Knotenpunkten wie diesem werden sichere, überdachte Abstellanlagen immer wichtiger. Denn Räder werden hochwertiger.

Zwar können Fahrräder in der Radstation 2 weiter untergestellt werden. Das reicht aber nicht. Der Standort ist leider nur von der hinteren Seite des Bahnhofes aus zu erreichen. Zugänge von beiden Seiten des Bahnhofs sind wichtig, um zeitraubende Umwege für Pendlerinnen und Pendler zu vermeiden.

Insgesamt brauche die Landeshauptstadt mehr geordnete und gesicherte Fahrrad-Stellplätze am Bahnhof und weniger wildes Fahrradparken

auf dem Bahnhofplatz. Deswegen plant die Stadt auch ein großes, neues Angebot im ehemaligen Zivilschutzbunker unter dem Bahnhof. Die Umsetzung wird noch Jahre dauern, ist aber dringend nötig: Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen sind ein sehr wichtiges Element der Mobilitätswende. Alle Plätze am Hauptbahnhof Hannover müssen nicht nur erhalten bleiben, sondern das Angebot auch ausgeweitet werden. An erster Stelle steht dabei, dass es rund um die Uhr gut erreichbare, überwachte Fahrradabstellmöglichkeiten geben muss.

Annette Volland,
ADFC Region Hannover



FOTO: PRIVAT

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 2 | 2025:
20.05.2025

FOTOS (2): DETLEF REHBOCK



18. Mai: ADFC Sternfahrt 2025

Fahrraddemo für „Mehr Platz fürs Rad“

Radverkehr braucht endlich ein gut ausgebautes Netz an Radverbindungen. Stattdessen bekommen wir einen Ausbau des Südschnellwegs in Autobahnstandard und beim Westschnellweg deutet sich Gleiches an. Zeit, aktiv dagegen anzugehen! Geld und Personal werden massiv und unverhältnismäßig für den motorisierten Kraftverkehr gebunden. Da fällt der Ausbau der Velorouten kaum ins Gewicht.

Im Sinne einer klimafreundlichen Mobilitätswende fordern wir „Mehr Platz fürs Rad“ und rufen alle Menschen zur großen ADFC Fahrradsternfahrt auf den Schnellwegen auf. Radelt am Sonntag, den 18. Mai mit uns und setzt ein deutliches Zeichen für mehr Radverkehr!

.....
Detlef Rehbock,
 ADFC Region Hannover



FOTO: PRIVAT

Kidical Mass – Straßen sind für alle da!

Im Rahmen der ADFC Fahrradsternfahrt findet für Familien mit Kindern eine Kidical Mass Kinderfahrrad Demo vom Zoo zum Maschsee statt. Weitere Infos zur Sternfahrt unter den folgenden QR-Codes:



**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

Viel los auf der Abenteuer- und Freizeitmesse ABF auf dem Messegelände Hannover. Wir waren für euch im Februar mit einem großen Messestand in der Halle 26 dabei und haben den ADFC Region Hannover e.V. im Themenbereich Fahrrad und Mobilität präsentiert.

Premiere für unsere ADFC Mobilitätsbühne: Im Vorfeld der Bundestagswahl hatten wir viele Direktkandidat*innen aus den Wahlkreisen Hannover Stadt und Hannover Land auf unserer Mobilitätsbühne zu Besuch und kamen mit ihnen über die Zukunft der Mobilität ins Gespräch. Unsere Positionen für ein leistungsfähiges Mobilitätssystem der Zukunft und unsere Ideen für ein „Fahrradland Plus“ in Deutschland bildeten die Grundlage vieler Interviews.

Auch spannende Reiseberichte waren auf unserer Bühne zu hören und trafen auf ein interessiertes Publikum. Livemusik, Technikworkshops und Vorstellungen von Neuheiten aus der Fahrradbranche ergänzten das Bühnenprogramm.

An unserem Messestand haben wir auch in diesem Jahr wieder sehr oft zu Radreisen beraten. Hier konnten wir aus eigenen Erfahrungen berichten, was beim Messepublikum starken Anklang fand. Etliche Neumitglieder konnten so gewonnen werden. Die Mobilitätswende beschäftigt die Menschen, das war deutlich spürbar. So drehten sich viele Gespräche auch um den Ausbau der Velorouten und um die Verkehrsvision der Region Hannover, den Verkehrsentwicklungsplan 2035+. Passenderweise gab es auch hier eine Premiere: Erstmals haben wir uns auf der ABF Messe gemeinsam mit dem Team Verkehr der Region Hannover präsentiert. Auch Regionsmitarbeitende standen den Besucher*innen Rede und Antwort zu Fragen rund um den VEP 2035+.

Und die dritte Premiere: Zum ADFC Neujahrsempfang am Freitagabend auf unserem Messestand kamen über 100 Mitglieder, Unterstützer*innen und Freund*innen des ADFC zusammen. Bei kulinarischen Köstlichkeiten und Livemusik wurde angestoßen auf 40 Jahre HannoRad und ein vor uns liegendes, ereignisreiches Jahr 2025.

Der ADFC auf der ABF:

EIN MESSESTAND



DREI PREMIEREN



Vorstellung ADFC Fördermitglied:

Pro Beruf-Fahrradwerkstatt

Seit nunmehr 20 Jahren gibt es am Bonifatiusplatz in der List eine besondere Werkstatt. Das gemeinnützige Unternehmen Pro Beruf qualifiziert hier junge Erwachsene, die keinen Ausbildungsplatz erhalten haben und bildet viele von ihnen zu Zweiradmechatiker*innen der Fachrichtung Fahrradtechnik oder zu Fahrradmonteur*innen aus. Die Ausbildung erfolgt an den Rädern, die Kund*innen zur Reparatur in die Werkstatt bringen. „Wir konzentrieren uns hier auf die Räder ohne Elektronik“, sagt Werkstattmeister Jörg Timmermann. „Alle Arbeitsgänge der jungen Menschen werden eng begleitet, die Steuerung von E-Bikes ist heute jedoch so sensibel und komplex, dass bereits kleinste Fehler zu Störungen führen würden. Das wollen wir vermeiden.“ Daraus ergibt sich dann auch eine klare Abgrenzung zu anderen Werkstätten: „Die Fahrradläden in unserem Umfeld betrachten uns nicht als Konkurrenz,



FOTOS (3): ADFC

Das hat nicht jede Werkstatt! Jörg Timmermann zeigt, wie an der unscheinbar wirkenden Apparatur Speichen gekürzt werden können.



