



OBERBÜRGERMEISTERWAHL WELCHE POSITIONEN VERTRETEN DIE KANDIDATEN

Tempo 30 Km/h

Was folgt aus dem
Versuch in der Region

Sicher Radfahren

Ampelschaltungen:
Wer hat denn hier Vorfahrt?

Kinder aufs Rad

Schulausflug mit
dem ADFC



FOTO: PRIVAT

LIEBE LESER*INNEN,

Endlich Sommer! Bei Sonnenschein und gutem Wetter steigen wieder viele aufs Rad – so viele, dass es an vielen Stellen in der Stadt inzwischen schon gefährlich eng wird. Für Räder mit Kinderanhängern oder Gepäcktaschen, aber auch für Lieferdienste und Lastenräder sind die Radwege vielfach zu schmal – Begegnungsverkehr und Überholen ist da mindestens schwierig und gefährlich, oft sogar unmöglich. Da sind die wenigen bereits fertiggestellten Velorouten ein Segen – sie bieten ausreichend Breite für Begegnungs- und Überholvorgänge bei wenig Ampelstopps. Daher werden sie auch viel und gerne genutzt. Umso schlimmer, wenn ausgerechnet Teile der bestens ausgebauten Routen wie die nach Anderten und die nach Ricklingen nun wegen Baustellen gesperrt sind. Wenn sie dann aber auch noch einfach langfristig gesperrt werden, ohne ausreichende sichere Alternativen zu bieten und ohne dass überhaupt über andere Möglichkeiten als eine Vollsperrung nachgedacht wird, lässt das tief blicken. Radverkehr wird offensichtlich entgegen aller Sonntagsreden immer noch nicht wichtig genug genommen. Im Fahrradklimatest wird die Radverkehrsführung an Baustellen in allen Kommunen der Region seit Jahren mit mangelhaft bewertet. Einer der wenigen Missstände, die ohne viel Geld und Personal zu beheben sind: man muss es einfach nur machen. Dafür braucht es den entsprechenden Willen und Rückhalt in der Politik. Auch wie die OB-Kandidaten zum Radverkehr stehen, können Sie in dieser Ausgabe lesen. Kommunalwahlen sind übrigens im September, dann beginnt auch der nächste Fahrradklimatest. Machen Sie mit!

Annette Teuber

INHALT

Editorial	3
Impressum	3

SCHWERPUNKT

Tempo 30 Versuch in der Region – was folgt daraus?	4
Kommunalwahlen – Positionen der Oberbürgermeisterkandidaten	7
„hannover unterwegs“ – Ein starkes Signal für eine gerechte Verkehrswende	11

RADFAHREN ABER SICHER

Ampelschaltungen: Wer hat denn hier Vorfahrt?	12
ADFC-Radfahrkurse: Helfende gesucht	13

KINDER AUFS RAD

Schulausflug mit dem ADFC – ein Zukunftsprojekt auf zwei Rädern	14
Schulprojekt – uMap Radschulwegplanung	15

PROFILE

Velogold – Generationswechsel beim Lastenradspezialisten	16
--	----

AKTUELL

ADFC Fahrradsternfahrt 2026	18
Die 9. Kidical Mass	20
ADFC-Fahrradklima-Test 2026 startet	21
Lust auf gemeinsam Radfahren? Aktuelle Angebote im Tourenportal	21

MIT DEM RAD UNTERWEGS

Impressionen aus dem Ausland – Toulouse und Sevilla	22
---	----

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen	24
---	----

PLUS/MINUS

Schönes und weniger Schönes aus Fuß- und Radverkehr	30–31
---	-------

Deine Mitarbeit ist wichtig!

Wer Lust hat, sich aktiv an Projekt-Tagen an Schulen zu beteiligen, meldet sich gerne bei a.teuber@adfc-hannover.de

Ob Fahrradparcour, Fahrradpflege und -check, verkehrliche Mängelstellen oder Planung und Durchführung einer gemeinsamen Radtour: Ideen gibt es viele, es braucht Menschen, die es machen. Austausch und Ausbildung wird gewährleistet.

IMPRESSUM

Heft 2 | 2026 · 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
Annette Teuber (verantwortlich i. S. d. P.),
Andreas Beichler, Harald Hogrefe, Olaf Kantorek,
Eberhard Röhrig-van der Meer und Detlef Rehbock.

Alle Autor*innenbilder:
ADFC

HannoRad

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

Layout, Grafik, Design
Andreas Beichler

Produktion und Druck
Gutenberg Beuys Feindruckerei GmbH

Titelfoto
ADFC/Alexander Kietzke

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.



Tempo 30 Versuch in der Region – was folgt daraus?

In den Umlandkommunen ist das Modellprojekt „Tempo 30 in Ortsdurchfahrten“ nach einem Jahr abgeschlossen, der entsprechende Versuch in der Landeshauptstadt läuft derzeit noch. Für die Umlandkommunen zieht die Region Hannover ein positives Fazit. Der Test in 17 Kommunen zeige, dass die Geschwindigkeitsreduzierung zu mehr Verkehrssicherheit und geringerer Lärmbelastung beigetragen habe. „Gleichzeitig haben wir festgestellt, dass die Bevölkerung das Projekt überwiegend positiv bewertet“, wird Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz zitiert.

Worum ging es?

Das Projekt hat schon einen sehr langen Vorlauf. Bereits 2020 gab es den Plan, in einem Verkehrsversuch wissenschaftlich zu ergründen, wie sich Tempo 30 in Ortsdurchfahrten auf Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Umweltbelastungen auswirkt. Das wollte die Region Hannover ursprünglich auf 30–40 Strecken untersuchen und hatte dazu ihre Kommunen um Vorschläge gebeten. Die Resonanz darauf war überwältigend: mehr als 100 Strecken wurden gemeldet. Das war dem – damals von der Union geführten

– niedersächsischen Verkehrsministerium zu viel, es untersagte den Versuch. Die Region sollte laut HAZ vom 26.01.2021 für jede einzelne Strecke „detailliert begründen, warum sie Tempo 30 für angebracht hält. Geplant ist im März eine entsprechende Liste zu veröffentlichen. Wie lange das Land prüfen wird und was als Resultat dabei heraus kommt, steht auf einem anderen Blatt.“

Dieser Satz sollte sich als prophetisch erweisen: der auf ein Jahr angelegte Verkehrsversuch startete in den Umlandkommunen letztendlich erst im September und Dezember 2024. Vier Strecken aus der Landeshauptstadt Hannover nehmen ebenfalls an dem Versuch teil, hier läuft das Projekt aber erst seit November 2025, ist also noch nicht abgeschlossen.

Wie wurde gemessen?

Geschwindigkeit, Lärm und Verkehrsaufkommen wurden mittels Seitenradarmessung an je 14 Tagen vor und während der Testphase untersucht. Ebenfalls vor und während der Testphase wurden ein Jahr lang dauerhaft sogenannte Floating-Car-Daten (z.B. aus GPS-Systemen) ausgewertet und Geschwindig-

keitsverläufe für die jeweilige gesamte Strecke gemessen. In drei Ortschaften wurde per Online-Befragung ermittelt, wie Anwohner das Projekt wahrgenommen haben und wie die Akzeptanz der Tempo-Reduzierung war.

Weniger Lärm, geringere Geschwindigkeiten

Nach Angaben der Region sank die Durchschnittsgeschwindigkeit um bis zu 20 Prozent, im Schnitt um zehn Prozent. Besonders wirksam war die Reduzierung auf Strecken, bei denen es zuvor häufig zu Tempoüberschreitungen gekommen war und auf denen die Ausgangsgeschwindigkeit entsprechend hoch war. Negative „Gewöhnungseffekte“ seien über den Zeitraum des Projektes nicht aufgetreten, die Wirkung von Tempo 30 blieb stabil. Auch eine Lärminderung konnte – wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß – an fast allen Strecken gemessen werden.

Tempolimits nicht eingehalten

Aber es wurde auch deutlich, dass sich kaum jemand genau an das Tempolimit hält. Trotzdem wird der Versuch als Erfolg gewertet, denn vorher wurde oft auch mehr als die er-

laubten 50 km/h gefahren. An der Steller Straße in Kirchhorst zum Beispiel lag das Geschwindigkeitsniveau im Durchschnitt deutlich drüber, bei 15 Prozent sogar um mehr als 10 km/h. In Eckerde wurden direkt hinter dem Kurvenbereich schon wieder höhere Geschwindigkeiten gefahren. Obwohl es dort nur einseitig einen Gehweg und keinerlei Querungshilfe für Fußgänger gibt, hätten nur rund 15 Prozent die Geschwindigkeitsbeschränkung eingehalten.

Auch in Hellendorf schätzen Anwohnende, dass das Tempolimit von 90 Prozent der Autofahrenden nicht eingehalten wurde.

Besonders frustrierend für die Anwohner in Northen, wo sich der Ortsrat viele Jahre schon für eine Temporeduzierung eingesetzt hat: auf der Großen Straße waren die Fahrzeuge nur um zwei bis drei Stundenkilometer langsamer unterwegs als vorher und auch auf der Hannoverschen Straße sei das Tempo nur moderat um fünf bis sieben km/h zurückgegangen. Das sei deutlich weniger als im Durchschnitt des Projektes.

Wie bewerten die Anwohnenden vor Ort den Versuch?

In den Ortsteilen Eltze (Uetze), Hellendorf (Wedemark) und Steinwedel (Lehrte) wurde per Online-Befragung ermittelt, wie Anwohnende das Projekt wahrgenommen haben und wie die Akzeptanz der Tempo-Reduzierung war. Diese Befragungen zeichneten ein positives Bild: mehrheitlich wurde der Verkehrsfluss als unverändert oder flüssiger bewertet, auch wurde mehrheitlich eine Fortsetzung der Tempo 30 Regelung gewünscht.

Obwohl sich auch viele beklagten, dass Tempolimits nicht eingehalten wurden und Unverständnis darüber äußerten, dass nicht kontrolliert und Verstöße nicht sanktioniert wurden, gab es auch aus den anderen Kommunen überwiegend positive Resonanz.

In Steinwedel berichtete der Ortsbürgermeister, dass Autos und Lastwagen tatsächlich langsamer unterwegs seien, was sich die Steinwedeler schon lange gewünscht hatten. Das Hauptproblem in der 1,2 Kilometer langen Ortsdurchfahrt sei der starke Durchfahrts- und vor allem Lastwagenverkehr. Und wenn die statt vorher mit vielleicht 70 jetzt nur noch mit Tempo 50 fahren, sei das schon ein Gewinn.

Auch der Ortsbürgermeister von Völksen hält eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit von vorher über 55 auf jetzt etwa 40 km/h für eine signifikante Verbesserung. Und er sei sich mit den Anwohnenden der Steinhauerstraße einig: egal, ob jemand vom Verkehrsversuch hellauf begeistert sei

oder keine nennenswerte Veränderung zum früheren Tempolimit ausmachen könne, gäbe es niemanden, der zur alten Höchstgeschwindigkeit zurück wolle.

Dennoch: vielfach zurück zur alten Regelgeschwindigkeit

Aber genau das wird in vielen Fällen passieren oder ist schon passiert: obwohl viele Menschen sich wünschen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung dauerhaft bleibt, werden an vielen Stellen die Tempo-30-Schilder nun wieder abgebaut.

Denn es handelt sich um einen befristeten Verkehrsversuch, der regulär ausläuft. Eine weitere Anordnung des Tempolimits bedarf einer neuen Begründung. Das Problem ist: auch nach der Novelle von 2024 erlaubt die Straßenverkehrsordnung Tempo 30 auf Durchgangsstraßen nur in ganz bestimmten Ausnahmefällen. Die Verwaltungsvorschrift zum Tempo-30-Verkehrszeichen 274 besagt: „Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten

Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist.

Diese einzelnen Abschnitte können zu einer Strecke verlängert werden, wenn sie nicht mehr als 500 m auseinanderliegen. Aber das ist es dann auch schon!“

Über diese konkret in der StVO benannten Ausnahmen hinaus geben andere Gesetze und Verordnungen weitere Hinweise und Möglichkeiten: denn neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wurden nun auch Klima- und Umweltschutz, städtebauliche Entwicklung und Gesundheit als neue Hauptziele im Straßenverkehrsgesetz verankert. Die Verwaltungsvorschrift zur STVO besagt zudem: „...Verkehrssicherheit ist das oberste Ziel. Die Vision Zero bildet die Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ (Erläuterung: Vision Zero im Straßenverkehr bedeutet keine Toten und Schwerverletzten)

Verkehrssicherheit oberstes Ziel

Nur: all diese Ziele sind viel schwerer zu fassen und benötigen im Zweifel kreative Begründungen, um Tempo 30 einzuführen. Für



... hinter einem Zebrastreifen, obwohl sich an der objektiven Gefahrenlage nichts ändert: auch im weiteren Verlauf queren viele Menschen – auch Schülerinnen und Schüler – zu Fuß oder mit dem Rad die Straße.

uns als ADFC ist klar: eine Ortsdurchfahrt ohne sichere (und auch als sicher empfundene Radverkehrsanlage) verhindert, dass Menschen aufs klimafreundliche Rad umsteigen. Eltern lassen ihre Kinder an solchen Straßen auch nicht alleine mit dem Rad zur Schule fahren, sondern bringen es lieber mit dem Auto. Also ist aus Klima- und Umweltschutzgründen ein Tempolimit anzuordnen. Aber sehen das auch Mitarbeitende in der Straßenverkehrsbehörde so, die vielleicht selbst gar nicht Rad fahren? Auf jeden Fall muss man davon ausgehen, dass es zu jeder Situation durchaus unterschiedliche Bewertungen geben wird.

