

WO BLEIBT DIE VERKEHRS- WENDE?



Westschnellweg

Kommt jetzt die
Tunnellösung?

Mobil ohne eigenes

Auto

Vorbild Darmstadt

Interview

Hannover will „Kinder-
freundliche Kommune“
werden



FOTO: WERNER-MUSTERER

LIEBE LESER*INNEN,

„Was macht ihr da eigentlich?“ – Diese Frage könnte der jungen Radfahlerin auf dem Cover der neuen HannoRad gerade durch den Kopf gehen. Ihr Blick und ihre Haltung verraten Skepsis, aber auch Neugier auf das, was ja vielleicht noch kommen könnte, obwohl sie eigentlich schon nicht mehr damit rechnet.

So geht es uns auch. Wir fragen uns: Wo bleibt die Verkehrswende? Gibt es sie überhaupt noch oder ist die Verkehrspolitik in Hannover und drumherum vollkommen erstarrt? Bei vielen Menschen, die sich nach Veränderung sehnen, nach mehr Sicherheit, mehr Raum für Rad- und Fußverkehr, weniger Lärm und mehr „Aufenthaltsqualität“, ist dies wohl das vorherrschende Gefühl: dass sich kaum etwas bewegt.

Aber stimmt das auch? Um das herauszufinden, werfen wir einen Blick auf aktuelle Verkehrsdaten der Region Hannover. Wir fragen nach Positionierungen zum Thema Westschnellweg und bilanzieren ein Jahr vor der Kommunalwahl, welche Akzente das Neue Rathaus zuletzt gesetzt hat – oder auch nicht. Außerdem suchen wir nach Orientierung in Darmstadt. Wieso ausgerechnet Darmstadt? Lassen Sie sich überraschen – ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Burkhard Wetekam

INHALT

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

SCHWERPUNKT

Verkehrswende in der Region Hannover – wie kommen wir voran?	4
Neues rund um den Westschnellweg.....	6
Radverkehr – wo geht es hin?	9
Mobil ohne eigenes Auto – Vorbild Darmstadt	10

RADFahren ABER SICHER

Woran erkenne ich einen Radweg?	12
---------------------------------------	----

AKTUELL

Kidical Mass – „Straßen sind für alle da!“	14
Interview – Hannover will „Kinderfreundliche Kommune“ werden	15
Jubiläumsfeier im Neuen Rathaus – 15 Jahre ADFC Stadt Hannover	16
ADFC Stadt Hannover zu Gast in Hamburg	17
Frauen Netzwerk im ADFC Region Hannover	18
Einladung zur Mitgliederversammlung.....	20
ADFC Region Hannover bei der Landesversammlung in Osnabrück	20

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen.....	22
--	----

MIT DEM RAD UNTERWEGS

Klassenfahrt mal anders.....	27
La Tour de France – der entspannte Fahrradurlaub	28

PLUS/MINUS

Schönes und weniger Schönes aus Fuß- und Radverkehr.....	30
--	----

15 Irrtümer beim Radfahren

Immer wieder gibt es im Straßenverkehr Situationen, in denen man sich fragt: Ist das eigentlich erlaubt? Was Radfahrende wissen sollten und welche Regeln für sie gelten, hat der ADFC zusammengefasst und räumt weit verbreitete Irrtümer aus dem Weg. Einfach den QR-Code scannen oder auf den Textkasten klicken.



Monatlicher Newsletter!

Du willst immer über aktuelle Entwicklungen rund um Radverkehr in der Stadt Hannover informiert werden? Abonniere den Newsletter unseres Stadtverbands! 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

IMPRESSUM

Heft 3 | 2025 · Auflage: 7000, Versand als PDF und jederzeit auf www.hannorad.de

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 164 03-12, Fax 0511 164 03-91,
region@adfc-hannover.de

Anzeigenverwaltung
Detlef Rehbock,
anzeigen@adfc-hannover.de

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

Alle Autor*innenbilder:
ADFC

HannoRad

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

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

Titelfoto
pixabay

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.



Die Ergebnisse der Mobilitäts-Studie MID 2023

Verkehrswende in der Region Hannover – wie kommen wir voran?

Stadt und Region Hannover hatten sich gute Ziele für die Entwicklung der Mobilität gesetzt. Aber erreichen sie diese Ziele auch? Kürzlich vorgestellte Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID) zeigen: Es muss mehr getan werden.

Die MiD-Studie beruht auf einer bundesweiten Befragung von Haushalten zum alltäglichen Verkehrsverhalten. Sie wurde auch bereits in den Jahren 2002, 2008 und 2017 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt. Erfragt wurde und wird dabei insbesondere, mit welchem Verkehrsmittel die Menschen ihre Wege zurückgelegt haben; das ergibt den sogenannten Modal Split. Auch Anzahl, Dauer und Länge der täglichen Wege werden erfasst. Die Daten der aktuellen MID-Studie stammen aus einem Zeitraum von April 2023 bis Juli 2024. Die Regi-

on Hannover hat – wie auch schon in den früheren Studien – eine zusätzliche Auswertung in Auftrag gegeben. Auch sie ist repräsentativ. Dafür wurden 7.599 Personen in 4.133 Haushalten befragt.

Großer Unterschied in Stadt und Umland

Insgesamt werden in der Region Hannover 42 Prozent aller Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt und 58 Prozent im Umweltverbund (öffentliche

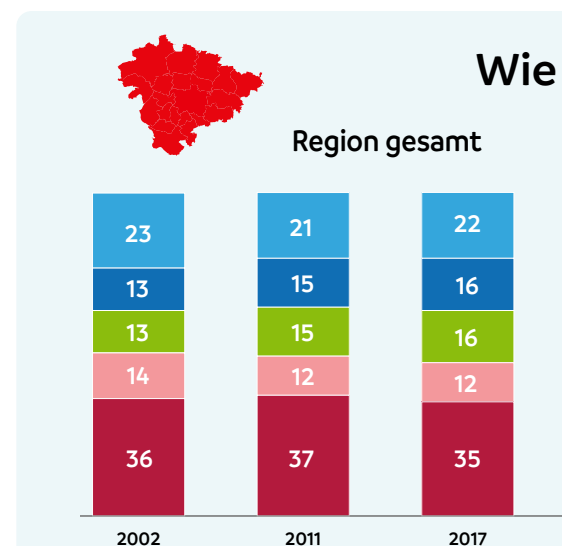
Verkehrsmittel, Fußgänger*innen, Radverkehr, Carsharing). Die Anzahl der zurückgelegten Wege hat sich hauptsächlich im Umland zwischen 2017 und 2023 verringert, mutmaßlich vor allem durch Home Office und Online-Bestellungen. Auch die Länge der zurückgelegten Wege geht leicht zurück, die Wegezeit ist dagegen leicht gestiegen.

Die Ergebnisse von Stadt Hannover und Umland unterscheiden sich erheblich. In der Stadt liegt der Radverkehrsanteil bei 23 Prozent, im Umland nur bei 13 Prozent, zusammen kommt die gesamte Region auf 18 Prozent.

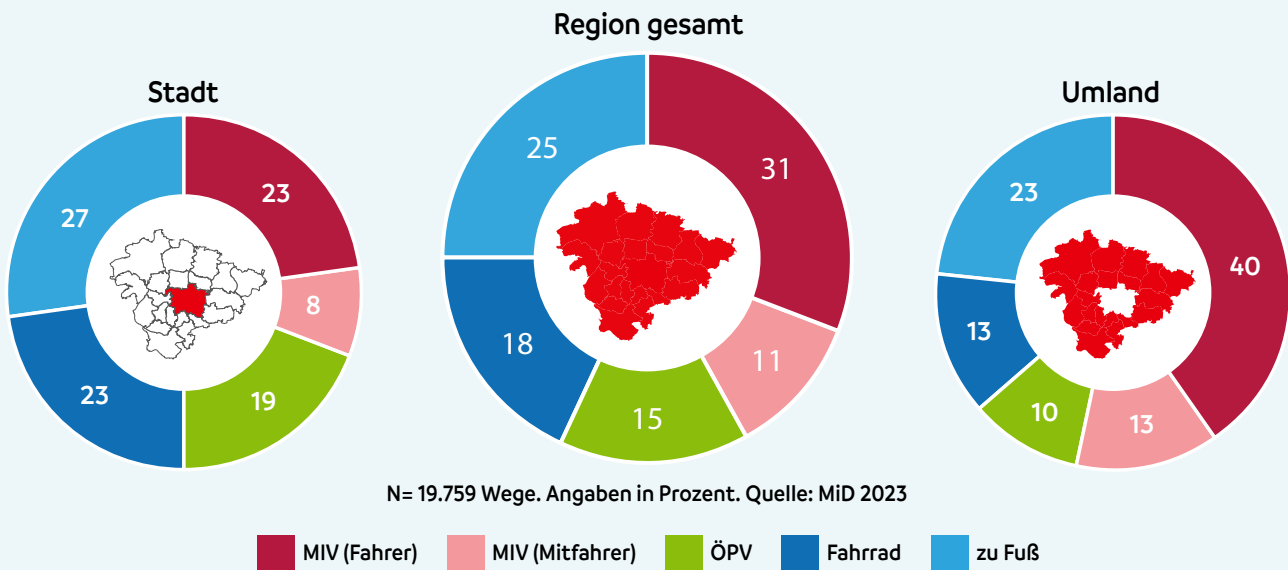
Was waren die Ziele?

Sowohl in der Stadt als auch in der Region Hannover wurde schon vor Jahren in politischen Beschlüssen die Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes als Ziel formuliert. Laut „Masterplan Mobilität“ der Landeshauptstadt von 2011 sollte „der Radverkehrsanteil in den nächsten zehn Jahren auf 25 Prozent gesteigert werden“ – bis 2021 also. Im „Handlungskonzept Radverkehr“ der Region Hannover aus dem Jahr 2015 stehen für den Radverkehr im Jahre 2020 folgende Zielwerte: Stadt Hannover 23 Prozent, Umland 16 Prozent, Region gesamt 19 Prozent.

Damit ist klar: Auch wenn der Anteil des MIV überall gesunken ist, wurden die angestrebten Zahlen für den Radverkehr nicht erreicht. Besonders im Umland hat sich seit 2002 so gut wie nichts verändert. Es gibt eine minimale Steigerung beim Radverkehr. Dafür ist der Anteil des ÖPNV sogar gesunken, was wohl hauptsächlich auf die massiven Probleme beim S-Bahnverkehr zurückzuführen ist. Was den geringen Radverkehrsanteil angeht, so muss man sich auch nicht wundern: Viele Ortsteile in der Region sind untereinander immer noch nicht mit Radwegen verbunden, Einkaufsmöglichkeiten zum Beispiel gibt es



Modal Split 2023/2024 nach Wegen



Mit MIV ist der „Motorisierte Individualverkehr“, also das Auto, gemeint.

QUELLE DER GRAPHIKEN: REGION HANNOVER

aber nicht in jedem Ort. Manche Orte werden in der Radwegeplanung gar nicht berücksichtigt – mit der Begründung, sie seien zu klein. Der Ausbau des Alltagsradwegenetzes kommt nicht voran. Wo Radwege existieren, sind sie meist zu schmal und in schlechtem Zustand. Alles keine Motivation für einen Umstieg aufs Fahrrad!

Und obwohl der Radverkehrsanteil im Stadtgebiet von Hannover die Zielmarke von 25 Prozent noch nicht erreicht hat, reicht die Infrastruktur während der Hauptverkehrszeiten schon jetzt nicht mehr aus. Die Radwege sind voll, sehr unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten und fehlender Platz zum Überholen sorgen für Stress und mitunter auch für gefährliche Situationen beim Radfahren. Gemütlich zu zweit nebeneinander herfahren ist auch auf den neu ausgebauten Wegen nur

selten möglich. Gut, dass wenigstens der Ausbau der Velorouten nun vorankommt.