Bereichsleiterin Ulrike Braul und Werkstattmeister Jörg Timmermann.

sondern sind froh, dass wir ihnen einen Teil der Reparaturen abnehmen – vor allem die älteren Fahrräder“, sagt Ulrike Braul, die als Bereichsleiterin auch für den pädagogischen und sozialen Auftrag von Pro Beruf zuständig ist. „Wir benötigen für unsere Aufträge oftmals etwas mehr Zeit als anderswo, da das Lernen und Üben am Objekt im Vordergrund steht. Dafür sollten unsere Kund*innen Verständnis haben“, sagt sie. Für die ersten Übungsversuche nutzen die jungen Menschen übrigens Räder, die der Werkstatt gespendet werden. Bei Pro Beruf können die Kund*innen davon profitieren, dass es einen großen Vorrat an gebrauchten Materialien wie z.B. Dreigang-Naben oder funktionstüchtige Laufräder gibt. Auch verfügt die Werkstatt über ein Speichen-Ablänggerät. Damit können Speichen,

auf jedes Rad individuell zugeschnitten und ausgetauscht werden. Dies hilft, den heute oftmals üblichen Tausch des kompletten Rads zu vermeiden. Auch mit Lastenrädern kann mensch in die Pro Beruf-Fahrradwerkstatt kommen. „Nach Anmeldung bitte, damit wir sicher sind, den nötigen Platz frei zu haben“, so Timmermann. „Dann prüfen wir übrigens immer das Lenkgestänge mit dem Lenkkopflager, die sind bei den schweren Rädern häufiger mal ausgeschlagen.“

Bis zu zehn junge Erwachsene kann Pro Beruf hier betreuen, qualifizieren und ausbilden. In der Corona-Zeit haben etliche Jugendliche um eine Ausbildung einen weiten Bogen gemacht. Und noch immer ist zu spüren, dass ein Teil der jungen Erwachsenen noch nicht wieder „im Alltag“ angekommen ist. Ein Team, bestehend aus Zweirad- und Zerspanungsmechaniker*innen sowie Pädagog*innen, sorgt für eine gute Begleitung und Qualifizierung. Übernahmeangebote von Fahrradläden für die Ausgebildeten, manchmal auch schon während der Ausbildung, sind immer wieder ein Beweis für die erfolgreiche Arbeit.

Gefördert wird die Fahrradwerkstatt vom Jobcenter Region Hannover, der Landeshauptstadt Hannover, der Europäischen Union und dem Land Niedersachsen.

Eberhard Röhrig-van der Meer,
ADFC Stadt Hannover



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

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. Rbg.

PGV DARGEL HILDEBRANDT GBR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

PRO BERUF-FAHRRADWERKSTATT
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

**PARITÄTISCHE SUCHTHILFE
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.



Unterwegs auf dem Berlin-Hameln-Radweg

Bett+Bike-Hopping durch Norddeutschland

Ein Reisebericht mit Kaffee und Kuchen von Ronald Brandt.

Schon lange wollten wir den Berlin-Hameln-Radweg (BHR) vor unserer Haustür angehen, nun hat es endlich geklappt. Die Radtour beginnt mit leichten Startschwierigkeiten: Wegen der Industrie-Messe in Hannover sind alle Hotels im weiten Umkreis ausgebucht oder kosteten 600 Euro für ein Doppelzimmer. Kurzer Hand drehen wir die geplante Tour einfach um und fahren mit dem Zug nach Wolfsburg, um dann über die Müritz und Havel nach Berlin zu gelangen.

So kommen wir von Wolfsburg über den Aller-Radweg auf den Iron-Curtainrail, der uns zum Altmark-Rundweg nach Salzwedel führt. Eine Übernachtung im B+B Siebeneichen (gut und sehr günstig) und schon geht es weiter in Richtung Arendsee, wo wir eigentlich große Pause machen wollen, aber einfach kein Kaffee aufzutreiben ist. So gibt es Teilchen vom Bäcker am Seeufer. Mit kalten Fingern erreichen wir im Hagelschauer unser Lieblings-B+B in Wittenberge/Elbe (bei uns immer noch Platz 1 unter den inzwischen 400 besuchten B+B-Unterkünften). Wir wissen, dass es dort nicht nur ein schönes Zimmer mit eigener Fahrradgarage, sondern auch lecker Kaffee und Torte gibt: im B+B Pension+Cafe „Zur Möwe“.

Auf Kuchenjagd im einsamen Brandenburg

Weiter führt uns unsere Reise bei warmen Sonnenstrahlen ein Stück entlang der Elbe, bevor wir auf den Elbe-Müritz-Radweg nach Waren/Müritz abbiegen. Knapp 100 Kilometer liegen noch vor uns bis zum Prignitzer Landhotel. Wir radeln durch unbesiedelte Gebiete. Wir nehmen uns etwas Zeit, die Burganlagen in Plattenburg anzuschauen und wieder gibt es lecker (giftgrünen) Kuchen mit Kaffee. Das gute Wetter ist mit uns unterwegs und nach einer Besichtigungs- und Kaffeepause in Pritzwalk geht es die letzten Kilometer zur B+B Unterkunft Prignitzer Landhotel. Keine schöne Lage im Industriegebiet, aber ein gutes Hotel mit einem leckeren, abwechslungsreichen Frühstück.

Auf der Weiterfahrt nach Waren/Müritz verlieren wir unsere ADFC-Fahrradkarte und müssen uns nach eher lückenhaften Fahrradwegweisern orientieren. Diese Herausforderung ist nicht ohne und bei einer Kaffeepause in Röbel/Müritz haben wir bereits viele Kilometer auf dem Tacho. Wir legen eine Zwischenstation nebenan in Zielow ein. Im April 2024 noch ein B+B-Hotel, sehr schön gelegen, mit Sauna und Schwimmbad, direkt an der Müritz, die hier ein großer See ist. Gutes Essen im Hotelrestaurant, Saunagänge und dann am Wasser entspannen, so werden wir fit für den nächsten Tag.

