

Sicher auf dem Rad?

- Augenfällig
Hannover und Utrecht
im Vergleich
- ADFC-Jubiläum
Viel getan –
noch viel zu tun

+++++ LESERFORUM +++++

Denglisch

Ich bitte Sie um eine Übersetzung ins Deutsche bzw. eine Beschreibung der Bedeutung für die folgenden Begriffe aus der aktuellen HannoRad Zeitschrift: „Pop-up-Bike-Lanes“ und „Dooring-Zone“.

Siegfried Fritzsche

Antwort der Redaktion:

Wir werden uns bessern. Die sogenannte „Dooring-Zone“ ist der Platz, den eine geöffnete Autotür benötigt. „Pop-up-Bike-Lanes“: Es handelt sich um einen kurzfristig installierten Radweg, der in der Regel durch die Umwidmung des rechten Fahrstreifens oder eines bisherigen Parkstreifens entsteht, meist mit Baken und Linien abgegrenzt.

Dank an die Redaktion

Ich möchte mich hiermit für dieses Heft voller sinnvoller Informationen bedanken. Das beste Heft der letzten 30 Jahre. Danke.

Friedrich Bertram

Mediales Ablenkungsmanöver

In der HannoRad 2/20 werden Beispiele für sog. Pop-up-Radwege in Hannover genannt. Das sind aber allesamt Straßen mit vorhandenen wenn auch teils als unzureichend empfundenen Radverkehrsanlagen. Warum denkt denn niemand an die Göttinger Straße in Linden-Süd, die stadteinwärts keinen Radweg hat, dafür eine überbreite zweispurige Fahrbahn? Seit Jahren wird das bemängelt und nichts wird getan! Dabei ist das Rad-Potenzial durch die Einzelhandels- und Firmenansiedlungen eigentlich enorm. Auf der Hanomag-Seite ist immerhin ein Kombiweg vorhanden. Gegenüber kann man es in der provisorischen Berliner Form testen.

Zu einem weiteren Thema: „Bescheidener Erfolg: Zwei Straßen wurden am Wochenende gesperrt...“

Ist eigentlich niemand aufgefallen, was das für ein mediales Ablenkungsmanöver der Stadtoberen war?

Die Waldchaussee ist eine nicht gewidmete Straße, die jedes Wochenende zeitweise gesperrt ist, diese Zeiten wurden nur leicht erweitert. Die Straße Am Großen Garten ist eine lange Sackgasse, die ohnehin nur Anliegerver-

Einladung

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

am Freitag, den 19. Februar 2021 um 18 Uhr im Freizeitheim Vahrenwald (großer Saal), Vahrenwalder Straße 92, Hannover

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Wahl eines Versammlungsleiters
4. Vortrag/Referat
5. Bericht des Vorstands
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache über den Bericht des Vorstands und Entlastung des Vorstands
8. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplans 2021
9. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung
10. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 12. Februar 2021)
11. Verschiedenes

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Das Vorstandsteam des ADFC Region Hannover

Anmerkung: Zur Einhaltung der pandemieüblichen Abstandsregeln haben wir für diese Mitgliederversammlung den großen Saal im Freizeitheim reserviert.

kehr hat – und der blieb natürlich erlaubt. ... Eine coronare Volksverdummung, so ehrlich sollte man sein!

Andreas Domberg

Antwort der Redaktion:

Sende uns ein Foto von der Situation, das vermittelt, dass auch dort ein Pop-up-Radweg sehr angebracht wäre. Wir haben uns verschiedentlich etwa für Pop-up-Radspuren auf der Hildesheimer Straße eingesetzt. Und dazu u.a. im Rahmen von www.umsteigen/aufsteigen.de einen Workshop angeboten, der sich mit der Umgestaltung befasste. Es ist gut, wenn du wie viele andere dabei mitwirkst.



Und hier das Foto von Andreas Domberg, das die Situation an der Göttinger Straße zeigt: Fahrbahnbreite 7,4 Meter.



Liebe Leserinnen und Leser,

Hannover sieht sich selbst gern als fahrradfreundliche Stadt. Beim Fahrradklimatest 2018 belegte die Stadt den 2. Platz von 14 Großstädten über 250.000 Einwohner. Alles in Ordnung also? Weit gefehlt! Sie erreichte gerade mal die Note 3,77 – unter den Blinden ist der Einäugige König. Sogar bei einem Radwegetest des Autoclub ADAC landete Hannover kürzlich an vorletzter Stelle. Noch bis Ende November läuft der neue ADFC-Fahrradklimatest. Machen Sie mit, wir sind gespannt, wie das Urteil dieses Mal ausfällt.

Wer in Hannover unterwegs ist weiß: Radfahren in Niedersachsens Landeshauptstadt ist etwas für Unerschrockene. Ganz neidisch macht hingegen der Blick über die Grenze. Eine Exkursion ins niederländische Utrecht hat noch einmal vor Augen geführt, wie Sicherheit und Komfort für Radfahrerinnen und Radfahrer aussehen können. Lesen Sie unsere Eindrücke im direkten Vergleich.

Ansporn genug für den ADFC Stadt Hannover, sich weiter für einen besseren Radverkehr zu engagieren. Das macht er mittlerweile seit zehn Jahren: mit Gesprächen und Kontakten zu Verwaltung, Politik und Polizei, mit Aktionen und nicht zuletzt mit eigenen verkehrspolitischen Konzepten und Angeboten. Offenbar der richtige Weg, wie der steile Anstieg der Mitgliederzahlen zeigt.

In dieser HannoRad dreht sich zwar vieles um Hannover, aber wie immer waren und sind der Regionsverband und der ADFC in den Umlandkommunen aktiv. Coronabedingt müssen wir in dieser Ausgabe noch einmal auf den einen oder anderen Bericht, die Terminvorschau und Kontaktübersicht verzichten. Bitte nutzen Sie dafür die Angebote unter www.adfc-hannover.de.

Kommen Sie gut durch den Herbst und Winter, und bleiben Sie gesund!
Annette Rexing

Inhalt

Einladung zur Mitgliederversammlung.....	2
Leserforum.....	2
Editorial.....	3
Impressum.....	3

SCHWERPUNKT – SICHER RADFAHREN

Sicher und entspannt – Radeln in Utrecht.....	4–6
Nur für Unerschrockene – Radfahren in Hannover	7–8
Dafür tritt der ADFC Stadt Hannover ein	9
Tipps zum sicheren Radfahren	9
Überholen ist nicht möglich – gemeinsame Aktion von ADFC und Polizei Hannover.....	10
Bei Verkehrsunfällen getötete Radfahrende	10
Was gilt? Die neue StVO	11

ZEHN JAHRE ADFC STADT HANNOVER

Startschuss	12
Aufstieg	13
Teamarbeit	14
Offensive	15–17

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen	18–20
Plus + Minus.....	22–23

DIE LETZTE SEITE

Fahrradklimatest gestartet	24
Grandiose Mitgliederentwicklung des ADFC Stadt Hannover	24



Sie sind begeisterte Fotografin oder Fotograf, interessieren sich für Illustration oder können zeichnen? Das HannoRad-Team sucht Unterstützung bei der Bildgestaltung. Bei Interesse schreiben Sie an redaktion@adfc-hannover.de

Impressum

Heft 3 | 2020 • Auflage: 5500

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

Herausgeber

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

Anzeigenverwaltung

Andreas Sylvester,
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktion

Annette Rexing (verantwortlich i. S. d. P.), Harald Hogrefe,
Olaf Kantorek, Jürgen Niehoff, Eberhard Röhrig-van der Meer
und Annette Teuber.

Termine

Martha Priesemann, Michael Reigrotzki

HannoRad

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

Layout, Produktion und Druck

Andreas Beichler
QUBUS media GmbH
Beckstraße 10, 30457 Hannover

Titelfoto

Olaf Kantorek

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 Enviro Top aus 100% Recyclingpapier.

Beiträge für die HannoRad
bitte an:

redaktion@adfc-hannover.de

Termine bitte an:

termine@adfc-hannover.de

Anzeigen bitte an:

anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktionsschluss für

HannoRad 1 | 2021: 15. 01. 2021

Sicher und entspannt – Radeln in Utrecht

Im August 2020 habe ich an einer Exkursion des ADFC Hannover nach Utrecht teilgenommen. Mein erster Eindruck mitten in der sehr belebten City von Utrecht: Wie angenehm ruhig es überall ist. Utrecht hat die Innenstadt konsequent autofrei gemacht und setzt stattdessen auf Radverkehr und öffentliche Verkehrsmittel. Durch Elektroantrieb sind selbst die Busse leise. Es gäbe noch eine Menge mehr zu berichten (eine sechsspurige Durchgangsstraße wurde wieder durch die früher vorhandene Gracht ersetzt; Geschäftsleute plädieren für den Wegfall von Parkplätzen in ihrer Straße; das größte Fahrradparkhaus der Welt ...), aber ich möchte mich hier auf den Aspekt der Sicherheit für Radfahrende konzentrieren. Denn der Unterschied zu der Situation bei uns ist wirklich eklatant.

