

■ **Lastenradgipfel:**

Viele Vorteile für Unternehmen
und die Energiewende

■ **Kürzungen beim Radverkehr:**

Wo wird gestrichen und welche
Folgen hat das?



Wie sinnvoll sind Fahrradstraßen?

Das Mysterium Fahrradstraße

Wir alle kennen den Begriff „Fahrradstraße“, sind sicherlich mit dem Rad (oder Auto) schon mal durch eine solche gefahren und dabei sind uns gegebenenfalls aufgemalte Fahrradsymbole auf der Fahrbahn aufgefallen. Doch auch unter ambitionierten Radfahrer*innen wissen viele Menschen nicht, was genau das eigentlich bedeutet. Was macht eine Fahrradstraße aus und wie habe ich mich als Radler*in oder Autofahrer*in zu verhalten? In diesem Beitrag wollen wir endlich mal Licht ins Dunkle bringen. Die Regeln in einer Fahrradstraße haben wir in der Abbildung unten zusammengefasst. Wie Verkehrsteilnehmer*innen sich in Fahrradstraßen verhalten sollen, ist somit ziemlich klar definiert. Anders sieht das mit den Gestaltungsrichtlinien von Fahrradstraßen aus. Ge-

setzlich gibt es hier noch keine verbindlichen Vorgaben, außer dass eine Fahrradstraße mit Verkehrsschild gekennzeichnet werden muss. Dennoch gab es 2021 einen Präzedenzfall, in dem ein Anwohner klagte und das Verwaltungsgericht Hannovers das Urteil verkündete, dass die Fahrbahn einer Fahrradstraße pro Richtung mindestens 2 Meter betragen muss. Bei einem Parkstreifen kommen sogar noch 0,75m Schutzstreifen dazu. Bei einer Straße mit einseitig parkenden Autos und Verkehr in beide Richtungen macht das also 4,75 m. Wenn man diese Angaben als Richtwert nimmt, ist klar: Die meisten Fahrradstraßen sind zu schmal. An ein sicheres Überholen oder Nebeneinanderfahren ist meistens nicht zu denken und auch die meisten Autofahrer*innen benehmen sich nicht so, als wären sie Gast

auf der Fahrradstraße. Dabei müssten neben-einander fahrende Radler*innen theoretisch nicht mal Platz machen, wenn ein entgegenkommendes Auto nicht ausreichend Platz hat, um an ihnen vorbeizufahren. Denn: Radverkehr hat Vorrang. Doch sowohl Rad- als auch Autofahrer*innen wissen in den meisten Fällen nicht, was sie eigentlich dürfen und was nicht. An dieser Stelle fehlt eine Menge Aufklärung und vielleicht auch mal die ein oder andere Kontrolle von Autofahrer*innen. Also: Wenn Sie bis hierhin gelesen haben, nutzen Sie ihr vielleicht neu erlesenes Wissen und klären Sie Freund*innen und Familie auf! Je mehr Menschen Bescheid wissen, desto eher kommen wir zu einem fahrradfreundlichen Verkehrsklima in Fahrradstraßen. Bianca Sieg

RADVERKEHR HAT VORRANG

Fahrradstraßen sind dem Radverkehr vorbehalten. Andere Fahrzeuge dürfen diese nur nutzen, wenn die Nutzung durch Beschilderung erlaubt ist.



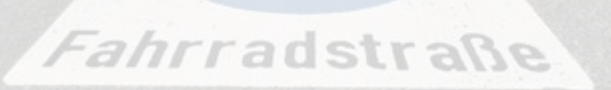
30 KM/H TEMPOLIMIT

Wenn Kfz die Fahrradstraße befahren dürfen, ist deren Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Die Geschwindigkeit muss weiter verringert werden, wenn sonst der Radverkehr gefährdet oder eingeschränkt werden würde.



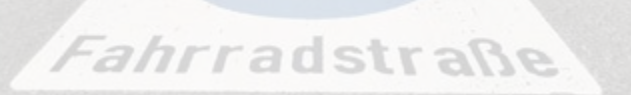
RECHTS VOR LINKS

Wie bei Zone-30 gilt rechts vor links auch in Fahrradstraßen. Eine Fahrradstraße kann durch entsprechende Beschilderung allerdings Vorfahrt erhalten. Eine Vorfahrt steigert besonders an Knotenpunkten die Sicherheit der Radfahrer*innen.



RADFAHRER*INNEN DÜRFEN NEBENEINANDER FAHREN

Auf Fahrradstraßen dürfen wir jederzeit nebeneinander fahren. Auf normalen Straßen gilt dies nur, wenn „dadurch der Verkehr nicht behindert wird.“



Bei beidseitigen Parken: 5,50m





FOTO: ADFC

Liebe Leser*innen,

Es ist die erste Ausgabe der HannoRad für 2024, doch wenn ich mir anschau, über was wir im Schwerpunkt des Heftes berichten (oder leider berichten müssen, möchte ich fast sagen), erscheint es mir, als hätten wir eine Reise in die Vergangenheit unternommen. Schau ich auf die verkehrspolitische Lage in Hannover, aber auch auf die Bundesebene, wünsche ich mir für 2024 doch mehr Fortschritt, mehr Nachhaltigkeit, mehr Verkehrswende.

Das autoarme Mobilitätskonzept der Innenstadt Hannovers wurde von der SPD abgelehnt, die Ratskoalition infolgedessen aufgelöst, und kurze Zeit später stellt die SPD der Südstadt-Bult einen Antrag zur Abschaffung der Fahrradstraßen, dem mit Mehrheit zugestimmt wurde. Die wichtige Reform des Straßenverkehrsgesetzes muss weiter auf sich warten lassen und im Bundeshaushalt wurde fleißig gekürzt, leider auch beim Radverkehr. Der Titel dieser Ausgabe hätte demnach auch „360 Grad Verkehrswende“ heißen können.

Aber: wir berichten in dieser Ausgabe nicht nur über die Rückschläge, sondern auch über unsere Maßnahmen und das Engagement von Politik und Aktiven, dagegen anzugehen. Immer mehr Menschen werden aktiv und setzen sich für eine klimagerechte und nachhaltige Verkehrspolitik ein. Sie haben tolle, kreative Ideen für eine Verkehrswende – das macht Mut!

Ich wünsche viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe.

Bianca Sieg

Inhalt

SICHER RADFAHREN

Das Mysterium Fahrradstraße	2
Editorial.....	3
Impressum.....	3

SCHWERPUNKTE

Sind Fahrradstraßen überflüssig?	4
Aus meinem Schreiben vom 20.11.2023 an die Mitglieder des Bezirksrates Südstadt-Bult von Annette Teuber.....	6
Verkehrspolitik: Blockade und Rückschritt sind ein Verlust für alle	8
Reform des Straßenverkehrsrechts zunächst im Bundesrat gestoppt.....	10
Bundeshaushalt und Radverkehr – was muss man wissen?.....	11

AKTUELL

Regionaler Lastenradgipfel	12
Stand auf ABF: Eine Stimme für den Radverkehr	15
ADFC Sternfahrt 2024 – Verkehrswende jetzt!.....	16
Neuer Vorstand gewählt.....	18
Trafficpilot – Grüne Welle auch für Radfahrende?.....	18

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen	20
---	----

PROFILE

„Der Weg ist das Ziel“ Fünf Tage entlang der Fulda und Weser.....	26
Berge, bitte! Mit Rad und Gepäck über die Alpen nach Italien	28

PLUS/MINUS

Unter anderem: Verbesserungen bei Fahrradabstellanlagen	30
---	----

Impressum

Heft 1 | 2024 · Auflage: 8000

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

Herausgeber

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

Anzeigenverwaltung

Detlef Rehbock,
anzeigen@adfchannover.de

Redaktion

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

HannoRad

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfchannover.de

Layout, Produktion und Druck

Andreas Beichler
QUBUS media GmbH, Beckstraße 10, 30457 Hannover

Titelfoto

Bianca Sieg, ADFC

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

Gedruckt auf
Circleoffset Premium White – 100% Recyclingpapier.

In Niedersachsen gibt es mehr als

600

**fahrradfreundliche Unterkunfts-
betriebe, die sich auf die Bedürfnisse
ihrer Rad fahrenden Gäste in
besonderer Weise eingestellt haben.
Die Gastgeber werden vom ADFC
fachlich beraten und regelmäßig
hinsichtlich der Bett+Bike-
Qualitätskriterien überprüft.**



Sind Fahrradstraßen überflüssig?

FOTO: ADFC

Im hannoverschen Stadtbezirk Südstadt-Bult hat eine von der SPD angeführte Mehrheit die Abschaffung der allermeisten Fahrradstraßen beschlossen. Von welcher Tragweite ist dieser Beschluss? Wofür stehen Fahrradstraßen heute?

Zunächst einmal stehen Fahrradstraßen für eine deutliche Sichtbarmachung des Radverkehrs. Die Botschaft ist: „Hier findet Radverkehr statt – auf der Fahrbahn!“. Verbunden mit der freundlichen Bitte an die Autofahrenden, die Radfahrenden zu respektieren. Das mutet heute selbstverständlich, ist es jedoch nicht immer gewesen. Im Auto-Boom der Nachkriegsjahre wurde der Radverkehr immer mehr an den Rand gedrängt, auf der Straße und in der gesellschaftlichen Wertschätzung.

Da waren die schmalen Hochbord-Radwege entlang der Ausfallstraßen, die in Hannover in den 70er-Jahren im Zuge des Stadtbahnbaus geschaffen wurden, schon eine Aufwertung. Erst in den späten 90er-Jahren und in Hannover nach der EXPO2000 erhielt der Radverkehr deutlich mehr Bedeutung. In steigendem Radverkehr wurden Lösungen gesehen für den Autoverkehrskollaps der Städte, für saubere Luft, für den Beitrag der Städte zum Klimaschutz. Radfahrende waren wieder willkommen und Einschränkungen wie die Vorschrift, nahezu überall auf dem Bürgersteig fahren zu müssen, abgetrennt oft nur durch einen weißen Strich vom Fußverkehr, entfielen. Da entstanden folgerichtig die Fahrradstraßen: Radfahrende willkommen!

Von Einschränkungen für den Autoverkehr war allerdings zumeist nicht die Rede. Eine Beschilderung wie etwa in den Niederlanden „Hier sind Autos nur zu Gast“ ist für viele bis heute nicht einmal denkbar. Der in der Straßenverkehrsordnung vorgesehene Regelfall, dass auf Fahrradstraßen eben nur Fahrräder unterwegs sein dürfen, ist höchst selten die Realität. Die Zahlen der Radfahrenden nahmen entsprechend dieser und vieler anderer behindernder Gegebenheiten wenig zu. Erst vor etwa 10 Jahren begann sich dies zu ändern. Einzelne große Städte wie Utrecht, Kopenhagen oder Paris gaben dem Radverkehr entschlossen mehr Raum und stärkere Rechte. Sie wurden zum Vorbild einer zukunftsfähigen Metropole. Radverkehrsanteile

Seit über 25 Jahren das komplette Programm!

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

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



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



z.B. das E-Bike von Brompton

z.B. umweltschonende Lastenräder: Diverse Modelle von 5 verschiedenen Herstellern
z.B. Christiania Lastenräder, die Vorbilder aus Kopenhagen mit bis 100 kg Zuladung.



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

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



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



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

gerieten in den Blick und damit auch Fragen wie „was hält Menschen von der alltäglichen Nutzung des Fahrrads ab?“ oder „was kann getan werden, um den Radverkehr attraktiver zu machen?“. Die Sicherheit, die Zügigkeit und der Komfort des Radverkehrs gerieten zunehmend in den Blick. Der ADFC-Vorschlag eines Veloroutennetzes für Hannover von 2018 etwa trägt genau diesen Anforderungen und dieser Entwicklung Rechnung.

Hier kommen dann auch wieder die Fahrradstraßen zu mehr Bedeutung. Für die Sicherheit von Radfahrenden ist besonders ein ausreichender Seitenabstand wichtig, um vor allem Dooring-Unfälle zu vermeiden. Gleichzeitig muss es Platz geben, um ein sicheres Überholen langsam Radelnder durch zügig Fahrende zu ermöglichen. Das Hannoversche Verwaltungsgericht hat 2021 mit seinem Urteil zur Kleefelder Straße Standards für die erforderlichen Breiten von Fahrradstraßen gesetzt. Etwas Komfort ist in einer Gesellschaft, die dem Leben in einer Komfortzone hohe Bedeutung zumisst, auch für Radfahrende durchaus angemessen. Im Gespräch nebeneinander fahren zu können entspricht diesem Anspruch. Will man Einwohner*innen dafür gewinnen, auch längere Strecken zur Arbeit, zum Sport, zur Kultur usw. mit dem Rad zu fahren, dann müssen die Routen diesen Anforderungen durchgängig Rechnung tragen und entsprechend klar als geeignete Radroute erkennbar sein. In einem verdichteten Stadtteil wie der hannoverschen Südstadt kann ein Netz von Fahrradstraßen helfen, diese Anforderungen zu erfüllen. Der Radverkehr könnte so auf mehreren Achsen gebündelt werden, die möglichst mit den Radrouten anderer Stadtbezirke verbunden sind. Eine solche Lösung ist mit den Nord-Süd-Fahrradstraßen-Achsen Meterstraße-Alte Döhrener Straße sowie Brehmstraße-Findorffstraße gegeben. Gleichzeitig entlasten diese Routen das übrige Straßennetz vom Radverkehr. Der ADFC hat entsprechend durchgängige Ost-West-Fahrradstraßen-Achsen für die Südstadt vorgeschlagen. Nur kurze Straßenabschnitte zur Fahrradstraße zu erklären bringt für das Ziel, den Radverkehr zu steigern, keine Wirkung.