Auf den Strecken des Verkehrsversuchs sind die Verkehrsbehörden aktuell für jede Strecke in der Abwägung/Prüfung, wie das Tempolimit im derzeitigen rechtlichen Rahmen beibehalten werden kann. Das geht zum Teil nur für Teilstrecken und braucht ganz unterschiedliche Begründungen. Ein Beispiel aus Empelde: auf der Nenndorfer Straße von der Stadtbahnhaltestelle bis zur Einmündung Bruchstraße wegen einer Häufung von Konfliktpunkten zwischen Kraftfahrzeug und Fußgängerverkehr an mehreren Querungshilfen; der weitere Verlauf bis zur Einmündung Häkenstraße sei ein stark frequentierter Schulweg für Kinder aus mehreren Wohngebieten. Auf der südlichen Berliner Straße sind ein Seniorenwohnheim und zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten mit einer „Vielzahl von Querungsvorgängen“ die Begründung.

Forderung an den Gesetzgeber

Daher steht im Ergebnis dieses Verkehrsversuchs die Forderung an den Gesetzgeber,

Weitere Informationen:

Ergebnisse des Versuchs sind hier veröffentlicht:
<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Region-Hannover/Pressebereich-Region-Hannover/Aktuelle-Pressemitteilungen/Tempo-30-Modellprojekt-zeigt-positive-Effekte>



mindestens folgende weitere Ausnahmefälle für Tempo 30 festzuschreiben:

- Erhebliches Unterschreiten der Entwurfsstandards aus den technischen Regelwerken:
 - Geringe Fahrbahnbreite
 - Unzureichende Fußverkehrsanlagen (geringe Breite, nur einseitig Gehwege bei beidseitiger Bebauung)
 - Unzureichende Radverkehrsführung
- Ortskernlagen mit publikumsintensiven Nutzungen, stärkerem Fuß- und/oder Radverkehrsaufkommen und stärkeren Querungsbedarfen
- Neben Fußgängerüberwegen auch weitere Arten von Querungsstellen, wie z.B. Mittelinseln oder Einengungen

Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz geht noch weiter: „Die Kommunen selbst brauchen mehr Entscheidungsfreiheit, um dort Tempo 30 anzuordnen, wo es die Menschen vor Ort brauchen – etwa in engen Ortskernen, an unzureichend ausgestatteten Straßen oder stark frequentierten Querungsstellen. Hier muss der Bund unbedingt ansetzen und die Straßenverkehrsordnung entsprechend anpassen.“

sen. Das würde uns das nötige Werkzeug für eine zielgenaue Verkehrsplanung an die Hand geben.“

Das entspricht der Zielsetzung der Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden. Auch aus Sicht des Radverkehrs können wir das nur unterstreichen. Nach den Leitlinien des ADFC braucht es Tempo 30 überall dort, wo es keine ausreichend breiten, baulich getrennten Radwege oder Radfahrstreifen gibt. Nur wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten einigermaßen angeglichen sind, ist das Radfahren im Mischverkehr oder auf Schutzstreifen als sicher anzusehen. Maßstab für eine sichere Fahrradinfrastruktur muss sein, dass wir unsere 10-jährigen Kinder dort unbesorgt mit dem Rad alleine zur Schule, zum Sport oder zu Freunden fahren lassen würden. Daher: Einfach mal machen! Und im Zweifel immer für Tempo 30 entscheiden.

Der Ortsrat in Northen will jedenfalls nicht aufgeben und weiter für Tempo 30 kämpfen. An der Großen Straße liegt die Schulbushaltestelle Brenneriweg mit nur einem schmalen Bürgersteig, das sei eine Gefahrenquelle für Kinder.

Annette Teuber



Jetzt
einen Termin
zur Besichtigung
vereinbaren!

Gundlach

Moderner Wohnraum. Ohne zusätzliche Flächen.

Intelligente Aufstockung schafft im »Aufwind« in der Seelhorst neue Mietwohnungen ohne neue Flächenversiegelung. Durchdachte Grundrisse und zeitgemäßer Wohnkomfort im klimaneutral modernisierten Quartier.



Mehr zum Projekt: Einfach den QR-Code mit der Kamera auf Ihrem Handy scannen!
 Oder per E-Mail schreiben an:
vermietservice@gundlach-bau.de

Kommunalwahlen – Positionen der Oberbürgermeisterkandidaten

Im September finden in Niedersachsen die Kommunalwahlen statt. In Hannover wird dabei ein neuer Oberbürgermeister/eine neue Oberbürgermeisterin gewählt. Der ADFC Stadt Hannover hat den drei aussichtsreichen Bewerber*innen (allesamt Männer) sieben Fragen gestellt. Wir wollen wissen, wie sie als Oberbürgermeister ganz konkret den Radverkehr entwickeln werden. Wer sich generell über die Positionen der Parteien informieren möchte, für den empfiehlt sich ein Blick in die Wahlprogramme.

Eberhard Röhrig-van der Meer, ADFC Stadt-Hannover



Belit Onay (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) stellt sich den Fragen wie folgt:

Vision Zero: Welche wirksamen Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen in Hannover deutlich zu reduzieren?

Mein Ziel ist die Vision Zero: keine Getöteten und keine Schwerverletzten im Straßenverkehr. Ich will Tempo 30 überall dort ausweiten, wo es rechtlich möglich ist. Tempo 50 soll auf ausgewählte Hauptverkehrsstraßen beschränkt bleiben.

Die Sicherheit von Kindern liegt mir besonders am Herzen. Schulwege müssen sicher und selbstständig nutzbar sein. Verkehrsberuhigte Quartiere und Schulstraßen schaffen sichere und barrierefreie Schulwege. Dazu gehören u.a. Zebrastreifen auf wichtigen Fußverbindungen ebenso wie Radwege, die auch für Kinder sicher sind.

Um schwere Unfälle zu vermeiden, setze ich mich für getrennte Ampelphasen für abbiegende Lkw und den Radverkehr ein, zumindest an großen Kreuzungen.

Hannover hat sich seit langem das Ziel gesetzt, mehr Menschen alltäglich aufs Rad zu bringen. Welche drei Maßnahmen haben für Sie dabei Priorität?

1. Velorouten schnell ausbauen!

Ich will dafür sorgen, dass die Velorouten bis 2029 fertiggestellt werden. Zusätzlich sollen zwei neue Velorouten-Ringe Verbindungen zwischen den Stadtteilen schaffen.

2. Bestandsnetz modernisieren!

Das Bestandsnetz will ich sanieren und wo nötig ausbauen. Breite, asphaltierte Radwege sollen der Standard sein, Radstreifen müssen rot eingefärbt und möglichst geschützt werden. Und unsere Fahrradstraßen sollen zu echten Fahrradstraßen werden.



FOTO: OLE SPATA

3. Grüne Welle fürs Rad!

Der Radverkehr muss an Ampeln noch stärker berücksichtigt werden. Kürzere Wartezeiten und Grüne Wellen machen Radfahren schneller, komfortabler und sicherer.

Beim ADFC-Fahrradklimatest werden seit Jahren besonders die mangelnde Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen und die zu geringen Kontrollen und Konsequenzen von Falsch-Parken kritisiert.

Wie werden Sie diese Mängel beseitigen?

Ich setze mich dafür ein, dass sichere, direkte und komfortable Umleitungen zum Standard werden. Dafür müssen wir in der Verwaltung und bei den Baufirmen die Sensibilität für die Perspektive von Menschen zu Fuß und auf dem Rad stärken.

Wer in Hannover falsch parkt, muss wissen, dass das nicht toleriert wird. Dafür habe ich bereits die Kontrollen in allen Stadtteilen verstärkt und möchte diese weiter ausbauen. Die Stadt Hannover soll ScanCars einsetzen, sobald Bund und Land die letzten Hürden beseitigt haben.

Viele bestehende Radwege befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Welche Priorität räumen Sie der Sanierung und Modernisierung ein und wie wollen Sie die dafür erforderlichen Ressourcen bereitstellen?

Je besser das Netz ist, desto mehr Menschen fahren Rad, Deshalb will ich die Sanierungsquote bereits mit dem nächsten Doppelhaushalt 2027/2028 auf einem hohen Niveau halten. Geld muss dafür umgeschichtet oder gezielt eingeworben werden.

Die Umsetzung des vom ADFC vorgeschlagenen Velorouten-Netzkonzepts wurde 2020 vom Stadtrat beschlossen. Der Ausbau der 13 Velorouten ist bislang trotz Fördermitteln von Bund und Land erst teilweise erfolgt.

Wie wollen Sie den Ausbau in der nächsten Ratsperiode beschleunigen?

Die Velorouten sind das Rückgrat eines attraktiven und alltagstauglichen Radverkehrsnetzes. Ich will, dass sie bis 2029 fertiggestellt werden. Das ist ambitioniert, aber machbar, wenn wir aus den Bezirksräten die erforderliche Rückendeckung erhalten.

Mit der Idee einer autoarmen Innenstadt wollte die Stadt in der City mehr Flächen zur attraktiven Gestaltung und Nutzung für viele verschiedene Zielgruppen schaffen. Ohne dabei die Parkmöglichkeiten in Tiefgaragen und Parkhäusern einzuschränken. Der ADFC hat sich an der Entwicklung von Verkehrskonzepten beteiligt, die den Radverkehr als gleichwertigen Partner in der City behandelt hätten. Die Konzepte und ihre Diskussion in breiten Bürgerdialogen haben bundesweite Aufmerksamkeit erzeugt und Hannover als innovative und zukunftsfähige Großstadt erscheinen lassen. Wie stehen Sie zum Konzept der Verwaltung und mit welchen verkehrspolitischen Maßnahmen werden Sie für die Entwicklung unserer City sorgen?

Unsere Beteiligungsformate haben gezeigt: richtig viele Menschen in Hannover wollen eine moderne Innenstadt, die Handel Gastronomie, Kultur, Wohnen und Arbeiten vereint und in der die Aufenthaltsqualität hoch ist - auch durch mehr autofreie Bereiche. Deshalb setzen wir trotz etlicher Widerstände das beteiligungsorientierte Konzept „Mitte neu denken – Innenstadt 2035“ der Stadtverwaltung

für eine zukunftsfähige, autoarme Innenstadt Schritt für Schritt um. Ich bin überzeugt, dass die Innenstadt damit attraktiver wird.

Der ADFC ist in den Augen vieler Bürgerinnen und Bürger die Stimme für den Radverkehr. Er beteiligt sich mit Ideen und Konzepten an den Debatten zur Stadtentwicklung, benennt Schwachstellen in den Stadtteilen. Dazu steht er im Dialog mit Politik, Verwaltung und vielen Organisationen. Dabei können die Positionen des ADFC für man-

che auch mal unbequem sein. Die seit 2013 gewährte Förderung wurde dem ADFC von einer Ratsmehrheit aus SPD, CDU und FDP für 2025 und 2026 gestrichen.

Wie bewerten Sie die Rolle des ADFC als zivilgesellschaftlicher Akteur in der Verkehrspolitik? Werden Sie sich für eine Förderung der Arbeit des ADFC im nächsten Doppelhaushalt einsetzen?

Für mich ist der ADFC ein unverzichtbarer zivilgesellschaftlicher Akteur der Verkehrspolitik. Mit hoher Fachkompetenz bringt er sich kons-

*truktiv in Planungsprozesse ein und stärkt die Beteiligung von Bürger*innen an verkehrspolitischen Entscheidungen. Darüber hinaus leistet der ADFC mit seiner Öffentlichkeitsarbeit einen wichtigen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit und die Förderung des Radverkehrs.*

Die Streichung der Förderung im Doppelhaushalt 2025/2026 durch SPD, CDU und FDP habe ich deutlich kritisiert. Ich werde mich dafür einsetzen, dass der ADFC im Doppelhaushalt 2027/2028 mindestens wieder in der bisherigen Höhe gefördert wird.

SPD

Axel von der Ohe (SPD) stellt sich den Fragen wie folgt:

Vision Zero: Welche wirksamen Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen in Hannover deutlich zu reduzieren?

Alle Menschen sollen sicher ankommen: Kinder auf dem Schulweg, ältere Menschen beim Überqueren der Straße, Radfahrende auf dem Weg zur Arbeit. Dafür entschärfen wir Unfallsschwerpunkte, sichern Kreuzungen und Schulwege, schaffen geschützte Radwege, sichere Querungen und freie Sichtfelder. Tempo 30 wollen wir dort nutzen, wo Menschen besonders gefährdet sind. Gehwegparken und gefährlich abgestellte E-Scooter gehen wir konsequent an.

Hannover hat sich seit langem das Ziel gesetzt, mehr Menschen alltäglich aufs Rad zu bringen. Welche drei Maßnahmen haben für Sie dabei Priorität?



FOTO: DUESELDER

Damit mehr Menschen im Alltag Rad fahren, setzen wir auf drei Prioritäten: Erstens ein gutes Radnetz in der ganzen Stadt – ohne Lücken, mit gutem Belag und klarer Führung. Zweitens sichere Radwege mit Abstand zum Autoverkehr, besonders an großen Straßen und Kreuzungen. Drittens gute Abstellmöglichkeiten an Haltestellen, Schulen, Wohnungen und Geschäften – denn Radfahren beginnt und endet mit einem sicheren Stellplatz.

Beim ADFC-Fahrradklimatest werden seit Jahren besonders die mangelnde Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen und die zu geringen Kontrollen und Konsequenzen von Falsch-Parken kritisiert.

Wie werden Sie diese Mängel beseitigen?