Dass der Radverkehrsanteil in der Region Hannover über dem bundesweiten Durchschnitt von elf Prozent liegt, darf und kann uns nicht beruhigen. Es muss in Region wie Stadt Hannover deutlich mehr getan werden, denn die Ziele von früher sind ja längst überholt. Der von allen politischen Parteien beschlossene Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035+ der Region Hannover zeigt auf, was nötig ist, um den Verkehr bis 2035 klimaneutral abzuwickeln: „Die zurückgelegten Kilometer mit dem Rad und mit dem ÖPNV werden verdoppelt und die Pkw-Verkehrsleistung halbiert. Alternative Mobilitätsangebote in der gesamten Region machen ¼ der Pkws in der Region überflüssig. Hierzu ist eine gerechtere Straßenraumaufteilung mit weniger Flächenbedarf für den

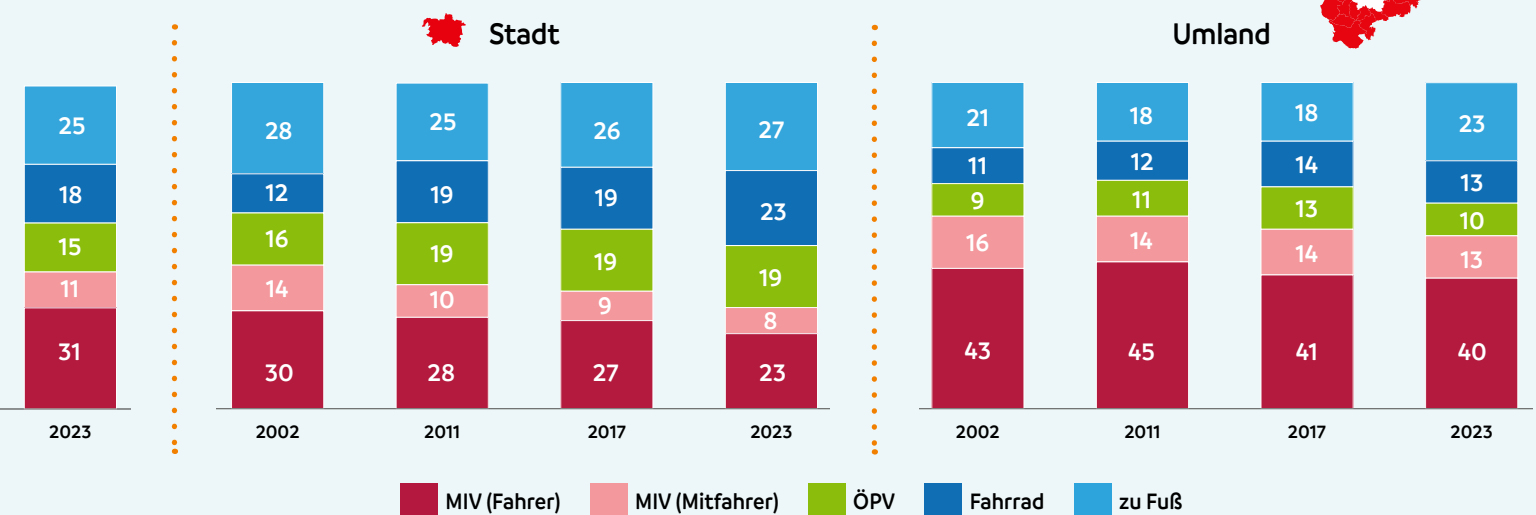
ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.“

Manche politischen Beschlüsse wie die Abschaffung von Fahrradstraßen und auch die sich wiederholenden Diskussionen um das straßenbegleitende Parken in der Innenstadt machen wenig Hoffnung auf baldige Veränderung. Aber 2026 sind Kommunalwahlen – Gelegenheit für alle Wählenden, mit Parteivertreterinnen und -vertretern zu diskutieren, sich für die konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs stark zu machen und auch entsprechend zu wählen.

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover



hat sich der Modal Split im Lauf der Zeit entwickelt?



Neues rund um den Westschnellweg

Diesen Sommer war viel los: Der Bürgerrat zum Westschnellweg hat sein Ergebnis vorgelegt – es wird nicht allen gefallen. Mit einer eigenen Studie zu einer Tunnellösung zeigt die Landeshauptstadt Hannover neue Perspektiven auf. Und politische Veränderungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene könnten die weiteren Planungen beeinflussen.

Mit dem Bürgerrat ist ein innovatives Beteiligungsformat in den Planungsprozess rund um den Westschnellweg einbezogen. Basierend auf einer zufälligen Auswahl kamen 35 Menschen unterschiedlicher Altersgruppen und Lebensrealitäten aus Hannover und umliegenden Städten und Gemeinden zusammen, um gemeinsam über Grundsätze und Empfehlungen für die Modernisierung des Westschnellwegs zu beraten.

Der Bürgerrat hat sieben Grundsätze und 31 Empfehlungen verabschiedet. Das Ergebnis zeigt, dass die Mitglieder die übergeordneten Rahmenbedingungen erkannt und berücksichtigt haben. Da sind zum Beispiel der Klimawandel, die Verkehrswende, die Belange

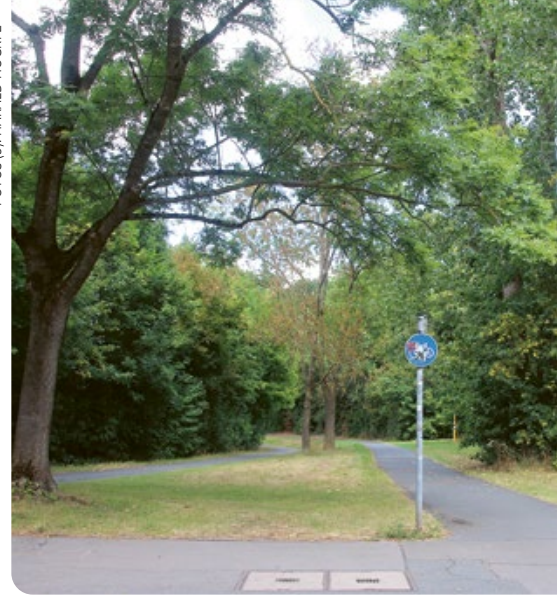
des Rad- und Fußverkehrs. Aus den Grundsätzen sind die Empfehlungen abgeleitet. Das sind im Wesentlichen eine Erneuerung im Bestand und eine möglichst geringe Belastung von Mensch und Natur durch die Bauarbeiten. Der Bürgerrat hat damit seine Arbeit beendet. Die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit über den gesamten Zeitraum der Planungen und Bauarbeiten soll durch das Dialogforum sichergestellt werden. Dort ist am 10. September auch das Ergebnis des Bürgerrats vorgestellt worden.

Die vollständigen Ergebnisse sind hier nachzulesen: <https://t1p.de/bw26g>

Städtische Studie zu einer Tunnellösung

In einer Voruntersuchung hatte die Landesstraßenbaubehörde (NLStBV) bereits vor drei Jahren zwei Tunnelvarianten vorgestellt: Die 1,6 Kilometer lange Version startet auf Höhe des Freizeitheims Linden und endet südlich der IGS Linden, der kurze Tunnel mit nur 800 Metern taucht bereits südlich der Badenstedter Straße wieder auf. Diese Vorschläge fanden keine Zustimmung in der Politik.

FOTOS (5): HARALD HÖGREFE



Die Stadtverwaltung hat nun vom Büro Albert Speer + Partner eine neue Studie zu einer Tunnellösung erstellen lassen. Der 1,1 Kilometer lange Wunschtunnel startet unmittelbar nördlich der Limmerstraße, Schluss ist an der Badenstedter Straße. Jenseits des Tunnels soll der Deisterkreisel zu einer Kreuzung mit Ampelschaltung umgebaut werden.

„Es ist eine Studie, keine konkrete Planung“, betont Baudezernent Vielhaber. Die Eckpunkte sollen im Bauausschuss vorgestellt und im Rat diskutiert werden. Die Hoffnung ist, dass das NLStBV diese Version im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt. „Es ist unser Versuch, wirtschaftliche Aspekte und positive Effekte für die Stadtplanung zu verbinden.“

Die Studie ist öffentlich zugänglich:

<https://t1p.de/76ffm>

Die sieben Grundsätze des Bürgerrats

1. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass die Klimaziele, die Anpassung an den Klimawandel sowie der Umwelt- und Naturschutz nicht beeinträchtigt werden dürfen.
2. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass für den motorisierten Verkehr keine zusätzlichen Flächen verbraucht werden. Wenn möglich sollte die Versiegelung reduziert werden.
3. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und das ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrsnetz attraktiver zu gestalten.
4. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbessert wird, u.a. durch eine intelligente Geschwindigkeitssteuerung.
5. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass Stadt, Region, Land und Bund gemeinsam und unter größtmöglicher Beteiligung der Betroffenen eine übergeordnete, multimodale Strategie entwickeln und breite Öffentlichkeitsarbeit leisten.
6. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass die Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen auf eine möglichst geringe Belastung der angrenzenden Stadtquartiere abzielen.
7. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, die aus Baumaßnahmen und Verkehr resultierenden CO₂-Emissionen standortnah zu kompensieren und die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, um Gesundheitsbelastungen zu minimieren

Die vollständigen Ergebnisse sind hier nachzulesen:



West-Protest: Minimale Eingriffe

Sowohl ein autobahnähnlicher Ausbau wie beim Südschnellweg als auch jegliche Tunnellösung würden jahrelange Bauarbeiten mit zerstörerischen Auswirkungen auf den für den Stadtbezirk wichtigen Grünzug links und rechts vom Westschnellweg mit sich bringen. Auch wenn ein Tunnel den Verkehr am Ende verschwinden lässt, so sind doch während der Bauphase erhebliche Eingriffe und hohe CO₂-Emissionen unvermeidbar – allein durch den Verbrauch von Beton. Welche Auswirkungen eine solche Baustelle hat, kann man derzeit am Südschnellweg besichtigen. Die Initiative West-Protest fordert deshalb eine Einstufung des Westschnellwegs als Stadtstraße und darauf aufbauend eine Sanierung im Bestand, also ohne neue Standstreifen.

Lehren aus dem Südschnellweg

Alle jetzt im Raum stehenden Varianten werden sicher noch heftig diskutiert werden. Die eine will alles so erhalten wie es ist, ohne große Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten.



Links und rechts des Westschnellwegs kann man im Sommer in üppiges Grün eintauchen. In einer dicht bebauten Umgebung haben diese Grünzüge wichtige Funktionen: Sie dienen dem Rad- und Fußverkehr, schlucken Lärm, fördern Luftreinhaltung und Klimaresilienz. Hinter dem Freizeitheim Linden im Gemeinschaftsgarten Pagalino (mittleres Bild) können Menschen, gemeinsam Blumen und Gemüse anbauen – ein kleines Paradies, ein Rückzugsort, ein Raum für Begegnung.

Das wird aber wohl kaum möglich sein – allein durch Lärmschutzanlagen am Westschnellweg würde sich das Stadtbild massiv verändern. Die neue Tunnellösung bietet städtebauliche Chancen im Wohnungsbau und beinhaltet schon einen begleitenden Radweg, ist aber deutlich teurer.

Die Bundestagswahlen und die Wahl von Olaf Lies zum niedersächsischen Ministerpräsidenten haben dazu geführt, dass zwei neue Fachminister ins Amt gekommen sind. Welchen Einfluss diese personellen Veränderungen auf den weiteren Prozess haben werden, ist noch nicht abzusehen – auch die Kommunalwahlen 2026 können sich auswirken.

Die Lehren aus dem Projekt Südschnellweg sollten eigentlich klar sein: Ohne ausreichende Bürgerbeteiligung und wider alle Erkenntnisse zu notwendigen Veränderungen vor allem in urbanen Umgebungen hat sich dort eine Verkehrspolitik nach alten Mustern durchgesetzt, die für Mensch und Natur unverträglich ist und dem Weltbild einer überkommenen Bundespolitik entspricht. Mit der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit schon vor dem Planfeststellungsverfahren soll es dieses Mal anders laufen – aber ob das gelingt, ist noch völlig offen.



Wer mit dem Fahrrad parallel zum Westschnellweg unterwegs ist, muss vielbefahrene Straßen queren. Daran würde auch eine Tunnellösung nichts ändern. Aber es ergäben sich Verbesserungsmöglichkeiten für die Wegeführung.



Auf der folgenden Seite ist ein Vorschlag aus der Studie abgebildet, die von der Stadt in Auftrag gegeben wurde. >

Harald Hogrefe,
Redaktion HannoRad



Vorschlag LHH-Studie: Tunnel im Abschnitt Limmer- bis Badenstedter Straße

Anfang Tunnel

Halbanschluss
Linden-Nord

Halbanschluss
Fössestraße

Halbanschluss
Davenstedter
Straße

Ende Tunnel

Die von der Stadt Hannover in Auftrag gegebene Studie unterscheidet sich von den Entwürfen der Landesstraßenbaubehörde. Beispielsweise fallen die runden Ausfahrten („Ohren“) weg, stattdessen sind „Halbanschlüsse“ vorgesehen. So gewinnt die Stadt Platz für Grünflächen oder Wohnungsbau.