In Deutschland gibt es für Radfahrende objektive, durch Unfallzahlen belegte Gefahren – in erster Linie jegliche Abbiegesituation, bei der Autoverkehr den Radweg kreuzt, aber auch Unfälle durch das unachtsame Öffnen von Autotüren (Dooring). Daneben gibt es subjektiv als gefährlich oder mindestens als unangenehm empfundene Situationen: Autos, die zu eng überholen oder die Vorfahrt missachten, indem sie aus Seitenstraßen bis zur Kfz-Spur durchfahren, aber auch Radfahrende, die den (zu engen) Radweg in falscher Richtung befahren.

Zwei-Richtungs-Radverkehr (auch dort, wo er durch Beschilderung erlaubt ist) ist bei uns immer gefährlich, nicht nur, weil Autofahrende nicht damit rechnen, sondern auch, weil es an irgendeiner Stelle immer zu komplizierten Begegnungs- und Kreuzungssituationen mit anderen Radfahrenden kommt.

Wie war es in Utrecht?

Wir fuhren hinter unserem Stadtführer her und mussten beim ersten kreuzenden Radweg erst mal klären, wer hat denn hier jetzt Vorfahrt? In den Niederlanden ganz einfach: Zeigt dir der Weg die Zähne, musst du aufpassen. Das gilt für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen.

Gefahrenquelle Kreuzungs- und Abbiegesituationen

Fuß- und Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen werden an Einmündungen oft



Die 312 m lange Rad- und Fußgängerbrücke „Moreelsebrug“ über die Schienen am Bahnhof macht Radfahren in Utrecht nicht nur schnell und sicher, sondern auch extrem komfortabel.

ebenerdig auf einem Hochbord geführt, der Verkehr aus den Seitenstraßen sieht also nicht nur die Zähne, sondern muss auch einen Höhenunterschied überwinden. Das nimmt erstens Geschwindigkeit heraus und erhöht die Aufmerksamkeit für den Rad- und Fußweg und ist zweitens für Radfahrende komfortabel, da sie an den Einmündungen keine holperigen Gassen überwinden müssen. Und nebenbei sind fehlende Bordsteinabsenkungen für Menschen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator dort auch kein Thema.

Zwischen Radweg und Kfz-Spur ist immer eine Haltezone für einen Pkw vorgesehen. Das heißt, der aus der Seitenstraße kommende Verkehr muss zuerst nur auf den Radweg achten, danach kann er sich auf die Kfz-Spur konzentrieren – egal, ob man einbiegen oder

die Straße queren möchte. Das macht Verkehrssituationen deutlich übersichtlicher und daher sicherer. Das Gleiche gilt für den abbiegenden Autoverkehr: Das Auto schwenkt in diese Wartezone ein und der Radweg ist damit gut einsehbar. Auch in diesem Fall kann sich der Autofahrende erst auf die Querung der Kfz-Spur und dann auf die Querung des Radweges konzentrieren.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Sichtbarkeit! Radwege in den Niederlanden sind überall in rotem Asphalt ausgeführt, egal ob es sich um einen „einfachen“ Radweg oder um eine Fahrradstraße handelt. Durch die Farbe sind sie für alle Beteiligten eindeutig erkennbar. Der rote Asphalt ist nicht teurer als der graue und nutzt sich im Gegensatz zu separat aufgetragener Farbe nicht ab.



Eindeutige Kennzeichnung am Radweg: Zeigt dir der Weg die Zähne, heißt es aufpassen.

Gefahrenquelle Zwei-Richtungs-Verkehr

In den Niederlanden werden die Ampeln für einzelne Fahrtrichtungen reihum grün, dadurch erhalten nach links abbiegende Radelnde auch sofort wieder grün. Das fördert das richtungstreue Fahren, ich muss mit dem Fahrrad nicht im Zickzack über die Kreuzung, um sie einigermaßen zügig passieren zu können. (Wer schon mal an der Kreuzung Hildesheimer Straße/Südschnellweg links abbiegen wollte, weiß was ich meine.) Wenn es in den Niederlanden Zwei-Richtungs-Radwege gibt, dann sind sie extra breit und durch eine durchbrochene Mittellinie markiert. Damit ist deutlich signalisiert, dass mit Gegenverkehr auf dem Radweg zu rechnen ist. Kommt kein Gegenverkehr, kann ich die Linie aber überfahren, zum Beispiel zum Überholen. Für die Begegnung mit dem Autoverkehr gilt das zuvor Beschriebene: Die im Kreuzungsbereich baulich angelegten „Wartezonen“ machen die Verkehrssituation eindeutig übersichtlicher.

Gefahrenquelle Rotlicht-verstoß

Mir fiel auf, dass die Ampelphasen in Utrecht deutlich kürzer waren als bei uns, es gab immer recht schnell grün – damit muss niemand aus Ungeduld das Rotlicht missachten. Es wurde aber auch schnell wieder rot und damit grün für andere. Möglich wird das durch die getrennte Signalisierung für Fuß- und Radverkehr, die beide getrennt grün für sich anfordern müssen. (Ich habe nirgendwo kombinierte Signale für Fuß- und Radverkehr gesehen.) Sind keine Fußgänger da, gelten entsprechend kürzere Räumzeiten. Ein weiteres Mittel, die Ungeduld zu zügeln: An manchen

Ampeln zeigen separate Signale, wie lange man noch warten muss – ein Kreis von Lichtern, die nach und nach erlöschen. Ach ja, außerdem können Radfahrende an Ampeln immer ohne Halt nach rechts abbiegen.

Verzicht auf Ampelanlagen

Grundsätzlich ist man in den Niederlanden bemüht, Ampelanlagen verzichtbar zu machen. „Ampelanlagen brauche ich nur für den Autoverkehr, wenn ich den reduziere, kann ich auf Ampeln verzichten“, erklärte uns Herbert Tiemens, Stadtplaner aus Utrecht. An Kreiseln wird der Radverkehr bevorzugt geführt. Auch die sind so gebaut, dass beim Ein- und Ausfahren aus dem Kreisel jeweils eine Wartezone für ein Auto vorgesehen ist, man sich also immer nur auf den Verkehr auf einer Fahrspur konzentrieren muss. Das kann auch bei größerem Verkehrsaufkommen funktionieren. Wir sahen die Kreuzung einer vorfahrtberechtigten Hauptverkehrsstraße mit einer ebenfalls verkehrsreichen innerstädtischen Verbindungsstraße, die zu einer Art „länglichem Kreisel“ umgebaut wurde, der die Ampelanlage ersetzt.

Auch hier ist das Prinzip der „Wartezonen“ eingehalten, so dass alle Verkehrsteilnehmende immer nur auf eine kreuzende Fahrspur achten müssen und dann wieder warten und schauen können. An sehr großen Straßen oder dort, wo Schnellwege kreuzen werden Unterführungen und Brücken für den Radverkehr gebaut – sehr breit und mit fahrradverträglichen Steigungen. Wir konnten auch ein paar Runden in einem Kreisel nur für Radfahrende drehen – unterhalb der Autokreuzung.



Eine echte Fahrradstraße, auf der das Auto nur „Gast“ ist.

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!





Fahrrad- und Fußgängerbrücke über den Amsterdam-Rhein-Kanal in Utrecht.

➔ Gefahrenquelle Geschwindigkeit

Prinzipiell ist es in den Niederlanden wie bei uns: Innerorts gilt Tempo 50, in Wohngebieten vielfach Tempo 30. Aber die Kommunen haben – anders als bei uns – deutlich mehr Spielraum und können auch flächendeckend Tempo 30 anordnen, was bei uns bislang nicht erlaubt ist. Aus Sicherheitsgründen gilt daher in vielen Gemeinden komplett Tempo 30 innerorts.