Radfahren darf an Baustellen und beim Parken nicht zur Mutprobe werden. Baustellen müssen so geplant werden, dass Radwege sicher weiterführen oder Umleitungen klar, kurz und früh ausgeschildert sind. Das machen wir zum verbindlichen Standard. Gegen Falschparken auf Rad- und Gehwegen gehen wir konsequent vor: mit mehr Kontrollen und einer schnellen Beseitigung gefährlicher Behinderungen.

Viele bestehende Radwege befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Welche Priorität räumen Sie der Sanierung und Modernisierung ein und wie wollen Sie die dafür erforderlichen Ressourcen bereitstellen?

Kaputte Radwege bremsen den Alltag aus und machen Wege unsicher. Deshalb hat Sanierung für uns hohe Priorität. Wir wollen die Radwege stadtweit prüfen, schlechte Ab-



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

schnitte zuerst erneuern und dabei Belag, Breite und sichere Führung verbessern. Dafür braucht es ein festes Sanierungsprogramm im Haushalt, verlässliche Planungskapazitäten und die konsequente Nutzung von Fördermitteln von Bund, Land und Region.

Die Umsetzung des vom ADFC vorgeschlagenen Velorouten-Netzkonzepts wurde 2020 vom Stadtrat beschlossen. Der Ausbau der 13 Velorouten ist bislang trotz Fördermitteln von Bund und Land erst teilweise erfolgt.

Wie wollen Sie den Ausbau in der nächsten Ratsperiode beschleunigen?

Die Velorouten müssen im Alltag der Menschen spürbar werden: als sichere Wege zur Schule, zur Arbeit und in die Stadtteile. Wir wollen den Ausbau beschleunigen, indem jede Route einen klaren Zeitplan bekommt, Fördermittel vollständig genutzt und Planungen verbindlich priorisiert werden. Zusätzlich wollen wir bessere Querverbindungen schaffen, damit Radfahren nicht nur Richtung Innenstadt, sondern auch zwischen den Stadtteilen einfacher wird.

Mit der Idee einer autoarmen Innenstadt wollte die Stadt in der City mehr Flächen zur

attraktiven Gestaltung und Nutzung für viele verschiedene Zielgruppen schaffen. Ohne dabei die Parkmöglichkeiten in Tiefgaragen und Parkhäusern einzuschränken. Der ADFC hat sich an der Entwicklung von Verkehrskonzepten beteiligt, die den Radverkehr als gleichwertigen Partner in der City behandelt hätten. Die Konzepte und ihre Diskussion in breiten Bürgerdialogen haben bundesweite Aufmerksamkeit erzeugt und Hannover als innovative und zukunftsfähige Großstadt erscheinen lassen.

Wie stehen Sie zum Konzept der Verwaltung und mit welchen verkehrspolitischen Maßnahmen werden Sie für die Entwicklung unserer City sorgen?

Unsere Innenstadt soll für alle Verkehrsarten gut erreichbar bleiben und zugleich lebenswerter werden. Dafür brauchen wir weniger Konflikte, mehr Sicherheit und mehr Platz für Menschen, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn unterwegs sind. Entscheidend ist ein Verkehrskonzept, das Handel, Wohnen, Besuch der Innenstadt und klimafreundliche Mobilität zusammenbringt – mit sicheren Wegen, klarer Führung und attraktiven öffentlichen Räumen.

Der ADFC ist in den Augen vieler Bürgerinnen und Bürger die Stimme für den Radverkehr. Er beteiligt sich mit Ideen und Konzepten an den Debatten zur Stadtentwicklung, benennt Schwachstellen in den Stadtteilen. Dazu steht er im Dialog mit Politik, Verwaltung und vielen Organisationen. Dabei können die Positionen des ADFC für manche auch mal unbequem sein. Die seit 2013 gewährte Förderung wurde dem ADFC von einer Ratsmehrheit aus SPD, CDU und FDP für 2025 und 2026 gestrichen.

Wie bewerten Sie die Rolle des ADFC als zivilgesellschaftlicher Akteur in der Verkehrspolitik? Werden Sie sich für eine Förderung der Arbeit des ADFC im nächsten Doppelhaushalt einsetzen?

Der ADFC ist eine wichtige Stimme für alle, die in Hannover sicher und gern Rad fahren wollen. Seine Hinweise aus dem Alltag helfen, Probleme früh zu erkennen und bessere Lösungen zu finden – gerade auch dann, wenn sie unbequem sind. Diesen wertvollen Austausch schätzen wir und wollen ihn fortsetzen. Ich persönlich setze mich trotz der schwierigen Haushaltslage auch für eine Wiederaufnahme der finanziellen Förderung des ADFC ein.



Peter Karst (CDU) stellt sich den Fragen wie folgt:

Vision Zero: Welche wirksamen Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen in Hannover deutlich zu reduzieren?

Laut Unfallstatistik der Polizeidirektion Hannover sind im Jahr 2025 insgesamt 34 Personen bei Verkehrsunfällen getötet worden, 514 Personen wurden schwer verletzt. Unter den Verkehrstoten befanden sich demnach zehn Radfahrerinnen und Radfahrer. In ihrem Verkehrssicherheitsbericht weist die Polizeidirektion darauf hin, dass ein Großteil dieser tödlichen Unfälle auf Fehler und Fehlverhalten im Straßenverkehr zurückzuführen seien. In lediglich vier Fällen seien zum Beispiel Geschwindigkeitsüberschreitungen als Unfallursache ausgemacht worden. Um die Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Straßen und Wegen Hannovers wirkungsvoll zu schützen, bedarf es einer klaren Aufteilung der Verkehrsräume. So sind etwa Fuß- und Radwege konsequent voneinander zu trennen. Auf den hochfrequentierten



FOTO: CDU HANNOVER

Hauptverkehrsstraßen sind Fahrradfahrbahnen und Radfahrstreifen zu vermeiden – dies schafft räumlichen Schutz und trägt zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bei. Zudem müssen verbindliche Regeln für das Angebot von E-Scootern im öffentlichen Raum erlassen werden. Wie kaum ein anderes Gefährt stellen falsch geparkte Leihroller ein erhebliches Sicherheitsrisiko u. a. für Radfahrerinnen und Radfahrer dar.

Hannover hat sich seit langem das Ziel gesetzt, mehr Menschen alltäglich aufs Rad zu bringen. Welche drei Maßnahmen haben für Sie dabei Priorität?

Besondere Priorität hat erstens die Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung des hannoverschen Straßen- und Wegenetzes auch abseits der Velorouten. Nur auf intakten Straßen und Wegen können Radfahrerinnen und Radfahrer schnell und sicher ans Ziel gelangen. Zweitens muss das Angebot an Sharing-Fahrrädern weiter und in geordneten Verhältnissen wachsen. Viele Pendlerinnen und Pendlern, aber auch in Hannover beheimatete Menschen wissen die Vorteile von günstigen Leihrädern für kurze Wege zu schätzen. Drittens muss die Zahl der öffentlich zugänglichen Reparaturstationen im gesamten Stadtgebiet zunehmen.

Beim ADFC-Fahrradklimatest werden seit Jahren besonders die mangelnde Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen und die zu geringen Kontrollen und Konsequenzen von Falsch-Parken kritisiert.

Wie werden Sie diese Mängel beseitigen?

Die konsequente Überwachung der Baustelleneinrichtungen sowie die Ahndung von Verstößen ist eine Aufgabe der Stadtverwaltung. Hierfür sind die notwendigen finanziellen und personellen Mittel zum Beispiel beim Verkehrsaußendienst bereitzustellen. Falschpar-

ker sind konsequent zu sanktionieren. Dies gilt auch für falsch geparkte E-Scooter. Die Aufnahme des Leihangebots von E-Scootern in die Sondernutzungssatzung, die Erhebung von Gebühren je Fahrzeug gegenüber den Anbietern sowie die Ausweisung von exklusiven Abstellzonen soll dazu beitragen, die Nutzerinnen und Nutzer zu disziplinieren.

Viele bestehende Radwege befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Welche Priorität räumen Sie der Sanierung und Modernisierung ein und wie wollen Sie die dafür erforderlichen Ressourcen bereitstellen?

Die Velorouten sind eine sinnvolle und lohnenswerte Ergänzung des Straßen- und Wegenetzes in der Landeshauptstadt Hannover. Ihr Bestand darf jedoch nicht zur Folge haben, dass wir das übrige Straßen- und Wegenetz vernachlässigen. Die Stadtverwaltung hat vor Kurzem sehr unglücklich kommuniziert, dass aufgrund der Errichtung der Velorouten lediglich etwa 5 Kilometer Straße in den Jahren 2026 und 2027 saniert werden könne. Dieses

Missverhältnis darf nicht weiter fortbestehen. Im kommunalen Haushalt müssen unter Verzicht auf wirkungsarme Prestigeprojekte mehr Gelder für die Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung von Straßen und Wegen vorgehalten werden.

Die Umsetzung des vom ADFC vorgeschlagenen Velorouten-Netzkonzepts wurde 2020 vom Stadtrat beschlossen. Der Ausbau der 13 Velorouten ist bislang trotz Fördermitteln von Bund und Land erst teilweise erfolgt.

Wie wollen Sie den Ausbau in der nächsten Ratsperiode beschleunigen?

Unter Verweis auf die voranstehende Antwort Nr. 4 weise ich darauf hin, dass ein beschleunigter Ausbau des Velorouten-Netzes nur dann erfolgen kann, wenn das übrige Straßen- und Wegenetz dadurch nicht vernachlässigt wird. Ein beschleunigter Ausbau der Velorouten wird insofern ausgesprochen herausfordernd.

Mit der Idee einer autoarmen Innenstadt wollte die Stadt in der City mehr Flächen zur attraktiven Gestaltung und Nutzung für viele verschiedene Zielgruppen schaffen. Ohne dabei die Parkmöglichkeiten in Tiefgaragen und Parkhäusern einzuschränken. Der ADFC hat sich an der Entwicklung von Verkehrskonzepten beteiligt, die den Radverkehr als gleichwertigen Partner in der City behandelt hätten. Die Konzepte und ihre Diskussion in breiten Bürgerdialogen haben bundesweite Aufmerksamkeit erzeugt und Hannover als innovative und zukunftsfähige Großstadt erscheinen lassen.

Wie stehen Sie zum Konzept der Verwaltung und mit welchen verkehrspolitischen Maßnahmen werden Sie für die Entwicklung unserer City sorgen?

Das von Oberbürgermeister Belit Onay vorgestellte Konzept einer autofreien Innenstadt

hat sich als politisch nicht mehrheitsfähig, ja sogar als Sprengsatz der damaligen grün-roten Ratskoalition erwiesen. Die Ratsfraktionen von SPD, CDU und FDP haben im Jahr 2024 ein alternatives Innenstadtkonzept beschlossen. Die Idee einer autofreien Innenstadt spielt für den Kommunalwahlkampf 2026 deshalb keine Rolle.

Der ADFC ist in den Augen vieler Bürgerinnen und Bürger die Stimme für den Radverkehr. Er beteiligt sich mit Ideen und Konzepten an den Debatten zur Stadtentwicklung, benennt Schwachstellen in den Stadtteilen. Dazu steht er im Dialog mit Politik, Verwaltung und vielen Organisationen. Dabei können die Positionen des ADFC für manche auch mal unbequem sein. Die seit 2013 gewährte Förderung wurde dem ADFC von einer Ratsmehrheit aus SPD, CDU und FDP für 2025 und 2026 gestrichen.

Wie bewerten Sie die Rolle des ADFC als zivilgesellschaftlicher Akteur in der Verkehrspolitik? Werden Sie sich für eine Förderung der Arbeit des ADFC im nächsten Doppelhaushalt einsetzen?

Laut eigenen Angaben hat der ADFC deutschlandweit deutlich mehr als 200.000 Mitglieder. All diese Menschen zahlen einen Mitgliedsbeitrag, der dem ADFC und seinen regionalen Untergliederungen einen weitreichenden, finanziellen Spielraum einräumt. Die Mitglieder des Rates haben die finanziellen Möglichkeiten der Antragsteller sorgfältig abzuwägen, wenn sie Zuwendungen aus Steuermitteln gewähren. Zudem hat der ADFC durch den Wegfall der finanziellen Förderung der Landeshauptstadt Hannover in den vergangenen beiden Jahren nicht an Handlungsmöglichkeiten und Wahrnehmbarkeit eingebüßt. Zuletzt obliegt es dem ADFC, sich mit guten Argumenten für eine Förderung im nächsten Doppelhaushalt selbst einzusetzen.

Politik mit Zahlen

Laut HAZ hat Tiefbauamtschef Andreas Bode in der Sitzung des Bauausschusses am 6. 5. 2026 folgende Zahlen zum Budget für Straßensanierungen genannt: „Grundenerneuerung (incl. Velorouten) 5–6 Millionen €, kleine Sanierungs- und Baumaßnahmen 5 Millionen €, Deckenprogramm 1,75 Millionen €. In Summe folglich ca. 12 Millionen €. Man kann nicht sagen, dass wir Schlaglöcher nicht flicken, um Velorouten bauen zu können“, berichtete der Tiefbauamtschef der Politik.

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 Iclotta, 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

Ein starkes Signal für eine gerechte Verkehrswende

hannover unterwegs – Mobilität für uns alle!

Die Vision ist ein lebenswertes, zukunftsfähiges und entspanntes Hannover, in dem sich alle Menschen sicher, klimafreundlich und komfortabel fortbewegen können. Der ADFC ist Teil dieses Netzwerkes.