Wer jetzt im Stadtbezirksrat aus Angst vor individuellen Anlieger-Interessen, statt für die Anpassung der Fahrradstraßen an zeitgemäße Standards und für den weiteren Netzausbau, für die ersatzlose Abschaffung aller wichtigen Fahrradstraßen stimmt, der stimmt damit gleichzeitig gegen das in vielen Wahlprogrammen enthaltene Ziel einer Verkehrswende mit der Steigerung des Radverkehrs und der Verringerung des Autoverkehrs. Die damit verbundene Botschaft ist: Radverkehr ist uns



FOTO: GRAFIK.ADFC



FOTO: ADFC

Die Fahrradstraße „Lange Laube“ in Hannover Mitte: Parkende Autos und ein Schild, das den Autoverkehr duldet – leider die Regel in deutschen Fahrradstraßen.

heute nicht mehr so wichtig. Das kann weitreichende Folgen für das Klima auf der Straße haben. Wurden Radfahrende in Hannover zunehmend respektiert und wertgeschätzt, droht jetzt ein Teil der Autofahrenden in alte Muster zurück zu fallen: die Straße gehört nur mir! Die Radfahrenden stören und sollen selbst sehen, wo sie bleiben! Solche Auswirkungen wären fatal. Es bleibt zu hoffen, dass

die deutlich negative Presse-Resonanz und die vom ADFC initiierte Petition dazu führen, dass die Stadtbezirksrats-Politiker von SPD, CDU und FDP ihre Haltung überdenken, ihren Beschluss zurück nehmen und der Weiterentwicklung der Fahrradstraßen in Südstadt-Bult zustimmen.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Fahrradstraßen – mehr Sicherheit für den Radverkehr

In den Einwohnerfragestunden im Bezirksrat Südstadt-Bult wurde der Wegfall von Parkplätzen heftig kritisiert, Argumente für mehr Platz für den Radverkehr drangen gefühlt nicht so deutlich durch. Da die Zeit für eine ausführliche Argumentation knapp war, habe ich die Bezirksratsmitglieder angeschrieben, um meine persönliche Sicht als Radfahrende darzustellen:

Aus meinem Schreiben vom 20.11.2023 an die Mitglieder des Bezirksrates Südstadt-Bult:

„Ich bin seit mehr als 25 Jahren überwiegend mit dem Fahrrad mobil. In der Stadt komme ich mit Öffis überall hin. Wenn ich doch mal ein Auto benötige, stehen mir über Stadtmobil viele verschiedene Fahrzeuge zur Verfügung, aus denen ich je nach Zweck das passende auswählen kann.

Zum Thema Sicherheit wurde in der letzten Bezirksratssitzung u.a. gefragt, warum Fahrradstraßen denn 4 Meter breit sein müssten oder ob es denn schon viele Unfälle auf den Fahrradstraßen gegeben hätte. Aber Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmende bemisst sich nicht alleine an Unfallzahlen. Wenn wir mehr Radverkehr wollen (was ich Ihnen allen unterstelle, weil es bei allen Parteien im Programm steht), dann müssen sich die Menschen vor allen Dingen im Straßenverkehr auch sicher fühlen!

Die Frage, ob wir unsere 10- oder 12-jährigen Kinder oder Enkel alleine mit dem Rad durch die Südstadt fahren lassen würden, ist für mich ein wichtiger Maßstab bei der gefühlten Sicherheit.

Dazu möchte ich Ihnen meine persönlichen Erfahrungen als Radfahlerin schildern:

Regelmäßig werde ich in Tempo-30 Zonen sehr eng von Autos überholt, obwohl durch parkende Autos gar nicht genug Platz ist, um regelkonform mit ausreichendem Abstand (1,50m zum Ende meines Lenkers) zu überholen. Ich bin eine geübte Radfahlerin, aber selbst mich macht es nervös, wenn ich Autos hinter mir höre und merke, wie sie auf eine Gelegenheit lauern, an mir vorbei zu kommen. Erst vor einigen Tagen hat mich ein Transporter in der Saarstraße (Tempo-30-Zone) überholt, als sich auf der anderen Fahrbahnseite eine etwas größere Lücke zwischen den parkenden Autos auftat. Ich war an dem Tag übrigens mit meinem E-Bike unterwegs, mein Tacho zeigte 24,4 km/h. Der Transporter musste dann sehr plötzlich vor mir wieder einscheren, ansonsten wäre er mit dem nächsten geparkten Auto zusammengestoßen. Was für mich natürlich bedeutete: abbremsen, um einem Unfall zu entgehen.

Auf der anderen Fahrbahnseite geparkte Autos stellen für mich als Radfahlerin ein Sicherheitsrisiko dar, denn entgegenkommende Kfz warten selten dahinter ab, bis ich durchgefahren bin (obwohl sie es natürlich müssten). Das ist so selten, dass ich mich schon immer extra freundlich bedanke, wenn es doch mal jemand macht. Oft habe ich den Eindruck, die Autofahrenden sind so auf andere Autos fixiert, dass sie mich auf dem Rad gar nicht wahrnehmen – oder erst sehr spät.

Ich bin schon immer sehr froh, wenn die mir entgegenkommenden Autos abbremsen, so dass wir uns langsam aneinander vorbeischieben können. Zehn Zentimeter Abstand zum Außenspiegel des Autos ist kein schönes Gefühl, wenn das entgegenkommende Auto flott unterwegs ist. Selbst in der Alten Döhrener, die ja eigentlich breit genug für Begegnungsverkehr ist, haben mich bereits zweimal entgegenkommende Autos zu einer Notbremsung gezwungen, weil sie nicht hinter einem haltenden Lieferfahrzeug abwarten wollten. Dabei fahre

ich dort gar nicht so oft. Natürlich ist die Situation auch für Autofahrende schwierig, weil es häufig keinerlei Lücken zum Einscheren und Ausweichen gibt. Eigentlich müsste das Parken am Fahrbahnrand auf allen engen Straßen ganz klar so geregelt sein, dass immer Lücken eingehalten werden.

Aber zurück zur Situation für Radfahrende: die Fahrradwege an den Hauptverkehrsstraßen in der Südstadt sind zu schmal zum Überholen und grenzen direkt an (oft genauso schmale) Gehwege an. Dort muss ich permanent darauf achten, dass mir niemand aus Versehen vors Rad läuft und ich genug Abstand, besonders zu kleinen Kindern und Hunden, habe. In den Tempo 30-Zonen sind die Straßen häufig durch beidseitig parkende Autos zu schmal für ungehinderten Begegnungsverkehr und etliche Straßen sind durch Kopfsteinpflaster nicht radfahrgerecht.

Daher war ich sehr froh zu lesen, dass sich endlich wenigstens auf den Fahrradstraßen die Bedingungen für den Radverkehr verbessern sollen, indem für weniger Durchgangsverkehr und ausreichende Breiten gesorgt wird. Endlich Straßen, auf denen ich entspannt auf dem Rad unterwegs sein und auch mal mit meinem Mann nebeneinander fahren kann. Endlich Straßen, auf denen auch Ungeübte und Kinder und Jugendliche sich mit dem Rad sicher bewegen können.

Nun fallen dadurch Parkplätze weg. Logisch, denn Straßenraum kann nur einmal verteilt werden. In der Diskussion darüber wird immer so getan, als müsste es diese Parkplätze unbedingt geben, weil die Menschen ja darauf angewiesen sind. Dem ist doch aber nicht so. Wenn wirklich nur diejenigen ein Auto hätten, die es unbedingt täglich für ihren Arbeitsweg benötigen, während alle anderen Carsharing nutzen, sähe unser Stadtteil anders aus. Dann wären die Straßen nicht so zugesperrt und sie würden wieder als Verkehrsraum dienen.

Es wäre ja auch schon viel gewonnen, wenn alle Menschen so vernünftig wären, sich nur Autos anzuschaffen, die auch in die eigentlich reichlich vorhandenen Garagen passen. Aber auch das ist ja nicht so. Sowohl die Menge als auch die Größe der Fahrzeuge nimmt immer weiter zu, während doch jede*r weiß, dass in den Städten zu wenig Platz ist. Ist es gerecht, daraus ein Recht auf einen Stellplatz im Straßenraum abzuleiten?

Es wurde auch gefragt: ‚Warum müssen Radfahrende denn nebeneinander fahren können.‘

Eine merkwürdige Frage, die im Hinblick auf Autofahrende sicher noch niemand gestellt hat. Warum sind Autos denn so gebaut, dass zwei Menschen nebeneinander sitzen und sich während der Fahrt unterhalten können? (Anders als bei einem Fahrrad nehmen Autos diesen Straßenraum sogar dann noch ein, wenn sie nur mit einer Person besetzt sind, bzw. gar nicht fahren.)

Ich möchte Sie als Mitglieder des Bezirksrates daher herzlich bitten, dem Umbau der Fahrradstraßen keinen weiteren Widerstand mehr entgegen zu setzen. Bitte sorgen Sie dafür, dass wenigstens die Fahrradstraßen sichere Straßen für den Radverkehr sind.“

Herzlichen Dank und freundliche Grüße, Annette Teuber

Mit uns...



...ins
Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9

Wie wir inzwischen wissen, hat mein Schreiben niemanden zum Umdenken bewegt. Ich habe mir vorgenommen, in Zukunft Verkehrsverstöße zu meinen Ungunsten zur Anzeige zu bringen – wobei ich auch nicht immer die Zeit und die Lust dazu habe. Ich muss ja direkt nach dem Vorfall anhalten und mir das Nummernschild etc. pp. aufschreiben. Die Bußgeldstelle der Stadt Hannover wies mich darauf hin, dass das Kfz-Kennzeichen nicht ausreicht. Da es keine Halterhaftung gibt, bräuchten sie auch immer eine Beschreibung des Fahrers/der Fahrerin. Das ist besonders im Dunkeln und bei Überholvorgängen so gut wie unmöglich.

Bei der unten stehenden Auflistung gefährlicher Situationen geht es nicht um Schuldzuweisungen. Es geht darum, dass wir eine sichere, fehlerverzeihende Infrastruktur brauchen – mit ausreichend Platz für alle Verkehrsarten und Respekt und Rücksichtnahme gegenüber verletzlicheren Verkehrsteilnehmern.

11.12.2023

Velberstraße zwischen Limmer- und Ahlemer Straße. Ein Auto überholt ohne ausreichenden Abstand. Rechts und links parken Autos, ein Lastenrad kommt uns noch entgegen.

14.12.2023

Geibelstraße zwischen Sallstraße und Stephansplatz. Radweg nicht benutzungspflichtig, ich fahre auf der Fahrbahn. Ein Auto überholt bewusst eng, obwohl die Gegenfahrbahn komplett frei ist. Sollte vermutlich der Hinweis auf den „Radweg“ sein.

22.12.2023

Stephansplatz westliche Ecke Bandelstraße: ein PKW nimmt mir die Vorfahrt.

27.12.2023

Appelstraße Ecke Schneiderberg. Ein Auto nimmt mir die Vorfahrt.

28.12.2023

Tiestestraße zwischen Geibelplatz und Spielhagenstraße. Ohne 1,50 m Abstand überholt worden. Straße beidseitig beparkt mit Gehwegnutzung. Wenn ich 1m Abstand zu parkenden Autos halte, reicht die Restbreite nicht aus, um regelkonform zu überholen.

29.12.2023

Veloroute 8 Richtung Süden. An der Ecke Froboesestr/Wollkämmerei nimmt mir eine SUV-Fahrerin die Vorfahrt.

02.01.2024

Stresemannallee zwischen Bismarckstraße und Altenbekener Damm, Ein PKW überholt ohne 1,50 m Abstand. (Abstand einhalten war gar nicht möglich, da die Gegenfahrbahn zugeparkt war.

08.01.2024

Sallstraße Ecke Bertha-von-Suttner-Platz. Abbiegender PKW nimmt mir die Vorfahrt.



FOTO: ADFC

Fahrradstraßen mit Autoverkehr sind sehr konfliktträchtig und gefährlich: Es kommt häufig zu Missverständnissen. Deshalb soll die Lange Laube nun zu einer echten Fahrradstraße werden.

Verkehrspolitik: Blockade und Rückschritt sind ein Verlust für alle

Für Vertretende einer fortschrittlichen Verkehrspolitik wie den ADFC hielten die letzten Monate in Hannover zwei Tiefschläge bereit: Das Innenstadt-Mobilitätskonzept der Verwaltung ist momentan ohne politische Mehrheiten und im Bezirksrat Südstadt-Bult wurden Beschlüsse verabschiedet, denen zu Folge viele wichtige Fahrradstraßen ersatzlos abgeschafft werden sollen. Zeit für eine Bestandsaufnahme.

Beginnen wir beim „Mobilitätskonzept Innenstadt“. Dies wurde im Herbst 2023 von der Verwaltung vorgelegt und setzt neue Prioritäten: Mehr Platz für Fuß und Rad, explizit weniger Platz – aber nicht weniger „Erreichbarkeit“ – für den Kfz-Verkehr. Es fordert eine wirkliche verkehrspolitische Neuorientierung ein.

Und damit hatten offensichtlich Teile der SPD, damals noch Partner in der Ratsmehrheits-Koalition, ein Problem. Die SPD hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten etliche Maßnahmen für eine fortschrittliche Verkehrspolitik mitgetragen oder sogar angestoßen. Die städtische SPD hat 2022 mit dem „Hannomobil“-Papier ein eigenes Verkehrskonzept für die Innenstadt vorgelegt, das in vielen Punkten dem Verwaltungskonzept sehr ähnlich ist. Jüngst hat die Partei in der Region mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2035+ sogar eine Planungsgrundlage mitbeschlossen, die eine erhebliche Reduktion des Kfz-Verkehrs und Aufwertung von Fuß- und Radverkehr anstrebt.

Das Handeln der städtischen SPD in Sachen Mobilitätskonzept steht dazu in krassem Widerspruch. Aus einer Ablehnung des Konzeptes wurde Fundamentalopposition, die in die



FOTO:ADFC

Die Umformung der Innenstadt zu einem lebenswerten Stadtraum beginnen – Fahrradstraßen erhalten, ausbauen und neue hinzufügen. Für einen fortschrittlichen Kurs in der Verkehrs- und Stadtentwicklung.