„Vision Zero“: keine Verletzten und keine Toten durch Verkehrsunfälle – in Houten schon erreicht

Wir besuchten auch die von Utrecht nur wenige Kilometer entfernte Gemeinde Houten, ein Ort mit 50.000 Einwohnern, der in den 1970er-Jahren errichtet wurde. Dabei wurde ein Verkehrskonzept angewandt, bei dem das Zentrum und die einzelnen Stadtviertel durch vorfahrtsberechtigten Fahrradwege untereinander verbunden sind. Der Autoverkehr kann



von der Ringstraße aus in die jeweiligen Viertel fahren, muss aber auf dem gleichen Weg auch wieder hinaus, eine Querung des Zentrums und der Weg in ein anderes Stadtviertel ist nur zu Fuß und per Fahrrad möglich. In der Folge wuchs Houten so stark, dass man im Süden neue Wohnviertel nach dem gleichen Konzept baute, so dass die für den Autoverkehr geplante Ringstraße nun eine Acht darstellt. Der Erfolg dieses Verkehrskonzeptes: In Houten gab es in den letzten Jahren keinerlei Verkehrsunfälle mit Verletzten oder Toten mehr! Weitere Informationen unter dem QR-Code.

<https://bit.ly/34nWB5r>



Am Bahnhof von Utrecht ist das größte Fahrradparkhaus weltweit entstanden. Auf drei Geschossen können 12.500 Fahrräder parken.

Fazit

Utrecht möchte seine Bürger in Bewegung bringen, sie sollen aus gesundheitlichen Gründen zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Das sei gut für die Gesundheit, gut fürs Klima und mache eine Stadt lebenswerter, wurde uns erläutert. Der Ausbau des Radverkehrs sei bei allen politischen Parteien Konsens. Der Autoverkehr soll möglichst auf den äußeren Ring (ein Autobahn-Netz rund um Utrecht) verlagert werden, der innere Ring wird auf eine Spur zurückgebaut. Wir haben gelernt: Sicheren Radverkehr erreicht man durch ausreichend dimensionierte Radwege (man kann zu zweit nebeneinander fahren), mit Abstand zum Kfz-Verkehr geführt, mit Querungen/Kreuzungen wie oben beschrieben oder gleich mit separaten Unterführungen oder Brücken, so dass es keinerlei Berührungspunkte mit dem Autoverkehr gibt. Wichtig ist eine eindeutige Wegeführung, einfach gestaltet, so dass jeder Verkehrsteilnehmer weiß, wo er fahren soll. Aber auch die direkte Wegeführung ist entscheidend, wobei die Niederländer darunter auch den Verzicht auf Ampelstopps verstehen. Was schon sehr auffällig war: Außer Radsportler und (manchmal) kleine Kinder sah ich niemanden mit Fahrradhelm. Das ist in meinen Augen ein Hinweis darauf, dass sich die Radfahrenden auf ihren Wegen sehr sicher fühlen. Wer mehr darüber wissen will, wie sicherer Radverkehr gestaltet werden kann, dem sei ein Video von Bicycle Dutch empfohlen, zu sehen auf www.hannover-bewegt-sich.de/mit-sicherheit-mehr-radverkehr.

Annette Teuber



Wo kein Platz ist, wird Platz fürs Rad geschaffen: Ein Radweg direkt auf dem Wasser als langgezogener Steg entlang der Wohnhäuser. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Nur für Unerschrockene – Radfahren in Hannover

Sicherer Radverkehr heißt ausreichend dimensionierte Radwege, getrennt vom Autoverkehr, aber auch mit ausreichendem Abstand zum Fußverkehr, damit nicht ein unbedachter Schritt zur Seite zur Kollision führt. Nicht erst seit Corona brauchen wir insgesamt mehr Platz für Menschen.

Wo ist der Radweg?

Eindeutige Erkennbarkeit der Radwege ist ein Thema, bei dem in Hannover deutlich Luft nach oben ist. Vor dem Rathaus und der Nord LB, aber auch vor dem Sprengelmuseum wurde die Erkennbarkeit der Radwege zugunsten anderer Gestaltungsfragen völlig ignoriert. Am Klagesmarkt gibt es eine breite Radspur mit Mittellinie komplett in schwarz gepflastert – das erkennen nur Eingeweihte. In Grünzügen gibt es oft getrennte Wege für Rad- und Fußverkehr, am Anfang noch durch entsprechende Schilder gekennzeichnet, die aber an der nächsten Wegekreuzung fehlen. Dann weiß schon niemand mehr, wo er hingehört. Auch wenn es zwischen Fuß- und Radverkehr selten schwere Unfälle gibt, ist es doch für alle Beteiligten unangenehm und nervig, wenn man sich in die Quere kommt.

Wer sieht mich?

Zu den wirklich gefährlichen Situationen kommt es regelmäßig in Abbiegesituationen an Ampelkreuzungen. Nur wer bereits an der Ampel steht, wenn sie grün wird, wird gesehen. Diejenigen, die mit Abstand zum Pulk von hinten kommen, werden häufig übersehen oder ignoriert. So wie die Kreuzungen bei uns gestaltet sind, bin ich als Radfahrende oft entweder im toten Winkel des Spiegels oder beim Blick über die Schulter verdeckt durch die Verstrebung des Autos zwischen den Türen. Rechtsabbieger an Ampelkreuzungen separat zu signalisieren verspricht mehr Sicherheit. Aber in den meisten Fällen (zum Beispiel vom Königsworther Platz in die Schloßwender Straße) wird die separat signalisierte Abbiegespur zusätzlich noch mit dem geradeausfahrenden Verkehr grün geschaltet; das hat also keinerlei positiven Effekt für den Radverkehr.

Zurzeit wird versucht, mit zusätzlichen Spiegeln an Ampeln für mehr Sicherheit zu sorgen, ob das Erfolg verspricht, bleibt abzuwarten.

Wie viel Abstand ist möglich?

Gesetzlich sind innerorts 1,50 Meter Abstand zwischen Kfz und Fahrrad vorgeschrieben und zwei Meter außerorts. Wenn ich diesen Abstand zu Radfahrenden nicht einhalten kann, darf ich nicht überholen und muss dahinter bleiben. Wie bei einer Präventionsaktion mit Polizei und ADFC an der Podbielskistraße deutlich wurde, ist innerorts vielfach ein regelkonformes Überholen nicht möglich. Nicht nur dort, auch in den vielen Tempo-30-Zonen sind die Verkehrsräume durch (beidseitig) parkende Autos viel zu eng. Fahrradstraßen sind davon nicht ausgenommen. Halteverbote mit einer klaren Ausweisung von Parkflächen würden helfen.



FOTO: ADFC

Selbst in Fahrradstraßen (hier die Bürgermeister-Fink-Straße) ist es viel zu eng für ausreichenden Abstand zwischen Autos und Fahrrädern.

Warum so riskant?

Fahren auf der falschen Fahrbahnseite ist gefährlich, denn Autofahrende rechnen nicht damit, dass von dieser Seite jemand kommt. Da die Radwege in Hannover meist recht schmal sind, ist Fahren auf der linken Fahrbahnseite auch für Radfahrende häufig ein Ärgernis, das hören wir immer wieder. Bei den Schwerpunktkontrollen der Polizei ist dies auch ein Thema, das regelmäßig in den Medien zu finden ist. Warum machen die Leute das – sind die blöd, ignorant, gemein? Der Versuch einer Erklärung.

Theorie A: Es gibt so viele Radwege in Hannover, auf denen das Fahren in beiden Richtungen erlaubt ist – da blickt doch keiner mehr durch. Ein Stück ist für beide Richtungen freigegeben, das nächste dann wieder nicht (gefunden zum Beispiel am Altenbekener Damm, an der Sallstraße, an der Marienstraße). Für alle diese Beispiele gibt es gute Gründe, manchmal soll Schülern der direkte Weg zur Schule ermöglicht werden, manchmal allen der Weg bis zur nächsten Ampelquerung.

Theorie B: Lange Wartezeiten an Ampelkreuzungen – wenn ich als Radfahrende nach links abbiegen will, muss ich doppelt so lange warten. Und das womöglich, um kurz danach zum Abbiegen schon wieder die Straße queren zu müssen.





Lavesstraße – Hier kommen Radfahrende in Versuchung, falsch zu fahren.



Auch die Verkehrsführung an der Geibelstraße verleitet zum Falschfahren.