Hannover braucht eine Mobilität, die sicher, klimafreundlich und für alle Menschen zugänglich ist. Ein breites Bündnis aus über 37 Gruppen – von Umwelt- und Klimaschutz über Gewerkschaften bis hin zu Sozialverbänden – hat hierfür ein deutliches Zeichen gesetzt. Unter dem Namen „hannover unterwegs – Mobilität für uns alle!“ wurde ein offener Brief an die Kandidierenden für das Amt der Oberbürgermeisterin und des Regionspräsidenten überreicht. Die Vision ist klar: Ein lebenswertes Hannover, in dem die Verkehrswende nicht nur ökologisch notwendig, sondern auch sozial gerecht und komfortabel gestaltet wird.

Die Forderungen des Bündnisses decken sich mit unseren Kernanliegen. Es geht um die konsequente Umsetzung der „Vision Zero“, um mehr Sicherheit für alle Zufußgehenden und Radfahrenden, um Barrierefreiheit und um einen öffentlichen Raum, der allen gehört – unabhängig von Alter oder körperlicher Einschränkung. Die enorme Breite dieses Bündnisses zeigt, dass die Forderung nach einer sicheren und klimagerechten Mobilität längst in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist. Es ist ein starkes Signal für eine höhere Lebensqualität in unserer Stadt und Region. Unsere Politikerinnen und Politiker sind bereits aktiv in den Austausch gegangen: Belit Onay, Axel von der Ohe, Sinja Münzberg und Mizgin Ciftci sind die Forderungen im Mai 2026 übergeben worden. Wir werden uns weiterhin mit Nachdruck für die Umsetzung dieser zukunftsfähigen Ziele einsetzen und den Dialog mit allen Kandidierenden suchen. Gemeinsam gestalten wir ein Hannover, das sicher und nachhaltig für uns alle unterwegs ist.



Für mehr Informationen, sowie den kompletten Forderungskatalog klicke auf den Link oder scanne den QR-Code:

<https://hannover-unterwegs.de>

Andreas Beichler,
ADFC Region Hannover



Auszug aus dem Forderungskatalog:

Breite, barrierefreie Gehwege

Gehwege werden wo erforderlich saniert und nach anerkannten Standards ausgebaut. Dies hat Vorrang vor Kfz-Stellplatzflächen.

Sichere Querungen

Neue, barrierefreie Übergänge werden geschaffen, insbesondere an sensiblen Orten wie Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen.

Gut ausgebautes Radwegenetz

Das Netz der Velorouten und Ringverbindungen wird vervollständigt und ausgebaut und um weitere Tangentialverbindungen sowie sichere Radverbindungen zu wichtigen Zielen wie Schulen und Arbeitsstätten ergänzt.

Zuverlässige Instandhaltung

Geh- und Radwege werden regelmäßig instand gehalten und vom Winterdienst zuverlässig geräumt.

Barrierearme Wegführung an Baustellen

An Baustellen werden vernünftige Wege für Fuß- und Radverkehr entsprechend verbindlicher Leitlinien gewährleistet.

Sichere, übersichtliche Kreuzungen

Kreuzungen werden so umgestaltet, dass sie besonders für schwächere Verkehrsteilnehmende sicher und übersichtlich sind. Sicherheit hat Vorrang vor Verkehrsleistung für den Kfz-Verkehr und Kfz-Stellplätzen.

Faire Ampelschaltungen

Der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) wird im Verkehrsfluss priorisiert, um nachhaltige Mobilität zu fördern.

Sichere Schulstraßen

Straßen vor Schulen werden zeitweise (zu Schulbeginn und -ende) oder dauerhaft für den Kfz-Durchgangsverkehr* und „Elterntaxis“ (Bring- und Holverkehr) gesperrt, um Kinder auf ihrem Schulweg zu schützen.

Verbesserter ÖPNV

Der ÖPNV in Stadt und Region Hannover ist zuverlässig, bezahlbar und barrierefrei. Das Angebot an S-Bahnen, Stadtbahnen, Bussen und On-Demand-Verkehren wird weiter ausgebaut – auch durch stadtteilverbindende Tangenten – und die Taktung verdichtet.

Tempo 30

Tempo 30 wird überall dort sofort umgesetzt, wo es nach aktueller Gesetzeslage möglich ist (etwa an Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, Kitas, hochfrequentierten Schulwegen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen etc.).



**hannover
unterwegs**

Ampelschaltungen: Wer hat denn hier Vorfahrt?

Die Ampel wird grün, wir fahren los. Und wohl die meisten von uns denken: ich habe grün, also kann ich jetzt ungehindert über die Straße, der querende Verkehr muss ja halten und mich vorbeilassen. Aber Vorsicht, das stimmt nur bedingt!



Wenn es sich nicht um eine reguläre Kreuzung, sondern nur um einen ampelgeregelten Überweg für Fuß- und Radverkehr handelt, ist die Regelung in den meisten Fällen eine andere. Denn für Radfahrende, die auf dem Radweg entlang einer Straße unterwegs sind, gilt die rote Ampel nur, wenn sie auch rechts neben dem Radweg steht. Steht sie direkt rechts an der Fahrbahn (also links vom Radweg), hat der Radverkehr auf dem Radweg freie Fahrt und der querende Verkehr muss vor dem Radweg halten und Vorfahrt achten.

Allerdings gibt es auch dabei wieder Ausnahmen: Ist zwischen Fahrbahn und Radweg keine ausreichende Aufstellfläche, darf der querende Verkehr durchfahren. Üblicherweise wird das mit einer weißen Halte- linie auf dem Radweg signalisiert.

An diesen Querungen gibt es häufig Unsicherheiten und Unklarheiten. Besonders auf den hoch frequentierten Radwegen kommt Radverkehr oft auch aus zwei Richtungen, auch der querende Verkehr möchte sowohl nach links als auch nach rechts abbiegen. Insgesamt also eine potenziell recht hohe Unfallgefahr.

Wir empfehlen, an solchen Stellen Blickkontakt und Verständigung durch Gesten!

Erhöhte Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme ist hier das Zauberwort. In den Niederlanden gibt es Ampelkreuzungen mit „Rund-um-Grün“ für Radfahrende – was dort an größeren Kreuzungen problemlos klappt, werden wir im Kleinen doch wohl auch hinkriegen. Am schnellsten für alle geht es doch, wenn niemand extra anhalten und wieder anfahren muss. Etwas langsamer fahren und dem Anderen signalisieren, dass er durchfahren kann – damit kommen wir alle besser voran. Hinzu kommt: für den querenden Radverkehr reichen die Aufstellflächen oft nicht aus, besonders Räder mit Kinderanhängern oder Lastenräder müssten dann halb auf der Straße stehen bleiben, bis der Radweg frei ist. Und von der anderen Seite kommt man im Zweifel gar nicht erst an den Anforderungstaster heran.

Die schlechteste Lösung für alle: nicht nach links und rechts zu gucken und stur auf seinem Vorfahrtsrecht zu beharren. Wenn an solchen Querungen viele Unfälle geschehen, könnte eine weitere Ampel auch für den Radweg installiert werden. Das will und braucht doch niemand. Allzeit eine gute und sichere Fahrt!

Annette Teuber



FOTO (3): ADFC

Normalerweise: der Radweg hat Vorfahrt, querender Verkehr muss warten.



Döhrener Turm: Wegen zu kleiner Aufstellfläche muss auf dem Radweg angehalten werden.



FOTO: ADFC

Warum es sich lohnt, beim Radfahrkurs für Anfänger*innen zu helfen.

Die ADFC-Radfahrschulen, bieten speziell für Erwachsene ein Programm, welches dabei helfen soll, das Rad fahren neu oder wieder zu erlernen. Die Kursteilnehmenden können in kleinen Schritten und ihrem individuellen Tempo lernen, wie sie richtig auf- und absteigen, anfahren und anhalten oder Kurven fahren, Hindernissen ausweichen und sich richtig im Straßenverkehr verhalten.

Interessiert als Helfende*r tätig zu werden?

Dann bitte melden unter E-Mail: radfahrschule@adfc-hannover.de

Telefon 0157 35569197
Web:

Für den Erfolg eines Radfahrkurses spielen viele Faktoren eine große Rolle. Teilnehmer*innen, Wetter, Fuhrpark, Übungsplatz, Lehrende.

Eine ganz wichtige Säule sind unsere ehrenamtlichen Helfenden, sie tragen maßgeblich zum Gelingen bei. Die Aufgaben sind ganz unterschiedlich: Unterstützung, „Nachhilfe“ bei Fehltagen, kleinere Reparaturen, Ein- und Ausladen des Fuhrparks, etc. Lassen wir sie doch einfach selbst zu Wort kommen. Sie berichten über ihre Motivation jedoch auch über Enttäuschungen:

Das sagen die Helfenden:

Nicole, eine Helfende, meint dazu:

Meine Motivation, bei den Fahrradlernkursen für Migrantinnen zu helfen, ist vor allem der Wunsch, Frauen mehr Mobilität und Selbstständigkeit zu ermöglichen. Viele von ihnen haben in ihrer Heimat nie die Gelegenheit gehabt, Fahrradfahren zu lernen.

Eine Erkenntnis für mich war, wie hilfreich es ist, wenn die Frauen auch aus ihrer Kindheit schon sportliche Aktivitäten gewohnt sind und wie schwer es auf der anderen Seite ist, die Angst zu überwinden und Balance auf dem Rad zu finden, wenn körperliche Aktivitäten eben nicht von klein auf geübt sind. Ich habe Respekt vor ihrem Mut und Willen nach schlimmen Fluchterfahrungen, sich neuen Herausforderungen zu stellen.

Wir unterstützen beim selbstständigen Lernen. Der Spaß und das Erlebnis etwas Neues auszuprobieren steht für mich im Vordergrund, damit die Frauen auch nach dem Kurs weiter Lust haben, das Fahrradfahren zu üben. Toll ist es zu sehen, wie die Frauen sich gegenseitig in ihrer Muttersprache unterstützen, über sich selbst lachen können und welche Begeisterung ihre Erfolgserlebnisse auslösen. Die Dankbarkeit der Teilnehmerinnen am Ende eines Kurses ist rührend und überwältigend.

Otto führt über seine Gründe mitzumachen, Folgendes aus:

Was ist meine Motivation zu helfen?

- Motivation zu Wissenvermittlung und damit verbunden, die Beobachtung der Entwicklung der Kursteilnehmer zum selbstständigen Radfahren.
- Die Freude zum Ende des Kurses bei erfolgreicher Teilnahme.
- Besonders bei Frauen die Eröffnung einer Möglichkeit zur emanzipatorischen Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.
- Des Weiteren gaben mir die mit den Migranten geführten Gespräche Einblicke in deren Kulturkreis, Lebensumstände und Integrationsgeschichte.

Carsten, ein Helfer, nimmt dazu wie folgt Stellung:

Was ist meine Motivation zu helfen?

Mit diesem Engagement kann ich in meinem Hobby, sowohl für Integration, als auch für die Verkehrswende eintreten.

Die größte Überraschung/Enttäuschung während des Kurses

Die Ausrüstung und das Konzept für die Kurse sind sehr gut.

Hemmnisse, Frust, Glücksmomente, lustige Geschichten?

Eine erhebliche Anzahl der Teilnehmer lässt den Kurs aus offensichtlich unwichtigen Gründen sausen, da es ja auch nichts kostet.

Was kann man verbessern?

Einen festen Übungsplatz, um den Transport der Räder und Roller zu sparen.

Schulflug mit dem ADFC Langenhagen ein Zukunftsprojekt auf zwei Rädern



Auf geht's – ein schöner Tag wartet schon.

Ein erlebnisreichen Tag hatte die Klasse 4d der Friedrich-Ebert-Schule Langenhagen: zusammen mit Lehrkräften und mit Unterstützung von Eltern und ADFC-Mitgliedern machten sie eine Radtour mit vielen interessanten Stationen. Als erstes ging es zum Wasserturm im Eichenpark, einem außerschulischen Lernort der Naturkundlichen Vereinigung Langenhagen (NVL). Im großen Wassermuseum sind Pflanzen und Tiere der Wietze zu beobachten, im Foyer gibt es Videobilder aus dem Dohlen-Nest, das 10 Meter hoch oben im Turm existiert. Nach diesen Stationen ging es in den Außenbereich zum Lehrbienenstand mit seinen vielen Bienenstöcken. Nicht



An der Aussichtsplattform der Vogelwarte.

nur die Kinder, auch die Erwachsenen waren von der Demo am Bienenstand beeindruckt. Wer wusste denn vorher schon, dass Bienen durch eigene Bewegung Wärme erzeugen, um besser fliegen zu können? Und dass sie dabei so viel Wärme erzeugen, dass man sie selbst fühlen kann? Nach diesen Eindrücken ging es per Rad zum idyllischen Waldsee in Krähenwinkel, wo eine Pause eingelegt wurde, und weiter zur Aussichtsplattform der Vogelwarte. Nach 17 Kilometern Radtour kam die Klasse wieder an der Schule an.

Warum solche Touren mehr sind als ein netter Schulausflug

Solche gemeinsamen Fahrradtouren machen nicht nur viel Spaß, sondern haben einen klaren Sinn: Kinder erleben ganz praktisch, dass das Fahrrad weit mehr ist als ein Spielzeug oder Sportgerät. Es ist ein selbstständiges, klimafreundliches und gesundes Verkehrsmittel – und oft der erste echte Schritt in Richtung eigenständiger Mobilität. Wenn Schülerinnen und Schüler früh lernen, sicher im Straßenverkehr unterwegs zu sein, profitieren sie langfristig davon: Sie gewinnen Selbstvertrauen, trainieren Aufmerksamkeit und entwickeln ein besseres Verständnis für Rücksichtnahme und Verkehrsregeln. Genau das macht sie fit für die Zukunft.