Aufkündigung der Ratskoalition mündete. Vor dem oben beschriebenen Hintergrund ist das nur schwer verständlich – und tatsächlich bleiben die Argumente für dieses Handeln auch Monate später nebulös: „Mehr Beteiligung“ solle es geben. Ansonsten kommt nicht viel – außer einem gewissen Wehklagen über die Kfz-Einschränkungen. Was vor dem Hintergrund der SPD-eigenen Beschlusslage eher wie gelebte, wenn auch schwer verständliche, Dialektik wirkt.

Ähnlich, aber eigentlich noch dramatischer ist die Entwicklung im Stadtbezirk Südstadt-Bult. Dort gibt es, vielfach von der SPD initiiert, lange und gut angenommene Fahrradstraßen durch große Teile des dicht besiedelten Bezirks. Auch hier liegt jetzt ein Verwaltungskonzept vor, das diese Fahrradstraßen für den Radverkehr deutlich aufwerten und an die aktuellen Anforderungen hinsichtlich Breiten und Übersichtlichkeit anpassen will. Und auch hier wird das letztlich dadurch erreicht, den

Radgeber

Räder – Service – Sachverstand

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

Wir beraten Sie gerne und freuen uns auf Ihren Besuch!



endlichen Platz neu zu verteilen – sprich: An den nötigen Stellen Kfz-Parkplätze zu entfernen oder Fahrspuren zu verengen.

Dieses zukunftsgerichtete Konzept hat im Bezirksrat nicht nur keine Unterstützung gefunden. Eine Mehrheit hat dort im Dezember kurzerhand die Verwaltung dazu verdonnert, die Autos behindernden Fahrradstraßen stattdessen aufzuheben. 20 Jahre erfolgreiche, zukunftsorientierte Verkehrspolitik sollen handstreichartig rückgängig gemacht werden, damit eine kleine – allerdings lautstarke – Gruppe von Menschen weiterhin frei parken kann. Auch hier fällt der SPD-Fraktion im Bezirksrat eine entscheidende Rolle zu. Die entsprechenden Anträge kamen aus ihren Reihen. Sie wurden gegen die Beschlusslage der dortigen Mehrheitskoalition getroffen. Sie haben auch hier zu einem Bruch dieser Koalition geführt. Und: Auch hier wird seitens der Antragstellenden mit „fehlender Beteiligung“, nicht aber inhaltlich argumentiert. Das wird vor allem dann absurd, wenn die SPD-Fraktionsvorsitzende Adolph den Antrag zur Abschaffung der Fahrradstraßen im Bezirksrat damit begründet, sie sei für Fahrradstraßen, wolle aber „mehr Beteiligung“.

Gewählte Mitglieder von politischen Gremien vertreten nicht einzelne Interessengruppen, sondern die gesamte Gesellschaft. Die Klimakrise ist Realität, die Verkehrs- und Energiewende sind eine nötige Folge; letztlich führen aber auch soziale Aspekte und schlicht der Wunsch nach mehr Lebensqualität zur Forderung nach Veränderungen in breiten Schichten der Gesellschaft. Veränderung ruft Widerstand hervor, bedeutet sie doch stets für irgendwen, Gewohnheiten oder auch nur lieb gewonnene Bequemlichkeit aufzugeben. Ein übermäßiges Betonen solcher Gegnerschaft spiegelt die gesamtgesellschaftliche Lage aber nicht wider – vor allem, wenn sie auch in Widerspruch zur eigenen bisherigen Politik steht.

Das Handeln der politischen Akteure, insbesondere in der SPD, ist deshalb aus zwei Gründen fatal:

Inhaltlich bricht es mit der bisherigen fortschrittlichen Grundausrichtung. Es torpediert die Verkehrswende. Es spricht dem Fuß- und Radverkehr den Anspruch auf Platz und Sicherheit ab; es ordnet Fuß- und Radverkehr dem „genügenden Platz“ fürs Auto unter. Und dabei verspricht es Unmögliches, denn in Vierteln wie der Südstadt wird es nie „genug“ Platz fürs Auto geben: Der Platz ist endlich und die Autos sind zu viele und zu groß.

Vor allem aber ist es fatal für die Glaubwürdigkeit der Handelnden und des politischen

Prozesses selbst. Dem zentralen Argument der fehlenden Beteiligung stehen mannigfache Beteiligungsprozesse und -möglichkeiten gegenüber. Es gab den sehr umfangreich angelegten Innenstadtdialog und laufende Fortsetzungsformate. Es gibt ständige Beteiligungsformate für alle Menschen in Ausschüssen und Bezirksräten. Es gibt gesonderte, umfangreiche Anhörungs- und Beteiligungsprozesse – insbesondere bei größeren Bauprojekten. Bei Lichte betrachtet fehlt es nicht an Möglichkeiten zur Beteiligung. Allerdings sind umfängliche formale Beteiligungsprozesse auch ein vorzügliches Mittel, gesellschaftliche Prozesse auszubremsen oder im schlimmsten Fall abzuwürgen. Insofern hinterlässt die lautstarke Forderung, den vorhandenen Beteiligungsprozessen weitere hinzuzufügen, einen schalen Beigeschmack.

Kern einer demokratischen Bürger*innen-Gesellschaft ist eine freie Diskussion und eine ausgleichende Entscheidungsfindung von Mehrheiten auf Basis bestimmter unveränderlicher Grundsätze. Der Erhalt der Lebensgrundlagen ist ein solcher Grundsatz. Die Klimakrise ist eine nicht wegzudiskutierende Realität. Dazu kommt noch der in weiten Teilen der Gesellschaft formulierte Anspruch auf eine gleichmäßigere Verteilung von endlichen Ressourcen – wie beispielsweise dem Platz in dicht besiedelten Stadtquartieren. Diese Fakten müssen politisch Handelnde als Grundlage ernst nehmen. Sonst machen sie sich unglaublich. Und das beschädigt den politischen Prozess insgesamt. Dies ist wiederum gefährlich vor dem Hintergrund aktueller gesellschaftlicher Verschiebungen weg von einem rationalen Diskurs hin zu populistischer Meinungsmache, die sich in dann im Zulauf zu menschen- und grundrechtsfeindlichen Vereinigungen wie AfD manifestiert.

Somit ist der Aufruf an die hannoversche Stadtpolitik klar:

Setzt den bisherigen, fortschrittlichen Kurs von Verkehrs- und Stadtentwicklung fort! Lasst die Umformung der Innenstadt zu einem lebenswerten Stadtraum beginnen. Erhaltet die Fahrradstraßen in Südstadt-Bult, baut sie aus und fügt weitere hinzu! Macht Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr zum Maß der Dinge, nicht den Kfz-Verkehr – auch wenn das jahrzehntelang gelebte Grundsätze auf den Kopf stellt. Und wenn es Widerspruch gibt, hört zu, bewertet Argumente, findet Kompromisse, aber haltet euch an den Grundsatz, eine lebenswerte, nachhaltige Zukunft für alle Menschen dieser Stadt zu gestalten.

Dirk Hillbrecht



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

Wir zahlen Ihre Reparaturrechnung bei

- Sturz- oder Unfallschäden
- Verschleiß oder Diebstahl
- u.v.m.

Ihr Spezialist für Geräteschutz und Garantiever sicherung für alles, was einen Akku, Stecker oder Speichen hat.

Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com



Kunden-
zufriedenheit
- Kundenbetreuung

www.tuv.com
ID 9105052129

 **WERTGARANTIE**[®]
Einfach. Gut. Geschützt.

Reform des Straßenverkehrsrechts zunächst im Bundesrat gestoppt

Am 20. Oktober hat der Bundestag die Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) beschlossen. Mit dieser sollten Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung als neue Ziele im Gesetz verankert und den Kommunen dadurch mehr Entscheidungsspielräume vor Ort gegeben werden. Die StVG-Reform und damit auch eine bereits vorliegende Novelle der StVO wurden aber im November im Bundesrat gestoppt – und liegen damit jetzt erst mal auf Eis.

Damit ein zustimmungspflichtiges Gesetz im Bundesrat besteht, muss es mehr als die Hälfte der Stimmen erhalten.

Lange sah es so aus, als würde das beim StVG klappen, der federführende Verkehrsausschuss empfahl dem Plenum die Zustimmung. Kurzfristig verweigerten aber Bundesländer mit Unionsbeteiligung, insbesondere große Länder mit vielen Stimmen die Zustimmung (Baden-Württemberg, NRW), oder lehnten das Gesetz ganz ab (Bayern, Hessen).

Der Vorwurf der Union und des Hamburger Innenministers (SPD), dass

die Novellen von StVG und StVO die Lage der Verkehrssicherheit verschlechtern würden, ist absurd: Die erleichterte Anordnung von Radwegen oder Zebrastreifen würde vielerorts helfen, die Straßen für die Menschen sicherer zu machen. Vielmehr ist die aktuelle Rechtslage das Problem: Denn die Flüssigkeit des Autoverkehrs darf nur eingeschränkt werden, wenn es bereits Verletzte und Tote gibt.

Dass der Bundesrat der Reform nicht zugestimmt hat, ist mehr als bedauerlich. Die Verankerung der neuen Ziele im Gesetz würde das Straßenverkehrsrecht endlich auf eine moderne Rechtsgrundlage stellen. Und die neue StVO würde die gezielte Förderung von Rad-, Fuß- und Busverkehr deutlich erleichtern. Damit hätten die Kommunen mehr Entscheidungsspielräume, um gerade auch die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer*innen besser zu schützen. Radwege könnten dann auf Basis der neuen Ziele, z.B. weil ein Quartier städtebaulich entwickelt werden soll, angeordnet werden – ohne dass es erst Tote oder Schwerverletzte geben muss.

Bitter ist das Ergebnis vor allem für die Kommunen: sie stehen aktuell mit leeren Händen da. Parteiübergreifend setzen sich viele Kommunen seit Jahren für die Reform ein, unter anderem die kommunalen Spitzenverbände und die Initiative für lebenswerte Städte mit mehr als 1.000 Kommunen. Statt mehr Möglichkeiten für die Gestaltung vor Ort, statt einer modernen Rechtsgrundlage, bleibt ihnen aktuell nur ein Straßenverkehrsgesetz aus der Kaiserzeit.



FOTO: © STEFAN KAMINSKI



Endlich Vorfahrt für die Reform!

Die neue StVO würde die gezielte

Förderung von Rad-, Fuß- und Busverkehr deutlich erleichtern.

Wie geht es jetzt weiter?

Die Bundesregierung und der Bundestag haben die Möglichkeit einen Vermittlungsausschuss auszurufen, in dem dann Bund und Länder gemeinsam zu einer Lösung finden sollen. Dazu finden aktuell Gespräche statt, einen Zeitplan gibt es jedoch noch nicht. Das Interesse an der Reform ist weiterhin sehr groß: viele Kommunen warten händeringend darauf. Ich hoffe sehr, dass es gelingt, dass sich Bund und Länder im Sinne der Kommunen und der Menschen im Land einigen und das Straßenverkehrsrecht bald eine moderne Grundlage erhält.

Swantje Michaelsen

Bundeshaushalt und Radverkehr

was muss man wissen?

Swantje Michealsen (MdB) beantwortet uns die wichtigsten Fragen rund ums Thema Bundeshaushalt und Radverkehr.

Was bezahlt der Bund denn überhaupt für den Radverkehr? Das Geld für den Radverkehr verteilt sich im Bundeshaushalt auf viele verschiedene Töpfe. Neben kleineren Summen für Kampagnen oder andere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind dies vor allem Mittel für die Radinfrastruktur, z. B. für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen, für Rad-schnellwege oder für die Ertüchtigung von Wegen für den Radverkehr an Bundeswasserstraßen. Mit dem Förderprogramm **Stadt&Land** unterstützt der Bund die Kommunen beim Bau von Radinfrastruktur.

Das ist auch für uns in Hannover ein wichtiges Programm, weil mit Geld aus **Stadt&Land** z. B. Teile der Velorouten gebaut werden sollen. Aber auch die Idee für ein Fahrradparkhaus unter dem Bahnhofsvorplatz oder der Ausbau des Radwegs entlang des Mittellandkanals ist ohne Fördermittel aus dem Bund nicht realisierbar.



Fahrradparkhäuser, wie hier am Hauptbahnhof, können in Zukunft auch aus dem Förderprogramm **Stadt&Land** gefördert werden.

Wir haben zuletzt viel von Kürzungen für den Radverkehr gehört – um was geht es da genau?

Anfang Februar haben wir den Bundeshaushalt verspätet beschlossen. Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds musste in allen Bereichen gespart werden. Im Verkehrshaushalt hat Minister Wissing daraufhin beim Radverkehr gekürzt: bei **Stadt&Land** wurden knapp 45 Mio € gestrichen und das das Programm zum Bau von Fahrradparkhäusern sollte komplett entfallen.

Zum Glück ist es uns in den Haushaltsverhandlungen gelungen, 55 Mio € für die Fahrradparkhäuser wieder einzustellen. So können die 37 Projekte, die im letzten Sommer vom Haushaltsausschuss ausgewählt wurden, doch gebaut werden. Darunter sind auch zwei Anlagen aus der Region Hannover, nämlich in Burgdorf und Sehnde.

Allerdings ist kein Geld für weitere Förderrunden mehr da. Dabei zeigt die enorme Zahl der Anträge, dass viele Kommunen Bahn und Rad verknüpfen und damit klimafreundliche Mobilität ermöglichen wollen. Der Bedarf an Fahrradparkhäusern ist riesig: Bundesweit fehlen 1,5 Million Stellplätze an Bahnhöfen.

Können die Kommunen jetzt kein Geld für Fahrradparkhäuser & Radwege mehr bekommen?

Doch! Fahrradparkhäuser können auch aus **Stadt&Land** gefördert werden. Und auch wenn die Kürzung von 45 Mio € in diesem Jahr bitter und falsch ist: Beim Sonderprogramm Stadt und Land stehen bis 2030 rund 900 Mio € für den Bau von kommunaler Radinfrastruktur zur Verfügung. Es lohnt sich also, dass die Städte und Gemeinden jetzt weiter Projekte planen und Anträge für Fördermittel stellen. Eine große Nachfrage für die Mittel aus **Stadt&Land** erhöht außerdem den Druck, dass in den nächsten Jahren mehr Geld zur Verfügung gestellt werden muss.