Beispiele:

- ▶ Königsworther Straße vom Königsworther Platz kommend ist die „falsche“ Seite die logische Fortsetzung der Radfurt über den Königsworther Platz. Eine Querung auf der anderen Seite ist nicht vorgesehen. Gerade wer nach links in die Hartwig- oder Gerberstraße will, bleibt also gleich dort.
- ▶ Ich bin auf der Berliner Allee und möchte nach Süden zur Sallstraße. Hinter dem Schiffgraben ist der Fuß- und Radweg wegen einer Baustelle schon seit fast einem Jahr gesperrt. Der Radverkehr wird auf die linke Fahrbahnseite verwiesen. Damit sind hier schon mal zwei (lange) Ampelphasen abzuwarten. Dann komme ich zur Kreuzung Marienstraße/Berliner Allee, da muss ich wieder queren. Hier gibt es zusätzlich einen sogenannten freien Rechtsabbieger, der separat geschaltet ist. Habe ich diese Fahrspur gequert, stehe ich wieder vor einer roten Ampel. Und dann das Ganze noch mal, um endlich in die Sallstraße zu kommen. In jeder Richtung stehe ich mindestens eine Minute, da für den Autoverkehr ja auch immer noch eine Linksabbiege-Phase geschaltet ist.
- ▶ Möchte ich aus der Georgstraße in die Marienstraße weiterfahren, werde ich auf die linke Straßenseite zum Ampelüberweg geführt. Um mich regelkonform zu verhalten, müsste ich jetzt erneut queren, um auf der rechten Straßenseite weiterzufahren.
- ▶ Ähnlich ist es an der Lavesstraße Richtung Berliner Allee: Es ist nicht möglich, auf der rechten Seite fahrend die Berliner Allee zu queren. Ich muss an einer Ampel erst nach links auf die andere Fahrbahnseite und kann dann erst queren. Den dafür extra angelegten Rad-

- weg erkennt man leider nicht auf Anhieb. Und wenn ich sehe, dass der die Berliner Allee querende Verkehr gerade grün hat, ist die Versuchung groß. (An dieser Ecke kommt einem dann auch schon mal ein Falschfahrer auf dem Schutzstreifen entgegen.)
- ▶ Kreuzung Geibelstraße/Sallstraße: Um aus der Geibelstraße kommend weiter Richtung Geibelplatz zu kommen, muss ich mich über den linksseitigen Fußweg durchschlängeln – auch hier probierten schon manche, den schmalen Schutzstreifen in Gegenrichtung zu befahren.
- ▶ Wenn ich aus der Culemannstraße vom Maschsee kommend in Richtung Leibnizufer fahren möchte, muss ich in drei Schritten über die Kreuzung, denn eine Ampel geradeaus ist für den Radverkehr nicht vorgesehen. Wer den Schleichweg durch die Unterführung kennt, kann die Kreuzung umfahren. Die anderen versuchen es dann vom Friederikenplatz aus linksseitig, wobei die erste Radfahrerfurt gefährlich und nicht erlaubt ist, denn auch da gibt es kein Ampelsignal. Nimmt man die zweite Querung mit Ampel, muss man auf die Fußgängerfurt ausweichen, sonst kommt man den Radfahrenden vom Leibnizufer in die Quere. Um auf die „richtige“ Seite des Leibnizufers zu kommen, muss ich übrigens wieder drei separat geschaltete Ampeln abwarten.

Alle diese Beispiele haben gemeinsam, dass Radfahrende zu Umwegen und langen Wartezeiten gezwungen sind, weil die Verkehrsführung komplett auf den Autoverkehr ausgerichtet ist und diesen bevorzugt. Da sucht dann jeder für sich nach einem etwas schnelleren Weg.

Zeitungsberichten zufolge bekommt Hannover nun einen neuen Verkehrsrechner, damit sollen die Ampelschaltungen weiter optimiert werden, damit „Autofahrer möglichst wenig anhalten müssen“. Was dann ja logischerweise bedeutet, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer noch länger warten müssen!

Fazit:

Der Vergleich mit Utrecht spricht für sich. Was lernen wir daraus? Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Annette Teuber

FOTOS (3): ADFC



Am Friederikenplatz wird es für Radfahrende kompliziert. Wer hier Richtung Leibnizufer will, darf den rot markierten Weg nicht nutzen.

Auch dafür tritt der ADFC Stadt Hannover ein

Abbiegeunfälle vermeiden

Um die Verkehrssicherheit bei Abbiegesituationen zu erhöhen, können entkoppelte Ampelschaltungen und spezielle Spiegel sinnvoll sein. Viel wichtiger ist aber ein Paradigmenwechsel weg von der autogerechten Stadt hin zu einer Stadt, in der die Menschen, die Lebensqualität und die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt stehen. Dazu gehört: den öffentlichen Raum neu verteilen, den Kfz-Verkehr verlangsamen und die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr explizit fördern.

Zweirichtungsradwege zulassen

In 29 Straßen hat die Stadt Hannover die beidseitige Benutzungspflicht und -berechtigung gemäß einer Anweisung aus dem Niedersächsischen Verkehrsministerium aufgehoben, die formalrechtlich begründet ist. Zum zügigen und sicheren Fahren zählt nach unserer Auffassung auch, unnötige Querungen zu vermeiden und stattdessen Teilstrecken auf der linken Straßenseite zurückzulegen. Dieses eingetübte Fahrverhalten werden Radfahrende nicht einfach wegen eines abgenommenen Schildes verändern. Die Vorgabe des Verkehrsministeriums gefährdet folglich eher Radfahrende, deren Wege nicht mehr durch Hinweise gekennzeichnet sind, als dass es die Verkehrssicherheit erhöht. Roland Huhn, Rechtsreferent des ADFC Bundesverbandes widerspricht zudem der Rechtsauffassung des Landes: Die Kombination von benutzungspflichtigem Radweg auf der einen und „Radverkehr frei“ auf der anderen Straßenseite sei eine sinnvolle und rechtlich zulässige Lösung, die in § 2 Abs. 4 StVO ausdrücklich vorgesehen sei. Der Rat der Stadt Hannover hat auf Initiative des ADFC 2019 das Land aufgefordert, Zweirichtungsradwege wieder zuzulassen und will über den Deutschen Städtetag eine Änderung der Empfehlungen des Bundesverkehrsministeriums erreichen.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Tipps zum sicheren Radfahren

- ▶ Vorausschauend und eindeutig fahren
 - berechenbar für andere. Handzeichen schafft Klarheit.
- ▶ Blickkontakt zu andern Verkehrsteilnehmern suchen.
- ▶ Bei abbiegenden Autos erhöhte Aufmerksamkeit – insbesondere bei Lkw.
- ▶ Sei kein Geisterfahrer: Radwege nur bei entsprechender Beschilderung in zwei Richtungen befahren – mit besonderer Vorsicht an Einmündungen.
- ▶ Fahren auf der Fahrbahn:
 - ausreichend Abstand halten, zum rechten Fahrbahnrand mindestens 50 cm, zu parkenden Autos 75–125 cm,
 - geradeaus fahren, nicht in Lücken einscheren.
- ▶ Rücksicht nehmen: auf Gehwegen nur fahren, wenn durch Zusatzschild erlaubt, dann mit Schrittgeschwindigkeit.
- ▶ Du kannst dich doch sehen lassen: bei Dunkelheit ausreichend Beleuchtung und reflektierende Kleidung.
- ▶ Keine Ablenkung – kein Handy!
- ▶ Ein Helm verhindert keinen Unfall. Aber die moderne Medizin kann eine Menge reparieren, nur den Kopf nicht!

Nach außen selbstbewusst, aber innerlich defensiv fahren.

Annette Teuber

« WIR ERWEITERN IHREN RADIUS! »



e-motion Technologies Hannover
Am Markte 13 | 30159 Hannover | am Landtag
T 0511 . 37 06 98 74 | Mo - Fr 10-18 Uhr + Sa 10-16 Uhr