Wer heute Kinder sicher aufs Rad bringt, schafft die Grundlage für eine fahrradfreundlichere Stadt von morgen. Jede Klasse, die solche Erfahrungen sammelt, ist ein kleiner Baustein für weniger Elterntaxis, mehr Bewegung im Alltag und ein stärkeres Bewusstsein für nachhaltige Mobilität.

Der Nutzen reicht also weit über diesen schönen Tag am Waldsee hinaus: Es geht um Verkehrserziehung, Gesundheit, Umweltbewusstsein – und darum, schon früh Lust aufs Radfahren zu wecken.

Denn wer als Kind positive Erlebnisse auf dem Fahrrad sammelt, steigt oft auch als Erwachsene*r ganz selbstverständlich wieder auf.

Ein echtes Zukunftsprojekt also – auf zwei Rädern! *Reinhard Spörer*

Die Aktiven des ADFC Langenhagen bieten solche oder ähnliche Radtouren natürlich auch anderen Schulen und anderen Klassenstufen an – bei Interesse einfach Kontakt aufnehmen: info@adfclangenhagen.de oder Telefon 0151 2407 9975

Schulprojekt – uMap

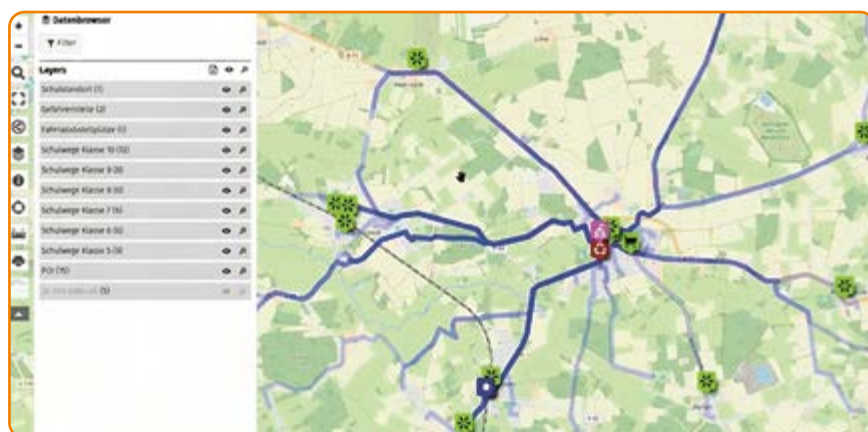
Radschulwegplanung

Zur Erstellung von Radschulwegplänen gehören Bestandsaufnahmen und -analysen. Wo kommen die Schülerinnen und Schüler her, auf welchen Wegen kommen sie zur Schule, wie sind die Wege beschaffen – gibt es Radwege, Querungsstellen und Ampeln, wo gibt es Gefahrenstellen, gab es bereits Unfälle. Aus all diesen Daten werden dann Pläne entwickelt.

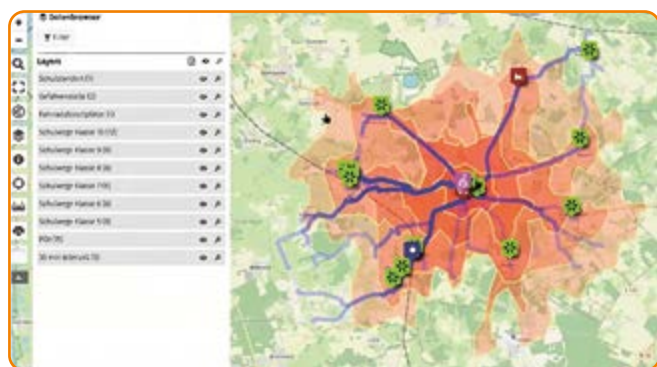
So eine Bestandsaufnahme kann auch als Schulprojekt einer weiterführenden Schule zum Thema Radverkehr und umweltfreundliche Mobilität erfolgen. Für die Erfassung der benutzten Wege kann uMap genutzt werden, eine webbasierte kostenlose Open-Source-Anwendung. Auf Basis von OpenStreetMap können damit eigene Karten erstellt werden, auf der wichtige Orte, Orientierungspunkte und Strecken eingezeichnet sind.

Man kann uMap grundsätzlich auch ohne Anmeldung nutzen, aber für ein Projekt ist ein kostenloses Open Street Map Konto sinnvoll. Man kann Zugriffsrechte definieren und – für ein Schulprojekt sehr wichtig – die Karte kann zeitgleich von mehreren bearbeitet werden (Erweiterte Eigenschaften/Echtzeit-Zusammenarbeit auf ON).

Über die Ebenen-Einstellung werden Farbe und Formeigenschaften festgelegt, in unserem Beispiel ist die Stärke der Strecke auf 10 und die Deckkraft auf 0,2 festgelegt. Je mehr Wege sich überlappen, desto kräftiger werden damit die Farben in der Darstellung.



Wenn man will, kann man sich mit sogenannten Isochronen auf der Karte Entfernungs-Umkreise anzeigen lassen. (Rechtsklick auf einen Punkt in der Karte/Berechne Isochronen um diesen Punkt). Dann die maximale Zeit auswählen und eine minutenweise Unterteilung vornehmen. In unserem Beispiel maximal 30 Minuten in 6 Minuten-Schritten.



Schulprojekt schon begleitet hat: „Aus Datenschutzgründen die Strecke nicht vom Zuhause, sondern erst ab der nächsten Kreuzung einzeichnen. Und auch wenn man mit mehreren Personen gleichzeitig arbeiten kann, ist es nicht empfehlenswert, jeder Schüler*in Schreibrechte zu geben. Wenn man z. B. die Wege einer Klasse mit 30 Schüler*innen erfassen möchte, ist es stattdessen sinnvoller, mit drei Personen je 10 Schülerinnen und Schüler zu befragen, wo sie lang fahren und wo sie Gefahrenstellen sehen.“

So könnten mit uMap also beispielsweise Schüler*innen einer höheren Klasse oder einer Informatik-AG gemeinsam mit Jüngeren deren Schulwege eintragen. Tipps eines ADFC-Aktiven, der so ein

Annette Teuber

Mit uns...



...ins
Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9

Velogold

Generationswechsel beim Lastenradspezialisten

Eine Überraschung erwartet mich, als ich zum Interview für die HannoRad zu Velogold komme. Es ist nicht der mir seit Jahren bekannte Lars Wiechmann, sondern Tom Rathmann, der mich im Büro empfängt. Tom hat im April Velogold als Eigentümer übernommen und ist eine Generation jünger als der Mitfünziger Lars. Nach einem abgebrochenen Studium hat Tom als Technik-interessierter Schrauber in der Werkstatt angefangen. Bald hat er weitere Aufgaben übernommen, wie die Einführung einer Warenwirtschafts-Software für den Werkstattbereich und eine softwaregestützte Prozessoptimierung der Abläufe. Die Effizienzsteigerung war wichtig, da Velogold schon lange räumlich an seine Grenzen gestoßen war und eigentlich in größere Räume hätte umziehen sollen. Auch in der Strukturierung der Kundenkommunikation hat sich Tom eingebracht und etwa die Hannah-App gestaltet. Er ist fahrradbegeistert, geht mit dem Rad besonders gerne in den Niederlanden auf Tour und möchte mit Velogold einen Beitrag leisten, „unsere Stadt zu verändern“, künftig noch stärker im gewerblichen Bereich.

Da lag es irgendwann nahe, dass die Frage „willst Du den Laden übernehmen?“ von Lars gestellt wurde. Etwa 15 Monate hat es dann bis zur Übergabe gedauert. In dieser Zeit lief ein Prozess ab mit externen Be-

ratern, Banken und Kammern. Während die finanziellen Dinge offenbar harmonisch geregelt werden konnten, meldete sich überraschend die Handwerkskammer mit Vorgaben für den Werkstattbetrieb. „Das hat die Übergabe um drei Monate verzögert“, sagt Lars. Der ist unserem Gespräch per Zoom zugeschaltet. Von seinem Segelboot aus, mit dem er gerade in Sardinien im Hafen liegt. Seit Mitte April ist er nicht mehr bei Velogold gewesen, sondern zusammen mit seiner Frau auf dem Mittelmeer unterwegs. Auch in früheren Jahren hat er sich hier eine Auszeit genommen, diesmal ist sie jedoch unbegrenzt. „Mal sehen, wo es uns noch hinführt“, sagt Lars. Damit meint er nicht nur die Route des Segelboots, sondern die seines Lebens überhaupt. Etwa zehn Jahre vor dem Rentenalter fühlt er sich fit und flexibel genug, um noch einmal etwas Neues anzupacken. „Vielleicht mal Hafenmeister in Schleimünde“, meint er etwas lachend. Vielleicht auch nochmal Seenotretter im Mittelmeer. 2012 hatte der studierte Designer Velogold gegründet. Seitdem hat es viele Lastenrad-Interessierte nach Limmer in die Wunstorfer Straße gezogen. Vorne in einem früheren Laden die Werkstatt, im Hof die Vorführ-Räder verschiedener Hersteller, im Hinterhaus Büros und nochmal dahinter das Wohnhaus von Lars und seiner Familie. Seine Geschäftsidee: die in Dänemark und den Niederlanden schon damals stark verbreiteten Lastenräder nach Deutschland zu bringen. Hat bestens geklappt, kann man heute sagen.

Seine Kommunikations-Kompetenz hat er gut genutzt, um bald überall in der Stadt bekannt und dabei zu sein. Auch beim ADFC stellte sich Lars vor. Daraus wurde bald eine Kooperation für ein völlig neues Angebot: das Projekt Hannah-Lastenrad. Beim ADFC-Stadtverband hatte 2013 Swantje Michaelsen begonnen und brachte aus Köln den Kontakt zum Projekt Kasimir mit, das der kleinen bundesweiten Szene „Freie Lastenrad Initiativen“ angehörte. Bis zu 50 Hannahs waren zeitweilig in Betrieb. In der Regel wurden die robusten niederländischen Bakfiets Räder mit der Holzkiste beschafft, zunächst ohne dann sämtlich mit Motor. „Ein tolles Marketinginstrument für ADFC und Velogold“, ist Lars noch heute begeistert. Der ADFC verstärkte die Beratung noch durch das zunächst mit Bundesmitteln und später mit städtischen Mitteln finanzierte WiLas-Projekt mit eigener Flotte.

Während der ADFC sich weitgehend aus dem Hannah-Projekt herauszog, behielt Velogold die zentrale Rolle am Lastenradmarkt in Hannover. Der hatte sehr schnell und sehr dynamisch Fahrt aufgenommen. Bemerkenswert, dass sich im traditionellen Fahrradhandel bis heute nur wenig bewegt. „Lastenräder sind sehr beratungsintensiv und eine breite Produktpalette ist wichtig, sagt Tom. „Die Kunden müssen ihre Idee überprüfen und auf ihren individuellen Alltag ausrichten können.“ Dafür braucht es Platz und im Lastenrad-Segment fachkundiges Personal. Hatte für Velogold anfangs noch der Online-Handel eine große Bedeutung, wird heute nahezu nur noch vor Ort verkauft. „Für den Verkauf ist die Qualität von Beratung und Service entscheidend, nicht der niedrigste Preis,“ weiß Lars. Dabei geht die Entwicklung nicht nur hin zu komfortableren Modellen wie Douze oder Urban Arrow mit einem Preisniveau ab ca. 7.000€. Es gibt neue Anbieter mit Modellen wie Dolly oder Super Bycycles, die bei 4.000 € starten. Motorisiert, versteht sich.



FOTO (2): ADPC



Tom Rathmann (im Bild oben links) hat Lars Wiechmann (Bild unten während des Interviews zugeschaltet) abgelöst und fungiert als alleiniger Geschäftsführer. Es hat also ein echter Generationenwechsel stattgefunden. Auch für die neue Führung ist die Qualität von Beratung und Service entscheidend. Seine Mitarbeiter, die „Men in black“ sind ein Garant dafür.

Über das Leasing-Thema könnten wir noch viel mehr diskutieren und schreiben. Doch wir schließen jetzt mit einem Blick auf das Team: 10 Beschäftigte hat Velogold derzeit, davon 6 in der Werkstatt. Auch dies zeigt, der Service am Rad wird immer wichtiger für den Kunden wie den Händler. Da ist es ein positives Zeichen, dass der neue Eigentümer von Velogold in der Werkstatt begonnen hat..

Eberhard Röhrig-van der Meer

Mehr als die Hälfte der Lastenräder werden inzwischen mit Leasingverträgen verkauft. Dieses Verfahren verspricht den Kunden Steuervorteile und manchmal auch Zuschüsse der Arbeitgeber. Für den Handel bringt es zunehmend Herausforderungen: die etwa 10 – 12 am Markt agierenden Leasinganbieter machen für den Service jeweils unterschiedliche Vorschriften. „Die musst Du genau kennen und beachten. Das kostet erhebliche zusätzliche Arbeitszeit“, sagt Tom. Manche Leasinganbieter verlangen sogar Vermittlungsgebühren von den Händlern. „Der bei Ausschreibungen Günstigste verlangt dann von den Händlern die höchsten Gebühren“, sagt er. Die Margen beim Verkauf sinken, beim Service steigen sie.