Wie blickst du insgesamt auf den Radverkehrshaushalt?

Für den Radverkehr wurde über Jahrzehnte viel zu wenig Geld ausgegeben. Deshalb hat nicht mal die Hälfte aller Bundesstraßen einen Rad-

weg und deshalb sind auch die Verbindungen fürs Rad vor Ort in einem schlechten Zustand oder fehlen ganz. In zahlreichen Kommunen gibt es Ideen und Pläne für die Verbesserung der Radinfrastruktur. Aber die Kommunen haben gerade in Zeiten knapper Kassen nicht genug Geld, sie brauchen Unterstützung vom Bund. Das sieht übrigens auch der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) so vor. Für mich ist nach diesem Haushalt klar: Der Kampf für eine bessere Finanzierung des Radverkehrs geht weiter, denn nur wenn der Bund sich angemessen auch am Bau von kommunalen Radwegen beteiligt, kann Deutschland wirklich zum Fahrradland werden.

Swantje Michealsen

Finanzierung im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)

Der NRVP sieht perspektivisch eine Finanzierung für den Radverkehr von 30 € pro Person und Jahr vor. Wenn der Bund davon ein Drittel übernehme, wären das bei ca. 80 Mio Menschen rund 800 Mio € pro Jahr. Im Bundeshaushalt 2024 stecken jetzt rund 325 Mio € – das muss also noch deutlich mehr werden.

Stadt&Land geht in die neue Förderphase

Stadt und Land ist 2024 in die neue Förderphase gestartet. Das Programm ist vielseitig und die Antragstellung unkompliziert: Vom Radweg bis zum Fahrradparkhaus kann praktisch alles gefördert werden. Bis 2030 stehen rund 900 Mio € zur Verfügung – Antrag stellen lohnt sich!

Die Förderrichtlinie für Niedersachsen liegt schon vor:

<https://t1p.de/grdnf>

Regionaler Lastenradgipfel

Das Jahr 2024 startete beim ADFC Stadt Hannover schnell: am 15. Januar veranstalteten wir unseren zweiten regionalen Lastenradgipfel. Eine Konferenz, zu der wir Politik, Verwaltung, Verbände und Akteure aus Wirtschaft einladen, um uns gemeinsam an einen Tisch zu setzen, uns auszutauschen, über die eigene Arbeit zu informieren- aber vor allem, um die Stellschrauben zu finden, bei denen wir noch optimieren können, um die Nutzung von Lastenrädern zu fördern. Unter den Teilnehmenden waren neben vielen Unternehmen u.a. Vertreter*innen der großen Ratsfraktionen, der Handwerkskammer, von Stadtmobil und Velogold sowie hanova.

Während es bei unserem ersten Lastenradgipfel 2023 um die private Nutzung von Lastenrädern ging, haben wir den Gipfel dieses Jahr der gewerblichen bzw. betrieblichen Nutzung von Lastenrädern gewidmet. Viele Menschen können sich erst mal nicht vorstellen, dass Lastenräder und Gewerbe gut miteinander kombinierbar sind und man eher „Überzeugungstäter*in“ sein muss, um beides miteinander zu vereinbaren. Doch die vorgestellten Praxisbeispiele zeigten deutlich, dass der Einsatz von Lastenrädern viele Vorteile mit sich bringt. Natürlich ist es für eine klimafreundliche Verkehrswende ein absoluter Mehrertrag, wenn Autofahrten durch Lastenradfahrten ersetzt werden, doch das muss nicht einmal der treibende Faktor sein: Ein Lastenrad ist günstiger in Anschaffung und Haltung als ein Transporter. Die Mitarbeiter*innen brauchen keinen Führerschein, um flexibel mobil zu sein und das wiederum macht den Betrieb besonders für junge Nachwuchs-Fachkräfte attraktiver. In Zeiten von Fachkräfte- und Azubimangel ist das besonders wertvoll. Keine Parkplatzsuche, an Staus fährt man einfach auf dem Radweg vorbei, die Leute sind in Bewegung, an der frischen Luft und tun damit auch noch was für ihre Gesundheit.

Aber es gibt auch Hürden: so stellt extremes Wetter wie starker Regen oder Glatteis ein Problem da, mit dem man sich arrangieren



FOTO:ADFC

Gruppenfoto der Teilnehmer*innen des regionalen Lastenradgipfels 2024

muss und besonders ältere Kolleg*innen sind oftmals unüberzeugbar, auf das Auto (auch nur teilweise) zu verzichten. Doch die größten angesprochenen Kritikpunkte liegen, man kann es ahnen, in der Infrastruktur. Und hier läge es an Verwaltung und Politik, diese zu optimieren, wenn man es denn möchte. Die Radwege sind zu schmal und/oder mit schlechtem Belag, Aufstellflächen und Querungsiseln sind nicht breit bzw. lang genug für Lastenräder, Bordsteine sind nicht oder nur schlecht abgesenkt und Drängelgitter so schmal aufgestellt, dass ein Lastenrad nur mit einigem Rangieren durchpasst. Die gewerblichen Akteure richten sich an die Verwaltung und Politik mit dem Wunsch, die Infrastruktur des Radverkehrs mehr zu priorisieren und z.B. von einer Benutzungspflicht der Radwege für Lastenräder abzusehen, wenn die Radwege nicht ausreichend ausgebaut sind. Auch von einer Aufklärungs- und Imagekampagne wird gesprochen, damit mehr Betriebe von den Möglichkeiten und Vorteilen der Lastenradnutzung erfahren. „Die Stadt könnte da mit gutem Beispiel voran gehen“, so der Konsens. Am Ende des Tages halten wir eine Abschlussrunde, in der wir Chancen, Vorteile und Hürden festhalten, ein reger Austausch findet statt. Und auch vom nächsten Lastenradgipfel wird mit einer erfreulichen Selbstverständlichkeit gesprochen- Was man bis dahin an-

gehen könnte, was wir thematisieren und optimieren könnten. Ein schönes Feedback zum Abschluss des Tages, das uns motiviert, diese Arbeit weiter anzugehen!

Besonderen Eindruck haben an diesem Tag die Beiträge der gewerblichen und betrieblichen Akteure auf dem Lastenradgipfel hinterlassen. Die Motivation und Freude, mit der die eigene Arbeit präsentiert wurde, war regelrecht ansteckend und gibt Hoffnung, denn: wir sind nicht alleine in dem Kampf für eine Verkehrswende. Deswegen habe ich mich im Nachgang des Gipfels noch mal mit zwei Akteuren getroffen und mir life angeschaut, wovon in den Beiträgen Rede war.

Tischlerei Heidrich: „Nachhaltigkeit ist unser Antrieb“

Zwei Tage nach dem Lastenradgipfel radle ich nach Badenstedt, um Tobias Heidrich von der Tischlerei Heidrich zu treffen. Passend zur Frühstückspause treffe ich ein. Mir wird ein Kaffee mit Hafermilch angeboten und ich setze mich dazu in den gemütlichen Pausenraum. Ein Teil des Teams ist heute Morgen mit einem Gespann von drei Lastenrädern und Anhängern zur Montage gefahren, der andere Teil ist vor Ort in der Werkstatt und erledigt die Arbeiten, die hier anfallen. Tobi hat mit



FOTO:ADFC

In der Mittagspause gibt es eine Lastenrad-Ausstellung vor dem Rathaus, von Velogold organisiert. Auch die anwesenden Betriebe bringen ihre Lastenräder mit. Deutlich wird, wie vielseitig Lastenräder- und Anhänger geworden sind!



Die Räder werden startklar gemacht

**QR-Code scannen
und den Tischlern
bei ihrer morgent-
lichen Ausfahrt
zuschauen.**

seiner Tischlerei wirklich etwas Besonderes auf die Beine gestellt, Nachhaltigkeit ist hier nicht einfach nur Lückenfüller eines Werbeslogans. Es gibt kein eigenes Auto, sondern eine Lastenradflotte, mit der gut 80% der Arbeit ausgeführt wird. Für die restlichen 20% wird das Auto einer befreundeten Tischlerei ausgeliehen. „Es war ursprünglich gar nicht geplant, mir so eine Lastenrad-Flotte zuzulegen. Als ich 2021 einen Transporter für die Tischlerei kaufen wollte, war schlichtweg nichts verfügbar oder hatte Lieferzeiten von 12 Monaten. Dass ich ein Lastenrad angeschafft habe, war also eher aus der Not heraus“, so Tobi. Doch es wurde schnell klar, dass das Lastenrad mehr als nur eine Notlösung sein kann, und so kam kurzer Hand noch ein Anhänger dazu, noch ein Lastenrad, noch ein Anhänger... und heute besteht die Flotte aus 5 Lastenrädern und 4 Anhängern und Tobi denkt gar nicht mehr darüber nach, sich ein eigenes Auto anzuschaffen.



Tobias Heidrich: Inhaber und Gründer der Tischlerei Heidrich.

Doch bei der Mobilität hört die Nachhaltigkeit bei Tischlerei Heidrich nicht auf: Geheizt wird die Tischlerei über einen Ofen der mit Holzspänen befeuert wird- in Tischlereien eigentlich ein Abfallprodukt, das gegen Kosten entsorgt werden müsste. Damit es genug Spänen zum Heizen gibt, werden auf Leerfahrten mit dem Lastenrad auch die Spänen umliegender Tischlereien abgeholt. So sparen die anderen Tischlereien nicht nur Abfall, sondern auch Entsorgungskosten!

Bei der eigentlichen Arbeit, dem Möbelbauen, achtet das Team darauf, möglichst wenig Holz zu verschwenden und den Vorrat an Holz optimal zu nutzen. Das bedeutet auch mal, das kleine Lager nach dem passenden Stück zu durchforsten, doch am Ende des Jahres fallen dadurch deutlich weniger Kubikmeter Abfall als bei konventionellen Tischlereien an. Aber wie schafft es das Team, die ganzen Materia-

lien und Werkzeuge nur mit Lastenrädern zur Montage zu transportieren? „Alles gar nicht so kompliziert, wenn man sich ein bisschen Gedanken macht“ sagt Tobi bescheiden. Die Aufträge werden so ausgewählt und sortiert, dass das Team möglichst kurze Wege hat, im Umland liegende Baustellen werden nur in Ausnahmefällen angenommen. Manche Materialien können vom Lieferanten direkt zur Montage geliefert werden, so spart man sich den Lieferweg zur Werkstatt. Beim Werkzeug wird vorher überlegt, was gebraucht wird und nicht unnötig viel eingepackt. Wenn doch mal mehr gebraucht wird, können die Mitarbeiter*innen selbstgebaute Werkbänke auf den Lastenrad-Anhänger laden und damit zahlreiche Arbeiten mobil ausführen.

Im Gespräch mit Tobi wird mir schnell klar, dass neben der Leidenschaft auch viel Organisationstalent steckt. Alle Abläufe und Aufträge im Blick haben, Optimierungspotenzial sehen, Ideen umsetzen. Und dann „einfach machen“.

Aber was wäre ein Betrieb ohne das Team. Hier herrscht gegenseitiges Vertrauen und Wertschätzung. Einmal im Jahr gibt es z.B. eine große „Werkstatt-Party“ mit Essen, Barista und einem DJ- Line Up, um gemeinsam mit Freund*innen und Kund*innen zu feiern. Dafür wird der Betrieb eine Woche eingestellt, um vorzubereiten und zu dekorieren.

Bei Azubis und Junggesell*innen kommt das Konzept seiner mobilen Werkstatt extrem gut an, vor Bewerbungen kann er sich kaum retten. Schwieriger wird es bei Altgesell*innen. „Ich bräuchte für mein Team eigentlich noch einen Altgesellen oder eine Altgesellin, hier ist es deutlich schwieriger, eine Person zu finden, die Lust auf Lastenräder hat und die auch von der generellen Art gut in das junge Team passt“. Doch Lastenräder werden ja immer breiter akzeptiert, da wird sich sicherlich bald eine*r finden.

FOTOS (2): ADFC

»

Unterwegs



Schaumburger Land

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

Jetzt die App kostenlos laden



www.schaumburgerland-tourismus.de

MiniHub: Tretwerk-Messenger x Gemüsebox

Eine neue Kooperation bei der radlogistischen Nutzung von Lastenrädern stellen uns beim Lastenradgipfel René Genz und Lukas Wachhaus von Tretwerk Messenger sowie Lucas Schild von der Gemüsebox vor: die Zusammenarbeit im „MiniHub“.

Tretwerk ist ein Radkurier-Kollektiv aus Hannover- mit dem Rad flitzen sie durch die Stadt und liefern Ware, die möglichst schnell am Ziel ankommen muss. Dabei haben sie sowohl Stammkund*innen mit regelmäßigen Abholterminen als auch spontane Aufträge. Je nach Größe der Lieferungen fahren die Fahrer*innen mit ihrem eigenen Rad und dem großen „Messenger Bag“ auf dem Rücken oder mit einem Lastenrad. Gemüsebox bietet regional erzeugte Lebensmittel in Bioqualität an und liefert diese direkt zu ihren Kund*innen nach Hause. Im Stadtgebiet geschah dies bisher mit Transportern, doch seit einiger Zeit übernimmt Tretwerk hier die letzte Meile- und hier kommt der MiniHub ins Spiel.