www.emotion-technologies.de

« e-motion »
TECHNOLOGIES
HANNOVER



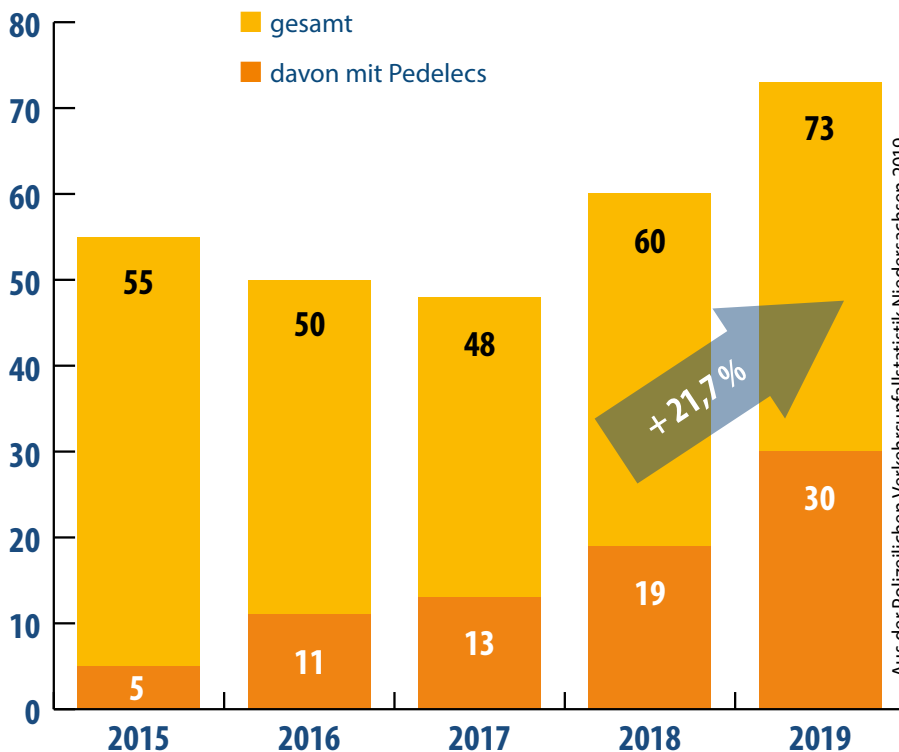
FOTO: POLIZEIINSPEKTION HANNOVER

Eine gemeinsame Aktion von ADFC und Polizei Hannover Ende August veranschaulichte: In vielen Straßen kommen sich Fahrräder und Autos viel zu nahe. Die gesetzlich vorgeschriebenen 1,50 Meter Abstand sind nicht möglich.

Mit einer Poolnudel als Abstandshalter ausgestattet, radelten die ADFC-Mitglieder auf einem markierten Schutzstreifen die Podbielskistraße entlang. Polizeibeamtinnen und -beamte der

PI Hannover sprachen bei der Aktion Autofahrende an, die Fahrräder ohne Mindestabstand überholten, und klärten sie unter anderem über die Rechtslage und die Folgen ihres Handelns auf. Insgesamt wurden bei der etwa einstündigen Präventionsaktion 34 Gespräche durchgeführt, die meisten Autofahrenden zeigten sich einsichtig.

Bei Verkehrsunfällen getötete Radfahrende in Niedersachsen



Niedersachsenweit gab es 2019 im Verkehr zwar weniger leicht- und schwerverletzte Radfahrende, aber deutlich mehr, die einen Unfall mit dem Leben bezahlten (+ 21,7 %), darunter waren 30 mit Pedelecs unterwegs. 51 der 73 Toten waren älter als 65 Jahre. Erfasst wurde ein Lkw-Abbiegeunfall.

Im Jahr 2020 soll laut Polizeilicher Verkehrsunfallstatistik Niedersachsen von 2019 der Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit auf dem Radverkehr, inklusive der Pedelecs liegen.

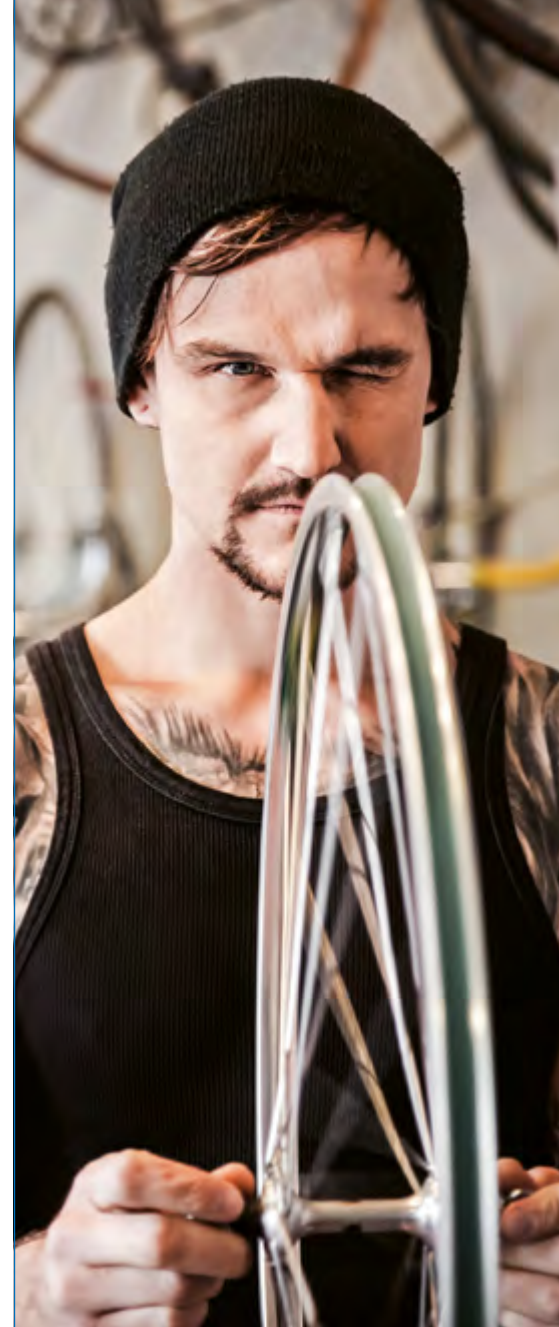
Was gilt? Die neue StVO

Im April 2020 trat eine fahrradfreundliche Novelle des Straßenverkehrsrechts in Kraft, dann kam es zur Debatte um einen Formfehler, und die neuen Regelungen wurden teilweise für unwirksam erklärt. Dabei geht es um den Bußgeldkatalog sowie die Fahrverbote bei Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die meisten Bundesländer wenden hier nun wieder den alten Bußgeldkatalog an – auch Niedersachsen. Das betrifft unter anderem die Bußgelder, die für gefährdendes Verhalten gegenüber Radfahrenden angehoben wurden.

Folgende neue Regeln gelten nach wie vor:

- Kfz müssen einen festgeschriebenen Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts beim Überholen von Radfahrenden einhalten.
- Das Halten auf Radschutzstreifen ist verboten. Damit entfällt das bisher erlaubte Halten von bis zu drei Minuten.
- Das Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen wurde neben Radwegen auf acht Meter ausgeweitet.
- Lkw dürfen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen, schneller nur dann, „wenn nicht mit Radverkehr zu rechnen ist“.
- Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt
- Ein spezielles Verkehrszeichen erlaubt das Rechtsabbiegen bei roter Ampel nur für Radfahrende, nach vorherigem Anhalten. Der Grünpfeil für den Kfz-Verkehr gilt nun auch für Radfahrende.
- Mit einem neuen Verkehrszeichen können größere zusammenhängende Bereiche nach den Regeln für Fahrradstraßen eingerichtet werden.
- Auch Menschen jenseits des Kindesalters dürfen auf Fahrrädern mitgenommen werden, die auch zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind.
- Die Beschilderung von Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen wurde vereinfacht. Eine weiße Fahrstreifenbegrenzung links und rechts macht Radwege außerorts besser erkennbar.

Annette Rexing



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

Wir zahlen Ihre Reparaturrechnung bei

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

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

Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com



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

Zehn Jahre ADFC Stadt Hannover



Der ADFC-Vorstand im Jahr 2013. Von links nach rechts: Jürgen Behle, Annette Teuber, Eberhard Röhrig-van der Meer, Harald Hogrefe, Jürgen Mineur, Jürgen Niehoff

Startschuss

Irgendwie hat es die Ortsgruppe Hannover immer schon gegeben. Anfangs bestand der Kreisverband Hannover des ADFC nahezu ausschließlich aus der Ortsgruppe Hannover. Als viele Kompetenzen im Verkehrsbereich auf die Region Hannover übertragen wurden, wurde die OG Hannover fast vollständig in den Kreisverband Region Hannover integriert.

Nach der Mitgliederversammlung am 21. April 2010 kamen der Vorsitzende und sein Stellvertreter nicht mehr aus Hannover. Zu diesem Zeitpunkt gab es in der Region schon neun Ortsgruppen mit eigenen Sprechern.