FOTO: SASCHA WOLTERS



FOTO: SASCHA WOLTERS



FOTO: OLAF KANTOREK



FOTO: SASCHA WOLTERS

ADFC Fahrradsternfahrt 2026

Mit der Forderung „Verkehrswende Jetzt!“ und „Mehr Platz fürs Rad“ machten sich am 31. Mai tausende Radfahrende in einer Demonstration auf den Weg zum Fahrradfest am Maschsee. Aus allen Kommunen der Region Hannover starteten Gruppen, die unterwegs immer größer wurden. Letztendlich ging die Fahrt dann von verschiedenen Treffpunkten aus auf die Schnellwege, die an diesem Tag fest in Radfahrerhänden waren.

Radfahrende aus Hemmingen, Pattensen, Springe, Laatzen und vom Kronsberg starteten vom Rathaus Laatzen aus auf den Messeschnellweg in Richtung Norden. Am Steuerrad sammelten sich zahllose Radfahrende aus allen Stadtteilen Hannovers, um auf dem Messeschnellweg Richtung Süden zu fahren. Von Anderten aus fuhren die Teilnehmenden aus den östlichen Kommunen Sehnde, Lehrte, Burgdorf und Uetze auf den Südschnellweg auf. Am Seelhorster Kreuz dann der große Zusam-

menschuß – ab da ging es über Niedersachsens größter Baustelle weiter, vorbei an den gerodeten Flächen an den Ricklinger Teichen. Ein deprimierendes Bild, das verdeutlicht, wofür wir mit über 5.000 Radfahrenden an diesem Tag demonstrierten: so darf es nicht weitergehen! Stattdessen brauchen wir eine Mobilitätswende mit mehr Platz für's Rad für den Schutz unserer Lebensgrundlagen.

Die Radfahrenden aus den westlichen und den nördlichen Kommunen kamen aus zwei Richtungen über Westschnellweg, um dann über Bremer Damm und Hildesheimer- und Geibelstraße den Maschsee anzufahren.

Am Maschsee begrüßte der Verkehrsdezernent der Region die Teilnehmenden der Sternfahrt beim Fahrradfest zum Stadtradel-Auftakt. Ein Fest ganz im Zeichen des Fahrrads: mit Live-Musik, ActionsHOWs, einem umfangreichen Familienprogramm, mit Radsportvereinen und Umweltinitiativen und mit den leckersten Zimtschnecken der Region Hannover.

Der Rest sind schöne Erinnerungen, bunte Bilder und radsportbegeisterte Menschen die hier zusammen kamen und einen wunderschönen Tag mit dem Fahrrad verbrachten – trotz der Regenschauer!

Detlef Rehbock



FOTO: OLAF KANTOREK



FOTO: DIRK HILLBRECHT



FOTO: LISA REHBOCK



FOTO: DIRK HILLBRECHT



FOTO: LISA REHBOCK



FOTO: LISA REHBOCK



FOTO: DIRK HILBRECHT

Die 9. Kidical Mass

Interview mit Andreas Büsching (im Bild 3. von rechts), dem Versammlungsleiter der Kidical Mass. Am 31. Mai 2026 organisierte und leitete er mit etlichen Mitstreiter*innen die Kinderfahrrad Demo, die am Opernplatz startete und als Familienroute Teil der ADFC Fahrradsternfahrt war. Das Interview führte Detlef Rehbock.

Hannorad

Hallo Andreas! Am 31. Mai 2026 fand in Hannover die 9. Kidical Mass statt. Die Kidical Mass ist eine Fahrrad Demo für Kinder. Wofür bzw. wogegen habt ihr mit den Kindern demonstriert?

Andreas

Wir demonstrieren für die Rechte von Kindern im Straßenverkehr! Kinder sind neben älteren und körperlich eingeschränkten Menschen die Verkehrsteilnehmer, die am stärksten durch Autos gefährdet sind.

Gleichzeitig haben sie die wenigsten Möglichkeiten, sich selbstbestimmt im Verkehr zu bewegen. Wir demonstrieren dafür, dass Kinder in Hannover bessere Bedingungen erhalten, Fahrrad zu fahren!

Unter anderem fordern wir flächendeckend Tempo 30 in der Stadt, überall geschützte und breite Fahrradwege und Schulstraßen mit temporären Durchfahr-Verboten!

Hannorad

Wie viele TeilnehmerInnen waren bei der Kidical Mass dabei und wo fand die Demo statt?

Andreas

Wir hatten über 600 TeilnehmerInnen. Die Demo-Route startete als Teil der ADFC-Sternfahrt am Opernplatz und endete nach eine Runde über den City-Ring beim Fahrradfest am Maschsee.

Hannorad

Wie zufrieden wart ihr mit der Demo?

Andreas

Wir haben uns über diese große Teilnehmerzahl sehr gefreut, besonders weil das Wetter diesmal leider nicht mitgespielt hat. Zum Start der Kundgebung hat es angefangen zu regnen und es war sogar Gewitter angesagt. Als wir losfuhren, war es dann trocken und die Stimmung war überragend. Am Ende kam sogar die Sonne raus und alle Kinder waren stolz, als wir im großen Pulk am Maschsee eingetroffen sind!

Hannorad

Wer unterstützt die Kidical Mass und wer engagiert sich für eure Forderungen?

Andreas

Die Forderungen der Kidical Mass werden von einem breiten Bündnis unterstützt. Teil dieses Bündnisses sind der ADFC Hannover, der VCD, die Parents 4 Future und das ganz frische Bündnis „Hannover Unterwegs“. Besonders gefreut hat uns diesmal die Unterstützung durch Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay, der auch mit dem eigenen Rad mitgefahren ist.

Hannorad

Was wünscht ihr euch von der Politik und von den Stadtplanern?

Andreas

Wir fordern vor allem die Prüfung und Einrichtung weiterer Tempo 30 Bereiche!

Die Kommune hat durch die 2024 erfolgte Reform des Straßenverkehrsgesetzes die Möglichkeit, Tempo 30 großflächig auszuweiten an Spielplätzen, KiTas, Schulen und Schulwegen, Fußgängerüberwegen und vielen anderen Stellen. Zudem ist der Lückenschluss zwischen zwei Tempo 30-Strecken bis zu 500m möglich. Auf der Marienstraße sieht man, dass Tempo 30 dort für alle Verkehrsteilnehmer positive Auswirkungen hat. Selbst für die Autofahrenden, da nun der Verkehrsfluss besser funktioniert.

Wir wünschen uns, dass kein Kind, am besten gar kein Mensch, mehr im Straßenverkehr in Hannover verletzt wird oder sterben muss, das Risiko tödlicher Verletzungen ist bei Tempo 30 um ein Vielfaches reduziert.

Hannorad

Gibt es schon einen Termin für die nächste Kidical Mass und wie sehen eure Pläne dafür aus?

Andreas

Die nächste Kidical Mass wird ein Jubiläum – es ist die Nummer 10! Sie wird am 19. September stattfinden und wir hoffen auf eine noch größere Beteiligung. Es ist einfach wunderbar, zu erleben, wie die Kinder es feiern, dass Ihnen für einen Moment die Straße gehört!

Hannorad

Vielen Dank für dieses Interview und viel Erfolg mit euren Forderungen

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2026 startet:



Vom 1. September bis zum 30. November 2026 findet die bundesweite Befragung zur Zufriedenheit von Radfahrenden durch den ADFC statt. Informationen zu den Ergebnissen von 2024 gibt es auf fkt.adfc.de. Von September bis November findet man dort auch den Online-Fragebogen. Der Fahrradklimatest vereint drei Befragungen und macht so die Fahrradfreundlichkeit eines Ortes aus der Perspektive von Erwachsenen, Jugendlichen (neul) und Kommunen sichtbar. Erfolgreiche Maßnahmen zur Förderung der Radinfrastruktur führen nicht nur zu mehr Lebensqualität, Klimaschutz, Sicherheit und Gesundheit, sondern werden auch mit einer Top-Platzierung beim ADFC-Fahrradklima-Test von Radfahrenden vor Ort gewürdigt. Wie Großstädte und kleinere Orte im ländlichen Raum dies mit Erfolg geschafft haben und weitere Aktivitäten planen, stellen wir in den Best Practice-Reportagen dar. *Annette Teuber*

<https://fkt.adfc.de/ergebnisse/fahrradklima-test-2024/best-practices>



Die Ergebnisse der Befragungen aus 2024 finden sich hier: <https://fkt.adfc.de/ueber-den-fkt/vergangene-fahrradklima-test-durchgaenge/ergebnisse-2024>



<https://fkt.adfc.de/ueber-den-fkt/vergangene-fahrradklima-test-durchgaenge/ergebnisse-2024>

Lust auf gemeinsam Radfahren?

Wir bieten zahlreiche, abwechslungsreiche Radtouren an - unser Angebot findest du immer aktuell im Tourenportal.

Unsere Tourenleiter*innen zeigen dir ihre Lieblingstouren – unser Motto: *Neues entdecken und die Landschaft genießen.*

Jetzt im Portal nach der passenden Tour suchen und anmelden:

<https://touren-termine.adfc.de>



Das ganze Land in einer App.

Jetzt kostenlos laden:



Impressionen aus dem Urlaub

Wir erhielten die folgende Leserzuschrift mit Eindrücken aus dem Ausland:



Innenstadt von Toulouse: Nur Rad- und Fußverkehr erlaubt und Lieferverkehre.



Diese Brücke in Toulouse steht im Sommer allein dem Rad- und Fußverkehr zur Verfügung.

FOTOS (3): PRIVAT



Normaler Alltag in Sevilla: Protected Bike Lanes bzw. gut fahrbare Radwege.

Toulouse ist eine tolle Fahrradstadt – viel Radverkehr, Protected Bike Lanes, im Sommer eine Brücke nur für Rad- und Fußverkehr, in verkehrsberuhigten Bereichen in der Mitte nur Lieferverkehr sowie fahrradfreundliche Pflasterung (davon hätte man in der Schmiedestraße lernen können), auch Fußgänger*innen haben viel eigenen Platz.

Mehr Info dazu: <https://www.toulouse-tourisme.com/en/prepare-for-your-stay/getting-around-by-bike/>

Und dann noch ein paar Eindrücke aus Sevilla. In der Altstadt ist es für Radfahrende naturgemäß mau: es ist meist eng und es gibt viele Touristen. Sobald es jedoch größere Straßen gibt – am Rande der Altstadt, in der Nähe zum Fluss, auf Brücken – gibt es oft auch Protected Bike Lanes bzw. gut fahrbare Radwege. (Bild unten links). Der Abnutzung der Bemalung nach zu urteilen scheinen die Radwege in der Form auch schon länger zu existieren.

Mehr Info dazu: <https://www.buendnis-fuer-mobilitaet.nrw.de/blog/wie-sevilla-die-radinfrastuktur-optimiert-hat.html>

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

E-MOTION E-BIKE WELT HANNOVER-SÜDSTADT

Rüsterburg 3, 30173 Hannover

E-MOTION E-BIKE WELT HANNOVER-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

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

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.



ADFC Wennigsen-Barsinghausen

Winninghäuser Weg im Westteil asphaltiert

Die Asphaltierung eines Teils der Wirtschaftswegverbindung von der Rehrbrinkstraße (L 392) – dem Winninghäuser Weg von Barsinghausen nach Hohenbostel bzw. Wenninghausen – ist abgeschlossen, die gebrochenen Betonplatten entfernt. Der Weg stellt eine wichtige Verbindung mit den Bördedörfern dar, abseits der L 391.

Mehr als ein Wehmutstropfen: Leider ist der Weg nicht durchgängig gut zu befahren. Auf

dem ersten Abschnitt, der Bebauung aufweist, befindet sich eine alte Asphaltdecke, dann kommt eine geschotterte Decke auf 800 m, erst dann schließt sich die bestens zu befahrende Strecke nach Hohenbostel an. Die Asphaltierung des Abzweigs nach Wenninghausen endet leider nach 400 m, dann wird der Weg auf gebrochenen Betonplatten weitergeführt. Schuld sind vermutlich die Besitzverhältnisse. *Heidrun Bartz, ADFC Barsinghausen*



Die neue Asphaltdecke ist leider nicht durchgängig ausgeführt.

FOTOS (3): ADFC BARSINGHAUSEN

Bessere Befahrbarkeit

Der von Bad Nenndorf kommende, über Barsinghausen nach Wennigsen führende Regionsradweg kreuzt die Nienstedter Straße am Ortsrand Egestorfs und wird über die Straße Schweinsuhle am Waldrand entlanggeführt. Die aufgrund des Gefälles ausgewaschene Schotterdecke war kritisch zu befahren, daher hatten auch wir uns für eine Asphaltierung eingesetzt: Der asphaltierte Weg lässt sich nun bestens befahren.

Im weiteren Verlauf, kurz hinter der Einmündung „Försterbrücke“ ragte ein großer Stein aus der Schotterdecke heraus. Vor einiger Zeit wurde der Stein farbig markiert, um darauf aufmerksam zu machen. Wir erfuhren, dass die Landesforsten Besitzer des Weges sind und baten um Beseitigung dieses Hindernisses. Das Anliegen wurde geprüft und kurz-



fristig wurde die Gefahrenstelle beseitigt- ein Bagger sei ohnehin in der Nähe.

Es wäre toll, wenn die behördliche Umsetzung unserer Vorschläge häufiger so schnell klappen würde!

Heidrun Bartz, ADFC Barsinghausen



Der ADFC hatte sich für eine Erneuerung des Weges stark gemacht.