Ein 70m² großer Container in der Mehlstraße, direkt in der Innenstadt, groß mit dem Tretwerk Logo und ein paar dekorativen Holzelementen geschmückt- das ist der MiniHub. An einem vernieselten Morgen bin ich hier mit René und Lucas verabredet, um mir den Ablauf der Anlieferung mal live anzuschauen. Gegen 9 Uhr kommt Lucas mit dem Transporter an, es ist schon seine zweite Lieferung zum MiniHub heute. Die Abläufe sind routiniert, denn die Gemüsebox lädt hier täglich ihre Kisten ab: Rolltor vom Hub hoch, Transporter vorgefahren, kurz gemeinsam die Listen checken und schon wird ausgeladen. Der Transporter ist randvoll mit kleinen grünen „Gemüseboxen“ und Kühlboxen, circa 150 davon schleppen die zwei in den Hub, ein Rest bleibt im Auto. „Das Stadtgebiet, in dem Tretwerk unsere Ware ausliefert, ist so groß, da würde es keinen Sinn ergeben, alle Fahrer*innen in der Mehlstraße starten zu lassen. Daher nutzen wir als Zwischenlösung noch ein paar weitere Transporter als mobile Hubs, die weiter außerhalb stehen“, erklärt mir Lucas. Heißt: Lucas fährt den Transporter mit der verbliebenen Ware in einen anderen Stadtteil und stellt den Wagen dort ab, damit die Kurierfahrer*innen die Ware dann von dort aus verteilen können. Mit seinem Rad fährt er dann zum nächsten bereits geleerten Transporter und mit diesem zurück in die Gemüsebox-Zentrale in Hiddestorf/ Hemmingen. Die Gemüsebox hat neben der Kooperation mit Tretwerk auch ein eigenes Lastenrad, welches für Auslieferungen aus den mobilen Hubs genutzt wird.

Die Waren der Gemüsebox werden vom Transporter in den Hub und dann, in klar geregelter Reihenfolge, in das Lastenrad geladen.



FOTO: ADFC

Um die 150 Kisten, die jetzt im MiniHub stehen, kümmert sich René. Mit seinem Omnium-Lastenrad würde er dafür wahrscheinlich den ganzen Tag brauchen, daher kommt ein ganz besonderes Gefährt zum Einsatz: Das Tricargo Lademeister. In das große Lastenrad mit drei Rädern und abschließbarer Box passen rund 60 der „Gemüseboxen“.

Beim Beladen des Lastenrads schaut René immer wieder auf seine Liste „Das ist alles gut durchdacht: Die Reihenfolge der Stopps, damit die Strecke so kurz wie möglich ist, die Kisten sind so angeordnet, dass immer die richtigen griffbereit an meiner Ladeklappe stehen... gute Orga spart hier sehr viel Zeit!“, so René. Das Kurierfahren mit dem großen Tricargo unterscheidet sich vom klassischen Kurierfahren. René gibt zu, dass es ihm immer noch am meisten Spaß macht, mit einem agilen und schnellen Rad durch die Stadt zu fahren, immer mit der Herausforderung, den besten Weg zu finden. Dennoch ist er dankbar für den MiniHub und Kooperationen wie mit der Gemüsebox. „Viele unserer klassischen Lieferungen sind inzwischen digitalisiert, daher mussten wir schauen, wie wir uns weiterentwickeln können“. Und die Entwicklung ging rasant, 2022 hatten sie das Angebot mit dem MiniHub abgelehnt, als hanova auf der Suche nach

Betreibern war. Im Frühjahr 2023 kamen sie dann auf das Angebot zurück, weil ihre Zentrale (der „MicroHub“) aus allen Nähten platzte und dringend mehr Platz gebraucht wurde. Und schnell wurde klar: Dieses Konzept geht auf und der MiniHub öffnet ganz neue Möglichkeiten und Ideen. Eine dieser Ideen ist ein Netzwerk aus MiniHubs, das die aktuelle Zwischenlösung (geparkte Transporter als mobile Hubs) ablösen soll. Problem dabei ist vor allem der begrenzte öffentliche Raum und der bürokratische Aufwand, sowas genehmigt zu kriegen. „Doch wir sind dran!“, so René. „Nach eurem Lastenradgipfel sind wir noch mal mit der Stadt ins Gespräch gekommen und wir versuchen aktuell, da gemeinsam Möglichkeiten zu finden, um weitere MiniHubs umsetzen zu können!“.

Dass der Lastenradgipfel mit dazu beitragen konnte, den Ball da ins Rollen zu bringen, freut mich natürlich riesig und auch Tobi von der Tischlerei Heidrich erzählt mir einige Wochen nach unserem Treffen, dass durch seinen Beitrag auf dem Gipfel die Presse auf ihn aufmerksam wurde- hier wird es wahrscheinlich bald einen Fernsehbeitrag geben. Ich bin gespannt, was sich alles entwickeln wird- ihr werdet in der HannoRad sicher davon erfahren!

Bianca Sieg

Das Flaggschiff der Lastenrad-Flotte von Tretwerk: Der Tricargo Lademeister



FOTO: ADFC

Eine Stimme für den Radverkehr

Neue Ausrichtung auf der ABF Messe. Aus Auto, Boot und Freizeit wurde Abenteuer, Bewegung und Freizeit. Erstmals fanden wir uns mit dem Bereich Fahrrad & Outdoor in der Messehalle 26 wieder, gleich neben einem großen Bereich mit ganz vielen Autos. In diesem Bereich überraschte das Autohaus Hackerott, welches einen eigenen Fahrradverkaufsstand, quasi ein eigenes Bike Center, dabei hatte. Fahrrad und Familie war das Oberthema einer Fahrradausstellung und entsprechend kam die ADFC Radfahrschule, der Woom Kinderradparcours und der S'cool Pumptrack genau richtig, um den Bewegungsdrang der kleinen Messebesucher*innen zu bedienen.

Die ADFC Radfahrschule war mit einem Verkehrsparcours vertreten und Marion Domnick hatte in diesem Jahr eine Menge auf dem Aktionsparcours zu tun.

Mit neuem Standdesign und politischen Forderungen im Gepäck haben wir auf der diesjährigen ABF Messe ein optisches wie auch inhaltliches Statement für den ADFC gesetzt. Wir sind die Stimme für den Radverkehr und wir sind erster Ansprechpartner*innen für alle Radfahrenden.

Das machte unser engagiertes Standpersonal, welches von unserem Geschäftsstellenleiter Ronald Brandt hervorragend betreut und bewirtet wurde, vielen Besuchenden klar. Mit 29 neuen Mitgliedschaften konnten wir auch in diesem Jahr wieder ein gutes Ergebnis einfahren.



FOTOS (2): ADFC

Schon von weitem sichtbar: Das neue Standdesign mit politischen Statements. Auch der Regionspräsident Steffen Krach gab sich am Stand die Ehre, hier mit unserem Landesvorsitzenden Rüdiger Henze.

Mit Rüdiger Henze war an drei Tagen auch unser Landesvorsitzender am Messestand und kümmerte sich mit seiner Mitarbeiterin Sandra Henze vor allem um das Thema Bett & Bike. Alles in allem ein gelungener Messeauftritt des ADFC.

Detlef Rehbock



ADFC STERNFAHRT Region Hannover

Auch 2024 setzt der ADFC Region Hannover ein Zeichen für den Radverkehr. Mit einer Fahrradsternfahrt aus allen Kommunen der Region Hannover und darüber hinaus geht es am **26. Mai 2024** auf Zubringerrouten zu Sammelpunkten, von denen es auf Hauptverkehrsstraßen der Landeshauptstadt und über Teile des Schnellstraßennetz zum Fahrradfest am Maschsee geht.



Aktuelle Infos zu Streckenverläufen, Treffpunkten und Abfahrtszeiten findet ihr auf unserer Webseite unter <https://hannover-region.adfc.de/sternfahrt>

oder unter <https://www.velohannover.de/sternfahrt/>

Beiträge für die HannoRad
bitte an:
redaktion@adfchannover.de

Termine bitte an:
termine@adfchannover.de

Anzeigen bitte an:
anzeigen@adfchannover.de

Redaktionsschluss für
HannoRad 2 | 2024: 20.06.2024

Gute Straßen für alle!

Deutschlands Straßen sind immer noch Autoraum. Wir fordern gute Straßen für alle! Egal, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus und Bahn: Der Straßenraum muss endlich so gestaltet werden, dass er allen zugutekommt.

Mehr Platz fürs Rad: mehr und bessere Fahrradwege

Breite, geschützte Radwege, durchgehende Radwegenetze, sichere Kreuzungen und Radschnellverbindungen. Mehr Platz fürs Rad heißt auch mehr Menschen auf dem Rad, weniger Lärm und mehr Sicherheit.

Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Das Straßenverkehrsgesetz muss dahingehend geändert werden. Das aktuelle StVG hieß früher „Kraftfahrzeuggesetz“ und stellt seit mehr als 100 Jahren das Auto ins Zentrum und benachteiligt andere Verkehrsarten.

Einfach vom Rad in Bus oder Bahn

Mit guten, sicheren Abstellmöglichkeiten ist das Fahrrad in Kombination mit Bus und Bahn eine echte Alternative zum Auto – und das nicht nur in der Stadt.



Unsere monatlichen Newsletter!

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

stadt@adfchannover.de

Neuer Vorstand gewählt



FOTO:ADFC

Die Mitgliederversammlung des ADFC Region Hannover e.V. hat am 1. März 2024 einen neuen Vorstand gewählt. Insgesamt haben sich acht Personen zur Wahl gestellt und alle wurden einstimmig gewählt. Damit ist der Vorstand des ADFC Region Hannover e.V. für die nächsten zwei Jahre paritätisch besetzt mit vier Frauen und vier Männern. Wiedergewählt wurden Rainer Bassen, Helene Grenzebach, Annette Teuber, Erwin Marquard und Detlef Rehbock, neu hinzugekommen sind Annette Volland, Detlef Pohl und Martha Priesemann.

Auf dem Bild (von links nach rechts): Erwin Marquard, Detlef Pohl, Helene Grenzebach, Annette Volland, Detlef Rehbock, Martha Priesemann, Annette Teuber, Rainer Bassen.

Trafficpilot – Grüne Welle auch für Radfahrende?



GRAFIK:ADFC

Mit der kostenlosen App „trafficpilot“ werden Voraussagen getroffen, bei welcher Geschwindigkeit die nächste Ampel grün zeigt. Für einen Verkehrsversuch „Saubere Luft“, der seit Juni 2022 läuft, wurden 44 Ampeln im zentralen Stadtgebiet Hannovers an das System angeschlossen, weitere sollen folgen. Ziel war, das Fahrverhalten des Autoverkehrs zu harmonisieren, um unnötige Stopps zu verhindern, starke Brems- oder Beschleunigungsmanöver zu vermeiden und damit Kraftstoffverbrauch und Emissionen zu reduzieren. Aber die App funktioniert Berichten nach auch für Radfahrende gut. Probiert es einfach mal aus! (Natürlich nicht während der Fahrt bedienen, sondern immer das Verkehrsgeschehen im Blick behalten. Nutzt im Zweifel die Sprachausgabe.)

Mehr Details findet ihr unter dem QR-Code oder direkt über den Link:

<https://t1p.de/hxnfj>

ADFC Hannover

Stadtbezirksaktivitäten

Neue Arbeitsebene im ADFC

„AhBaDa, so geht Fahrradstadt“ ist der Titel des neuen ADFC-Aktionsplans für den Stadtbezirk Ahlem-Badenstedt-Davenstedt. Darin werden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in konkret diesem Stadtbezirk vorgeschlagen. Wie etwa eine tangentielle Radroute, die die drei zugehörigen Stadtteile verbindet, eine sichere Radverkehrsführung in der Badenstedter Geschäftsstraße -verbunden mit einer Neuaufteilung des Straßenraums - oder eine sichere Fahrradabstellanlage am Stadtbahnhof Ahlem. Zusammengetragen wurden diese und weitere Forderungen bei einem Workshop, zu dem alle Mitglieder des Stadtbezirks eingeladen waren. Dabei wurden eine Ansprechpartnerin und ein Ansprechpartner des ADFC für diesen Stadtbezirk vorgeschlagen, die vom Vorstand des ADFC Stadtverbands bestätigt wurden. Sie vertreten künftig die Interessen des ADFC unmittelbar im Stadtbezirk mit seinen ca. 35.000 Einwohner*innen, etwa gegenüber dem Stadtbezirksrat oder örtlich zuständiger Verwaltung. Sie vernetzen sich als Vertreter*innen des Radverkehrs mit Organisationen im Stadtbezirk, etwa mit Sportvereinen oder Kultureinrichtungen und auch mit Unternehmen. Hinweise auf Probleme und Anregungen zur Verbesserung des Radverkehrs gehen zunächst an sie. Etwa zwei Mal im Jahr laden sie die ADFC-Mitglieder des Stadtbezirks zu einem Treffen ein. Wenn es gut läuft, bildet sich so eine aktive Stadt-

bezirksgruppe. Begonnen haben wir die Aufstellung von Stadtbezirksaktionsplänen und die Benennung von Ansprechpartner*innen bereits 2022 mit dem Stadtbezirk Südstadt-Bult, in 2023 folgten dann Linden-Limmer und AhBaDa. Bei der Mitgliederversammlung des Stadtverbands im Januar 2024 haben die Teilnehmenden für alle 13 hannoverschen Stadtbezirke mit großem Engagement Maßnahmenvorschläge zusammengetragen. Im Laufe diesen Jahres wollen wir für möglichst alle Stadtbezirke ADFC-Ansprechpartner*innen benennen und Aktionspläne vorlegen.

Wir wissen, dass neue Mitglieder vor allem das starke verkehrspolitische Engagement des ADFC schätzen. Mit der Stadtbezirksebene schaffen wir für alle ca. 2.600 Mitglieder in Hannover eine breite Möglichkeit, verkehrspolitisch aktiv zu werden und erreichen gleichzeitig eine deutlich stärkere Präsenz des ADFC und damit der Interessenvertretung für besseren Radverkehr. Das Beispiel „Beschluss zur Abschaffung der Fahrradstraßen in Südstadt-Bult“ zeigt, wie wichtig die Beteiligung vieler Mitglieder ist, um Aktivitäten dagegen zu planen und vor Ort bei Veranstaltungen, in Bezirksratssitzungen oder an Infoständen präsent zu sein. Selbstverständlich werden die Aktiven durch den Vorstand und die hauptamtlich besetzte Geschäftsstelle des Stadtverbands unterstützt. Reicht die Bedeutung des Vorhabens über den Stadtbezirk hinaus,

wie etwa bei der Fahrrad-Demo im Herbst oder jetzt gerade bei der Petition für den Erhalt der Fahrradstraßen, dann übernimmt der Vorstand die Verantwortung für Organisation und Forderungen.