Hannover stellte aber auch damals schon gut die Hälfte der Mitglieder im Kreisverband. Da die Zuständigkeiten der Verkehrsbehörde bei der Stadt Hannover verblieben waren, lag es auf der Hand, eine eigene ADFC-Ortsgruppe Hannover auf den Weg zu bringen. So lud der Kreisvorsitzende Peter Hofmann alle hannoverschen Mitglieder zu einer Versammlung in den Pavillon Hannover ein. Das war vor zehn Jahren, der 25.10.2010 wurde das Gründungsdatum der Ortsgruppe Hannover. Als deren Sprecher wurde Harald Hogrefe gewählt, als sein Vertreter Ralf Knäpel, als Schatzmeisterin Annette Teuber. Fünf Beisitzer, Daniel Cöster,

Jürgen Mineur, Jürgen Niehoff, Eberhard Röhrig-van der Meer und Heide Siegmann, vervollständigten das Team, das sich ab sofort um die Belange des Radverkehrs in Hannover kümmern sollte. Dabei war allen bewusst, dass die Ortsgruppe Hannover auch Teil des Regionsverbandes Hannover war. Die Ortsgruppe Hannover sollte von nun an die Radverkehrspolitik von Rat und Stadtverwaltung begleiten, eigenständig Positionen und Vorstellungen entwickeln und nach außen vertreten.

Harald Hogrefe

Aufstieg

Die Gründung einer eigenen Ortsgruppe, wie damals noch die Bezeichnung für örtliche Gliederungen im ADFC lautete, führte zu einem Aufschwung: mehr beteiligte Mitglieder, zunehmende Aktionen, mehr Zusammenkünfte, mehr Koordination. Dafür reichten die Verhältnisse in dem kleinen Ladenlokal in der Oststädter Rambergstraße immer weniger aus.

2012 ergriff ich deshalb mit meinen Vorstandskolleginnen und -kollegen die Initiative, und wir entwickelten ein Konzept für eine hauptamtliche „Koordinatorinstelle Radverkehrsentwicklung und -sicherheit“ sowie bessere räumliche Bedingungen für die intensiver gewordene Arbeit. Zur Finanzierung stellten wir bei der Stadt Hannover einen „Beihilfeantrag“. In Gesprächen mit den Ratsfraktionen und dem Bau- und Verkehrsdezernenten erläuterten wir unsere Vorhaben. Dabei nahmen wir Bezug auf das 2009 vom Rat beschlossene „Leitbild Radverkehr“, das eine Steigerung des Radverkehrsanteils bis 2025 auf 25 Prozent vorsieht. Wir hatten Erfolg, und der ADFC Hannover erhält seit 2013 „für eine aktive Beteiligung im Sinne eines bürgerschaftlichen Engagements zur positiven Gestaltung der Radverkehrsentwicklung“ eine jährliche städtische Zuwendung für Personal, Miete und Kampagnen.

Mit dieser Finanzierungszusage konnte der ADFC das Angebot des Umweltzentrums annehmen, der örtlichen wie der regionalen Gliederung gemeinsam einen großen Raum im Erdgeschoss zur Verfügung zu stellen, verbunden mit Räumen für Werkstatt, Lager, Tagungen und so weiter. Damit war die Möglichkeit geschaffen, Arbeitsplätze für feste Mitarbeitende einzurichten. Wir schrieben eine unbefristete Teilzeitstelle öffentlich aus, erhielten Bewerbungen aus dem gesamten Bundesgebiet und entschieden uns für Swantje Michaelsen, die bis heute für uns tätig ist.

Es gab damals ADFC-Mitglieder, die mit der Rambergstraße eng verbunden waren und die lieber im vertrauten Handlungsrahmen geblieben wären. Es ist unter anderem Jürgen Niehoff zu verdanken, dass viele von ihnen den Weg dennoch mitgegangen sind. Er, der seit der Gründung vor 40 Jahren im ADFC aktiv ist, trat dafür ein, dass die geplanten Veränderungen für die Entwicklung des ADFC in Hannover ausgesprochen zukunftsweisend und notwendig sind.

Unser ADFC-Regionsverband (der offizielle „Kreisverband“) hat sich dem Ortswechsel angeschlossen und zwei Jahre später von der



ADFC-Anfänge in einem Ladenlokal in der Rambergstraße



Seit 2013 ADFC-Heimat: das Umweltzentrum in der Hausmannstraße



FOTOS (4): ADFC

Im Erdgeschoss des Umweltzentrums in der Hausmannstraße konnte der ADFC seine Arbeit deutlich ausbauen.

Region Hannover ebenfalls eine regelmäßige Zuwendung bewilligt bekommen. Wichtig zu wissen ist, dass Stadt und Region Hannover ihre Zuwendungen nicht mit politischen Auflagen versehen haben. Dem ADFC wurde und wird kein Maulkorb verpasst, im Gegen-

teil: Wir haben die neuen Bedingungen gut genutzt und sind mit vielen ungewöhnlichen Vorhaben selbst politisch aktiv geworden, die konsequent an der Steigerung des Radverkehrs und der Verkehrswende orientiert sind.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Teamarbeit – Diese Fünf bilden den aktuellen Vorstand des ADFC Stadt Hannover

Stephanie Gudat

Ich engagiere mich im ADFC, weil ich das Radfahren insbesondere in der Stadt als das bevorzugte Verkehrsmittel nach vorne bringen möchte, für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte. Dafür müssen insbesondere die Infrastruktur sicher und fahrradgerecht ausgebaut und das Bewusstsein verändert werden. Beides möchte ich durch mein Engagement im ADFC erreichen.



Jürgen Niehoff

Ich bin Radfahrer aus Überzeugung und ADFC-Aktivist von der ersten Stunde an. Meine Vorlieben sind öffentlichkeitswirksame Aktionen für den Radverkehr.



Harald Hogrefe

Ich bin seit zehn Jahren im Vorstand der Gliederung Hannover. Es hat sich einiges zum Positiven verändert für die Radfahrenden in Hannover, aber es gibt noch soooooo viel zu tun, wenn ich die Verkehrswende hin zu einer urbanen, lebenswerten Stadt noch erleben will. Daran will ich weiter mitarbeiten.



Dirk Hillbrecht

In einer autolosen Familie war das Fahrrad für mich schon früh das Hauptverkehrsmittel. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Mit meiner Arbeit im ADFC möchte ich dazu beitragen, dass dem Fahrrad als extrem flexiblen, ressourcensparendem und gesundheitsförderndem Verkehrsmittel ein viel größerer



Platz im Verkehrsgeschehen eingeräumt wird. Und das macht in einem Team mit vielen engagierten Menschen umso mehr Spaß.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Ich engagiere mich im ADFC-Vorstand Hannover gerne,

- weil in Hannover die Stimme des ADFC gehört wird und wir mit dem ADFC viel im Sinne einer Verkehrswende bewegen und mitgestalten können, jedoch lange nicht alles,
- weil uns der ADFC auf Bundesebene mit aktiver Verkehrspolitik sehr gute Unterstützung gibt,
- weil wir als Vorstand mit unserer Geschäftsstellenleiterin ein super zusammenarbeitendes Team sind und die Arbeit Spaß macht und
- weil wir richtig viele Mitglieder haben, die sich aktiv an unserer Arbeit, unseren Aktionen beteiligen und weil unsere Mitgliederzahlen deutlich steigen.



FOTOS (5): PRIVAT

Offensive

Beim Rückblick auf die letzten zehn Jahre fällt vor allem eins auf – wir haben unsere Arbeit beständig entwickelt und erweitert. Waren die ersten Jahre geprägt davon, die Ressourcen zu verstärken und den ADFC durch eine neue, vernetzte Geschäftsstelle und eine Mitarbeiterinnen-Stelle für neue Anforderungen aufzustellen, ging es ab 2013 um die Entwicklung unserer Öffentlichkeitsarbeit, Verbandsentwicklung und Verkehrspolitik. Dafür haben wir gemeinsam mit erfahrenen und neuen Leuten Erprobtes evaluiert und angepasst und neues entwickelt.

- ▶ Wir haben Gesprächsfäden zu vielen verschiedenen Akteurinnen und Akteuren in Sachen Verkehrspolitik aufgenommen und stabilisiert, wie Verwaltung, Parteien, Polizei und City-Gemeinschaft.
- ▶ Wir haben uns in der Presse bekannt gemacht und Aktionen, Themen aber auch mal Hintergrundinformationen geliefert.
- ▶ Wir haben den Kontakt zu anderen Verbänden aus dem Verkehrs- und Umweltbereich ausgebaut und Verbündete kennengelernt.
- ▶ Wir haben in Hannover ein freies Lastenrad gestartet und einen Teil dazu beigetragen, dass es hier inzwischen so viele Lastenräder gibt wie in kaum einer anderen deutschen Stadt.
- ▶ Wir haben eigene Veranstaltungen und Kampagnen durchgeführt oder uns an denen von anderen beteiligt.
- ▶ Und nicht zuletzt haben wir neue Leute für unseren Vorstand und etliche neue Mitglieder und Aktive gewonnen, neue Formate ausprobiert und etabliert sowie die Beteiligung vieler im ADFC ausgebaut.