Besser passierbar

Der von Fußgängern und Radfahrern stark genutzte Verbindungsweg (zur S-Bahn, zu den Einkaufsstätten und zu den Schulen) zwischen Birkengrasebrink und Rottkampweg im Ortsteil Egestorf, der auch über eine Anbindung an die neue, noch nicht gewidmete Straße „Deistersicht“ verfügt, hat eine schlechte Oberflächenqualität und wurde bislang mit einer Breite von 1,50 m (!) zwischen einem Privatgrundstück und dem Ballfangzaun des Bolzplatzes entlanggeführt. Die rechtwinklige Kehre wies gerade mal eine Breite von 1,80 m auf.

Nun hat unser regelmäßiges Eintreten für eine Wegaufwertung Erfolg gehabt: Der Ballfangzaun wird 3,50 m Abstand haben und wird 1 m früher enden, sodass sich 2,80 m Durchlass ergeben. Und zusätzlich wird die Oberfläche hergerichtet. Heidrun Bartz, ADFC Barsinghausen



Erfolg: Bald mehr Platz und eine bessere Oberfläche.

FOTO: ADFC BARSINGHAUSEN

ADFC Isernhagen

Neues Sprecherteam

Der ADFC Isernhagen wird nun von Marion Burchard und Arne Grävemeyer vertreten, erreichbar unter isernhagen@adfc-hannover.de telefonisch 0171 971 7394.

Wir treffen uns an jedem
4. Mittwoch im Monat um 19 Uhr
in der Begegnungsstätte Altwarmbüchen, An der Riehe 32, 30916 Isernhagen – Altwarmbüchen.
Interessierte sind jederzeit herzlich willkommen!

Das Radtourenprogramm mit den Tagestouren ist auf isernhagen.adfc.de/radtouren veröffentlicht.

Zusätzlich fahren wir von Anfang April bis Ende September jede Woche am Donnerstag abend eine Runde durch Isernhagen und die nähere Umgebung. Treffpunkt ist der Parkplatz gegenüber der St. Nikolai Kirche in Kirchhorst, die Abfahrzeiten liegen zwischen 17 und 18 Uhr. Interessierte melden sich telefonisch oder per Mail oder können sich auch über WhatsApp informieren lassen.

linexo
by WERTGARANTIE



Du fährst. linexo regelt.

Diebstahl, Unfall, Panne – das alles kann dich nicht aufhalten. Denn mit dem linexo Komplettschutz bleibst du in Bewegung:

- ✓ Reparaturen aller Schäden am Bike (inkl. Akku)
- ✓ Diebstahlschutz
- ✓ Pick-up-Service
- ✓ Zubehör-Schutz bis 150 €
- ✓ Rabatt bei GPS-Tracking
- ✓ Neue und gebrauchte Fahrräder und E-Bikes

★ Trustpilot



ADFC Garbsen/Seelze

Ladestation super gut!

Der Trend zum Pedelec (oft E-Bike genannt) ist ungebrochen. Dies gilt nicht für die Freizeit, sondern auch den Alltagsverkehr als Berufspendler oder zum Einkauf. Den Akku unterwegs nachladen kann ein Problem werden. Zusätzlich zur Standortfrage bleibt das Steckerproblem. Das eigene Ladegerät für eine Schuko Steckdose mitführen ist nur selten gewollt.

Es gibt für die Akkus keinen einheitlichen Stecker. Die Entwicklung der Antriebs- und Akkusysteme ist vielfältiger und verwirrender als die der USB-Stecker. Für ideal halten wir daher Hybridstationen mit Steckern für möglichst viele Akkusysteme und eine Schuko Steckdose. Solch eine Station hat die Stadt Seelze am Rathausplatz eingerichtet. Das Fahrrad kann überdacht und an einem Fahrradbügel angeschlossen kostenlos geladen werden. Was will man mehr? Zur Verfügung stehen stehen zwei Ladepunkte mit je drei verschiedenen Steckern der gängigsten Systeme. Eine Schuko Steckdose gibt es auch.

Finanziert wurde die Ladestation vollständig über Fördermittel des enercity-Fonds pro Klima. Vielleicht kommt noch PV aufs Dach. Öffentliche Ladestationen machen dort Sinn wo sie auch ohne App zu finden sind. Auf meinen Touren waren Rathaus oder Bahnhof oft



der erste Anlaufpunkt. Auf touristischen Routen sind ein gastronomisches Angebot oder eine Sehenswürdigkeit ein guter Standort und lassen die Wartezeit schnell vergessen. Der Standort in Seelze passt sehr gut. Termin im Rathaus, Verabredung Restaurant oder Pause in der Eisdielen? Alles nur ein paar Schritte entfernt.

In Seelze hat der Ausbau des Radweges am Stichkanal des Mittellandkanals nach Hanno-



FOTOS (3): ADFC GARBSEN/SEELZE

ver-Limmer und -Linden begonnen. Eine weitere Station am Restaurant und Cafe Hafenblick dürfen wir uns doch mal wünschen.

Karl-Heinz Giese, ADFC Garbsen-Seelze

Für die nächste Ausgabe der HannoRad:

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

Anzeigen bitte an:
anzeigen@adfc-hannover.de

Gelungene Radtour auf Garbsener Radrिंग



FOTO: ADFC GARBSEN/SEELZE

Am 24. April 2026 fand die Radtour des ADFC Garbsen/Seelze statt.

45 motivierte Radfahrerinnen u. Radfahrer trafen sich am Garbsener Campus, um gemeinsam einen Tag in der Natur und in voller Bewegung zu verbringen. Die Strecke führte rund um Garbsen auf dem Garbsener Radrिंग,

der seit einem Jahr existiert. Er wurde in Zusammenarbeit mit dem ADFC Garbsen/Seelze entwickelt.

Peter R. Germeroth und Werner Meyer gaben an markanten Punkten fachkundige Einblicke in die Geschichte der Stadt Garbsen. Die Fahrradtour war eine gelungene Mischung aus

Bewegung, Natur, Geschichte und geselligem Beisammensein.

Die Stadt Garbsen kann man zu diesen Rundkurs nur beglückwünschen, denn er ermöglicht es die Stadt Garbsen mit ihren verschiedenen Ortsteilen auf klimafreundliche Weise zu erkunden.

Werner Meyer

ADFC Langenhagen

Pkw-Parkchaos auf Radweg

Der Silbersee, bekanntermaßen ein Naherholungsgebiet für nah und fern, war in letzter Zeit häufig mit negativen Berichten in der Presse, da viele Besucher in der warmen Sommerzeit nach ihren Grillfesten den Müll einfach liegen ließen und damit den gesamten Bereich in ein Schlachtfeld verwandelten.

Die Stadt verbot letztendlich das Grillen am See und ließ zusätzlich die Zuwegung zu einem illegal genutzten Parkplatz mit großen Blumenkübeln sperren, um damit grillbegeisterten Besuchern den Zugang zu erschweren. So weit so gut.

Das hatte allerdings Folgen, die offensichtlich vorher niemand bedacht hatte: am 19. Juni 2026 gegen 15 Uhr waren etwa 500 Meter des dort parallel verlaufenden Radweges mit mindestens 40 Fahrzeugen zugeparkt. Grund genug, dass der ADFC eine Mängelmeldung an die Stadt Langenhagen richtete mit der Bitte, dass das Ordnungsamt der Stadt die dortigen Fahrzeuge aufnimmt.

Die chaotische Parksituation wiederholte sich erneut – ohne, dass sich das örtliche Ordnungsamt gezeigt hätte. Am Sonntag, den 28. Juni 2026 bot sich erneut ein für Radfahrer gefährliches Chaos, diesmal mit weit mehr PKWs als zuvor. Auch hier war von Mitarbei-

tern des Ordnungsamtes weit und breit nichts zu sehen. Die Parksituation ist im nachstehenden Video sehr gut dokumentiert.

<https://www.youtube.com/shorts/wDVUXGULzDk>

Der ADFC Langenhagen hat sich die Frage gestellt, warum eine Behörde so reagiert, wie sie es tut – bzw. eben gar nicht.

Was würde passieren, wenn diese Autos nicht auf dem Radweg, sondern auf der vierspurigen Straße daneben stünden? Würden sie dann abgeschleppt?

Wir haben uns der neuen digitalen Einrichtung KI bedient, die uns – nach Eingabe der Fragen „warum wird Falschparken auf einem Radweg nicht geahndet“ und, etwas provokant, „was passiert, wenn Autos unmittelbar auf der Fahrbahn der L382 parken“ – eine höchst interessante Interpretation lieferte:

- Die stärkere Beachtung von parkenden Autos auf Fahrbahnen gegenüber zugeparkten Radwegen ist in der Regel nicht rechtlicher Natur, sondern oft das Ergebnis historisch gewachsener Prioritäten, fehlender Ressourcen und politischer Zielkonflikte.

- Die historische Priorisierung des Autoverkehrs ist stark auf den motorisierten Individualverkehr und den fließenden Verkehr ausgerichtet. Daher fokussieren sich Ordnungsämter bei der Überwachung traditionell auf Hauptverkehrsstraßen, um so den fließenden Verkehr aufrechtzuerhalten. Radwege werden folglich nachrangig behandelt. Das Parken auf einer Autospur zwingt den fließenden Verkehr unmittelbar zum riskanten Ausweichen oder blockiert die Straße komplett. Auf Radwegen wird das Zuparken beschönigend als 'Bagatelle' abgetan, da dem Radfahrer zugemutet wird, um ein rangierendes oder parkendes Auto herumzufahren.

- Gleichwohl ist die rechtliche Ahndung identisch: Das Halten und Parken auf Radwegen ist in der StVO eindeutig geregelt und wird mit Bußgeldern und Punkten geahndet.

Soweit die Theorie. Doch was passiert, wenn sich bei einem parkenden Fahrzeug plötzlich die Tür öffnet?

Rudi Eifert
ADFC Langenhagen

ADFC Stadt-Hannover

Exkursion nach Leipzig

Im Juni informierte sich eine Delegation des ADFC Hannover-Stadt über die Entwicklung des Radverkehrs in Leipzig. Empfangen und auf einer ersten Radtour geführt wurde die Gruppe von Leipzigs Radverkehrsbeauftragten, Dr. Christoph Waack. Er zeigte uns einige prominente Straßenabschnitte, etwa vor dem Hauptbahnhof, wo erst vor kurzer Zeit eigene Radspuren zugunsten von Autofahrspuren den Verkehr deutlich sicherer gemacht haben. Auffällig und ungewohnt für Hannoveraner sind die in Leipzigs Zentrum zahlreichen Straßenbahngleise. Dennoch erbrachten umfangreiche Straßensanierungen wie etwa die der Karl-Liebknecht-Straße mit vielen Szene-Kneipen und Bahngleisen eigene auskömmlich breite Radfahrspuren auf der Fahrbahn. Beim Besuch im wunderschönen alten Neuen Rathaus bei Leipzigs Baubürgermeister, Thomas Dienberg, erhielten wir Informationen zu den Rahmenbedingungen. Etwa dass der MIV-Anteil in Leipzig nur noch ca. 30 % beträgt. Das erleichtert natürlich die Maßnahmen für den Radverkehr. „Radfahren verbindet Leipzig!“ lautet das Leitbild. Seit 2018 folgt die Stadt dabei der damals einstimmig beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 mit einem differenzierten Rahmenplan. In Leipzig verfolgt man keinen Veloroutenausbau, der in KM gemessen werden kann, sondern einen häufig anlassbezogenen Ausbau. Die Auswahl erfolgt



FOTO: ADFC

Beim Superblock auf Stadterkundung: die hannoversche Delegation mit Leipzigs Radverkehrsbeauftragtem, Dr. Christop Waack, und Vertreter*innen des ADFC Leipzig.

nach Kriterien, die sich vor allem an der Effizienz der Maßnahmen orientieren. Dienberg bedauerte, dass die CDU in Leipzig seit dem Vorjahr aus dem bislang harmonischen Umsetzungsprozess ausgestiegen sei. Für noch bedauerlicher erachtet er allerdings die massiven Kürzungen angesichts der erheblichen akuten Haushaltskrise der Stadt. Anschließend trafen wir uns mit Aktiven des ADFC Leipzig und starteten von dessen Geschäftsstelle aus zu interessanten Projekten: ein Verkehrsversuch „Superblock“ mit bunten Insellflächen und dem „Parkbogen Ost“. Dort fuhren wir auf Damm und Brückenbögen einer früheren S-Bahntrasse. Vor zehn Jahren erst wurde die S-Bahn in einen Tunnel verlegt, die Umnutzung der Trasse für Fuß- und Radverkehr begann. Ein attraktiver Streckenverlauf für Radler. Am zweiten Tag trafen wir Dr. Waack im Mobilitäts- und Tiefbauamt und traten in einen sehr informativen Austausch. So erfuhren wir

etwa, dass es in Leipzig zum vielerorts leidigen Thema Baustelleneinrichtungen einen Leitfaden gibt, an dem sich Antragsteller und Behördenmitarbeitende orientieren. Dieser Leitfaden ist eines der Ergebnisse des Teams „aktive Mobilität“, in dem Waack mit verschiedenen Verwaltungsstellen verbunden ist. Nach den Exkursionen nach Frankfurt und Hamburg haben wir auch aus Leipzig wieder wertvolle Eindrücke und Impulse für die Arbeit in Hannover mitgenommen. Beim Fahrradklimatest treffen wir im Herbst dann „sportlich“ aufeinander. Das Bett-und-Bike Hotel Markgraf, in dem unsere Gruppe übernachtete, ist übrigens einen Tipp für alle Leipzig-Besucher*innen wert.
*Eberhard Röhrig-van der Meer,
ADFC Stadt-Hannover*

ADFC Wedemark

Fahrradspaß auf dem Dorffest



FOTO: ADFC WEDEMARK

Alle 2 Jahre veranstaltet der Kulturverein Brelinger Mitte über Pfingsten ein Dorffest. Das Thema in diesem Jahr lautete „Von Tisch zu Tisch“. Wir erhielten eine Anfrage vom Veranstalter und haben begeistert zugesagt. Mit unserer Expertise und unserem Know How planten wir einen Fahrradparcours für Kinder. Zwischen 2 Bistrotischen bauten wir einen 70 Meter langen Parcours auf. Es ging los mit Slalomfahren, langsames fahren zwischen 2 Wassersschläuchen von der Feuerwehr. Als nächstes

ging es über 2 Gitterplatten und einer Wippe (alles Eigenbau). Danach bremsen, vom Fahrrad steigen, 2x um das Fahrrad laufen und wieder aufsteigen. Noch einmal Slalom fahren und am Ende Dosen werfen. Die Kinder wurden mit Gummibärchen und der ADFC Anstecknadel „Fahrradprofi“ belohnt. Am Ende haben wir innerhalb von 3 Stunden 50 Kinder auf den Parcours geschickt. Das Angebot war ein voller Erfolg, für die Kinder und für uns.