Manches von dem, was hier beschrieben wird, ist noch in der Entwicklung, ist noch ein Plan. Die Umsetzung wird auch nicht überall gleich erfolgen. Doch die Erfahrungen in den ersten Stadtbezirken und die sehr zustimmende Beteiligung bei der Mitgliederversammlung zeigen, dass wir hier auf dem richtigen Wege sind, die Struktur des ADFC auf örtlicher Ebene weiter zu entwickeln und unsere verkehrspolitische Präsenz zu stärken.

Eberhard Röhrig-van der Meer
Vorsitzender ADFC Stadt Hannover

ADFC Garbsen/Seelze

Die Natur des Truppenübungsplatzes erfahren

Durch einen Bericht aus Garbsen wurden wir auf das „Volksradfahren“ auf dem Truppenübungsplatz Bergen aufmerksam. Es findet üblicherweise am ersten Sonntag im August statt. Dabei werden verschiedene Radfahrstrecken mit einer Länge von 24 km, 52 km und 74 km angeboten. Zur Erkennung gibt es ein farbiges Armband, die Strecken sind in der entsprechenden Farbe ausgeschildert. Offizieller Start/ Ziel: am Schloss Bredebeck bei Bergen oder in der Nähe von Oerbke bei Bad Fallingbostal.

Am Schloss Bredebeck gibt es ein breites Verpflegungsangebot: Erbsensuppe, Bratwurst, Kaffee und Kuchen. Auch unterwegs sind zwei kleinere Verpflegungsstände. Auf dem Gelände kann man von 9–17 Uhr unterwegs sein. Zugang von 9–13 Uhr zu den Strecken, nach Anmeldung am Infostand. Für die Anreise per Auto gibt es reichlich Parkplätze. Die Anreise per Bahn (erixx) ist nur bedingt ratsam, da es nur wenig Fahrradplätze gibt.

Manfred Kern



Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

BFFL HANNOVER E.V. – BUND FÜR FAMILIENSPORT UND

FREIE LEBENSGESTALTUNG,
Waldstraße 99, 30629 Hannover

BLUESKY OUTDOOR GMBH

Kurt-Schumacher-Straße 9, 30159 Hannover

BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG

Stiftstraße 12, 30159 Hannover

EMOTION TECHNOLOGIES

Rüsterburg 3, 30173 Hannover

ERGODYNAMIK BUSCH

Schneereener Straße 8, 31535 Neustadt a. Rbg.
OT Schneeren

FAHRRAD KRUSE

Im Sande 2, 30926 Seelze

FAHRRAD MEINHOLD

Kampweg 12, 30823 Garbsen

FAHRRADHAUS RUSACK

Albert-Einstein Straße 3b, 31515 Wunstorf

FAHRRADKONTOR

Spichernstraße 7, 30161 Hannover

FAHRRADSERVICE MESIC

Krendelstraße 24, 30916 Isernhagen

FEINE RÄDER DRAHTESEL GMBH

Volgersweg 58, 30175 Hannover

GREENBIKE-SHOP

Würzburger Straße 4, 30880 Laatzen

HÖREN+SEHEN FÖRSTER

Neues Zentrum 4, 31275 Lehrte

KONVIS – VISIONÄR KONZEPTE

Martin Steudter, Rampenstraße 7D,
30449 Hannover

PGV DARGEL HILDEBRANDT GBR

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

PRO BERUF GMBH

Bonifatiusplatz 1/2, 30161 Hannover

RADGEBER LINDEN GMBH

Wunstorfer Straße 22,
30453 Hannover

RADHAUS STURM

Burgdorfer Straße 7, 31275 Lehrte

RÄDERWERK GMBH

Hainhölzer Straße 13, 30159 Hannover

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GMBH

Schillerstraße 33, 30159 Hannover.

STEINHUDER MEER TOURISMUS

Meerstraße 15–19, 31515 Wunstorf

STEP

Odeonstraße 14, 30159 Hannover

TOMMY'S FAHRRADHUS

Kornstraße 20, 31535 Neustadt a. Rbg.

ÜSTRA HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE AG

Georgstraße 52, 30159 Hannover

VELOGOLD

Wunstorfer Straße 39A, 30453 Hannover

ZWEIRAD RESCHKE

Mandelsloher Straße 30, 31535 Neustadt
OT Mandelsloh

Werde ADFC-Mitglied

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

Das sind exklusive Mitglieder-Vorteile:

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

Nicht zögern – jetzt Mitglied werden!

Einfach QR-Code einscannen
und zum digitalen Mitgliedsantrag
gelangen.



ADFC Langenhagen

Nach Bürgerprotesten endlich eine sichere Schulwegquerung



FOTO: ADFC

Neue Fußgängerquerungen über die Theodor-Heuss-Straße am neuen Gymnasium Langenhagen

Im Januar 2023 nahm die Stadt Langenhagen das neue Gymnasium an der Theodor-Heuss-Straße in Betrieb und übergab das 115 Millionen-Projekt an die Schulleitung und an die Schüler*innen. Was bei der Planung des Neubaus zunächst keine Berücksichtigung fand, war eine ausreichend sichere Schulwegquerung. Immerhin werden an der Schule 1.500 Kinder und Jugendliche unterrichtet, von denen viele zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Bisher gab es an der Einmündung der Straße An der Neuen Bult in die Theodor-Heuss-Straße lediglich eine Bedarfsampel mit einer verhältnismäßig schmalen Fußgängerfurt.

Für die zu erwartenden Massen an Schüler*innen vollkommen unzureichend, zumal nach Überwindung der Hauptverkehrsstraße in diesem Fall auch noch die Straße An der Neuen Bult zu queren wäre und das nicht ampelgesichert.

Erst sehr spät suchte die Stadtverwaltung nach Lösungsmöglichkeiten und kam auf die Idee, die Straße An der Neuen Bult für den Schwerlastverkehr des Betriebshofs und der Kläranlage zu sperren, und diesen Verkehr durch die verkehrsberuhigte Silberseesiedlung umzuleiten. Das führte zu massiven Anliegerprotesten in der Silberseesiedlung und zum Einlenken von Rat und Verwaltung. Es wurden noch einmal fast eine Million Euro in die Hand genommen, um die Querung über die Theodor-Heuss-Straße zu erweitern und damit verkehrssicher umzugestalten.

Die Umbauarbeiten begannen im Spätsommer 2023 wurden Anfang 2024 fertiggestellt.

Unter Vollsignalisierung mit Links- bzw. Rechtsabbiegespuren und ausreichend breiten Fußgängerfurten nun ein Pluspunkt für die Verkehrssicherheit!

Joachim Vogler

Aber sicher(er): In voller Breite

Radwegplanung Berenbostel-Engelbostel im nächsten Schritt zur Realisierung

Die Ortsteile Berenbostel (Garbsen) und Engelbostel (Langenhagen) liegen „nur“ 1,7 km auseinander. Radfahrende nutzen diese Strecke wegen fehlenden Radweg jedoch selten. Zu Recht: schon zur Tageszeit lässt man sich nicht gerne von Schwerlast-Sattelschleppern eng und schnell überholen, bei Regen oder Dunkelheit trauen sich dann aber wirklich kaum noch Radfahrende auf diese Straße.

Doch nun ist ein wesentlicher Schritt zur Realisierung eines Radweges erfolgt: Für diese Strecke wurden jetzt gleich zwei (!) Planfeststellungsverfahren eröffnet: Eins ab Berenbostel von Westen bis zur Ampel in der Mitte der Strecke, und eins ab Engelbostel von Osten einschließlich der Ampel. Daher haben die beiden Ortsgruppen die umfangreichen Planungen mit insgesamt 32 Online-Ordern unter die Lupe genommen und ihre Stellungnahmen und Verbesserungsvorschläge abgeschickt. Positiv und mit Dank wurde angemerkt, dass der Zweirichtungsradweg fast durchgehend 2,5 m breit ausgeführt werden soll, was auch bei Rad-Gegenverkehr wirklich ausreichend ist. Umfangreiche Anmerkungen gaben die beiden Ortsgruppen u.a. zu drei Punkten ab:

1. Ampelkreuzung

- Sensorik für automatische Ampelumschaltung bei Annäherung von Radfahrenden vorsehen und somit Vermeidung von Bettelampeln
- Querung der beiden West-Ost-Ampeln durch Radfahrende in beide Richtungen durch geeignete Beschaltung in einem Zuge ermöglichen
- Bei Ausfall der Ampel sichernde Verkehrszeichen mit Bevorzugung der Radfahrenden
- Vorschlag: Radfahrende bei Regen in der Ampelschaltung bevorzugen, so wie in Groningen oder auch in einem Versuch in Oldenburg in die Ampelschaltung einprogrammieren.

2. Ortseingang Berenbostel

- Durchfahrt der Querungshilfe/Mittelinsel diagonal ausrichten und so an das Fahrverhalten der Radfahrenden anpassen, um ihnen dort scharfe Kurven zu ersparen.

3. Ortseingang Engelbostel

- Die zulässige Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h absenken, da an der Südseite die beiden Fahrspuren von Rad und Kfz zu einer Fahrspur zusammengeführt werden. Diese Geschwindigkeitsabsenkung ist nach Ansicht der beiden ADFC-Ortsgruppen zwingend, um die in den geltenden Vorschriften verbindlich vorgegebene „Vision Zero“ bereits in der Planungsphase zu erfüllen
- Vorschlag an die Region Hannover UND die Stadt Langenhagen, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens: In Engelbostel ist schon weitgehend max. Tempo 30 km/h vorgeschrieben, auch auf durchgehenden Straßen. Da wäre es doch sinnvoll, das dann verbliebene Stück mit 50 km/h zwischen der neuen Querungshilfe (30 km/h) und dem Beginn von 30 km/h auf der Straße „Alt Engelbostel“ auch in Tempo max. 30 umzuwidmen: Einheitlichkeit schafft Übersichtlichkeit – und damit Sicherheit, ganz im Sinne der „Vision Zero“!



FOTO: DR. REINHARD SPÖRER

Hier soll der neue Ortsteil-Verbindungs-Radweg hin: Mit 2,5 m ist er auch bei Rad-Gegenverkehr ausreichend breit, wie es der quer über die beiden Fahrräder gelegte Zollstock (2 m lang) zeigt.

- Die Stellungnahmen sind bereits abgeschickt, so dass nun die nächsten Schritte rund um diesen Radweg folgen werden, und dann schließlich auch der tatsächliche Bau des Radweges selbst.

*Karl-Heinz Giese, Stv. Sprecher der ADFC-Ortsgruppe Garbsen/Seelze
Dr. Reinhard Spörer, Sprecher der ADFC-Ortsgruppe Langenhagen*

ADFC-Vorschlag wurde realisiert:

Neubaubereich „Gartenquartier“ ist mit Radweg ans Zentrum angebunden worden



FOTOS (4): ADFC

Lehrte. Vor vier Jahren hatte der ADFC Lehrte bei der Aufstellung des Bebauungsplans „Gartenquartier“ gefordert, zur Förderung des Radverkehrs dieses Neubaubereich möglichst direkt an die Innenstadt und den Bahnhof anzubinden.

Die kürzeste und ampelfreie – also zeitlich kalkulierbare – Verbindung zwischen dem Gartenquartier und dem Bahnhof führt über Richtersdorf. Um mit dem Fahrrad auf kurzem Weg flott zum Tunneleingang in der Schillerstraße zu kommen, bietet sich der Verbindungsweg zur Kleingartenkolonie „Dornröschen“ an. Der anschließende schmale „Trampelpfad“ (Foto 1) vervollständigt die Verbindung. Unserer Stellungnahme* folgend wurde das Bebauungsplangebiet um eine Wegeverbindung erweitert, dadurch wurde erreicht, dass der Weg gleichzeitig beraten wurde.

Im vorigen Jahr wurden die Bauarbeiten fertiggestellt: die Stadt hat den Weg zur Kleingartenkolonie asphaltiert (Foto 3) und die „Lehrter Wohnungsbau“ GmbH hat den „Trampelpfad“ verbreitert (Foto 2) und mit einer komfortablen Decke versehen. Die gesamte Strecke wurde gut ausgeleuchtet.

Wir danken allen Beteiligten für die zügige Realisierung!

*Seit 1991 beteiligen die Landesverwaltung und die Kommunen die ADFC-Gliederungen wie „Träger öffentlicher Belange“. (Siehe Schreiben des damaligen nds. Wirtschafts- und Verkehrsministers Fischer an den ADFC Niedersachsen)

Aktiv beim Kinderweihnachtsmarkt in Lehrte

Beim ersten Kinderweihnachtsmarkt in Lehrte, der auf Initiative des Fördervereins der Kita der Villa Nordstern ins Leben gerufen wurde, war auch der ADFC Lehrte/Sehnde mit einem Stand vertreten.

Bei Minusgraden und leichtem Schneerieseln konnten die Kinder ihre Kreativität beim Anmalen von Fahrradklingeln ausleben. Über die sehr bunten und vielfältigen Klingeln haben wir uns mindestens genauso gefreut wie die Kinder. Und trotz Schnee hatten wir kaum eine Verschnaufpause bei unserer Kinderlaufradstrecke. Es wurden Rennen

gefahren zwischen Groß und Klein, Jung und Alt. Manche fuhren zum ersten Mal ein Laufrad, andere waren schon richtige Profis, wiederum andere (vor allem die ganz Großen) konnten es einfach nicht mehr. „Das zeigt uns, dass auch Kinder im Winter mit dem Rad viel Spaß haben können und damit unterwegs sein wollen. Und deshalb brauchen wir eine bessere Radinfrastruktur, auch im Winter!“ sagt Michael Schmand vom Vorstand der Ortsgruppe des ADFC Lehrte/Sehnde.