Im Jahr vor der Kommunalwahl

Radverkehr – wo geht es hin?

Es ist jetzt fünfeinhalb Jahre her, dass Oberbürgermeister Belit Onay, damals noch recht frisch ins Amt gewählt, den Radverkehr zur „Chefsache“ erklärt hat. Die Bilanz im Herbst 2025 ist durchwachsen.



FOTO: ANDREAS BEICHLER

Die Zahlen der MID-Mobilitätsstudie haben gezeigt, dass sich in Hannover überdurchschnittlich viel Verkehr vom Auto auf das Fahrrad verlagert hat.

Im Sommer 2020 wurde das Veloroutennetz der Stadt vor- und seine zügige Umsetzung in Aussicht gestellt. Inzwischen sind zwei Velorouten weitgehend fertiggestellt, mit teilweise deutlichen Verbesserungen, aber auch nennenswerten Schwächen; vier weitere Routen sind mehr oder weniger weit im Bau; eine Route steckt im Planungsprozess fest. Und für insgesamt fünf Routen – darunter diejenigen nach Linden und in die Süd- und Nordstadt, alles dicht besiedelte Stadtbezirke mit hohem Radverkehrsanteil – gibt es bislang noch keinerlei vertiefende Planung, von politischen Beschlüssen ganz zu schweigen.

Insgesamt ist das Bild also bislang eher durchwachsen. Aber wie kommt es, dass so dermaßen „die Luft raus“ ist? Nun, denken wir an die Zeit 2018/2019 zurück: Es war eine Hochphase der Klimaschutzbewegung, „Fridays for Future“ und diverse „Ableger“ bildeten ein breites gesellschaftliches Bündnis für mehr Klimaschutz, umweltfreundliche Mobilität und insgesamt eine nachhaltigere Gesellschaft. In diesem Fahrwasser haben die politischen Gremien durchaus fortschrittliche Entscheidungen getroffen – wie beispielsweise nennenswerte Geldmittel und einen Realisierungsauftrag für das stadtweite Veloroutennetz.

Dieses gesellschaftliche Klima hat sich seitdem deutlich gewandelt. Kosten, Arbeitsplätze, Bequemlichkeit – kein Argument ist

zu schwach, diverse Klimaschutzbemühungen zu diskreditieren. Die großen Einschränkungen der Coronazeit, ein gewisses Verzetteln innerhalb der Klimaschutzbewegung und die gesellschaftliche Polarisierung der letzten Jahre haben ihr Übriges getan: Spätestens seit 2023 steckt auch die fortschrittliche, radverkehrsfreundliche Verkehrsplanung in Hannover in einer Krise. Auf Stadtebene wurde die autofreie Innenstadt vorerst begraben und der Bezirksrat Südstadt lässt Fahrradstraßen abschaffen – ganz unverblümt wegen der Autoparkplätze.

Die Menschen sind weiter

Hannover ist mit dieser Entwicklung nicht allein, aber hier ist es besonders schade: Die Zahlen der MID-Mobilitätsstudie haben gezeigt, dass sich in Hannover überdurchschnittlich viel Verkehr vom Auto auf das Fahrrad verlagert hat. Viele Menschen sind hier deutlich weiter als Politik oder gesellschaftliche Interessenvertretungen, die immer noch Verkehrsmittel nur dann ernst zu nehmen scheinen, wenn sie vier Räder haben und möglichst viel Platz wegnehmen. Und diese Menschen haben recht: Der Klimawandel hört nicht auf, bloß weil man ihn nicht wahr haben will. Platz in den Städten wird nicht mehr, auch wenn Anzahl und Größe der Autos weiter steigt. Und Rad fahren bleibt umweltfreund-

lich, gesundheitsfördernd und leicht zugänglich, auch wenn einige nach Kräften Vorbehalte schüren.

Was folgt daraus? Nun, Radverkehrsinteressen zu vertreten ist momentan nicht gerade vergnügungssteuerpflichtig. Aber eine tragfähige Alternative zu „mehr Radverkehr“ gibt es nicht, wenn immer mehr Menschen in Städten wie Hannover mobil bleiben wollen. Die Ratsmitglieder sind gut beraten, an der Realität ausgerichtet, prinzipientreue Entscheidungen zu treffen – und nicht jeder Sau hinterherzurennen, die andere durchs Dorf treiben. Der Beschluss zum Veloroutennetz gilt weiterhin, der Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover ebenso und nun kommt noch die Neuauflage des Masterplans Mobilität der Stadt Hannover. Alle drei wollen die Verkehrswende fortsetzen und Verkehr vom Auto weg verlagern. Gründe – gute, sehr gute, ja geradezu zwingende Gründe – gibt es genug, siehe oben. Es liegt an den politischen Gremien, dies umzusetzen – und an uns, das von der Politik einzufordern. 2026 sind Kommunalwahlen. Es wird spannend.

Dirk Hillbrecht,
ADFC Stadt Hannover





FOTOS (4): WWW.DARMSTADT.DE



Großzügige Rad- und Fußwege, Angebote für Entspannung, Spiel und Bewegung sowie große Freiflächen für Flora und Fauna – in der Lincoln-Siedlung

Mobil ohne eigenes Auto

Vorbild Darmstadt

Zu den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes 2035+ der Region Hannover gehören eine attraktive Nahmobilität und lebenswerte Wohnquartiere. Wie das konkret aussehen kann, zeigt ein Beispiel aus Darmstadt: Die Lincoln-Siedlung wurde für bis zu 5000 Menschen geplant. Viele von denen hatten für ihren Umzug ins neue Quartier einen ganz bestimmten Grund.

Die Siedlung in Darmstadt musste ein möglichst autoarmes Quartier werden, denn laut Stadtverwaltung wird „zusätzlicher Wohnraum dringend gebraucht, die vorhandenen Straßen in der Stadt sind

aber nicht in der Lage, noch mehr Autoverkehr aufzunehmen“.

Mit dem neuen Wohngebiet wurde zeitgleich ein Mobilitätskonzept entwickelt, in dem das Stellplatzmanagement eine zentrale Rolle spielt. Es zielt auf eine Trennung von Wohnen und Parken ab: So gibt es nur wenige Parkplätze am Straßenrand, die alle kostenpflichtig und hauptsächlich für Besucher*innen gedacht sind. Stellplätze für die Bewohner*innen befinden sich in Sammelgaragen am Rande der Siedlung.

Diese Parkhäuser sind kostengünstiger herzustellen als die inzwischen üblichen Tiefgaragen. Das senkt die Baukosten. Auch ist ein

„Mobil im neuen Quartier“

Die Region Hannover hat unter diesem Motto einen Aktionsleitfaden und eine Checkliste entwickelt, damit solche attraktiven neuen Wohngebiete auch bei uns entstehen können. Mehr Infos unter <https://t1p.de/wvv7s>

Rückbau oder eine Umnutzung leichter, wenn sie nicht mehr benötigt werden sollten.

Für Mobilitätsalternativen wurde gesorgt. Die Straßenbahnanbindung an die Innenstadt, den Hauptbahnhof und umliegende Gewerbegebiete existierte schon, es wurde nur eine neue, zentral gelegene Haltestelle geschaffen. Weiterhin gibt es ein gutes Angebot an privaten Fahrradabstellanlagen (2,4 Stellplätze pro



gibt es klare Kriterien für die Nutzung des öffentlichen Raums.



Die gute Qualität der Fuß- und Radwege lädt zur umweltfreundlichen Fortbewegung ein.

Wohnung), zahlreiche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum, „Mobilitätsstationen“ mit unterschiedlichen Sharing-Angeboten (Car- und Bikesharing, E-Lastenradverleih) sowie ein für die Bewohner*innen exklusives E-Carpooling-System. Diese Alternativen müssen von Anfang an bereitgestellt werden und bereits vorhanden sein, wenn die ersten Menschen einziehen.

Ausführliche Infos hier:

<https://www.quartiermobil-darmstadt.de>

<https://t1p.de/l4atf>

<https://youtu.be/gy76s4o0c1A>

Da es nur für 65 Prozent der Wohnungen einen PKW-Stellplatz im Quartier gibt, wurde anfangs ein Hauen und Stechen um das „knappe Gut“ befürchtet. Die Sorgen erwiesen sich als grundlos: etwa ein Drittel der Menschen im Quartier verzichtet auf ein eigenes Auto. Es sind immer Stellplätze frei.

Warum ist das Stellplatzmanagement so wichtig?

Das eigene Auto vor der Tür verleitet dazu, es auch automatisch für jeglichen Weg zu nutzen. Steht es weiter weg, überlege ich, wie ich mein Ziel am besten erreichen kann. Im Lincoln-Viertel bietet ein dichtes Netz für Fuß- und Radverkehr mit breiten Gehwegen gute Anschlüsse in die Umgebung und die Nachbarnviertel. Schulen und Geschäfte sind zu Fuß oder mit dem Rad gut erreichbar. Die Wege zu den Sammelgaragen und zu den Haltestellen sind mit circa 300 Metern etwa gleich lang. Der Verzicht auf Parkflächen schafft nicht nur Platz für breite Rad- und Fußwege. Der öffentliche Raum soll vor allem zum Aufenthalt einladen: Attraktive Grün- und Spielflächen bieten Gelegenheit zur Entspannung und Platz für Begegnungen. Das zahlt sich aus: Laut einer Befragung ist einer der Hauptgründe für den Umzug in die neue Siedlung die Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Menschen empfinden sie als attraktiv und finden es gut, dass dort viele Kinder spielen.

Ausgesprochen schade, dass die Chance verpasst wurde, im neuen Stadtteil Kronsrode in Hannover ein solches Mobilitätskonzept gleich mit zu planen.

Annette Teuber

Mit uns...



...ins Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9

Woran erkenne ich einen Radweg?

„Dürfen“ oder „Müssen“? Viele Radfahrende sind unsicher, ob ein Radweg nur ein Angebot ist oder auch eine Benutzungspflicht besteht. Es gibt dafür aber klare Kriterien.



Jede*r hat es schon erlebt: Ich fahre mit dem Rad auf der Fahrbahn, werde (bewusst) eng überholt, angehupt, der Fahrer oder die Fahrerin gestikuliert in Richtung des Gehweges. Gemeint ist ganz klar: ‚Du hast hier nichts zu suchen, fahre gefälligst auf dem Radweg.‘ Aber stimmt das? Was ist ein Radweg, wo muss ich fahren, wo darf ich fahren? Radwege können sehr unterschiedlich aussehen. Manche Kommunen verwenden eine bestimmte Pflasterung, Trennlinien – entweder gepflastert oder farbig gemalt – markieren die Grenze zwischen Geh- und Radweg. In Einmündungen und Kreuzungsbereichen werden Flächen für den Radverkehr meistens rot markiert.

In Tempo-30-Zonen wird Radverkehr generell auf der Fahrbahn geführt. Aber oft sind auch

Einführung der Tempo-30-Zone nicht komplett umgebaut. Deshalb sollten sich Radfah-



Diese blau unterlegten Schilder zeigen eine Benutzungspflicht für Radfahrende an.

dort noch getrennte Bereiche auf dem Gehweg erkennbar – die Straßen wurden ja bei

rende nicht allein an der Gestaltung der Wege orientieren.

Nur Radwege, die mit einem entsprechenden Verkehrsschild (siehe Kasten oben) markiert sind, müssen benutzt werden. (Ausnahme: Wenn sie durch Eis und Schnee, Wurzelaufbrüche oder andere Radwegeschäden unzumutbar sind). Eine Radwegebenutzungspflicht darf auch nur bei „besonderen Gefahrenlagen“ angeordnet werden, etwa bei hohem Verkehrsaufkommen oder hohen Fahrgeschwindigkeiten. Fahre ich beispielsweise durch eine Ortschaft, wo auf der Fahrbahn geparkt wird, kann ich davon ausgehen, dass diese besondere Gefahrenlage dort nicht besteht.