Nun geht es in einer Kurzetappe und mit herrlichen Ausblicken auf die Müritz nach Waren, zum B+B-Hotel „Zwischen den Seen“, denn dort wollten wir Zeit zum Flanieren haben, um das gute Wetter zu genießen. Die unübersichtliche Wegführung veranlasst uns am nächsten Morgen kurzerhand in die Bahn zu steigen und eine Station nach Kratzburg/Nationalpark zu fahren, um dort zu starten. Durch abwechslungsreiche Landschaften im Nationalpark radeln wir Richtung Fürstenberg und darüber hinaus. Die B+B-Pension „Bootshaus“ in Bredereiche treibt unseren Puls etwas in die Höhe, da trotz Anmeldung am Vorabend niemand da ist. Gerade als wir uns auf die Suche nach einem anderen Hotel machen wollten, ruft der Pensionswirt zurück. Er war „mal kurz“ zum Baumarkt, der hier aber 30 Kilometer entfernt ist. Es ist 17:30 Uhr und wir sind erleichtert, nicht mehr weiter radeln zu müssen. Bei einem spendierten alkoholfreien Weizen genießen wir den Abend an der Havel. Die Pension ist einfach und das Frühstück so lala.

Bevor wir uns in die Metropole Berlin stürzen, machen wir in Birkenwerder im B+B „Andersen-Hotel“ Station. Zweimal radeln wir vorbei, bis wir es erkennen (Außenwerbung würde helfen). Ein sehr schönes Hotel, super Frühstück und zum Essen gehen bekommen wir den ultimative

Anzeige



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



FOTOS (v): RONALD BRANDT

Ausblicke auf die Müritz kurz vor Waren.

Tipp für einen „Österreicher“. Haben wir geschlemmt, inklusive Kaiserschmarrn vom Feinsten zum Dessert! Am nächsten Morgen geht es dann auf dem sehr gut ausgebauten und beschilderten Berlin-Kopenhagen-Radweg ruhig bis ins Zentrum von Berlin. Nach einer Verpflegungspause im Tiergarten radeln wir den ersten Teil vom Berlin-Hameln-Radweg (BHR) durch den Grunewald über den Havelberg nach Potsdam, wo wir unseren Ruhe- und Saunatag im B+B-Hotel Villa Monte Vino nehmen (sehr zu empfehlen, mit Ausblick über die Stadt vom Hotelturm), auch um Sanssouci und die herrlichen Parkanlagen zu besuchen.

Nach dem Ruhetag geht es richtig los mit dem BHR, gleichzeitig die Deutschland-Route 11. Von Potsdam startend geht es wunderschön entlang dem Templiner See und Schwielowsee. Ab Petzow hat der BHR dann eine eigene Route, was wir gleich merken, da die Wegweiser weniger werden und die Landschaft schön, aber wieder sehr verlassen ist.

Sandige Wege am Mittelpunkt der ehemaligen DDR

Mit Hilfe der BVA-ADFC-Karte finden wir unseren Weg. Er ist teilweise sehr schwierig zu fahren, unbefestigt, viel Sand, lange Zeit am Rand eines Truppenübungsplatzes, von Panzerketten zerfurcht, bis wir plötzlich mitten im Gelände auf eine Hütte stoßen. Sie kennzeichnet den Mittelpunkt der ehemaligen DDR. Der richtige Ort für eine Pause nach den anstrengenden Sand- und Reitpfaden - und Geschichtsbildung gibt es noch dazu.

Nach Orientierungsschwierigkeiten bei Rottstock sind wir in Buckau, wo wir den BHR verlassen, um zu unserem B+B-Hotel in Ziesar (gesprochen: Zi – esar) zu radeln. Traumhaft auf einem Bahnradweg geführt erreichen wir das Burghotel Ziesar, wo es ein sehr gutes Abendessen gibt. So gestärkt können wir noch den Ort und die Burg Ziesar besichtigen.

Am nächsten Tag geht es weiter durch unerforschte Weiten. Pause am Kleinbahn-Museumsbahnhof Magdeburgerforth. Weiter durch abwechslungsreiche Landschaften, in denen auch von Zeit zu Zeit kleinere Hausansammlungen auftauchen, bevor wir spätnachmittags die Elbe überqueren, um im B+B-Weltrad in Schönebeck die Nacht zu verbringen. Ab Schönebeck geht es weiter durch schöne, weite Landschaften, vielfach auf wenig befahrenen Kreisstraßen, aber Orte und Menschen werden mehr. In Hötensleben betrachten wir die erhaltenen

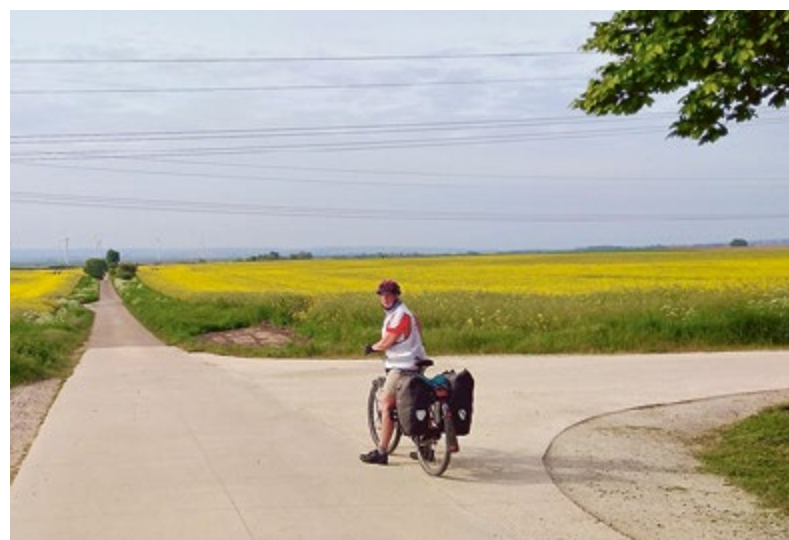
**Das Wichtigste nahebei: Das Fahrrad steht neben der Zimmertür**

Anlagen der Zonengrenze, radeln danach entlang am riesigen Braunkohletagebau um schließlich im B+B-Hotel „SchlafSchön“ingen abzustiegen. Leider ist der Ort bereits am Nachmittag sehr ruhig und es gibt nicht viel zu sehen.