Ein paar Highlights rufen wir hier nochmal in Erinnerung.

Neues Infomobil – offene Kommunikation

Mit der Entwicklung und Anschaffung eines Lastenrads, das als Infostand ausgestattet ist, wollten wir für die Öffentlichkeitsarbeit neue Kommunikationsmöglichkeiten schaffen. Das Lastenrad ist nicht nur ein Hingucker, sondern ermöglicht uns bei Veranstaltungen auf der Straße oder bei Stadtteilstellen eine offene Kommunikation. Nicht mehr der Verkauf von Karten oder Tourenbroschüren steht im



FOTO: DIRK HILLBRECHT

Kommunikation ohne Barrieren: Ein Lastenrad, das als Infostand ausgestattet ist.

Mittelpunkt unserer Stände – sondern ins Gespräch kommen, Menschen einladen.

Fair im Verkehr

Eigene Themen setzen und diese in die Öffentlichkeit tragen – erste Erfahrungen sammeln wir 2014 mit unserer Kampagne „Fair im Verkehr“. Übers Jahr verteilt haben wir im Stadtraum das Gespräch mit Menschen gesucht und uns mit ihnen darüber ausgetauscht, welche Bedürfnisse verschiedene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer haben und was es braucht, damit alle sicher ans Ziel kommen. Und wir haben uns in der Stadt bekannt gemacht, mit der Verwaltung und der Polizei Kontakt aufgenommen.

Hannah – Lastenräder für Hannover. Eine Initiative von ADFC und Velogold.

Eine Erfolgsgeschichte, die bis heute andauert. Die erste Hannah kam im März 2015 auf

die Straße – und wurde sofort super angenommen. Den Start feierten wir am ersten Hannah-Standort – bei Getränke-Kult am Lichtenbergkreisel – mit hohem Besuch: Bürgermeister Thomas Herrmann weihte Hannah ein. Anfangs zog Hannah noch alle zwei Wochen an einen neuen Standort, damit möglichst viele Menschen mal in den Genuss einer Hannah in der Nähe kamen. Und viel schneller als geplant wuchs die Hannah-Familie um weitere Räder in Stadt und Umland an. Dass wir 2020 bei fast 40 Hannahs stehen würden, hätte 2015 wohl kaum jemand für möglich gehalten.

Netzwerk HannovAIR Connection

Gemeinsam statt gegeneinander – deshalb haben wir uns 2017 an der Gründung des hannoverschen Netzwerks HannovAIR Connection beteiligt. Ein Netzwerk, mit dem wir uns gemeinsam mit vielen anderen Verbänden und Einzelpersonen für saubere Luft in Hannover stark machen.



Werbung für Fairness im Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz.



Großer Publikumszulauf bei der StadtMensch&Fahrrad auf dem Opernplatz.

StadtMensch&Fahrrad

Eine Erlebnisausstellung rund um Alltagsmobilität – mit dieser Idee haben wir im Jahr 2015 gemeinsam mit dem Umweltzentrum Hannover die StadtMensch&Fahrrad entwickelt. Mit abwechslungsreicher Ausstellungsmeile, einer großen Testfläche zum (Lasten) Räder-Ausprobieren und einem bunten Mitmach-Programm lockte die erste StadtMensch&Fahrrad mehr als 2.000 Menschen an die Goseriede. In den folgenden Jahren zog sie auf den Opernplatz um und wurde Teil des Stadtradeln-Auftakts. Und dann kam 2020 – Großveranstaltungen waren nicht möglich und die StadtMensch&Fahrrad fand stattdessen online statt: von Mitmach-Aktionen über Unterhaltungs-Videos, Tourentipps, Empfehlungen von Händlerinnen und Händlern, Interviews mit Frauen und Männern, die den Verkehr in Hannover gestalten und beeinflussen sowie einer Challenge mit tollen Gewinnen war alles dabei.

Velorouten – ein Netz für Hannover

Schon 2015 haben wir diese alte Forderung aufgegriffen – und in Arbeitsgruppen und Workshops Standards und Routen entwickelt. Die Idee: Zwölf Routen führen aus den Stadtbezirken in die City und münden auf den City-Radrings, sodass man von allen Stellen der Stadt schnell eine Veloroute erreichen kann und auf dieser sicher, schnell und komfortabel in die City kommt. Dabei sollen die Velorouten alle Menschen zum Radfahren einladen – und müssen dafür auf gesamter Länge so ausgebaut werden, dass sich zehnjährige Kinder, unsichere und schnelle Radfahrerinnen und Radfahrer, neue Radelnde oder ältere Menschen auf ihnen sicher fühlen. Diese Idee haben wir 2018 Verwaltung und Rat vorgestellt und so viel Zustimmung bekommen, dass die Ratsfraktionen aktiv geworden sind: Sie haben die Verwaltung zum Haushalt 2019/2020 beauftragt, ein Konzept für Velorouten zu er-

arbeiten und die Veloroute 03 als Pilotroute auszubauen. In diesem Jahr hat der Oberbürgermeister persönlich dieses Veloroutenkonzept präsentiert.

Neue Ideen für die Schmiedestraße – Lebensqualität in der City stärken

Als wir hörten, dass die Schmiedestraße für eine Sanierung anstand, haben wir das Thema auf unsere Agenda gesetzt – denn die Schmiedestraße ist als Teil des City-Radrings für den Radverkehr von großem Interesse. In zwei Workshops haben wir Ende 2018 Ideen gesammelt und formuliert, wie wir uns die Schmiedestraße der Zukunft vorstellen. Heraus kam die Initialidee für die autofreie City: Wir schlugen vor, die Schmiedestraße im Bereich um die Marktkirche für den Autoverkehr zu sperren. Dieser städtebaulich eigentlich sehr attraktive Bereich wird nämlich durch die viel befahrene Schmiedestraße nicht nur unwirtlich, sondern trennt auch City und Altstadt auf sehr unschöne Weise. Unsere Idee fand viel Gehör – und die Schmiedestraßenplanung wird aktuell neu gemacht.

Poolnudelaktion

Verkehrssicherheit – ein leidiges und leider immer aktuelles Thema. Im Herbst 2018 haben wir mit Poolnudeln für mehr Abstand gewonnen.

Podiumsdiskussion zur Oberbürgermeisterwahl

2019 war das Jahr der Oberbürgermeisterwahl – und Mobilität war eins der zentralen Wahlkampfthemen. Wir haben fünf OB-Kan-



Der ADFC fühlt den Oberbürgermeister-Kandidatinnen und -Kandidaten auf den Zahn.



FOTOS (4): DIRK HILLBRECHT

Wirkungsvolle Aktion für mehr Distanz: der ADFC mit Poolnudeln unterwegs.

didatinnen und Kandidaten zu einer öffentlichen Podiumsdiskussion eingeladen, die 200 Menschen vor Ort und etliche mehr über unseren Livestream verfolgt haben. In einer spannenden Debatte haben wir Fragen aus dem Publikum eingebracht und die unterschiedlichen Vorstellungen von der Mobilität der Zukunft herausgearbeitet.

Swantje Michalsen



Outdoor- & Reiseausrüstung



**5%
Rabatt**

> für alle ADFC-Mitglieder
> mit der bluesky-Kundenkarte



... für deine Reise in ferne Länder



... für deine Paddel-tour auf der Leine



... für deine Work & Travel Reise um die Welt



... für deine Alpenüber-querung von Garmisch nach Venedig



... für deine Radtour um den Bodensee

18 Hannoverische Allgemeine Zeitung HANNOVER Dienstag, 25. September 2018

ADFC fordert Fahrradrouen in alle Bezirke

13 Strecken sollen Zentrum und Stadtteile miteinander verbinden / Stadt zeigt sich gesprächsbereit

Der Verein fordert
Mit 11 neuen Routen will die alldeutsche Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Hannover attraktiver für Radler machen. Ein ausgeprägtes Wegenetz soll die Stadtteile im Zentrum anleiten und ins Radwegenetz integrieren. Das Anzeigenteil ist bereits ein erster Entwurf, der die Örtlichkeit der Routen berücksichtigen muss, sagt Frank Heide, Sprecher des ADFC Hannover. Die Stadtverwaltung prüft die Vorschläge.

Der Verein fordert, dass die Radwege in Hannover, aber die Stadt zeigt sich gesprächsbereit. Die Stadtverwaltung prüft die Vorschläge.