Alles andere sind „Angebotsstreifen“. Dort darf man mit dem Rad fahren; viele tun das auch sehr gerne, weil sie sich dort abseits vom Autoverkehr sicherer fühlen. Ich darf alternativ aber auch die Fahrbahn nutzen. Wenn ich auf der Fahrbahn fahre, müssen Autofahrende mich mit 1,50 Meter Abstand überholen. Falls das nicht möglich ist, müssen sie ihre Geschwindigkeit anpassen und hinter mir bleiben.



Zwischen Hildesheimer und Sallstraße sind die Radwege an der Geibelstraße bis auf wenige Meter nicht Benutzungspflichtig.



Eine Fahrradstraße in Hemmingen. Der alte Radweg ist nicht Benutzungspflichtig.



Peiner Straße in Hannover – neu gepflastert wie ein Radweg, aber nicht Benutzungspflichtig. Gleichzeitig gibt es Fahrradpiktogramme auf der Straße.



Auch diese Fahrbahnmarkierung zeigt keine Benutzungspflicht an.

FOTOS (3): ADFC

FOTO: UC HAMERS

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover



ABF

Abenteuer. Bewegung. Freizeit.

**Fahrrad-Sonntag
auf der ABF (15.2.)**

Mit dem Rad kommen
und 5 € sparen
Fahrrad-Ticket nur online
Limitiertes Kontingent
**JETZT TICKETS
SICHERN!**

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 Trecking-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, BMX, Fahrradschule und jede Menge Spiel & Spaß.

11. – 15. Februar 2026
Messe Hannover | 10 – 18 Uhr

**Jetzt
Tickets sichern
und sparen!**





FOTO: DIRK HILLBRECHT

KIDICAL MASS

„Straßen sind für alle da!“

Ein fröhliches Fest auf und neben den Straßen – das ist die Kidical Mass. Im September zog der bunte Tross durch Hannover. Jenseits von Spiel und Spaß hat die Initiative auch ganz konkrete Forderungen.

Ein großes Bündnis aus ADFC, Parents for Future, VCD, Fuss e.V., klimafreundliche Kommune, weiteren Initiativen und engagierten Eltern hatte für Sonntag, den 21. September, wieder zu einer bunten Kinder-Fahrrad-Demo in Hannover aufgerufen. Unter dem Motto „Straßen sind für alle da“ trafen sich diesmal alle auf dem Küchengartenplatz in Linden.

Los ging es dort mit einer Vorführung des Kinderzirkus Cappelago von der Glockseeschule Döhren. Ein gelungener Start in ein buntes Kinderprogramm, das vielen der jüngsten Demoteilnehmenden ein Lachen ins Gesicht zauberte.

Bei allem Spaß ging es aber auch um Forderungen nach einer besseren und sicheren Infrastruktur für Kinder auf Fahrrädern.

„Die Bedürfnisse und Perspektiven von Kindern werden nicht ausreichend berücksichtigt. Das erleben wir nicht nur im Familienalltag, das lässt sich auch sehr deutlich aus den entsprechenden Daten zur Verkehrssicherheit ablesen“, erklärt Andreas Büsching vom Kidical-Mass-Kernteam. „Wie es anders geht, macht uns zum Beispiel Helsinki vor: Dort kam im letzten Jahr kein einziger Mensch im Straßenverkehr ums Leben und schon seit 2015 kein einziges Schulkind mehr! Das müssen wir hier doch auch schaffen!“, ergänzt Teamkollegin Johanna Gefäller.

Das Kidical Mass Bündnis fordert:

- mehr baulich getrennte Radwege und mehr geschützte Radfahrstreifen, auf denen sich Kinder sicher und selbstständig fortbewegen können
- sichere Querungsmöglichkeiten an allen wichtigen Stellen
- Tempo 30 überall dort, wo es die neue Rechtslage erlaubt: besonders vor Schulen, entlang hochfrequenzierter Schulwege, vor Kitas, Spielplätzen, an Zebrastreifen. Perspektivisch soll Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit innerorts werden.
- die Einrichtung von Schulstraßen, die mindestens zu Schulbeginn und -ende temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt sind.



Kidical Mass – was ist das?

Eine Kidical Mass ist eine organisierte Fahrradtour für Kinder, die meist als Demonstration angemeldet wird. Getragen werden die einzelnen Aktionen von lokalen Bündnissen. Die erste Kidical Mass fand 2008 in den USA statt, seit 2017 gibt es auch in Deutschland regelmäßig Kidical Masses in vielen Städten, zum Teil mit mehreren tausend Teilnehmenden. Eine wichtige Botschaft: Neben Spaß am Radfahren wollen die Kidical Masses auch ein Bewusstsein für die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern vermitteln und mehr Sicherheit einfordern.



FOTOS (3): DETLEF REHBOCK

Was für ein aufregender Tag! Erst der verrückte Clown mit seinen Kunststücken und all die anderen Zirkusleute. Dann ging's auf die Fahrräder. Und das waren wirkliche viele! Ausnahmsweise führte der Weg über die ganz großen Straßen und ausnahmsweise mussten die Autos stehen bleiben. Es ging auch über ein paar rote Ampeln – die Polizei hat's dieses Mal erlaubt.

„Die Politik muss jetzt handeln und die Bedingungen für sichere, kinderfreundliche Mobilität schaffen“, sagt Marius Haack vom Kidical Mass Bündnis.

Die große Fahrrad-Demo von Kindern, Eltern und Großeltern durch Linden und über den Westschnellweg mit über 750 Teilnehmenden hat gezeigt: Die Mitwirkenden sind entschlossen und wollen für ihre Forderungen kämpfen. Die nächste Kidical Mass Demo ist deswegen schon in Planung. Wir werden nicht lockerlassen und sehen uns bei der nächsten Kidical Mass am 31. Mai 2026!

Detlef Rehbock,
Mitinitiator der
Kidical Mass Hannover



FOTO: ADFC

Interview

Hannover will „Kinderfreundliche Kommune“ werden

Hannover ist seit 2010 als Fahrradfreundliche Kommune zertifiziert. Nun soll ein weiteres Label dazukommen: Hannover bemüht sich um die Anerkennung als „Kinderfreundliche Kommune“. Wie das funktioniert und was das für die Stadt bedeutet, weiß Mareike Glende. Sie ist die zuständige Projektkoordinatorin und hat über ihre Arbeit mit der HannoRad gesprochen.

Hallo Mareike, bitte stell dich einmal vor.

Ich arbeite seit Mai als Projektkoordinatorin in dem Projekt Kinderfreundliche Kommune für die Landeshauptstadt Hannover. Ich habe mich auf die Stelle beworben, weil es neben der Umsetzung der Kinderrechte auch darum geht, Adultismus abzubauen.

Adultismus? Das musst du uns erklären.

Adultismus bezeichnet die Diskriminierung von Kindern durch Erwachsene. Wenn wir uns zum Beispiel fragen, wie Kinder so sind, haben wir meist konkrete Vorstellungen. Aber woher wissen wir eigentlich, dass Kinder sich für bestimmte Themen nicht interessieren oder sie nicht verstehen? Wieso sprechen wir über Kinder, aber nicht mit ihnen, und warum können sie oftmals nicht mitentscheiden? Wir alle haben Adultismus als Kinder selbst erlebt und reproduzieren diesen als Erwachsene. Wir müssen uns mit diesen Mechanismen auseinandersetzen, damit Kindern überhaupt ermöglicht wird, ihr Recht auf Beteiligung auszuleben.

Wie wird Hannover denn eine Kinderfreundliche Kommune?

In einem ersten Schritt hat eine Bestandsaufnahme stattgefunden. Was gibt es schon und wo finden sich Entwicklungspotenzia-

le im Hinblick auf die Kinderrechte? Dafür habe ich mit verschiedenen Menschen gesprochen, vom Bauamt bis zur Gleichstellungsbeauftragten. Diese Ergebnisse und Befragungen, die wir mit jungen Menschen durchgeführt haben, sind Grundstein für den Aktionsplan, der im nächsten Schritt festgeschrieben wird.

Werden auch Themen der Mobilität in euren Befragungen angesprochen?

Absolut. Junge Menschen haben andere Bedarfe im Hinblick auf Mobilität als Erwachsene, deshalb wurden sie in den Bestandsaufnahmen auch ermittelt. Es braucht geschützte Räume und Plätze, um eine selbstständige Mobilität zu erlernen. Sichere Schulwege sind ein Kernthema, aber auch die Elterntaxi-Problematik verlangt nach Lösungen und die Sicht der Kinder unterscheidet sich hier häufig deutlich von der Sicht der Erwachsenen. Idealerweise werden diese kindlichen Sichtweisen schon bei der Planung von Infrastrukturprojekten gehört und berücksichtigt.

Wie geht es denn nach der Befragung der Kinder weiter?

Aus den Ergebnissen der Befragungen entwickeln wir einen Aktionsplan, zu dessen

Umsetzung sich die Stadt Hannover verpflichtet. Nachdem der Aktionsplan verabschiedet ist, wird Hannover als Kinderfreundliche Kommune zertifiziert.

Hannover wird also nur dafür ausgezeichnet, dass die Stadt einen Aktionsplan verabschiedet?

Einen Aktionsplan, zu dessen Umsetzung sie sich verpflichtet hat. Und genau wie bei dem Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune“ wird Hannover alles daran setzen, um auch als „Kinderfreundliche Kommune“ re-zertifiziert zu werden.

Das Interview führte Detlef Rehbock.

Kinderfreundliche Kommunen

Um das Siegel „Kinderfreundliche Kommune“ zu bekommen, müssen Kommunen ein Programm durchlaufen, das sich an internationalen Standards von UNICEF orientiert. Ziel ist es, Kinderrechte in den Planungen und den Strukturen der Kommune zu verankern.

Der Weg dahin wird in einem Aktionsplan beschrieben, dabei geht es um Themen wie gesundheitliche Bedingungen, Schutz vor Gewalt, Bewegungs-, Spiel- und Frei-

zeitmöglichkeiten. Eine wichtige Rolle spielt die Teilhabe an politischen Prozessen, etwa durch Kinder- und Jugendbeiräte. Langfristig ist es für die Demokratie elementar, dass Menschen Teilhabe als positiv erleben und Gestaltungsmöglichkeiten wahrnehmen.

Kinderfreundliche Kommunen können mit dem Siegel werben und darauf setzen, dass sie als besonders familienfreundlich und damit als attraktiv wahrgenommen werden.



Projektkoordinatorin Mareike Glende: Hier weist sie auf den Kinderrechte-O-Mat hin, der Kinder und Eltern ermuntern soll, ihre Rechte einzufordern.

FOTO: DETLEF REHBOCK



FOTOS (4): ADFC HANNOVER

Jubiläumsfeier im Neuen Rathaus

15 Jahre ADFC Stadt Hannover

Sichtbar sein, etwas bewegen, Politik kritisch begleiten – dafür steht der ADFC Stadt Hannover seit 15 Jahren. Bei der Jubiläumsfeier im Gartensaal des Neuen Rathauses zeigte sich, dass der ADFC in der Stadtgesellschaft von Hannover viele Verbündete hat.

W eit über 100 Mitglieder und Freund*innen des ADFC hatten sich bei sommerlichem Wetter eingefunden. Sie erfuhren noch einmal interessante Eckpunkte aus der Geschichte unserer Gliederung: Wieso wurde ein ADFC für die Stadt Hannover erst 2010 gegründet, wo doch der ADFC schon viel länger besteht? Bereits 2013 bewilligte eine breite Mehrheit im Stadtrat eine regelmäßige Förderung und es erfolgte der Umzug von der Rambergstraße ins Umweltzentrum. 2014 gab es mit „Fair im Verkehr“ die erste Kampagne, 2015 startete der Han-naH-Lastenradverleih und 2017 begannen die ersten Planungen an einem Velorouten-Netz. 2019 warb der ADFC einen Ratsbeschluss mit Finanzierungsgrundlage für sein Konzept ein. Das Thema autoarme Innenstadt, aufgehängt am Umbau der Schmiedestraße, wurde zentrales Thema im OB-Wahlkampf. Der ADFC war mitten in der hannoverschen Politik und

Gesellschaft angekommen. Klar dabei: Es braucht einen langen Atem für die Umsetzung der zwischenzeitlich erreichten Ziele und Beschlüsse. Inzwischen fast 3.000 Mitglieder bilden mit ihrem Interesse an einer Verkehrswende in Hannover dafür eine starke Basis.