Nächstes Ziel ist Salzgitter-Salder. In dem Gebiet gibt es leider weit und breit kein B+B-Hotel, sodass wir uns am Nachmittag ein gutaussehendes Hotel am Wegesrand aussuchen. Am letzten Tag können wir, trotz starker Hitze, nochmal unbekannte, abwechslungsreiche Landschaften und einige Anstiege auf dem Weg nach Hameln genießen. Nach der unverzichtbaren abschließenden Kaffeepause geht es mit der S-Bahn nach Hause, zurück nach Hannover.

Fazit: Schwierig, aber schön

Alle Bett+Bike-Unterkünfte dieser Reise waren gut bis sehr gut, alle hatten eine vernünftige Fahrradunterstellmöglichkeit, nicht jede abschließbar. Frühstück und Lunchpakete waren meist üppig. Der Berlin-Hameln-Radweg führt durch schöne und abwechslungsreiche Landschaften, erfordert aber guten Orientierungssinn bzw. BVA-ADFC-Karte und Raderfahrung für jedes Gelände, er ist kein normaler Radfernweg. Dafür gibt es aber viel zu sehen und zu entdecken.

**Westlich von Schöningen: Landschaft soweit das Auge reicht.**

Gemeinsam unterwegs:

Radtour-Angebote in Stadt und Umgebung

Ob lieber gemütlich oder sportlich unterwegs, in der Gruppe macht das Radfahren vielen von uns am meisten Spaß. Man lernt neue Routen kennen, kann sich mit Gleichgesinnten austauschen und vielleicht sogar neue Freundschaften für nächste Radtouren schließen. In und um Hannover bieten zahlreiche Vereine und Gruppen Radtouren und -events an. Drei davon stellen wir hier vor.

Mit dem ADFC auf Tour: Geführte Radtouren sind seit Gründung des ADFC großer und wichtiger Bestandteil der Gemeinschaft. In der Region Hannover hat fast jede der fünfzehn Gliederungen ein eigenes Radtoure-Angebot. Kleine gemütliche Feierabendlunden, lange Sonntags- oder schnelle Rennradausfahrten, abenteuerliche Mountainbike-Touren im Deister und sogar Mehrtagestouren quer durch Deutschland - hier findet jede*r was Passendes! Besonders groß ist das Angebot für Radelnnde, die Radfahren mit Kultur und Kuchenpausen verbinden möchte. Über das Tourenportal des ADFC kann nach Wohnort gefiltert werden und so findet man Angebote, die fast genau vor der Haustür starten! Ein Blick in das Portal lohnt sich: <https://touren-termine.adfc.de/>

Graveln in Hannover: Besonders viel Natur kann man beim „Graveln“ auf Forst-, Wald- und Feldwegen erleben. Das Kollektiv „Gravel Rides Hanno-

ver“bietet seit 2023 regelmäßige Ausfahrten an, alle sind willkommen, die gerne auf unbefestigten Wegen unterwegs

sind. Wenn dir die klassischen Touren mit Trekkingbikes zu langsam sind oder du dir gerade ein Gravelbike angeschafft hast, bist du hier genau richtig! Von Mai bis Oktober bietet die Gruppe jeden zweiten Donnerstag Ausfahrten nach Feierabend an und vereinzelt auch längere Touren am Wochenende. Wenn du dich einer Tour von „Gravel Rides Hannover“ anschließen möchtest, kannst du dich auf ihrem Instagram-, Strava- oder Komootaccount erkundigen, wann die nächsten Fahrten stattfinden:

<https://linktr.ee/gravelrides hannover>

Girls Ride Harz- Mountainbiken für Frauen von Frauen. Das Angebot an anspruchsvollen Mountainbike-Trails im Harz ist riesig – zahlreiche Bikeparks mit Lift sowie öffentliche legale Trails lassen das Downhill-Herz höherschlagen. Dieser Sport ist nach wie vor von Männern dominiert und für eine Frau ist es oftmals nicht leicht, andere Frauen kennenzulernen, die die Liebe zu dem Adrenalinsport teilen. Das hat sich 2021 mit der Gründung der Gruppe „Girls Ride Harz“ geändert! Mit über tausend Follower*innen auf Instagram und einer WhatsApp-Gruppe mit gut 100 Mitgliedern kann man sich hier zu Ausfahrten verabreden und sich zum Thema MTB austauschen. Neben kleinen Ausfahrten, die über die WhatsApp Gruppe abgesprochen werden, veranstalten die Organisatorinnen auch größer Events. So gibt es jedes Jahr mehrere Community-Rides in Kooperation mit Harzer Bikeparks, Technikkurse und sogar Fotosessions im Bikepark. Die Ausfahrten richten sich an alle mountainbike-affinen Frauen – ob Anfängerin oder Vollprofi, du wirst hier Gleichgesinnte finden! Den Link zur WhatsApp Gruppe bekommst du auf Nachfrage über Instagram: <https://www.instagram.com/girls.ride.harz/>



FOTO: ROSE-GRAFIE

Mountainbikerinnen können sich über "Girls Ride Harz" mit anderen Frauen vernetzen und zu gemeinsamen Touren verabreden.

Gleichgesinnte finden über die ADFC-Mitradelzentrale

Du unternimmst gerne Radtouren und aus dem Freundeskreis möchte niemand mit? Du willst aber nicht alleine unterwegs sein? Dann besuche die ADFC-Mitradelzentrale im Internet. Sie bringt Radreisende für Urlaub und Freizeit zusammen. Über ein einfaches Formular kann Jede und Jeder eine Anzeige nach Wunsch aufgeben – und zwar ohne Registrierung oder komplizierte Anmeldungen. Man kann Regionen oder Länder angeben, die man mit dem Rad besuchen möchte, die gewünschte Fahrgeschwindigkeit ebenso wie den gewünschten Reisetermin. Oder einfach in den vorhandenen Anzeigen stöbern und Kontakt aufnehmen, wenn eine Tour, das ist was man sucht.