FOTO: ADFC

ADFC Neustadt

Jubiläum – die Ortsgruppe wird 35 Jahre alt

Die Ortsgruppe Neustadt wird dieses Jahr 35 Jahre alt – das soll am 4. Juli 2024 mit einer Dämmerstoppfenbootsfahrt auf dem Steinhuder Meer gefeiert werden.

2023 konnten wir die Fertigstellung eines seit 40 (!) Jahren geplanten Radwegs zwischen Mandelsloh und Helstorf erleben. Eine solch bedeutende Verbindung zwischen zwei Ortsteilen über die Leine hinweg war eigentlich schon lange überfällig.

Die erste Fahrradstraße Neustadts ist inzwischen freigegeben, sie verläuft parallel zur Fußgängerzone und ermöglicht es dem Radverkehr nun, durch die Stadt zu kommen, ohne die stark befahrene Herzog-Erich-Allee benutzen zu müssen. EU-Fördergelder haben dieses Projekt möglich gemacht. Ein kleiner Wermutstropfen besteht noch darin, dass die Brücke für Fuß- und Radverkehr über die Leine noch nicht gebaut wurde, Planungen laufen aber bereits.

Auf der verkehrspolitischen Ebene gibt es noch eine Menge zu tun, da unverändert viele Landesstraßen zwischen den Ortsteilen ohne straßenbegleitende Fuß- und Radwege sind.

Weitere Pläne für 2024: am 4. Mai wollen wir eine KidicalMass-Demo-radfahrt anbieten, um bessere Verkehrsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu fordern. Die jährliche Fahrradralle für Familien soll am 13. Juli 2024 ausgerichtet werden.

Im Juni reisen wir auf Einladung unserer Bundestagsabgeordneten Swantje Michaelsen (Bündnis 90/ Die Grünen) für einen Tag nach Ber-

lin, um eine Bundestagssitzung zu verfolgen und am 25. September besichtigen wir im Rahmen einer Führung das klimaneutrale Gebäude der neuen energy-Zentrale in Hannover.

Volker Kempf

Nachruf

Am 14. Februar 2024 verstarb unser langjähriges Mitglied Heinz Schmidt im Alter von 79 Jahren. In seiner aktiven Zeit war Heinz ein zuverlässiger, freundlicher und humorvoller Wegbegleiter bei seinen vielfältigen Aktivitäten im ADFC Neustadt und im Kreisvorstand.

Wir werden Heinz stets ein ehrendes Andenken bewahren, unser Mitgefühl gilt seiner Familie.



FOTO: PRIVAT

„Der Weg ist das Ziel“

Fünf Tage entlang der Fulda und Weser

Der Adfc Garbsen/Seelze hatte für 2023 vier Mehrtagestouren geplant. Eine davon führte die Radelgruppe an Fulda und Weser entlang. Entsprechend dem Motto: „der Weg ist das Ziel“, waren keine besonderen Besichtigungen geplant. Am 14.05. startete unsere Tour mit 10 Teilnehmer*innen, doch bevor es aufs Rad ging, stand erst mal eine IC-Fahrt an, um zu unserem Startpunkt der Route zu gelangen.

1.Tag

Die Fulda entspringt auf 950m bei Gersfeld. Wir sparten uns allerdings den doch sehr mühevollen Anstieg und starteten unsere Tour in Fulda mit einer kleinen Stadtrundfahrt. Dann ging's raus in die Natur. Landschaftlich wunderschön, fuhren wir mal rechts und links der Fulda durch das Fuldata. Am ersten Tag werden wir gleich zeimal von heftigen Regen überrascht und wir machen kleine Zwangspause, in Schutzhütten, unter Carports und Brücken. Hungrig und die Zeit im Nacken, verzichteten wir auf den Schwemker nach Bad Hersfeld und kommen nach 84 km in unserer Penion in Mecklar an.

2.Tag

Durch die Fuldaaue, die renaturiert wurde und den Vögeln gute Rastmöglichkeiten bietet, fuhren wir Richtung Rotenburg an der Fulda. Der Garten vom Kloster Haydau, einer ehemaligen Zisterzienserinnen-Abtei, lud zur

ausgiebigen Pause mit Fotostopp ein. Bemerkenswert, dass dieser wunderschöne Garten ehrenamtlich angelegt und ohne öffentliche Mittel unterhalten wird. Das Highlight des Tages war zweifelsohne bei Morschen-Binsförth die deutschlandweit einzigartige Fahrradbahn. Mit eigener Kurbelkraft quert man dort die Fulda. Das war anstrengender, als es aussah. Aber Spaß hat es trotzdem gemacht. Auf wechselnden Seiten ging's dann weiter nach Melsungen. Dort bestaunten wir u. a. eines der schönsten Fachwerkthäuser Deutschlands. Der weitere Radweg schlängelt sich von Hügel zu Hügel fast immer direkt neben der Fulda. Abseits vom R1 haben wir nach ca. 67 km unser Tagesziel in Dörnhagen/Fulda-brück erreicht.

3.Tag

Morgens fuhren wir zurück zum Fulda-Radweg. Viele Brücken waren unterwegs zu bewundern, bis wir die Fuldaauen der documenta-Stadt Kassel erreichten. Nach einem Abstecher zur Orangerie fuhren wir östlich an Kassel vorbei und folgten dem Verlauf der Fulda bis Hann. Münden, der südlichsten Stadt Niedersachsens. Am Weserstein der 3-Flüsse-Stadt „küssen“ sich Fulda und Werra und werden zur Weser. Unzählige Fachwerkbauten, Wehrtürme, Welfenschloss und Weserrenaissance-Rathaus sind Spiegelbild der Stadt. Um die prächtigen Fachwerkbauten bestaunen zu können, unter-

nahmen wir gemeinsam den „Historischen Stadtspaziergang“. Bis Bad Karlshafen radelt man nun an Weser und Fulda entlang. Unser Quartier in Fuldata/Weißebehütte erreichten wir nach 70 km.




f /meyershof

Schauen Sie doch mal bei uns in Wassel vorbei!

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

🥚 Eier aus Freilandhaltung	🍠 Kartoffeln
🍯 Honig	🐔 Freilandhähnchen
🦆 Enten und Gänse	... und vieles mehr

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

4. Tag

Heute war für unsere Bio-Bikerin noch einmal höchste Anstrengung angesagt. Wir hatten zwar streckenmäßig wenig Kilometer zu radeln, jedoch hatte es der Anstieg auf der rechten Flussseite in sich. 25%-Steigung waren zu überwinden. Selbst die E-Biker kamen ins Schwitzen.

Ab Bad Karlshafen fuhren wir, mit wenig Steigungen, nun an der Weser entlang. In Wehrden wechselten wir mit der Personen- und Fahrradfähre wieder die Uferseite, um ab Fürstenberg mit dem Fahrgastschiff der „Flotten Weser“ bis nach Corvey zu schippern. Das Schloss Corvey ist seit 2014 Weltkulturerbe. Eine Besichtigung stand nicht auf dem Programm, so sind wir an den Schlossmauern entlang weiter zu unserer

Pension in Höxter-Albaxen gefahren. Für das Abendessen hatten wir uns im Tonenhof, einem Bikertreff, angemeldet. Unser Tacho zeigte 55 gefahrene Kilometer.

5. Tag

Himmelfahrt, unser letzter Tag der Tour: Wir fahren meist wieder in Sichtweite der Weser. Die größeren Orte, die wir streiften, waren Holzminden, die Stadt der Düfte, und auch Bodenwerder. Im Vergleich zu den vorherigen Tagen herrschte quasi Massenandrang auf der Strecke. Vatertagsausflügler, auch viele Familien mit Kindern waren unterwegs.

Nach einem Fuß-Bummel durch Hameln ging's ohne Probleme mit der S-Bahn nach Hannover zurück. Die Tagesetappe be-

trug 77 km. Mit der Einkehr in einem Biergarten beendeten wir unsere Tour. Erfreulicherweise hat der Pannenteufel dieses Mal nicht zugeschlagen. Unseren Kontakt zum Wettergott müssen wir wohl noch ausbauen, denn für Mai war es definitiv zu kalt. Insgesamt aber war es eine tolle Tour.

Fazit:

Der Fulda Radweg, R1, ist landschaftlich sehr abwechslungsreich und wirklich wunderschön. Der überwiegende Teil der Strecke ist asphaltiert und gut ausgebaut.

Er soll laut Beschreibung keine nennenswerten Steigungen enthalten und gut mit Kindern ab acht Jahren zu befahren sein. Davon würde ich strikt abraten. Es sind doch enorme Auf's und Ab's zu bewältigen, die selbst für unsere geübte Bio-Bikerin eine starke Herausforderung darstellten. Ganz besonders bereitete der 25%-tige Anstieg zwischen Wahmbeck und Bad Karlshafen Mühe.

Den Weser-Radweg ab Bad Karlshafen kann man durchaus als Genuss-Radweg beschreiben.

Zugfahren mit Fahrradgruppen:

Selbst die relativ neuen IC's sind ein echtes Ärgernis für Fahrradkund*innen. Man hat bei der Planung offenbar nur an leichte Bikes mit schmalen Lenkern und schmalen Reifen gedacht. Die Bügel sind viel zu dicht beieinander und das Einhängen in die oberen Haken erfordert Kraft und z.T. Teamwork.

Monika Unger, Garbsen



FOTO:ADFC

Fahrradseilbahn bei Morschen-Binsförth

SFU
Zeltfestival
am
25.05.2024
Infos unter sfu.de




SFU
immer unterwegs

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

SFU SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

HANNOVER
Schillerstraße 33 | 0511 4503010

BRAUNSCHWEIG
Neue Straße 20 | 0531 13666

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



Berge, bitte!

Mit Rad und Gepäck über die Alpen nach Italien

Wenn man als gebürtige Norddeutsche (und inzwischen in Niedersachsen Lebende) auf die Idee kommt, mit dem Rad über die Alpen zu fahren, wird man durchaus mit skeptischen Blicken konfrontiert. Niedersachsen ist nicht gerade für seine bergige Landschaft bekannt, somit würde ich mich natürlicherweise nicht als „Bergziege“ bezeichnen. Dennoch entscheide ich mich immer wieder dafür, meinen Urlaub damit zu verbringen, leidend irgendwelche Berge mit dem Rad hoch- und (weniger leidend) runter zu fahren. Dieses Mal sollten es nicht „irgendwelche“ Berge sein, sondern „die“ Alpen.

Im März 2023 festigte sich der Plan, eine Alpenüberquerung zu wagen, nachdem ich mich mit meiner Freundin Lara für ein viertägiges „Gravelevent“ im Bayrisch Wald angemeldet hatte. Der Gedanke: Wenn man schon mal so weit im Süden Deutschlands ist, kann man das auch direkt mit unserer lose geplanten Radreise verbinden. Nach liebevoller (und in Retrospektive vielleicht etwas übermotivierter) Routenplanung stand fest: Über rund 600 km, 18.000 Höhenmeter und sieben Etappen sollte es auf Asphalt und Schotter im Juni von München an den Comer See nach Italien gehen.

Ein wirkliches Trainingslager gab es vorher nicht, allerdings waren die vier Tage im Bayrisch Wald, mit 350 km und 7.000 Höhenmeter, deutlich mehr als nur ein Warmfahren. Die erste Planänderung entstand bereits hier: das Campinggepäck wurde vor Antritt der Alpentour mit der Post zurück nach Hause geschickt, wir schlafen in Unterküften und nicht im Zelt – das restliche Gepäck für 2 Wochen Urlaub war immer noch genug, um sich beim Berghochfahren solide abzuquälen. Wir starteten die Tour sehr entspannt, von München an den Walchensee, um dort

noch mal einen Pausentag einzulegen. Was wir zu dem Zeitpunkt nicht wussten ist, dass dies der einzige Pausentag bis zum Comer See bleiben würde.

Highlights der Tour

Für Lara und mich gab es ganz klar zwei Highlights der Alpenüberquerung: eine wilde, abenteuerliche Brennerüberquerung, die für manche eher als Mountainbike-Tour durchgehen würde, und die Überquerung des legendären Stifser Joch, dem zweithöchsten asphaltierten Pass der Alpen und zurecht „die Königin der Passstraßen“ genannt.

Für die Brennerüberquerung nahmen wir uns viel Zeit, die Tagesetappe hatte nur rund 42 km und 1600 hm, dafür fast komplett auf unbefestigten Wegen. Die letzten Kilometer des Anstiegs mussten wir fast zwei Stunden steil berghoch schieben, doch keinen Meter verteufelten wir die Route. Die Panoramen waren atemberaubend schön und fernab von Straßen, Autos oder Zivilisation, hatten wir die Alpen für einen Moment ganz für uns allein. Fast allein, denn entlang unserer Route erstreckte sich eine alte Bunkeranlage, die rege von Murmeltier-Familien und kleinen Gämsenherden bewohnt wurde.

Aufgrund von kaltem Wind und Nieselregen mussten wir die Etappe am Ende auf etwa 35 km kürzen – dennoch eine wirklich einmalige Erfahrung, mit Eindrücken, die ich so schnell nicht vergessen werde. Ganz anders verlief es bei der Überquerung des Stifser Joch – diese war auf gewisse Weise Highlight und Tiefpunkt zugleich. Von Prad aus machten wir uns auf den Weg und wussten genau, was uns bevorste-



Die letzten Meter von fast 2 Kilometer Schiebepassage sind fast geschafft und die Aussicht ist malerisch, einfach grandios. Sie entschädigt alle Mühen!



Geschafft! Wie es sich gehört ein Siegerinnen-Bild vor dem Schild des schneebedeckten Stifser Jochs. Die Abfahrt war entsprechend frisch!