Vorgestellt wurde diese Entwicklung u.a. von den beiden Vorsitzenden dieser Jahre, Harald Hogrefe und mir, Eberhard Röhrig-van der Meer. Den Blick auf zukünftige Herausforderungen warf Dirk Hillbrecht, Vorsitzender seit April 2025. Besondere Freude und Anerkennung brachten die für ein Grußwort geladenen Gäste mit. Oberbürgermeister Belit Onay dankte dem ADFC „für 15 Jahre leidenschaftlichen Einsatz, für kritische Begleitung und für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.“ Der evangelische Stadtsuperintendent Rainer Müller-Brandes hob die Rolle des ADFC bei der Verkehrswende hervor, die für Hannovers Zukunft von großer Bedeutung sei.

Swantje Michaelsen, langjährige Geschäftsstellenleiterin und heute Bundestagsabgeordnete, stellte die gute Zusammenarbeit zwischen Ehrenamtlichen und den Hauptamtlichen als wichtige Grundlage für die erfolgreiche Arbeit heraus. Zu den weiteren Gästen, die Grußworte sprachen, zählten Dr. Caroline

Lodemann, ADFC-Bundesgeschäftsführerin, Maaret Westphely von Stadtmobil sowie als Vertreter*innen der jungen Generation Mitglieder der Initiative Jugendparlament und des Stadtschülerrats. Der Poetry Slamer Tobias Kunze brachte mit dem Beitrag „Autofahrer, Eyl!“ viel Heiterkeit in den Saal. Die Band Tudor Azul und das Gastro-Team des Gartensaals sorgten für gute Stimmung und Wohlbefinden.

Ein gelungener Abend, der die starke Rolle des ADFC in der Stadtgesellschaft deutlich machte. Und der damit eine gute Grundlage für eine erfolgreiche Arbeit in den nächsten Jahren legte.

Das gedruckte Heft „15 Jahre ADFC Stadt Hannover“ kann kostenlos über die Geschäftsstelle bezogen werden. Hier steht es zum Download bereit: <https://t1p.de/tk42v>

Eberhard Röhrig-van der Meer,
ADFC Stadt Hannover



Monatlicher Newsletter!

Du willst immer über aktuelle Entwicklungen rund um Radverkehr in der Stadt Hannover informiert werden? Abonniere den Newsletter unseres Stadtverbands! 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

ADFC Stadt Hannover zu Gast in Hamburg

Eine kleine Gruppe von ADFC-Mitgliedern aus Hannover hat im August eine Exkursion nach Hamburg unternommen, um sich über Fortschritte bei der Radinfrastruktur und die verkehrspolitische Situation zu informieren. **Fazit:** Was in der Hansestadt passiert, ist erstaunlich und lässt für die Zukunft noch einiges erwarten.

Beindruckt zeigten sich die ADFC-Mitglieder aus Hannover von der Geschwindigkeit, mit der die Stadt Hamburg das Radwegnetz verbessert. Rund 60 km Strecke werden jedes Jahr zu sicheren und meist komfortablen und zügig befahrbaren Fahrradrouten ausgebaut. Der Stadtstaat verfolgt dabei das Ziel eines dichten Radnetzes mit Velorouten als Schnellverbindungen, aber auch mit vielen Tangenten und Verbindungen innerhalb der Stadtbezirke. Der ADFC Stadt Hannover war mit Vorstandsmitgliedern und Ansprechpartner*innen aus Stadtbezirken für zwei Tage vor Ort. Gemeinsam mit Vorstandsmitgliedern des ADFC Hamburg radelten wir einen Tag lang über Hamburgs Straßen und Wege. Wer länger nicht in Hamburg mit dem Rad unterwegs war, kam aus dem Staunen kaum heraus. Hier tut sich etwas: breite Radfahrstreifen auf früheren KFZ-Fahrspuren, gute Fahrradstraßen, deutliche Wegweisung und Routenbeschilderung, dezentrale Fahrradparkhäuser, Werbung für ein Miteinander im Verkehr, speziell von Rad und ÖPNV. Beim Thema Parkplätze gibt es etwas „Reibungswärme“ – die sind auch in Hamburg stark umkämpft. Am zweiten Tag waren wir zu Gast beim Senator für Verkehr und Mobilitätswende, Anjes Tjarks, und der Bereichsleiterin für Radver-



FOTOS (3): DIRK HILLBRECHT

Eine Tour durch Hamburg und viele Gespräche – in der Hansestadt ist vieles in Bewegung, dank einer klaren Strategie. Beim Thema Parkplätze wird es allerdings auch in Hamburg schwierig.

kehr und Mobilitätswende, Kirsten Pfaue. Hier wurde uns deutlich, dass die Schlüssel für den Erfolg in einer klaren Radverkehrsstrategie, erfolgreich eingeworbenen Haushalts- und Drittmitteln sowie einem breiten Bündnis Radverkehr liegen. Diesem Bündnis gehören sämtliche Bezirksämter und Behörden an, deren Aufgaben Bezug zum Radverkehr haben. Alle sind in den Umgestaltungsprozess einbezogen und am

Erfolg sind damit immer alle beteiligt. Das motiviert. Noch steht Hamburg beim Fahrradklimatest auf einem Platz im Mittelfeld. Die Bürgerschaftswahl hat im März 2025 die rot-grüne Koalition bestätigt, die Arbeit kann also fünf Jahre fortgesetzt werden. Wir sollten uns nicht wundern, wenn dann Hamburg mit an der Spitze steht.

Eberhard Röhrig-van der Meer

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



FOTO: ANTJE SUERE

Frauen Netzwerk im ADFC Region Hannover

Abstecher und Verbindungen

Es gibt verkehrspolitisch engagierte Frauen im ADFC Region Hannover, die noch nie eine geführte Freizeittour mitgemacht haben. Kaum vorstellbar für manch andere, die im

ADFC Freizeit-Radtouren planen und anleiten. Unser Frauen Netzwerk bringt beide Gruppen zusammen – manchmal wird's zauberhaft.

Da sind wir nun mit unseren Rädern – abseits der befestigten Wege, tief im schattigen Wäldchen irgendwo nahe Maschsee. 25 Frauen und ein Hund, mit Bio-Bikes, E-Bikes und einem Lastenrad. Über einige Stufen hinab auf einem schmalen Trampelpfad durch die Brombeerbüsche sind wir in Ameisenformation in diesen ‚Zauberwald‘ vorgedrungen und staunen gemeinsam über die mystischen Kunstwerke um uns herum. Wer für andere Radtouren plant, weiß: Es gehört Vertrauen dazu, solch einen Abstecher einzubauen, ohne vorher das Ziel zu verraten. Und es gehört Vertrauen dazu, sich als Gruppe auf so einen Abstecher einzulassen. Hier hat es funktioniert. Mehr als das: Es hat uns verbunden.

Die Tour des Frauen Netzwerkes im ADFC Region Hannover im August haben Birgit Mielenz aus Springe und Renate Greger aus Wennigsen zusammen erarbeitet und geführt. Beide



FOTO: ANNETTE VOLLAND

Geheimnisvoll: Irgendwann 2020/21 ist der ‚Zauberwald‘ voller Kunstwerke aus Naturmaterialien entstanden.

sind ADFC-zertifizierte TourGuides, zwei von derzeit 17 weiblichen in der Region Hannover. Zwischen beiden Frauen liegt der Deister, sie hatten bis dahin nie zusammengearbeitet. Nun war es so gut – sie wollen es wieder tun. „Der Anfang der Tour, als sonst keine wusste, warum es jetzt den holperigen Weg runter geht, war auch für uns beide spannend. Es war ja eine echte Überraschung, die sich Birgit da ausgedacht hat“, freut sich Renate nach der Tour.

Sie wagten noch einen Abstecher: Im Sundern bei Wilkenburg steht die gepflegte Ruine des Von-Alten-Mausoleums. „Der erste Backsteinbau im Stil der Hannoverschen Architekturschule“, erzählte Birgit Mielenz der Gruppe. „Den Entwurf von Hofbaumeister Laves hat sein Nachfolger Conrad Wilhelm Hase 1842 umgesetzt, der später zum Beispiel auch das Künstlerhaus und die Christuskirche in Hannover baute.“

Umrahmt von beiden TourGuides rollten wir weiter durch die Sommerlandschaft rund um

Hemmingen hin zur entspannten Networking-Runde im Café Kückenmühle. „Für mich war es etwas Neues, mit so einer großen Gruppe unterwegs zu sein und zum Beispiel vorne ein vernünftiges Tempo für alle zu finden – mit E-Bike, Bio-Bike und Lastenrad“, resümiert Renate Greger. „Aber es hat sich gut eingependelt! Viele Frauen sind unterwegs ja schon ins Gespräch gekommen.“ Das war das Ziel unserer Tour.

Als Frau im ADFC Region Hannover aktiv und am Frauennetzwerk interessiert? Mail an: a.volland@adfc-hannover.de

.....
Annette Volland
ADFC Region Hannover
.....



FOTO: ANTJE SUERE

Gruppenbild per Selbstauslöser – Antje Suer (ganz rechts) hat dafür gesorgt. Neben ihr sitzt TourGuide Renate Greger, hinter ihr TourGuide Birgit Mielenz (stehend, ganz rechts).



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.

Einladung zur Mitgliederversammlung



des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Region Hannover e.V. am Freitag, 6. März 2026, um 18 Uhr im Freizeitheim Vahrenwald (Kleiner Saal), Vahrenwalder Straße 92, 30165 Hannover.

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Impulsvortrag
4. Satzungsänderung
5. Diskussion zur Satzungsänderung
6. Abstimmung zur Satzungsänderung
7. Bericht des Vorstands
8. Bericht der Kassenprüfer*innen
9. Aussprache über Bericht des Vorstands
10. Entlastung des Vorstands
11. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplans 2026
12. Wahl der Vorstandsmitglieder und Beisitzer*innen
13. Wahl der Kassenprüfer*innen
14. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2026
15. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 27. Februar 2026)
16. Verschiedenes

Alle ADFC-Mitglieder sind herzlich eingeladen. Das Vorstandsteam des ADFC Region Hannover e.V.

Hinweis/Erklärung zum Punkt 4. – Satzungsänderung:

In unserer letzten Mitgliederversammlung 2025 wurde über eine Satzungsänderung abgestimmt. Mit der Einladung wurde u.a. vorgeschlagen, den § 12 Regionsausschuss ersatzlos zu streichen. In der Mitgliederversammlung wurde stattdessen beschlossen, den §12 abzuändern. Da aber diese Änderung nicht mit der Einladung bekannt gegeben wurde (werden konnte), hat das Vereinsregistergericht diesen Beschluss nicht anerkannt. Die Satzung wurde somit ohne diesen §12 ins Vereinsregister eingetragen. Wir müssen also erneut über eine Satzungsänderung beschließen. Neu in die Satzung aufgenommen werden soll:

§ 12 Regionsaustausch

*Der Vorstand des ADFC Region Hannover lädt Vertreter*innen der Gliederungen mindestens einmal jährlich zu einem „Regionsaustausch“ ein. Die Gliederungen werden die einzuladenden Vertreter*innen zuvor benennen. Der Austausch findet digital oder in Präsenz statt. Vorgesehene Themen oder Regelungen, die Auswirkungen auf die Arbeit der Gliederungen haben, sollen mit der Einladung bekannt gegeben und dort behandelt werden. Die Leitung der Sitzungen obliegt dem Vorstand.*

Bei den nachfolgenden Paragraphen „Auflösung des Vereins“ und „Inkrafttreten“ verschieben sich die Nummern entsprechend auf § 13 und § 14.

Nach Redaktionsschluss ...

ADFC Region Hannover bei der Landesversammlung in Osnabrück

Neun Delegierte aus dem ADFC Region Hannover waren bei der Landesversammlung des ADFC Niedersachsen in Osnabrück. Dort wurde am 13. September unter anderem der Landesvorstand neu gewählt. Aus der Region Hannover ist jetzt Frank Hofmann aus dem ADFC Burgdorf dabei. Landesvorsitzender und Landesschatzmeister wurden im Amt bestätigt.

Auch die 13 niedersächsischen Delegierten zur Bundeshauptversammlung des ADFC sind an diesem Tag gewählt worden: Aus Hannover fahren Annette Volland und Annette Teuber im November als Delegierte nach Berlin.



Starkes Team aus der Region Hannover bei der Landesversammlung des ADFC in Osnabrück.
Von links: Rainer Bassen, Angelika Licht, Dietmar Thomas, Sonja Arndt, Annette Teuber, Birgit Mielenz, Annette Volland, Kathrin Roth, Michael Roth.