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad



ADFC Wennigsen-Barsinghausen

Ausbesserungsarbeiten mangelhaft

Die miserable Beschaffenheit der L 391 in der Ortsdurchfahrt ist Dauerthema in Barsinghausen. Sowohl die Fahrbahn als auch für den Radverkehr freigegebene Fußwege sowie die benutzungspflichtigen Abschnitte sind von Schlaglöchern übersät. Im vorigen Jahr wurde daher streckenweise Tempo 30 angeordnet. Lediglich kleinere Reparaturen an der Fahrbahndecke sind im November 2024 durchgeführt worden.

Groß angekündigt wurden Ausbesserungen am benutzungspflichtigen Radweg zwischen Hohenbostel und Barsinghausen. Die von Asphaltaufrüchen nach einer Maßnahme in 2021 neu betroffenen Abschnitte waren zuvor markiert worden. Jetzt ist auch hier der Asphalt entfernt und durch eine wassergebundene Decke ersetzt worden. Auch zuvor „sanierte“ Stellen wurden erneut ausgebessert.

Leider hatte sich das schon 2021 nicht bewährt. Ein Flickenteppich von asphaltierten Bereichen und Schotterstrecken war entstanden, die Übergänge holprig und stufig. Wir hatten die Landesbehörde wiederholt auf die schlechte Befahrbarkeit hingewiesen. Daher ist uns unverständlich, warum wiederum die gleiche ungeeignete Methode zur „Sanierung“ angewandt wurde. Auch nach Ansicht der Barsinghäuser Bauverwaltung wäre eine ausreichend starke Asphaltierung sinnvoll gewesen – die Landesbehörde entschied anders.



FOTO: ADFC BERSINGHAUSEN-WENNIGSEN

In Hohenbostel in Höhe der Einmündung „Alte Ziegelei“ endet der benutzungspflichtige Radweg Richtung Ortsmitte und der Radverkehr wird auf die Fahrbahn geführt. Leider existiert keine befahrbare Furt, die Radfahrenden müssen sich durch Pfützen und Furchen einen Weg suchen. Auch hierzu hatten wir die Landesbehörde angeschrieben und eine befahrbare Überleitung gefordert.

Heidrun Bartz

ADFC Burgdorf

Wir feiern 25-jähriges Jubiläum!

Im Jahr 2000 wurde die ADFC Ortsgruppe Burgdorf-Uetze gegründet. Seitdem bieten wir nicht nur geführte Radtouren an, sondern setzen uns auch für die Verbesserung des Radverkehrs in den Kommunen ein. Das Jubiläum möchten wir feiern! Wir planen besondere Aktionen, tolle Radtouren und eine Verlosung! Mehr dazu in Kürze auf unserer Webseite:

<https://burgdorf-uetze.adfc.de/>

Kathrin Roth

ADFC Wennigsen-Barsinghausen

Die Renn- und Mountainbikegruppe

FOTO: HANS-HEINRICH SCHWALENBERG



Die Rennradgruppe des ADFC Wennigsen/Barsinghausen.

Der Deister und das Calenberger Land sind ein ausgezeichnetes Revier für Rennrad- und Mountainbike-Fahrer:innen. Die seit vielen Jahren bestehenden Gruppen erweitern das breit gefächerte Tourenangebot des ADFC in der Region. Wir stellen sie hier vor.

Rennradgruppe

Wir fahren im Sommer und im Winter bei fast jedem Wetter. Rauschende Baumwipfel, blühende Rapsfelder, die Silhouette des Höhenzugs: an der schönen Deisterregion und dem Calenberger Land können wir uns berauschen. Mit surrenden Reifen den Berg hinunter und wieder hinauf. Ein Klassiker ist die Marienburg-Runde von Wennigsen über Eldagsen zur Marienburg und über Jeinsen zurück nach Wennigsen. Oder die zweimalige Deisterüberquerung von Wennigsen zum Nienstedter Pass, Messenkamp, Barkede, Einbeckhausen und zurück über den Pass nach Wennig-



FOTO: DIRK ZEHRING

Mountainbikegruppe im südwestlichen Teil des Deister.

sen. Zum Repertoire gehören auch der Süntel und das Wesergebirge. Die Gruppe ist eine aktive Gemeinschaft von drei bis zehn Teilnehmer:innen. Die Gruppe fährt geschlossen: wir fahren gemeinsam los und kommen gemeinsam wieder an. Bei Anstiegen wird oben gewartet bis alle zusammen sind. Wir fahren je nach Belag auf Radwegen oder auf der Straße – sportlich, aber kein Rennen. Die mittlere Geschwindigkeit liegt bei 23 km/h im Winter und 28 km/h im Sommer. Die Touren sind zwischen 40 und 60 Kilometer lang. Zusätzlich zu Sonntagstouren nehmen wir teil an Klassikern wie dem Felgenfest im Wesertal im Juni und sommerlichen Feierabendtouren. Wer Lust hat, bei einer Rennradtour über den Deister dazu zu kommen, ist herzlich willkommen.