Sonja Arndt, ADFC Wedemark

Warum musst du denn Dreirad fahren? Echt jetzt?

Warum muss ich eigentlich erklären, warum ich ein Dreirad benutze? Auf diese Frage ringe ich mir dann so eine schnelle Bemerkung ab: „Natürlich weil ich es cool finde, na ja, und eingeschränkt bin ich auch, aber das ist es natürlich nicht“. Klingt blöd. Ist es auch. Dabei gäbe es so viel zu antworten:

Echt jetzt – Dreiradfahren macht Spaß?

Ja, macht es. Es gibt schon Dreiräder von extrem sportlich bis super bequem, selbst ein Fat Trike als Mountainbike, Lastendreiräder sowieso. Wenn du dich an die Fahreigenschaften gewöhnt hast (was schnell geht), kannst du sportlich und wendig fahren und jede Tour mitmachen.

Echt jetzt – ein Liegedreirad?

Nö, es gibt zwar auch Varianten mit einer ziemlichen Liegehaltung, meistens sitzt du aber mehr oder minder drauf. Inzwischen ist die Auswahl groß und es gibt alle möglichen Sitzhöhen und Varianten. Auf meinem kannst du bequem sitzen. Du musst auch beim abrupten Bremsen nicht absteigen, beim Zugfahren hast du immer einen Sitzplatz dabei, und du kommst beim Schulterblick nicht aus dem Tritt.

Echt jetzt – du hast keinen Rückwärtsgang?

Nö. Hast Du am Zweirad einen?

Echt jetzt – du bist doch bestimmt behindert!

Ja, und? Ich kann besser Rad fahren als laufen.



Also suche ich mir genau das Fahrrad aus, mit dem ich am besten, sichersten und am liebsten fahren kann. Machst du doch auch. Wie viel Zeit verbringst du denn damit, einen Sattel zu finden, der genau zu deinem Hintern passt?

Echt jetzt – du findest zwei Räder vorne komisch?

Probier's aus, das Fahrverhalten ist besser als mit zwei Rädern hinten, und du siehst bes-

ser, wie du zwischen Pollern durchpasst. Du kommst übrigens fast überall durch (mit Ausnahme diverser Aufzüge der Bahn... aber das ist ein anderes Thema).

Echt jetzt – Statt ein Dreirad auszuprobieren, willst du lieber mit dem Fahrradfahren aufhören, weil du dich nicht mehr sicher fühlst?

Schade, da verpasst du was. Ja, die Dreiräder sind – auch wegen der geringeren Stückzahlen – teuer. Dafür aber langlebig – nach Gebrauchten schauen lohnt sich.

Echt jetzt – Als Dreiradfahrer oder Dreiradfahrerin fällst Du auf und fühlst Dich komisch angeguckt?

Ja und? Gerade Kinder schauen oft und finden es interessant! Und sollte es nicht im Gegenteil immer normaler werden, dass alle möglichen Verkehrsmittel vom Rollstuhl bis zum Roller benutzt werden? Das ist der Sinn von Inklusion – möglichst viele Menschen können uneingeschränkt am Verkehr teilnehmen. Übrigens ein wichtiger Punkt für die anstehenden Kommunalwahlen! Fragt doch Eure Kandidaten nach Barrierefreiheit im Verkehr, ÖPNV, und nach sicherer Mobilität für Kinder!

Echt jetzt – Ihr wollt einfach nur übers Fahrradfahren fachsimpeln?

Super!

Tobias Cramer

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 | | |

SFU
immer unterwegs



Licht und viel

Schatten

Es ist wirklich kaum zu glauben, aber diese gebogenen Stahlrohre werden ernsthaft immer noch den Radfahrenden als „Abstellmöglichkeit“ angeboten. Eine Unverschämtheit. Es kommt hier regelmäßig zu Konflikten, weil die Räder den immer breiteren PKWs angeblich im Wege stehen. Kein Wunder, dass immer weniger Radfahrende den Weg zum Dienstleistungszentrum in Empelde wagen, obwohl es hier neben Discounter auch ein Ärztehaus gibt. Aber seit Jahren tut sich hier nichts.

Nur ein paar hundert Meter weiter beim Rewe-Markt an der Berliner Straße scheint man hingegen das Kundenpotential durch

Radfahrende erkannt zu haben. Hier wurden die alten Felgenklemmer durch Abstellanlagen ersetzt, die ein sicheres Anschließen ermöglichen und z.T. sogar einen Wetterschutz bieten – vorbildlich!

Auch beim Hornbach Baumarkt in Linden hat man die Radfahrenden als Kunden entdeckt. Es gibt hier sowohl Fahrradbügel zum Abstellen und Anschließen der Räder, die hier trocken unter dem großen Dach parken. Zusätzlich gibt sogar eine Reparaturstation mit diversen Werkzeugen und einer Luftpumpe für den Fall einer Panne – ebenfalls vorbildlich! Können sich die Eigentümer des Dienstleistungszentrums nicht daran ein Beispiel nehmen und ihre Immobilie auch für die Nutzer von Fahrrädern attraktiv und sicher machen?

Andreas Beichler/ Olaf Kantorek



FOTO: ANDREAS BEICHLER



FOTO: OLAF KANTOREK



Radverkehrssituation an der Spinnereibrücke

Fahrtrichtung Königsworther Platz in Richtung Linden/ Küchengarten:

Die Ankunftssituation am Glockseeplatz stimmt auf den weiteren Weg in Richtung Küchengartenplatz ein. Folgt man also der freundlichen Anweisung auf dem Schild, empfängt einen ein schmaler Radweg, der kurzerhand mittels gelber aufgeklebter Linien in zwei Richtungen zu jeweils ca. 75 cm breiten Gassen

aufgeteilt wurde oder wie die Mountainbiker sagen – Singletrails.

Hat man diese „behördlich verordnete Gefahrenstelle“ überstanden, dann erwartet einen der langen Weg über die Spinnereibrücke, mit reichlich Gegenverkehr und baulichen Hindernissen – oder wie wir Radfahrer sagen, normal.

Detlef Rehbock



FOTOS (2): DETLEF REHBOCK



Zu früh gefreut



FOTO: OLAF KANTOREK

Seit Anfang Februar war die Veloroute 9 zwischen Ricklingen und Oberricklingen nicht mehr durchgängig zu befahren – die Unterführung Mühlenholzweg wurde wegen der Bauarbeiten am Südschnellweg für drei Monate gesperrt. Die Umleitung über die Anne-Stache-Allee – viel zu schmal für die gemeinsame Nutzung von Rad- und Fußverkehr in beiden Richtungen – hat alle auf eine harte Probe gestellt. Mit etwa sechs Wochen Verspätung war die Unterführung im Juni wieder passierbar, aber nicht wieder vernünftig hergerichtet. Die Baugrube wurde nur lose mit grobem Schotter verfüllt, so dass dort auf der abschüssigen Strecke unbedingt Vorsicht geboten war. Nun ist die Unterführung wieder gesperrt und zum Teil sogar verbrettert. Laut Straßenbauverwaltung soll die Verbindung für die Finals als Zugang zum Ricklinger Stadion geöffnet werden. Es klingt aber durch, dass bald darauf mit der nächsten Sperrung zu rechnen ist und die Veloroute 9 wohl längerfristig nicht durchgehend befahrbar sein wird.

Sollte sich dieses bewahrheiten, so ist unbedingt eine Verbesserung für Fuß- und Radverkehr auf der Umleitungsstrecke notwendig.

Olaf Kantorek



stadtradla

Ein Service von
stadtmobil
carsharing

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

> > > > stadtradla.de < < < <

Sperrung Veloroute 5 am Kleefelder Sonnenweg

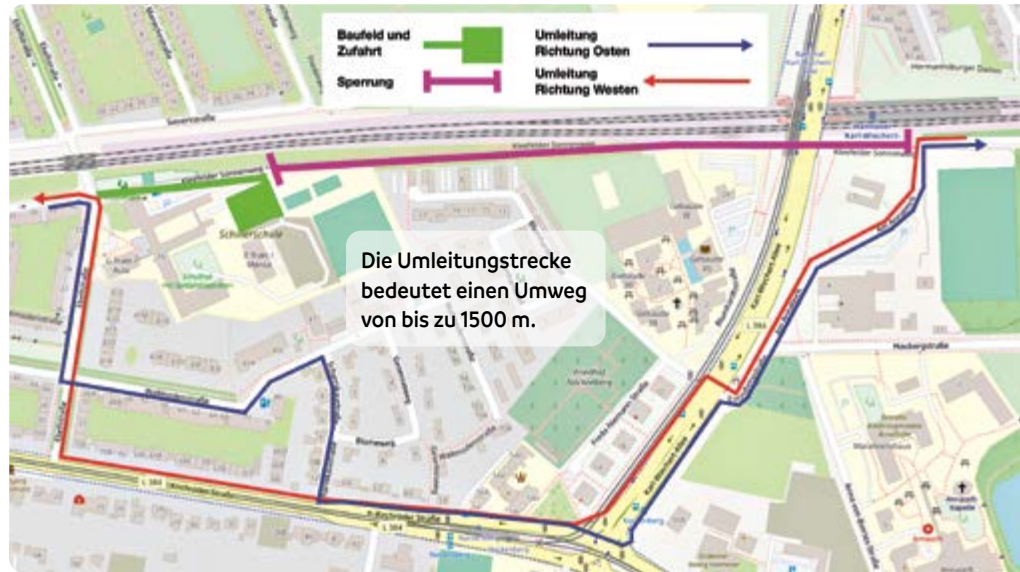
Schon seit Februar ist die Veloroute 5 Richtung Anderten am Kleefelder Sonnenweg wegen des Neubaus der Turnhalle Schillerschule immer mal wieder gesperrt, begründet mit der Sicherheit von Radfahrenden. Deren Gefährdung durch den Baustellenverkehr, der über diese Route geführt werden muss, müsse ausgeschlossen werden. Zeitweise wurden die Absperrungen auch immer wieder geöffnet. Nun im Juni dann: Absperrung mit massivem Bauzaun und Videoüberwachung. Damit ist diese wichtige, direkte und bevorrechtigte Radwegeverbindung auf einer Länge von 850 m gesperrt, die Sperrung soll bis mindestens Oktober dauern. Umleitungen sind ausgeschildert: die Umfahrungen sind mit 1400 bzw. 1500 m fast doppelt so lang, führen über zugeparkte Straßen, mehrere Kreuzungen und vier Ampelanlagen mit entsprechenden Stopps. Nun kann man ja sagen, ist halt so, Baustellen bringen immer Behinderungen mit sich, das lässt sich nicht vermeiden.

Sperrung wirklich unumgänglich?

Viele halten die monatelange Vollsperrung für unverhältnismäßig. Anwohnende berichten, es gäbe dort gar nicht so viel Baustellenverkehr, nur hin und wieder führe ein LKW dort lang. Hinzu kommt, dass die Sperrung erst hinter der eigentlichen Baustellenzufahrt liegt – der benachbarte Spielplatz und die Parkplätze der Lehrer sind weiterhin zugänglich. Alternativ könnte Personal die Route für Baustellenverkehr vorübergehend absperren oder es wird eine Baustellenampel eingerichtet.

Umleitungsstrecken gefährlich

Das Hauptargument gegen die Sperrung ist aber, dass die Umleitung auch nicht für mehr



Sicherheit sorgt, im Gegenteil: zugeparkte Straßen, auf denen Begegnungsverkehr kaum möglich ist, enge gemeinsame Rad- und Fußwege, Straßenbahnschienen, die im Kurven-

bereich schräg gequert werden müssen, sind keine sicheren Wege, besonders nicht für Schulkinder.

Eine ganz besondere Gefahrenstelle ist dabei die Kirchröder Straße. Der – inklusive der Randstreifen – gerade mal 1,40 m breite Radweg soll dort nun in zwei Richtungen befahren werden. Das geht gar nicht, die Mindestbreite für Zweirichtungsverkehr beträgt 2 Meter! An anderer Stelle gibt es nicht mal einen Radweg, dort müssen sich dann Rad- und Fußverkehr aus zwei Richtungen miteinander arrangieren. Wenn man der Bedeutung der Veloroute Rechnung tragen will, müsste mindestens auf dem Streckenabschnitt ein zusätzlicher geschützter Radweg auf der Fahrbahn eingerichtet werden. Was jedes Jahr zum Maschsee-Fest möglich ist, muss doch auch bei der Umleitung solch einer bedeutenden Veloroute möglich sein.

Alexander Kietzke



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.