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

EMOTION TECHNOLOGIES, FILIALE GARBSEN

Flemmingstraße 13, 30827 Garbsen

ERGODYNAMIK BUSCH

Schneereener 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

Berliner Allee 55,
30855 Langenhagen

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

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 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
- ⦿ Beratung zu rechtlichen Fragen
- ⦿ Vorteile bei vielen Kooperationspartnern

**Nicht zögern –
jetzt Mitglied werden!**

Einfach QR-Code einscannen
und zum digitalen Mitgliedsantrag
gelangen.



Fahrradfreundliche Einkaufsmärkte ausgezeichnet

Viele Menschen nutzen für ihren täglichen Einkauf das Fahrrad. Aber wie steht es um Abstellanlagen und sichere Wegeführung bei den Einkaufsmärkten? Ein umfangreicher Test, an dem der ADFC Wedemark mitgewirkt hat, zeigt ein gemischtes Bild. Zwei fahrradfreundliche Einkaufsmärkte erhalten eine Auszeichnung.

Entwickelt und durchgeführt wurde der Test von der Arbeitsgruppe Mobilität im Klimabeirat der Wedemark, in der auch der ADFC vertreten ist. Die Tester*innen legten Kriterien fest und wählten vierzehn Märkte auf dem Gemeindegebiet aus. Das Projekt zielt darauf ab, Einkaufsmärkte für Radfahrende attraktiver zu machen und damit auch den Radverkehr zu fördern.

Vor allem die Wege zum Markt und die Abstellmöglichkeiten standen im Fokus: Kommen Radfahrende sicher von der Straße zur Abstellanlage? Wie ist die Qualität der Fahrradabstellanlagen (z.B. Querstangen statt Vorderradhalter, Überdachung vorhanden)? Gibt es geeignete Plätze für Kinderfahrräder und Lastenräder?

Überzeugen konnten der Famila-Markt im Ortsteil Mellendorf und der Edeka-Lüders-Markt im Ortsteil Elze. An beiden Märkten



FOTO: ADFC WEDEMARK

Service am Famila-Markt: überdachte Radstation mit Lademöglichkeit für Akkus

gibt es überdachte Fahrradabstellanlagen mit genügend Abstand zwischen den einzelnen Fahrradbügeln. Die Zuwegung ist übersichtlich angelegt und gut markiert. Famila bietet als besonderen Service abschließbare Schränke, in denen die Akkus von E-Bikes während des Einkaufs kostenlos nachgeladen werden können. Bei den beiden prämierten Einkaufsmärkten handelt sich um Neubauten – sie erhalten eine

von der Gemeindeverwaltung entworfene Plakette, mit der sie sich öffentlichkeitswirksam als fahrradfreundlich ausweisen können. Auch mit den anderen Marktleitungen fanden Gespräche über Verbesserungsmöglichkeiten statt. Der Klimabeirat, der Politik und Verwaltung bei Klimafragen unterstützt, wird die Entwicklung weiterhin beobachten.

Sonja Arndt

Für die nächste Ausgabe der HannoRad:

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|2026
voraussichtlich: 13.02.2026

ADFC Seelze

Kinder sicher unterwegs

Das Projekt „Zukunftsstraße“

Kinder sollen ihre Wege eigenständig zurücklegen können. Dafür müssen Eltern darauf vertrauen können, dass den Kindern nichts passiert. Die Brüder-Grimm-Schule in Seelze setzt beim Projekt „Zukunftsstraße“ auf Partizipation und Kreativität.

Wie viele anderen Schulen hat auch die Brüder-Grimm-Schule (BGS) in Seelze ein Problem mit der Mobilität. Zu viel Verkehr, enge Wege, wildes Parken sorgen für Verunsicherung. Deshalb gibt es jetzt das Projekt „Zukunftsstraße“. Das Schulumfeld soll möglichst sicher und kinderfreundlich gestaltet werden. Zusammen mit dem **Mobilnetzwerk der Region Hannover** hat die Kommune einen Mitwirkungsprozess gestartet – mit einer Umfrage, einer Analyse durch ein Verkehrsplanungsbüro und einem Dialog auf der Straße. Am 25. August gab es einen Flashmob, bei dem die Kinder der Schule zusammen mit dem Rapper SPAX darauf aufmerksam machten, was sie brauchen, um sich auf ihrem Schulweg sicher und wohl zu fühlen. Vom 22. bis 25. September (nach Redaktionsschluss) fand eine Zukunftswoche mit Aktionen auf dem Schulhof und auf der Straße vor der Schule statt. Am Ende soll mit allen Beteiligten über mögliche Lösungen gesprochen werden. Wir sind gespannt auf das Ergebnis.

Annette Teuber



Weitere Informationen finden Sie auf der Seite mobilnetzwerk.de der Region Hannover.



ADFC Garbsen

Neu: Ein Radring für Garbsen

Werner Meyer und Peter Germeroth vom ADFC Garbsen verfolgten schon seit längerem die Idee eines Rundkurses um und durch ihre Stadt. Jetzt ist aus der Idee Realität geworden.

Im Herbst 2024 hatten die beiden eine Teilstrecke gemeinsam mit Garbsens Bürgermeister Claudio Provenzano vorgestellt. Nun wurde die Strecke mit einem eigenen Logo ausgeschildert und am 10. August mit einer gemeinsamen Radtour von ADFC und Stadt Garbsen offiziell eingeweiht.

Der Rundkurs ist nicht nur landschaftlich reizvoll, er führt auch zu wichtigen kulturellen und architektonischen Punkten der Stadtgeschichte, an denen sich ein Stopp lohnt. Als Beispiele seien hier die Barockkirche Schloss Ricklingen, die Moorgest, das Rittergut Heitlingen oder der Campus Maschinenbau genannt.

Die Tour ist 43 Kilometer lang, auch geeignet für Familien und als Marathonstrecke für sportlich Radelnde, aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit aber nicht für Rennräder.

Bei komoot steht ein [gpx-Track zum download](#) zur Verfügung, weitere Infos und einen [Flyer](#) gibt es bei der [Stadt Garbsen](#). ADFC Garbsen

Das Mobilnetzwerk Hannover ...

... ist eine Initiative der Region Hannover, die Akteurinnen und Akteure bei ihrer Arbeit für Verkehrswende und Verkehrssicherheit unterstützt. Mitglieder sind Kommunen, Unternehmen und Vereine - neben denen, die sich ohnehin mit Verkehrsthemen beschäftigen, sind auch Aktive aus dem sozialen und kulturellen Bereich dabei. Das Mobilnetzwerk bietet Fachinformationen, stellt Verbindungen her, unterstützt und berät bei Planung und Umsetzung von Projekten.

Velo City Night – die coolste Radtour in Uetze

Im Juni hat der ADFC Burgdorf-Uetze sein 25-jähriges Bestehen mit einer Velo City Night in Uetze gefeiert – passend zum Abschluss des diesjährigen Stadtradeln-Wettbewerbs.

An der Planung und Durchführung der Veranstaltung haben Dete Rehbock mit seinem Soulstyle Team, die Aktiven vom ADFC Burgdorf-Uetze sowie viele fleißige Helfer*innen vom Naturbad Uetze mitgewirkt.

Unter dem Motto „Mit dem Rad zum Bad“ kamen viele Menschen bereits um 18:30 Uhr direkt auf der Liegewiese im wunderschönen Naturbad zusammen. Der Eintritt war an diesem Tag für alle Teilnehmenden kostenlos und es konnte bereits vor dem Start der Rundfahrt eine Runde geschwommen werden. Der Badebetrieb wurde extra bis 22:30 Uhr verlängert.

Im Rahmenprogramm spielte die Jugendband ‚Smypell‘ aus Burgdorf, es gab einen kostenlosen Fahrradcheck sowie Stände mit gekühlten Getränken und Leckereien vom Grill. Um 20 Uhr startete dann die etwa 15 Kilometer lange Rundfahrt durch Uetze und die wunderschöne Natur drumherum, angeführt von einem DJ, der die Radelnden mit schöner Musik unterhielt.

Etwa 400 gut gelaunte Radfahrende kehrten nach der Tour wieder im Naturbad ein, wo sie noch einen Absacker zu sich nehmen oder einfach nur den lauen Sommerabend genießen konnten. Das Wetter war einfach fantastisch und meinte es gut mit uns.



FOTOS: ADFC BURGDORF-UETZE

Der ADFC Burgdorf-Uetze sagt DANKE an alle, die dabei waren!

Alles in allem war es eine sehr schöne Veranstaltung, die den Menschen die Möglichkeit gegeben hat, ihren Wohnort auch mal mit anderen Augen zu sehen und wahrzunehmen. Jung und alt, mit oder ohne E, Lastenräder und sogar ein echtes Bonanza-Fahrrad waren dabei. Wir waren überwältigt von der Teilnahme!

Lobenswert war auch die unkomplizierte Zusammenarbeit und Unterstützung der Verwaltung in Uetze sowie der Region Hannover. Sie hat gezeigt, was alles möglich ist, wenn Menschen verschiedener Institutionen und Interessengruppen an einem Strang ziehen.

*Michael und Kathrin Roth,
ADFC Burgdorf-Uetze*



Radeln in die Nacht: Die Velo City Night ermöglichte den Teilnehmenden einen neuen Blick auf ihren Ort.

ADFC Stadt Hannover

Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide

Radtour für Demokratie

Der ADFC bietet eine Vielzahl von Radtouren an. Die „Radtour für Demokratie“ ist etwas Besonderes: Sie lässt Politik und Geschichte anschaulich werden, schafft Bewusstsein für lokales Engagement und hat ganz nebenbei der Stadtbezirksarbeit neue Impulse gegeben.

Die Radtour für Demokratie führt zu Orten, die an die Missachtung von Menschenwürde, die Unterdrückung oder Vernichtung von Menschen erinnern oder die für vielfältiges und gelingendes Miteinander stehen. An diesen Orten wird über die mit ihnen verbundene Geschichte in kurzer Form informiert oder es stellen sich Organisationen und Initiativen selbst vor. Zu solchen Stationen zählen unter anderem das künstlerische Mahnmahl „Gedenkgarten Frieden“ an der St. Nicolai-Kirche und das Grab des Studenten Benno Ohnesorg, der 1967 von einem Polizisten erschossen wurde. An der Vahrenwalder Straße erinnern Stolpersteine an eine ermordete jüdische Familie. Weitere Stationen sind der NaDiLa (Nachbarschaftsdienstladen) im Sahlkamp, die Gedenkstätte an vertriebene und ermordete Sinti und Roma am Rande des Altwarmbüchener Moores, die Militär-Kasernen, die an die Kasernen- und Truppenübungsplatz-Tradition aus der Kaiserzeit erinnern, ein Weltkriegs-Bunker, der zum Kunst-Bunker umgewandelt wird, sowie eine Flüchtlingsunterkunft und eine multikulturelle Kleingartenkolonie.

Den Anlass für die Tour bildete ein Stadtbezirkstag gegen Rechtsextremismus. Dieser fand auf Einladung des Bezirksbürgermeisters am 23. Mai statt. Rund 30 Vereine und Organisationen beteiligten sich mit unterschiedlichsten Aktionen. Das Angebot des ADFC fand breite Beachtung. Zusammengefasst haben diese Radtour für Demokratie elf ADFC-Mitglieder aus dem Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide. Die Recherchen und die Tour-Vorbereitungen brachten die Mitglieder so gut zusammen, dass die Radtour auch über den Aktionstag hinaus angeboten werden wird. Die gelungene Zusammenarbeit wirkt sich auch auf die weitere Arbeit des ADFC im Stadtbezirk aus: es wurden ADFC-Ansprechpartner*innen benannt und es wurde inzwischen mit der Erarbeitung des ADFC-Aktionsplans für Bothfeld-Vahrenheide begonnen.

Eberhard Röhrig-van der Meer



Geschichte vor der eigenen Haustür:
Dank sorgfältiger Recherche werden auch unauffällige Gedenkorte sichtbar und die grauenhaften Geschehnisse dort vor dem Vergessenwerden bewahrt.



FOTOS (5): ADFC STADT HANNOVER



Die Gedenkstätte für vertriebene und ermordete Sinti und Roma.