Mountainbikegruppe

Den Deister im Wandel der vier Jahreszeiten zu erleben und mit Ausdauersport zu verbinden – das geht mit unserer ADFC-Mountainbikegruppe. Die gesundheitsfördernden Effekte von Ausdauersport sind im Wald noch größer. Mit dem Mountainbike können wir auch weit entfernte Orte des Deisters entdecken. In der Gruppe findet man Gleichgesinnte, mit denen man sich austauschen kann und bei einer Panne ist man viel schneller wieder auf dem Rad, als wenn man allein unterwegs wäre. Die Touren werden von erfahrenen Tourenleitungen geführt. Die jeweilige Route wird vorher entsprechend den Umweltbedingungen individuell geplant und gruppenintern veröffentlicht. Standard-Touren gibt es nicht. Wir befahren naturnahe Waldwege und Forststraßen. Als „Cross Country“ bzw. „All Mountain“-Gruppe liegt der Fokus vorwiegend auf Ausdauer und weniger auf technisch anspruchsvollen Passagen. Bei mäßig sportlichem Tempo sind alle in der gemischten Gruppe aus MTB ohne elektrische Unterstützung und MTB in Pedelec Varianten willkommen. Typische Touren sind etwa 33 Kilometer lang und enthalten 500 bis 800 Höhenmeter. Mehrmals im Jahr werden Sondertouren angeboten, die in weiter entfernten Mountainbike Gebieten wie Süntel und Harz stattfinden und länger dauern.



Manfred Fiedler

ist tot. Die ADFC-Ortsgruppe in Springe verliert mit ihm einen engagierten Menschen, dem die Förderung des Radverkehrs und ein partnerschaftliches Miteinander im Straßenverkehr sehr am Herzen lag.

Weitere Infos zu den Terminen findet ihr auf unserer Website:

<https://wennigsen-barsinghausen.adfc.de/touren>

Hans-Heinrich Schwalenberg (Rennrad-Gruppe) und
Dirk Zehring (Mountainbike-Gruppe)

Langenhagens erste Fahrradstraße

Eine wechselvolle Geschichte

Wie schon verschiedentlich in der HannoRad berichtet, wurde die Karl-Kellner-Straße in Langenhagen 2014 zu einer Fahrradstraße umgewidmet. Zu Beginn mit vielen Kinderkrankheiten behaftet, tat sich bis heute Einiges, wenn auch nicht immer zum Wohle der Radfahrenden.

So wurden im Verlauf der vielen Jahre diverse infrastrukturelle Änderungen vorgenommen, die sich in neuen Beschilderungen manifestieren. Neben der ohnehin vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h stellte die Stadt Langenhagen abschnittsweise Verkehrszeichen auf wie Überholverbot von Radfahrenden oder Durchfahrt nur für Anlieger. Vorschriften sind das eine, deren Einhaltung das andere.

Doch es tut sich etwas: In der Karl-Kellner-Straße werden ab Januar 2025 – auch abhän-



FOTOS: ADFC LANGENHAGEN

gig von den Wetterbedingungen – infrastrukturelle Ausbauten vorgenommen, für die die Stadt 1,3 Mio. Euro investieren will. Hierfür ist in zwei Schritten ein Bereich von 350 Metern vorgesehen. Der erste Abschnitt erfolgt vom Langenhagener Pferdemarkt zum Buschkamp

(siehe Foto), der zweite (geplant im Juni 2025) vom Buschkamp zum Bahnhofplatz.

Was wird nun gemacht? Es geht um eine Neuaufteilung des verfügbaren Verkehrsraums, was eben auch eine Neugestaltung der Straße nach sich zieht. Im zweiten Bauabschnitt wird zudem die Fahrbahnbreite auf 6,15 Meter angepasst. Hintergrund ist zum einen die Erkenntnis, dass die Fahrradstraße nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Andererseits ist die Karl-Kellner-Straße auch als Teil der etwa elf Kilometer langen Veloroute Hannover-Langenhagen vorgesehen, wofür eben entsprechende Umbauten erforderlich sind.

Wir als ADFC-Ortsgruppe Langenhagen begrüßen diese Maßnahmen, werden sie aber auch kritisch begleiten.

Rudi Eifert

Sei kein Blender!

Selber den Fahrradscheinwerfer richtig einstellen

Zu hoch eingestellt blenden sie den Gegenverkehr, zu niedrig eingestellt sieht man selbst nicht mehr, wo die Reise hingeht. Ein richtig eingestelltes Fahrradlicht sorgt für ein sicheres Radfahren für alle! Doch wie stellt man das Fahrradlicht richtig ein? An der Fahrradabstellanlage am Berliner Platz in Langenhagen können Radelnde ihr Licht nun mit Hilfe von zwei Tafeln selbst perfekt einstellen:

- **Schritt 1** Höhe der Scheinwerfer-Oberkante an Tafel 1 ermitteln
- **Schritt 2** Fahrrad in drei Meter Abstand vor Tafel 2 aufstellen. Dabei hilft ein gelber Knopf auf dem Pflaster
- **Schritt 3** Höhe der Oberkante des Lichtkegels anhand der Skala überprüfen und gegebenenfalls korrigieren/korrigieren lassen

Partnerschaftliches Projekt

Zweirad Krüger und ADFC Langenhagen haben gemeinsam das Vorgehen und die Tafeln entwickelt. Die Stadt Langenhagen hat die Anbringung der Tafeln "ruckzuck" genehmigt, und das Unternehmen Plexi-Rietzel hat die wetterfesten Plexiglas-Abdeckscheiben gespendet.

Mehr Sicherheit

Es sollen weitere dieser Tafeln aufgestellt werden: Wer Stellen dafür kennt, kann sich mit Vorschlägen gerne beim ADFC Langenhagen melden.

Reinhard Spörer

Mehr zum Thema
unter dem QR-Code

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

Harmlose Einmündung? Von wegen ...

Statistik-Karte hilft bei Unfallschwerpunkt-Bekämpfung



Harmlos? Im Gegenteil, höchst gefährlich: Dieser Rad-Unfallschwerpunkt am Gymnasium Langenhagen ist eine Einmündung mit Zweirichtungs-Radweg, mit hohen Unfallzahlen für Radfahrende. Weitere Absicherungsmaßnahmen sind dringend erforderlich.

Bei Zweirichtungs-Radwegen scheiden sich bekanntlich die Geister: manchmal erhöhen sie die Qualität und den Komfort des

Radfahrens, manchmal führen sie zu gefährlichen Situationen, da Autofahrer*innen nicht mit Radfahrenden „auf der falschen Seite“

rechnen. Besonders gefährlich wird es, wenn die Verwaltungen nicht kräftig was für die Absicherung der Radfahrenden tun. Und das hat Verwaltung Langenhagen leider – bisher – an der Einmündung der Niederrader Allee auf die vielbefahrene Theodor-Heuss-Straße, nicht getan: So ist dort DER Rad-Unfallschwerpunkt in Langenhagen, weil immer wieder ausfahrende Autofahrer querende Radfahrende mit Vorfahrt „übersehen“ und an der Einmündung losfahren. Folge: Die Personen am Steuer verletzen dabei Radfahrende und begehen somit dort zu oft die Straftat „fahrlässige Körperverletzung“.