Ein schnelles Foto bei der Hochfahrt über die östliche Passetraße mit einem belohnenden Blick auf die vielen Höhenmeter, die man bereits hinter sich hat!

hen würde: 1800 Höhenmeter auf 24 km, ununterbrochen berghoch, mit einer durchschnittlichen Steigung von 7,6 % und 48 Serpentinaen. Zahlen, vor denen ich wirklich Respekt hatte. Ausgerechnet dieser Tag startete mit müden Beinen und eine gewisse Ehrfurcht wuchs mit jedem Kilometer, den wir uns den Anstieg näherten. Zu den eh schon müden Beinen kam dann, zu allem Überfluss, ein platter Hinterreifen auf den ersten Kilometern des Anstiegs dazu und meine Stimmung war an einem Tiefpunkt angekommen – ich zweifelte ehrlich daran, diesen Anstieg zu schaffen. Nach etwas Fluchen beim Flicken entschied ich mich dazu, bei nächster Gelegenheit eine Cola und einen Snickers zu verhaften und danach stieg die Laune mit jedem erradelten Höhenmeter. Nach einem so schwierigen Start war alles Negative vergessen, als wir nach 24 km berghoch, unzähligen Kurven und unwirklichen Ausblicken, am höchsten Punkt des Passes angekommen waren. Glücklicherweise und auch ein bisschen stolz, dass ich mein Tief überwinden konnte, rollten wir bergab in unser Tagesziel nach Bormio. Einen Tag später kamen wir am Comer See an und verbrachten nördlich vom See die restlichen fünf Urlaubstage.

Wer bereits Radreisen unternommen hat, weiß, dass man flexibel bleiben muss und Pläne quasi nie genau so umgesetzt werden wie gedacht. Das mag für manche Menschen nach Stress klingen, für mich bedeutet es aber auch die Freiheit zu haben, mich im Moment für das zu entscheiden, was sich richtig anfühlt. Und genau das war das Motto der Tour. Wir entschieden uns immer fürs Bauchgefühl und gegen den Zwang, irgendwelche Pläne zu verfolgen. Wir entschieden uns gegen

Campingurlaub, die Routen wurden hier und da verändert, gekürzt oder Höhenmeter rausgenommen, wir verwarfen einen Pausentag, da die geplante Unterkunft ein absoluter Reifall war, und waren früher im Ziel als geplant. Doch mit der richtigen Erwartungshaltung, dass nicht immer alles nach Plan laufen muss und der richtigen Begleitung, denn Lara und ich fahren viel gemeinsam Rad und verstehen uns blind, kann eine Radreise wie diese ein wirklich unvergesslicher Urlaub werden.

Die Route für dieses Jahr ist bereits geplant – es geht in die Dolomiten!

Bianca Sieg

Verbesserungen bei Abstellanlagen

+ PLUS

Im Heft 2-2021 habe ich einen Bericht über Fahrradabstellanlagen beim Handel geschrie-



FOTO: OLAF KANTOREK

ben. Drei Jahre später kann ich nun sagen: es hat sich was zum Positiven verändert.

Die beiden Gartenmärkte in Hemmingen haben endlich brauchbare Fahrradständer aufgebaut – die Kund*innen kommen wie ich beobachten konnte, selbst im Februar zahlreich mit dem Rad zum Gartenmarkt. Also eine durchaus lohnende Investition.

Und auch der kürzlich umgebaute Rewe in Ronnenberg-Empelde hat seine Felgenklemmer gegen neue Anlagen eingetauscht, an denen man das Fahrrad gerne anschließt. Ein Teil der Stellplätze ist sogar überdacht!

Olaf Kantorek

Hinweis bringt Klarheit

+ PLUS

In der Emslandstraße hatten unter anderem querende Radfahrende das Problem, dass sich der Durchgangsverkehr oft nicht bewusst ist, dass dort Rechts vor Links gilt. Der Ausbaustand der Emslandstraße legt zugegebenermaßen anderes nahe. Nach einer Mitteilung an den Verkehrsbeauftragten für Bemerode (Andreas Vogel) wurde nun Abhilfe geschaffen, indem an jeder Kreuzung auf die Gültigkeit der Rechts-vor-Links-Regelung per Schild hingewiesen wird.

Annette Teuber

Hemmingen Sperrung Sundernweg (oder Schildbürgerstreich?)

- MINUS

Zur Eröffnung der neuen Endhaltestelle am 9. Dezember in Hemmingen sollte eigentlich alles fertig sein. Aber ausgerechnet eine An-



FOTO: ADFC

zur Endhaltestelle ist immer noch gesperrt. Der vom ADFC im Planfeststellungsverfahren geforderte Weg ist zwar gebaut und der Sundernweg bereits von Gebüsch und Schmutz befreit, aber es gibt einen Höhenunterschied



und eine Lücke an der Anschlussstelle. Schildbürgerstreich?

ADFC Hemmingen

Pattensen Drängelgitter

- MINUS



FOTO: ADFC

Erst ein unbefestigter, pfützenreicher Weg, dann lange Zeit Baustelle, nun endlich ist die direkte Geh- und Radwegeverbindung vom Arnummer Feldweg durchs Wohngebiet fertiggestellt. Aber wer hat sich nur das Drängelgitter ausgedacht? Ein Poller hätte doch wohl gereicht, um den Autoverkehr zu unterbinden.

ADFC Hemmingen

Wagenstandsanzeiger

+ PLUS

Wie oft habe ich mich schon darüber geärgert, dass auf deutschen Bahnhöfen in der Regel keine Wagenstandsanzeiger für Regionalzüge gibt und ich daher nicht wusste, wo ich mich mit dem Fahrrad hinstellen soll. Erfreulicherweise wird bei den neuen Displays im Hauptbahnhof auch beim Regionalexpress angezeigt, wo der Wagen mit dem Fahrradabteil zum Halten kommt. Diese Information ist auch in die Navigator-App der Deutschen Bahn integriert, so dass der Wagenstand auch auf dem Smartphone abrufbar sein wird.

Leider gibt es diese Information bislang ausschließlich für von der DB betriebene Züge.

Olaf Kantorek

Hemminger Ampelmast

- MINUS

An der neu gestalteten Kreuzung Göttinger- und Weetzener Landstraße steht der Ampelmast mitten auf dem Rad- und Gehweg. Warum? Ampelmasten müssen so weit von der Fahrbahn entfernt sein, dass die Außenspiegel der Lastwagen nicht mit der Ampel kollidieren. Und da sonst nicht ausreichend Platz da ist, müssen Radfahrende sich eben mal durchschlängeln. Eine wirklich schlechte „Lösung“ und dazu sehr gefährlich!

ADFC Hemmingen



FOTO: ADFC

Kontakte und regelmäßige Termine

REGION HANNOVER

Vorstand:

✉ vorstand@adfc-hannover.de

Annette Teuber

☎ 0157 52653064

Helene Grenzbach

☎ 0176 22692659

Rainer Bassen

☎ 0511 9207192

Info-Laden/ Geschäftsstelle

Leitung: Ronald Brandt
Umweltzentrum

Hausmannstraße 9–10
30159 Hannover

☎ 0511 1640312

✉ region@adfc-hannover.de
hannover-region.adfc.de/

Öffnungszeiten:

Donnerstag 11:00–14:00 Uhr

sowie 15:00–18:00 Uhr

und nach Absprache

STADT HANNOVER

Eberhard Röhrig-van der Meer

✉ e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de

Geschäftsstelle

Bianca Sieg

☎ 0511 1640322

✉ stadt@adfc-hannover.de

hannover-stadt.adfc.de

Codiertermine: Immer jeden zweiten Dienstag im Monat von 16–18 Uhr und jeden vierten Dienstag von 18–20 Uhr statt. <https://hannover-stadt.adfc.de/artikel/fahrradcodierung-3>

Das Radtourenangebot ist im Tourenportal des ADFC eingestellt.

BURGDORF/UETZE

Das Sprecher*innen-Team ist unter: burgdorf-uetze@adfc-hannover.de zu erreichen.

adfc-burgdorf-uetze.de

Burgdorf:

Jeden Dienstag Feierabendtouren von April bis September, mehr dazu auch zu Tagestouren siehe Homepage.

Uetze:

Jeden Donnerstag Feierabend- oder Nachmittagsradtouren von April bis September. Mehr dazu siehe Homepage.

BURGWEDEL

Steffen Timmann

☎ 01577 723 9091

✉ s.timmann@adfc-hannover.de
burgwedel.adfc.de

Wir treffen uns jeweils am 4. Dienstag des Monats, 19:00 Uhr, Seniorenbegegnungsstätte Burgwedel, Gartenstraße 10, Großburgwedel

GARBSEN/SEELZE

Manfred Kern

☎ 0174 736 3046

✉ m.kern@adfc-hannover.de
www.adfc-garbsen-seelze.de

Wir treffen uns jeden 1. Mittwoch im Monat um 18:30 Uhr Sporthof Stelingen, Stöckener Straße 6 in Garbsen-Stelingen.

GEHRDEN/ RONNENBERG

Wernhard Thielemann

☎ 05108 921006

✉ w.thielemann@adfc-hannover.de
gehrden-ronnenberg.adfc.de/

HEMMINGEN/ PATTENSEN

Jens Spille

☎ 0511 428661

✉ j.spille@adfc-hannover.de
adfc-hemmingen-pattensen.github.io

Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt

Jeden Dienstag von 17:30 bis 19:00 in der Heinrich-Hertz-Straße 23, 30966 Hemmingen.

Radtouren

Mittwoch von April bis September Feierabendtouren und Tagestouren. Aktuelle Informationen und Termine finden Sie auf unserer Homepage.

ISERNHAGEN

Dr. Ulf Preuschhoff

☎ 0511 7247678

✉ u.preuschhoff@adfc-hannover.de

Wir treffen uns an jedem 4. Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr in der Begegnungsstätte Buhrsche Stiftung, Am Ortfelde 74 in Isernhagen, N.B.

LAATZEN

✉ laatzen@adfc-hannover.de

laatzen.adfc.de

LANGENHAGEN

Dr. Reinhard Spörer

☎ 0151 24079975

✉ Info@AdfcLangenhagen.de
www.AdfcLangenhagen.de

Alle Touren & alle Termine, inkl. des monatlichen Dienstags-Radlertreffs: www.Termine.AdfcLangenhagen.de

LEHRTE/SEHNDE

Dietmar Thomas

☎ 05132 8624847

☎ **Touren**telefon 05132 8624938

✉ lehrte-sehnde@adfc-hannover.de



lehrte-sehnde.adfc.de

[@adfclehrtesehnde](https://mastodon.social/@adfclehrtesehnde)

[facebook.com/adfclehrtesehnde/](https://facebook.com/adfclehrtesehnde)

Wir treffen uns jeden 2. Mittwoch im Monat um 18:00 Uhr, Haus der Vereine, Marktstraße 23 in Lehrte

NEUSTADT

Frank Borges

☎ 05032 9090611

✉ neustadt@adfc-hannover.de

www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de/

Wir treffen uns jeden 2. Dienstag im Monat um 18:30 Uhr, Café im Ackerbürgerhaus, das für extra außerhalb der Öffnungszeiten die Türen öffnet, Mittelstraße 23, 31535 Neustadt.

SPRINGE

Leonard Küster

☎ 0176 72918786

✉ l.kuester@adfc-hannover.de

Die ADFC-Ortsgruppe Springe trifft sich jeden vorletzten Freitag im Monat in einem Restaurant in Springe (Ort: siehe springe.adfc.de). Der Ort wechselt.

WEDEMARK

Ulrike Brachthäuser

☎ 05130 39673

Sonja Arndt

☎ 05130 40781

wedemark-adfc.de

Aktuelle Informationen zum Radler-Stammtisch finden sich auf unserer Website.

WENNIGSEN/ BARSINGHAUSEN

für Wennigsen:

Ingo Laskowski

☎ 0170 8644965

✉ i.laskowski@adfc-hannover.de

für Barsinghausen:

Heidrun Bartz

☎ 0157 57099116

✉ h.bartz@adfc-hannover.de

wennigsen-barsinghausen@adfc-hannover.de

wennigsen-barsinghausen.adfc.de

Wir treffen uns jeden letzten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr in Rani's Palace, Bahnhofstraße 11, Wennigsen

WUNSTORF

Erwin Marquard

☎ 0171 2987849

✉ e.marquard@adfc-hannover.de

LANDESVERBAND

ADFC Landesverband

Niedersachsen

Hinüberstraße 2,

30175 Hannover

☎ 0511 282557

✉ info@adfc-niedersachsen.de

niedersachsen.adfc.de/

BUNDESVERBAND

ADFC Bundesverband

☎ Infoline/Telefon:

030 20914980

✉ kontakt@adfc.de

www.adfc.de

Die Gliederungen bieten regelmäßig geführte Fahrradtouren in unterschiedlichen Formen an – die Termine entnehmen Sie bitte der jeweiligen Homepage.



Über den Tellerrand

Unsere Nachbargliederungen außerhalb der Region Hannover:

Heidekreis

vorstand@adfc-heidekreis.de

<https://www.adfc-heidekreis.de/>

Celle

kontakt@adfc-celle.de

<https://www.adfc-celle.de/>

Gifhorn

wolfgang.harder@adfc-gifhorn.de

<https://www.adfc-gifhorn.de/>

Peine

adfc-peine@gmx.de

home01.http-tel.de/glckl1/index.html

Hildesheim

post@adfc-hildesheim.de

<https://hildesheim.adfc.de/>

Hameln-Pyrmont

info@adfc-hamelnde.de

<https://hameln-pyrmont.adfc.de/>

Schaumburg

vorstand@adfc-schaumburg.de

<https://www.adfc-schaumburg.de/>

Nienburg (Weser)

info@adfc-nienburg.de

<https://www.adfc-nienburg.de/>

GROSSE ERÖFFNUNG



Frühjahr
2024

e-motion

e-Bike Welt Hannover-Garbsen

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

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



NEUERÖFFNUNG:

e-motion e-Bike Welt Hannover-Garbsen

Flemmingstraße 13 | 30827 Garbsen

0511 37069874

hannover@emotion-technologies.de



e-motion e-Bike Welt Hannover-Südstadt

Rüsterburg 3 | 30173 Hannover

0511 47532940

hannover-suedstadt@emotion-technologies.de

e-motion e-Bike Welt Hannover-Garbsen

Flemmingstraße 13 | 30827 Garbsen

0511 37069874

hannover@emotion-technologies.de

≡ e-motion ≡

DIE E-BIKE EXPERTEN