Stadtbezirksgruppe Ahlem-Badenstedt-Davenstedt nimmt Fahrt auf

FOTO: BRIGITTE KIRCH



Wichtig für den Zusammenhalt: sommerliche Radtour nach Ihme-Roloven.

In Hannovers Westen gibt es viel zu besprechen – dafür bietet die Stadtbezirksgruppe Ahlem-Badenstedt-Davenstedt ein neues Forum. Weitere Interessierte sind willkommen!

Im Mai fand ein offenes Treffen der ADFC-Stadtbezirksgruppe statt. Der Zuspruch war groß, die Zahl der Problemstellen im Stadtbezirk ist es auch. Ein häufig genanntes The-



FOTO: ADFC

Die Langzeitsperrung auf der Kanalbrücke führt zu gefährlichen Situationen auf der Wunstorfer Landstraße.

ma ist die Anbindung der drei Stadtteile an die City. Zwar sollen die Velorouten 10 und 11 hier zu Verbesserungen führen, aber derzeit ist das noch Zukunftsmusik. Fehlende oder gesperrte Radwege, etwa auf zwei Kanalbrücken, aber auch auf der Badenstedter Straße verunsichern viele Radfahrende, zumal an den monierten Stellen auch schon Unfälle passiert sind. „Grundlegende Verbesserungen sind schwer zu erreichen, aber kleine Erfolge wie die geänderte Schaltung einer Bedarfsampel geben uns Rückenwind“, sagt Brigitte Kirch, die die Stadtbezirksgruppe zusammen mit Andreas Gebert koordiniert. Stichwort Koordination: Auch die Zusammenarbeit mit den Nachbarn vom Stadtbezirk Linden-Limmer ist geplant, da es viele Wegeverbindungen und somit auch gemeinsame Interessen gibt. Um den persönlichen Zusammenhalt zu stärken und sich besser kennenzulernen, unternahmen die Mitglieder aus „Ah-Ba-Da“ im Juli eine gemeinsame Radtour.

Von Davenstedt aus ging es über Wettbergen zum Erdbeer-Cafe in Ihme-Roloven – eine Tour von acht Kilometern, die niemanden überforderte. Am Ziel gab es Erdbeeren in verschiedenen Varianten: pur, als Kuchen oder mit Sahnetopping.

Interessierte, die sich in der Stadtbezirksgruppe einbringen wollen, können sich gerne an Brigitte Kirch wenden:

b.kirch@adfc-hannover.de

Brigitte Kirch

Klassenfahrt mal anders

Die Garbsener ILMASI-Schule ist eine Förderschule mit Schwerpunkt „Geistige Entwicklung“. Eine Klassenfahrt mit dem Fahrrad stellt alle hier vor eine besondere Herausforderung. Mit Unterstützung durch den ADFC haben sich Jugendliche der Klasse 10 an das Abenteuer herangewagt. Ein Bericht von Förderschullehrerin Ina Möhle.

Mein Name ist Ina Möhle. Ich bin leidenschaftliche Fahrradfahrerin und Förderschullehrerin – und hatte schon lange die Idee zu einer Klassenfahrt per Rad. Klassenfahrt? Juhu! Die Schülerinnen und Schüler meiner Klasse blickten mich begeistert an. Aber wie? Wir sollen da mit dem Fahrrad hinfahren? Unvorstellbar!! Aber ich fand, es war der richtige Zeitpunkt gekommen. Als Klassenlehrerin einer Schulklasse mit Potential wusste ich, dass einige Schülerinnen und Schüler Fahrrad fahren können. Mit längeren Radtouren hatte allerdings bisher noch niemand Erfahrung.

Gute Planung und kompetente Hilfe

Im Mai sollte es losgehen, aber bis dahin gab es viel zu tun. Zuerst das Radfahrtraining mit Charlotte Niebuhr vom ADFC, dann Mini-Touren rund um die Schule. Zuteilen und Durchchecken der Fahrräder, Planen und Auskundschaften der Strecke, Probefahrten mit dem Tandem und die Einteilung der Gruppen. Und was war mit unserem Rollstuhlfahrer? Auch für ihn fand sich eine Lösung: Das Dreirad-Zentrum Hannover stellte uns für zwei Tage ein Rollfiets mit E-Antrieb kostenlos zur Verfügung.



FOTOS (2): INA MÖHLE

Nach anstrengender Fahrt – Pause muss sein.



Vorfreude vor der Abfahrt: die Gruppe an der ILMASI-Schule in Garbsen.

Nicht zuletzt konnte ich auf begeisterte Kolleginnen und Kollegen sowie auf eine Schulleitung zurückgreifen, die das Projekt unterstützte und begleitete. Trotzdem: In den Tagen vor der Tour konnte ich nicht gut schlafen. War alles bedacht? Würden alle durchhalten? Würde das Wetter mitspielen?

Am Tag der Tour herrschte beim kurzen Frühstück in der Schule große Aufregung. Diese legte sich erstaunlicherweise schnell, als alle auf dem Rad saßen. Als förderlich erwies sich dabei, dass wir die Reihenfolge des Fahrens klar festgelegt hatten und die App Komoot zur Streckenführung nutzten.

Auch tat es gut, Charlotte vom ADFC wieder mit dabei zu haben. Sie hielt die Gruppe zusammen, gab Tipps zum ökonomischen Fahren und unterstützte besonders bei der Überwindung verkehrsreicher Stellen. Das Tandem ermöglichte Schülerinnen mit motorischen Einschränkungen oder mit Konzentrationschwierigkeiten die Teilnahme an der Tour. Im leichtgängigen Rollfiets vom Dreirad-Zentrum Hannover konnte unser Rollstuhlfahrer bequem Platz nehmen und dank E-Antrieb war die gesamte Strecke für die fahrende Kollegin kein Problem.

Das Wetter spielte perfekt mit. Es waren angenehme Temperaturen, kaum Wind, leicht bewölkt mit sonnigen Abschnitten. Glück gehört eben auch dazu! Und glücklich waren auch die Radlerinnen und Radler von Klasse 10. Das erste Mal im Klassenverband auf Tour!

Durch Wälder, Moor und Dörfer

Wir starteten in Berenbostel und fuhren bis in das kleine Dorf Gilten bei Schwarmstedt. Die Strecke führte über einen Teil der „Moorroute“ und traf dann auf den „Leine-Heide-Radweg“. Wir fuhren auf ruhigen Straßen und beschaulichen Feldwegen, durch Wälder, an Wiesen

und Äckern vorbei und durchquerten kleine Dörfer. Nur selten mussten wir befahrene Landstraßen überqueren. Die gesamte Strecke umfasste etwa fünfzig Kilometer.

Diese Distanz an einem Tag zu überwinden, hatte sich bei der Vorbereitung als zu anspruchsvoll herausgestellt. Deshalb teilten wir die Schülerinnen und Schüler in zwei Gruppen ein, die jeweils die Hälfte der Strecke zurücklegten. Auf halbem Weg trafen wir uns in Wulfelade. Ein Kollege brachte die zweite Gruppe mit seinem PKW und wir tauschten die Räder. Wir legten viele kleine Pausen ein und fuhren ein langsames Tempo. Zwischendurch war Aufmunterung und Zuspruch notwendig, wenn der Po schmerzte oder Ermüdung einsetzte. Alle hielten durch und waren sehr stolz, als wir unser Ziel erreichten.

Ein Abenteuer, das sich lohnt

Zwei Tage übernachteten wir in Gilten und traten dann die Heimreise an. Diesmal ging es weniger aufregend und bequemer mit dem Bus zurück. Das Rollfiets wurde vom Dreirad-Zentrum Hannover direkt vor Ort abgeholt. Die restlichen Fahrräder transportierten wir mit einem Anhänger zurück zur Schule.

„Die Fahrradtour war super, aber auch ganz schön anstrengend“ – so das Resümee der Klasse 10. Und: „Papa will mir jetzt auch ein Rad kaufen und mit mir Touren unternehmen“. Bei solchen Äußerungen schlägt mein pädagogisches Herz höher und sagt mir, dass es sich lohnt, sich einzusetzen und Abenteuer zu wagen!

Ina Möhle,
Förderschullehrerin



FOTO: PRIVAT

La Tour de France – der entspannte Fahrrad

Vor 21 Jahren haben wir unsere erste Radreise in Frankreich unternommen und sind seitdem viele Male mit den eigenen Rädern dort unterwegs gewesen. War der Loire-Radweg 2004 eher ein Versprechen für die Zukunft als umgesetzte Realität, so erlebten wir 2025 großartige Infrastrukturen.

Unsere Reise führt uns von Tours an der Loire nach Bordeaux an der Garonne; beide Städte sind bequem mit dem TGV-Zug von Straßburg aus erreichbar. Dabei tangieren wir verschiedene Routen des recht verzweigten französischen Radfernwegenetzes wie „Scandibérique“, „La Loire à Vélo“ und „Flow Vélo“.

Wo es keine ausgeschilderten Radrouten gibt, nehmen wir Nebenstraßen, die in Frankreich das pure Radvergnügen sind: Sei das Sträßchen auch noch so schmal, es ist immer asphaltiert, Schlaglöcher gibt es kaum und Autos begegnen uns selten.

Gepflegte Wege für „non-motorisé“

Unser erstes Ziel sind die berühmten Gärten des Schlosses Villandry. Schon in dieser touristischen Hochburg an der „La Loire à Vélo“ fällt uns auf, dass die Radwege breit und sicher ausgebaut sowie für alle eingängig und einheitlich beschildert sind. Mehrmals passieren wir Vermietungsbüros für Fahrräder. Direkt gegenüber dem Schlosseingang fällt eine moderne Touristinfo mit Fahrradbügeln, E-Bike-Ladestation und Notfallwerkzeug ins Auge. Man ist hier inzwischen an vielen Stellen mit muster-gültigem Equipment auf Radtourismus eingestellt.

Das Schloss Rivau erreichen wir bei Nieselregen über eine „voie verte“. Ehemalige Bahntrassen werden zusehends in solche „grünen Wege“ umgewandelt. Sie sind dem Verkehr „non-motorisé“ vorbehalten und immer bestens unterhalten. An der Kasse können wir unsere Packtaschen sicher verwahren, um Schloss und Garten in Ruhe besichtigen zu können. Die „voie verte“ endet im Städtchen Richelieu, das einst auf Anordnung des Kardinals streng symmetrisch erbaut worden ist. Obwohl ein historisch bedeutsamer Ort, scheint er leider in einen Dornröschenschlaf zu versinken, wodurch uns schlagartig bewusst ist, dass wir im touristischen Niemandsland angekommen sind. Dennoch ist man hier auf Radreisende vorbereitet: Ein weitläufiger Innenhof des Hotels bietet Platz für die Räder; eine Lademöglichkeit ist vorhanden. Diesen „Standard“ lernen wir in den nächsten Tagen wertzuschätzen: Unsere Räder parken zum Beispiel in hoteleigener Fahrradgarage, im Lagerraum des Restaurants, im Ballsaal und im Eventraum mit Kronleuchter.

„Accueil Vélo“ ist mehr als Marketing

Durch endlose Sonnenblumenfelder nähern wir uns der Stadt Châtellerauld, die mit 31.000 Einwohnern als „regionales Zentrum“ schon mit allen notwendigen Dienstleistungen aufwarten kann. So hat der Hotelier auch gleich zwei Empfehlungen für Fahrradreparaturbetriebe parat, als wir infolge einer Panne etwas angespannt ankommen. Unsere Wahl fällt auf ein Geschäft in etwa vier Kilometern Entfernung und soll sich – nach überraschend zügiger Anfahrt auf den städtischen Fahrradwegen – als „Glücksgriff“ erweisen, denn nicht nur eine exzellent ausgestattete Werkstatt und die Kompetenz des Inhabers, sondern insbesondere sein tatkräftiger, preisgünstiger Service dreißig Minuten vor Geschäftsabschluss lassen uns staunen.

Wir erreichen wieder die „Scandibérique“. Soweit die Radwege auf die Fahrbahn geführt sind, werden die Verkehrsteilnehmenden mit dem Hinweisschild „route partagée“ aufgefordert, sich „die Fahrbahn zu teilen“. Ein Zusatz-Hinweis auf den nötigen 1,5-Meter-Abstand zu Radfahrenden



FOTOS (2): OLAF KANTÖREK

In der Altstadt von Bordeaux – Radfahrende sind hier eindeutig in der Mehrzahl.

ist leider nötig, denn die Französinnen und Franzosen nehmen es mit dem Seitenabstand nicht so genau.