Dabei sind Maßnahmen gar nicht schwer: Zwei Einmündungen weiter gibt's schon seit einiger Zeit ergänzende städtische Maßnahmen, durch welche die Unfallzahlen fast auf Null gesenkt werden konnten. Schon seit mehreren Jahren reklamiert daher der ADFC Langenhagen diese Stelle bei der Stadt Langenhagen, aber erst mit der Vorlage der genauen Daten aus der bundesweit gültigen Webseite www.Fahrrad-Unfallorte.de kommt nun Bewegung in die Sache und ein Vor-Ort-Termin zusammen mit dem ADFC Langenhagen wurde angekündigt. Wann genau dieser Ortstermin stattfinden wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest, in der nächsten HannoRad-Ausgabe wird über die weitere Entwicklung berichtet.

Tipp für die eigene Kommune:
 Einfach mal selber das Statistik-Projekt www.Fahrrad-Unfallorte.de ausprobieren. Weitere Informationen gibt's hier: r.spoerer@adfc-hannover.de

Neue Stadtbezirks-Aktionspläne

Um flächendeckend in der Stadt die Fahrradinfrastruktur zu verbessern, haben wir unsere Stadtbezirksaktionspläne entwickelt. Zusammen mit Anwohner*innen sammeln wir jeweils in einem Workshop Schwachstellen im Stadtbezirk und erstellen daraus einen Aktionsplan-Flyer, welcher den Bezirksbürgermeister*innen persönlich überreicht wird. In verkehrspolitischen Radtouren durch den Stadtbezirk fahren wir gemeinsam mit Politik, Verwaltung und Presse die Schwachstellen ab und besprechen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Bezirkspolitiker*innen können sich an unsere Ansprechpersonen in jedem Bezirk wenden. 2024 waren wir sehr fleißig und konnten für die Stadtbezirke Ahlem-Badenstedt-Davensstedt (AhBaDa), Kirchrode-Bemerode-Wülferode, Ricklingen und Vahrenwald-List Aktionspläne finalisieren, Ansprechpersonen finden und den Kontakt zur Bezirkspolitik aufbauen. Mit den Aktionsplänen für Südstadt-Bult und Linden-Limmer aus 2023 konnten wir unser Ziel für sechs der dreizehn Stadtbezirke bereits umsetzen.

Das fordern wir in den Stadtbezirken

Während die Velorouten die Stadtbezirke mit dem Stadtzentrum verbinden und dadurch

schnelle Verbindungen in die Innenstadt geschaffen werden, brauchen die Stadtbezirke auch im Bezirk gute Radinfrastruktur, die das Fahren attraktiver und sicher macht und gute Anbindungen an die Velorouten gewährleistet. So fordern wir in AhBaDa zum Beispiel eine tangentielle Radroute von Nord nach Süd und in Ricklingen ein lückenloses Radwegenetz, denn bisher enden hier viele Radwege ohne Vorwarnung im Nichts. Auch die Forderung nach Fahrradquartieren findet sich in gleich zwei Aktionsplänen wieder: So soll sowohl der Stadtteil Oberricklingen als auch das Wohnquartier um

Weiter auf der nächsten Seite →



Workshop mit Mitgliedern

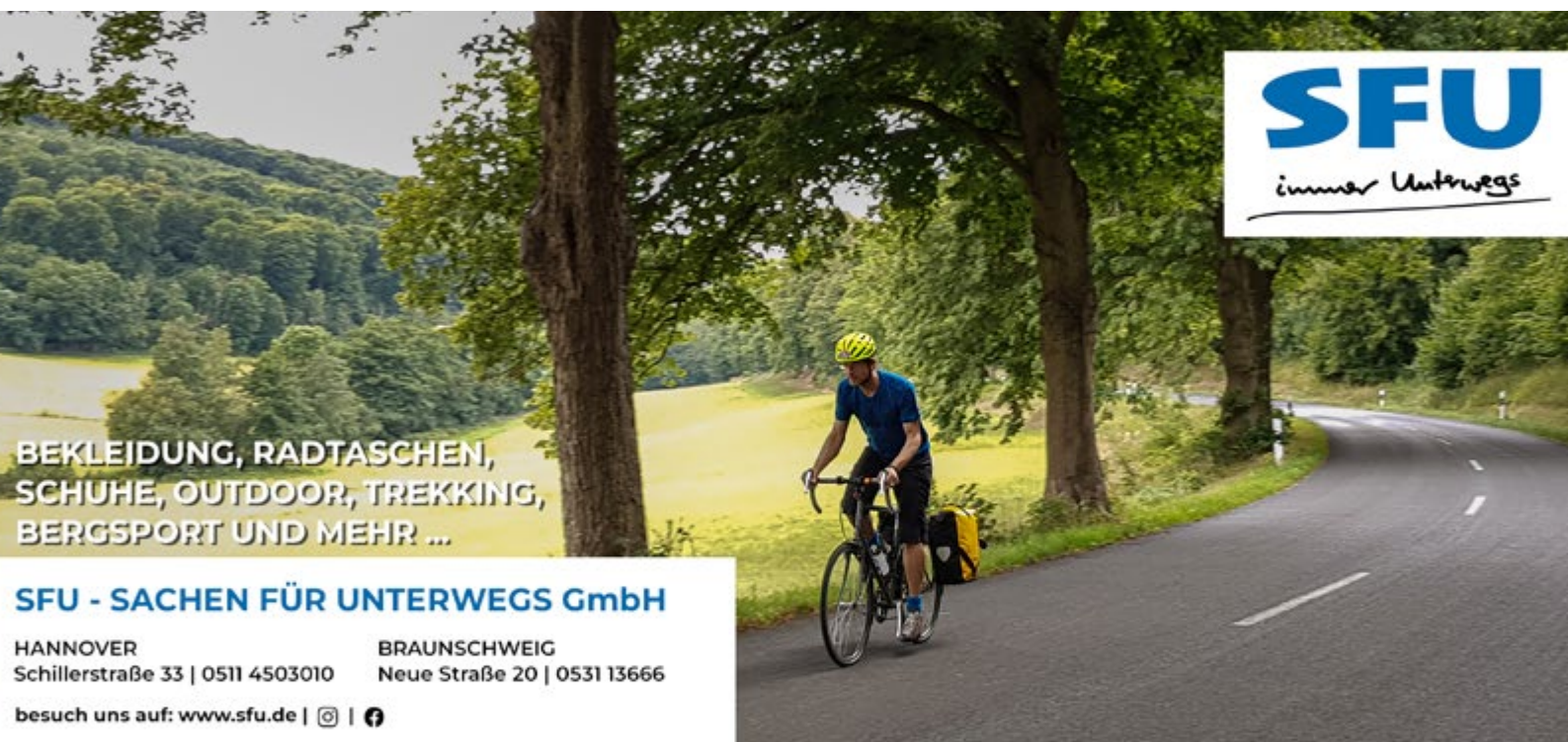


Radtour durch den Bezirk



Übergabe des Aktionsplans an Bezirksbürgermeister Bernd Rödel (2. von links)

FOTOS (3): ADFC HANNOVER






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 auf: www.sfu.de |  | 



→ Ompteda- und Voltastraße in Vahrenwald-List Fahrradquartier werden. Umgesetzt werden kann das durch Maßnahmen wie sichere Fahrrad-Abstellanlagen oder die Reduzierung des Schleichverkehrs durch Modalfilter und Einbahnstraßen.

Alle Aktionspläne können auf unserer Website heruntergeladen werden:

<https://hannover-stadt.adfc.de/aktionsplan>

Wertvoller Austausch mit Bezirkspolitik

Unsere Aktionspläne kommen gut an bei Bezirksbürgermeister*innen. „Die Velorouten sind

gut und schön, aber wir müssen auch innerhalb des Stadtbezirks gut Fahrradfahren können“, sagt zum Beispiel Bezirksbürgermeister Andreas Markurth aus Ricklingen. Er ist auf unseren Aktionsplan detailliert eingegangen und hat angeregt, an welchen Stellen wir konkreter werden sollten, damit die Forderungen im Bezirksrat Gehör finden. So haben wir für die Forderung „Oberricklingen wird Fahrradstadt“ im Januar 2025 einen weiteren Workshop veranstaltet und konkrete Umsetzungsmöglichkeiten ausgearbeitet.

So geht es weiter

Für 2025 haben wir uns zum Ziel gesetzt, die restlichen sieben Aktionspläne fertigzustellen. Die ersten Workshops haben bereits stattgefunden und Entwürfe werden erstellt. Die Aktionspläne sollen dabei nur der Auftakt sein. Es entstehen aktive Stadtbezirksgruppen, Ansprechpersonen werden benannt. So dezentralisieren wir unsere Arbeit und können uns flächendeckend und zielgenau in den Stadtbezirken für eine Verkehrswende einsetzen.

Wenn du in deinem Stadtbezirk aktiv werden möchtest, melde dich per Mail bei

stadt@adfc-hannover.de

Bianca Sieg

ADFC Wunstorf

Bahnquerung „Luther Weg“



Der Bahnübergang „Luther Weg“ in Wunstorf ist ein stark und gern genutzter Übergang. Die Bahn möchte diesen Übergang durch eine Unterführung für Fußgänger*innen und Radfahrende ersetzen. Die sogenannten Vorzugsvariante der Bahn mit verschwenkter Querung auf der Westseite hätte von Radfahrenden die Bewältigung von drei zusätzlichen Kurven verlangt. In seiner Stellungnahme kritisierte der ADFC Wunstorf, dass die Tunnelkurve in dieser Variante viel zu eng gefasst ist und von beiden Seiten nicht eingesehen werden kann. Eine geplante Treppe an der Ostseite würde ein hohes Unfallpotential bieten, zügiges Radfahren würde nicht möglich sein. Der ADFC forderte hier eine Längsneigung von maximal fünf Prozent.

Im Planfeststellungsbeschluss wird die Entscheidung für die Variante mit der Verschwenkung auf der Westseite genannt (s. Grafik), da geringere Flächeninanspruchnahme und geringerer Eingriff in die vorhandene Bebauung erforderlich ist und die erwähnte Treppe wird nicht realisiert. Eine Trennung zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden wird über Pflasterfarbe und Fahrbahnmarkierungen erfolgen.

Auf unsere Stellungnahme hin wird nun der Wendeplatz auf der Westseite leicht nach Norden verschwenkt. Dadurch entsteht ausreichend Raum für den Fußweg und Fahrradstraße. Die Einfahrten zum Tunnel werden durch Böschungen heller und übersichtlicher. Die Kurven werden breiter als die geraden Strecken. Die Steigungen der Rampen bleiben unter fünf Prozent.

Heiner Kassack, Erwin Marquard

stadtradla

Ein Service von stadtmobil carsharing

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

>>>> stadtradla.de <<<<



STADTRADELN

Auftaktevent am 18. Mai am Maschsee

Radwandertag am 25. Mai

Velo City Night am 6. Juni



Foto: © Klima-Bündnis

STADTRADELN vom 18. Mai bis 7. Juni 2025

**Wer radelt die meisten Kilometer?
Jetzt anmelden & mitradeln!**

www.stadtradeln-hannover.de

HANNOVER

EINE KAMPAGNE VON



**KLIMA
BÜNDNIS**
SERVICES



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima



Region Hannover



2x in der Region Hannover
Größter e-Bike Fachhandel in der Region Hannover auf 2000 m²



Jetzt e-Bikes testen, verlieben und losfahren!

e-Bikes | Lastenräder | Service | Leasing



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* ≡
DIE E-BIKE EXPERTEN