Die Übernachtungsmöglichkeiten an der Scandibérique sind eher rar. Statt im Hotel einzuchecken, nehmen wir entweder eine Ferienwohnung (gîte de France) oder ein Privatzimmer (chambre d'hôte). Aber egal, wie die Unterkünfte qualifiziert sind, in erstaunlich vielen Fällen sind sie durch ein grünes Schild „Accueil Vélo“ als fahrradfreundliche Betriebe gekennzeichnet. Und dieses „Willkommen“ ist nicht nur eine Marketingaktion, sondern man spürt als Radtourist echte Gastfreundschaft: Unser erstes chambre d'hôte verfügt über ein üppiges Küchen-Equipment und viele Zutaten für's Frühstück – nur frisches Brot fehlt ... aber siehe da, rechtzeitig zum Aufwachen steht ein gefüllter Brotkorb vor der Zimmertür. Im zweiten chambre d'hôte genießen wir ein Badezimmer (frz. „salle de bain“), das mit Fug und Recht Saal heißen darf, und ein fürsorgliches Frühstück in einer geräumigen Wohnküche (frz. „salle à manger“). Der Hausherr besteht auf ein Abschiedsfoto mit uns und den Rädern und erklärt: Angesichts seiner weitgereisten Gäste mit „bicyclettes“ sei dies schon Tradition geworden.

Was die Versorgung in kleinen Orten angeht, sollte man in Frankreich keine deutschen Maßstäbe anlegen: zum Beispiel La Rochefoucauld (3.000 Einwohner) verfügt über eine kleinstädtische Infrastruktur mit Bäckerei, Metzgerei, Apotheke, Waschsalon, Haushaltswaren, einschließlich gut sortiertem Supermarkt innerorts. Ergänzt werden diese Geschäfte – wo nötig – durch Automaten und „Superettes“, begehbare Kioske mit Dingen für den täglichen Bedarf. Alternativ bietet die örtliche „Epicérie“ mit liebevoll handgeschriebenem Plakat „tous pour votre picnic“ an („alles für Ihr Picknick“). Was will das Radlherz mehr!

Weinstöcke bis nach Cognac

Nach und nach wechselt die Agrarlandschaft: Weinstöcke beherrschen das Bild an der „Flow Vélo“, die uns auf autofreien Wegen bis nach Cognac führt, wo das gleichnamige Getränk produziert und in alle Welt verkauft wird. Am prächtigen Gebäude jeder „distillerie“ sieht man, dass damit gutes Geld verdient wird. Angoulême ist die Partnerstadt von Hil-

urlaub



Hervorragend: Die Radinfrastruktur in den Außenbezirken von Bordeaux lädt zur zügigen Fahrt ein.

desheim. Diese Information müssen Reisende nicht erst recherchieren; an jedem Ortseingang wird die zugehörige „commune jumelée“ geehrt. Gerade die Radreisenden sollten nicht achtlos am dritten Schild „village fleuris“ vorbeirasen. Auch der allgegenwärtige Blumenschmuck ist eine Form der landesweiten Wertschätzung autofreier Flächen!

Im Medoc, vielleicht der bekanntesten Weinbauregion Frankreichs, kosten wir das „savoir-vivre“ ein letztes Mal aus und machen uns auf zur letzten Etappe. Wir passieren nochmals Dutzende Weingüter, die als „châteaux“ ausgeschildert sind und tatsächlich die Ausstrahlung von Schlössern haben.

Weit draußen vor den Toren der Stadt Bordeaux treffen wir auf den ersten Radschnellweg. Ab hier durchqueren wir die Randbezirke der

270.000-Einwohner-Metropole am Sonntag in Windeseile; am Montag sehen wir viele Radfahrende auf dem Weg ins Büro und zahlreiche Lastenräder zum Zweck des Kindertransports.

Radellust statt Reisefrust

Bei der Fahrkartenkontrolle am Bahnsteig wird uns noch ein besonderer Service geboten: Warten Sie bitte einen Moment, es kommt gleich jemand zu Ihnen. Tatsächlich erscheint umgehend eine Mitarbeiterin der französischen Bahn (SNCF) und hilft, unsere Fahrräder und Packtaschen im reservierten Waggon zu verladen. Eindrucksvoller kann die Region Gironde ihre Gäste nicht verabschieden!

Wie Bordeaux ist auch Straßburg eine echte Fahrradstadt geworden. Über eine imposante, moderne Brücke für Rad- und Fußverkehr queren wir den Rhein und erleben bei diesem Rückweg einen Fahrradkultur-schock: Sofort beginnt wieder die Suche, wo sich der ausgeschilderte Radweg wohl fortsetzen könnte...

Unser Fazit: Nicht alles ist perfekt, aber generell ist in den französischen Großstädten das Fahrrad als echte Alternative im täglichen Leben angekommen. Für Radreisende ist Frankreich längst kein Geheimtipp mehr. Leider hat diese Attraktivität dazu geführt, dass in der Ferienzeit die Radmitnahme in vielen Regionalzügen (TER) angemeldet werden muss. Fällt Ihre Wahl auf eine entferntere Urlaubsregion, so empfehlen wir die Anreise per TGV – dank Reservierungspflicht für Mensch und Rad garantiert stressfrei.

Velorouten und Grüne Wege in Frankreich:

<https://af3v.org/>

Infos zu Touren, Unterkünften, Radmitnahme etc.:

<https://de.francevelotourisme.com/>

Olaf Kantorek,
ADFC Stadt 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 | |

Barsinghausen - Gänsefußweg wird echte Fahrradstraße

Die Anbindung des Gänsefußweges an die Entlastungsstraße war als Fahrradstraße ausgewiesen und in einer Richtung für KFZ-Verkehr zugelassen. Ein ADFC-Mitglied hatte mehrfach unangenehme Begegnungen mit Pkws auf der schmalen Straße, wurde auf die Bankette abgedrängt und wandte sich an die Untere Straßenverkehrsbehörde: Jetzt ist die Straße für KFZ gesperrt worden.

Heidrun Bartz



FOTO: HEIDRUN BARTZ

Barsinghausen – Drängelgitter demontiert



FOTOS (2): HEIDRUN BARTZ



Der ADFC Barsinghausen arbeitet an einer Zusammenstellung aller Drängelgitter. Diese sind oft überflüssig und für Radfahrende ein Ärgernis. Vor einem Jahr gab es einen Pressetermin am Ende Umläuffer/Verbindung zur Knickstraße: Jetzt sind die Drängelgitter demontiert, der mittig platzierte Pfahl lässt sich gut passieren. Ebenso ist am Verbindungsweg vom Hegefeld zur Paul-Linke-Straße die Umlaufsperrung durch einen Pfahl ersetzt worden.

Heidrun Bartz

Großbuchholz – Baustellenbehinderungen – immer wieder

Die Brückenerneuerung des Messeschnellweges über den Mittelkanal in Großbuchholz ist seit Jahren eine erhebliche Behinderung – und wird es noch für weitere fünf bis sechs Jahre sein. Besonders für Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad, Kinderwagen oder Rollator unterwegs sind, können solche Großprojekte erhebliche Einschränkungen mit sich bringen.



FOTOS: KARL-HEINZ SCHNARE

Schon die Vorarbeiten führten zu Sperrungen auf wichtigen Verbindungsstrecken von West nach Ost und Süd nach Nord. Umleitungen

waren teils unzumutbar oder nicht nutzbar, die Beschilderung unzureichend. Die Intervention vom ADFC Hannover und der Stadt brachte etwas Besserung. Doch die Landesbaubehörde als Bauträger zeigt wenig Verständnis. Deshalb müssen wir immer wieder für einigermaßen akzeptable Rad- und Fußwege kämpfen – an einem wichtigen Knoten- und Verbindungspunkt des hannoverschen Radwegenetzes. Anwohner*innen erleben auf einem Freizeitbereich großflächige Zerstörungen für eine Schnellwegbrücke, die 30 Meter länger und 12 Meter breiter als die jetzige wird. Was das für uns bedeutet, werden wir erst nach der Fertigstellung in vielen Jahren realisieren können.

Karl-Heinz Schnare



stadtradla.de

Ein Service von **stadtmobil carsharing**

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

> > > > **stadtradla.de** < < < <

Bischofshol – Poller schützen Radfahrende

Die Waldgaststätte Bischofshol ist ein von Radfahrenden häufig angefahrenes Ziel. Es gibt für Autos eine Zugangsstraße, die als Sackgasse bisher irgendwo auf dem Radweg endete und häufig zugeparkt war. Dort trafen Fuß-, Rad- und Autoverkehr aufeinander. Es kam zu kritischen Begegnungen. Seit kurzem ist der für Autos zu-



FOTO: ULRICH ZORN

gängliche Teil durch Metallpoller begrenzt, sodass der Fahrradverkehr zwischen Kleefeld und Waldheim sehr entspannt fließen kann.

Uli Zorn

Hemmingen – Wilkenburger Spinne

Wer Hemmingen über die Dorfstraße verlässt, trifft außerhalb des Ortes auf die L389 (Wülfeler Straße), die Hannover-Wülfel mit Wilkenburg verbindet. Schon mehrfach kam es an dieser stark frequen-



FOTO: JENS SPILLE

tierten Kreuzung, im Volksmund auch „Wilkenburger Spinne“ genannt, zu Unfällen, bei denen Radfahrende verletzt wurden – allein 2024 waren es drei (gemel-

dete) Unfälle. Damit ist die Wilkenburger Spinne für den Radverkehr die gefährlichste Kreuzung in Hemmingen. Die Landesstraßenbaubehörde und die Region Hannover lehnen die Installation einer Ampelanlage ab und verweisen auf die Hochwassergefahr. Ein Kreisverkehr sei zu teuer. Muss es hier erst einen tödlichen Unfall geben, bevor etwas passiert?

Jens Spille

Hüpede – Radroute nur für Eingeweihte



neuen Radweg bekommen hat. Am Ortseingang von Hüpede aber ist Schluss mit lustig: Durchfahrt für Radverkehr verboten. Was nun? Der schmale Pfad, der rechts hinter der Hecke zu einer parallel zur Hauptstraße verlaufenden Straße führt, ist kaum zu sehen und damit nur für Eingeweihte. Wenigstens einen deutlich sichtbaren Pfeil nach rechts könnte die Stadtverwaltung dort spendieren!

Annette Teuber

Langenhagen – Niederrader Allee (etwas) sicherer

Die Einmündung Niederrader Allee in die Theodor-Heuss-Str. war bislang unzureichend beschildert und ein Unfallschwerpunkt. Nach mehreren Eingaben des ADFC fand am 7. November 2024 in Anwesenheit von Vertretern der Stadt, des Ordnungsamtes, der Polizei und des ADFC eine Begehung statt. Als Ergebnis wurde das Vor-



FOTO: RUDI EIFERT

fahrt-Gewähren-Schild durch ein STOP-Schild ersetzt und eine weiße, durchgezogene Linie vor dem Radweg angebracht. Das ist kein hundertprozentiger Schutz, aber eine Verbesserung. Weiterhin besteht ein erhebliches Risiko für Radfahrende durch Fahrzeuge, die in die Niederrader Allee einbiegen, da je nach Fahrtrichtung kein Blickkontakt möglich ist und Radfahrende übersehen werden können.

Rudi Eifert

Wennigsen – Baustellenampel mit Vorlauf-Grün



FOTOS: INGO LASKOWSKI

Nachdem die Lichtsignalanlage an der „Möllerburgkreuzung“ in Wennigsen nicht mehr repariert werden konnte, regelt nun eine „Baustellenampel“ (Bild rechts) interimsmäßig bis zum radverkehrsgerechten Umbau der Kreuzungsanlage den Verkehr. Der Clou: Schon hierbei erhalten Radfahrende Vorlaufgrün! Der damit verbundene neue Radweg, der seit eineinhalb Jahren gesperrt war, konnte daraufhin wieder freigegeben werden.

Ingo Laskowski

Jetzt e-Bikes testen, verlieben und losfahren!

e-Bikes | Lastenräder | Leasing | Service



Jetzt:
2 x in
Hannover

5%

auf e-Bikes für alle
ADFC Mitglieder!*



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

* Aktionszeitraum bis 31.03.2026, gilt nicht für Leasing, 0%-Finanzierung, und reduzierte Bikes. Solange der Vorrat reicht.