Die Stadtverwaltung prüft die Vorschläge. Die Stadtverwaltung prüft die Vorschläge.

bluesky Outdoor- und Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9
30159 Hannover
Tel. (05 11) 32 58 69

Unsere Öffnungszeiten:
Mo. - Fr. 10 - 19 Uhr
Sa. 10 - 18 Uhr



ADFC Stadt Hannover

Tausende Falschparker auf Geh- und Radwegen erwischt

Krasses, gefährdendes Falschparken in mehreren verdichteten Wohnquartieren hatte den ADFC veranlasst, sich im vorigen Jahr an den hannoverschen Ordnungsdezernenten, Axel von der Ohe, zu wenden. Jetzt legte der Dezernent Ergebnisse der in diesem Jahr erstmals durchgeführten Schwerpunktkontrollen vor und erörterte mit dem ADFC sinnvolle weitere Maßnahmen.

Von Februar bis August 2020 wurden in sechs Stadtbezirken fast 4.000 Verstöße zur Anzeige gebracht, die insbesondere Radfahrende und zu Fuß Gehende behindern bzw. ge-

fährden. Eine erschreckend hohe Zahl. Wer Straßenecken und die dort befindlichen Bordsteinabsenkungen oder den Radweg zu parkt, behindert und gefährdet viele andere Verkehrsteilnehmende, waren sich Eberhard Röhrig-van der Meer, Vorsitzender des ADFC Hannover, und von der Ohe einig. Ein besonderes Sicherheitsrisiko haben die Kleinsten im Verkehr: Sowohl begleitete wie unbegleitete Kinder benötigen an den Straßenkreuzungen einen freien Blick, um sicher queren zu können und um selbst gut gesehen zu werden. Neben verstärkten Kontrollen ist es deshalb

wichtig, öffentlich auf die Problematik und auf Alternativen zum eignen Pkw wie Car-Sharing, Bus und Bahn oder das Fahrrad aufmerksam zu machen. Es braucht insbesondere in der Südstadt und in Teilen von Linden mehr Angebote für Stadtteilgaragen – eine Aufgabe für den neuen Baudezernenten.

Von der Ohe kündigte die Fortsetzung der Kontrollen an und stellte eine vernetzte Aktion mit mehreren Beteiligten, darunter dem ADFC, in Aussicht. Wir werden in der HannoRad darüber weiter berichten.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Anwohner-Fahrradgarage

In Hannover gibt es seit Ende Mai eine neue Fahrradgarage auf öffentlichem Grund. Mehr als vier Jahre hat ADFC-Mitglied Olaf Busacker gebraucht, um von der Stadt eine Genehmigung für die Unterstellmöglichkeit im Wittekamp in der List zu erhalten. Der ADFC Stadt Hannover hat das Verfahren begleitet und unterstützt. Daraus ist jetzt immerhin ein Standardverfahren geworden, über das mehr Menschen die Genehmigung für eine solche Garage bekommen können.

Woher kommt die Idee für die Fahrradgarage?

Vor allem in der Innenstadt ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel – doch häufig fehlt eine wetter-, diebstahl und vandalismussichere

Abstellmöglichkeit. Einen barrierefreien Hinterhof gibt es oft nicht, im Hausflur stellt das Rad ein Hindernis dar, und der Keller ist meist schlecht zugänglich. So entstanden in vielen Städten Fahrradgaragen im öffentlichen Raum.

Auf Basis eines Stadtratsbeschluss aus dem Jahre 2017 ist dieses Pilotprojekt von Ökostadt e.V. sowie vom ADFC unterstützt und privat realisiert worden. Es stellt einen Teil der städtischen Mobilitätswende dar. Ziel ist es, die Autofahrten auf das Fahrrad zu verlegen und letztendlich die Pkw-Anzahl in der Stadt zu reduzieren.



FOTO: ADFC

Wie wird die Fahrradgarage finanziert?

Durch die Nutzer der Fahrradgarage, die sich die Kosten teilen.

Wer betreibt die Fahrradgarage?

Die Anwohner, die die Garage nutzen.

Was kostet ein Stellplatz?

Einmalig 1.190 Euro plus 20 Euro im Jahr.

Warum an diesem Platz?

Die Initiative kommt von den Anwohnern, und mit dem Tiefbauamt wurde entsprechend der Umgebung ein geeigneter Platz abgestimmt.

Wie kann ich auch eine Fahrradgarage bekommen?

Das Pilotprojekt umfasst insgesamt zehn Fahrradgaragen, deren Beantragungen von Ökostadt e.V. koordiniert werden.

Erste Informationen im Internet nachzulesen unter:

www.oekostadt.de/projekte/fahrradgaragen

Fragen und Kontakt per

E-Mail an: fahrradgaragen@oekostadt.de

Swantje Michaelsen




BACKWERK

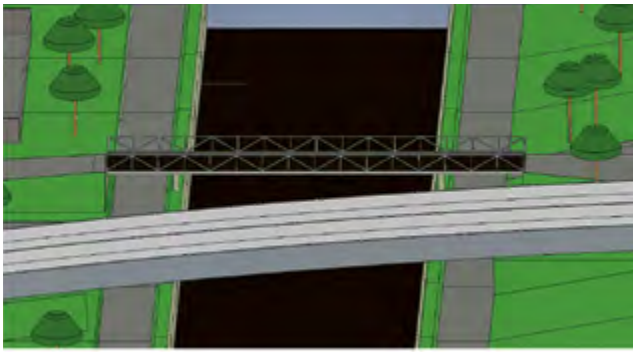
WIR SIND DIE, DIE MIT DEM RAD LIEFERN

dienstags bis samstags ab 7 Uhr



WWW.BACKWERK.BIO

Brückenschlag für den Radverkehr



So könnte die Geh- und Radwegbrücke an der Badenstedter Straße aussehen.

Eine Brücke über die Badenstedter Straße Höhe Westschnellweg (B 6) würde den Radverkehr in Linden und Limmer deutlich flüssiger machen. Zwei Absolventen der BBS-ME (Berufsbildende Schule Metalltechnik, Elektrotechnik der Region Hannover) haben nun gezeigt, wie das gehen könnte: Michael Schreiber und Sven Casper haben eine Geh- und Fahrradbrücke entworfen, mit der die als Trog geführte Badenstedter Straße auf kurzem Weg überwunden werden könnte.

„Diese Brücke wäre ein strategischer Lückenschluss für eine Nord-Süd-Veloroute im Grünen in voller Länge durch den Stadtbezirk 10 – von der Wasserstadt in Limmer im Norden bis zum Deisterplatz in Linden-Süd parallel zum Westschnellweg. Wichtige öffentliche Einrichtungen wie Fösebad, Freizeitheim Lin-

den, Gymnasium Limmer, IGS Linden und das Stadion von Linden 07 liegen an dieser Trasse“, lobt der ehemalige Ratsherr Ernst Barkhoff das Ergebnis. Er hatte die Projektarbeit ange-regt.

Die beiden Konstrukteure haben an der nach Otto Brenner benannten Schule am Waterloo- platz eine Weiterbildung zum staatlich geprüften Techniker absolviert. Ihre Arbeit umfasst eine detaillierte Berechnung der Maße und Lasten und zwei durchgerechnete



FOTO: ERNST BARKHOFF

Projektteam Sven Casper und Michel Schreiber (v. li.) mit betreuendem Berufsschullehrer Martin Dahlke im Hintergrund.

Entwurfsvarianten aus Stahl: eine vom Designer elegantere Bogenbrücke und eine schlichtere, aber kostengünstigere Balkenbrücke. Die Entscheidung fiel dann letztendlich für die Balkenbrücke. Die Projektarbeit ist in Kooperation zwischen Schule und dem Fachbereich Tiefbau der Landeshauptstadt entstanden. Die Stadt ist hier als Kundin aufgetreten; inwieweit der Entwurf eine Chance auf Realisierung hat, war nicht zu erfahren.

Annette Rexing

ADFC Gehrden-Ronnenberg

Radfahrende leben gefährlich



FOTO: KLAUS TUSCHINSKY

Am 4. August 2020 wurde ein Radfahrer an der Bundesstraße 65 in Ronnenberg-Empelde von einem Auto erfasst und so schwer verletzt, dass er im Krankenhaus starb. Das Geisterfahrrad, das der ADFC aufstellte, erinnert an den tragischen Unfall. „Radfahren ist gefährlich, und bei Unfällen ziehen Radfah-

rende oft den Kürzeren“, so Klaus Tuschinsky vom ADFC Gehrden-Ronnenberg.

Den Kürzeren ziehen sie auch an der Ampel, die an der Unfallstelle den Verkehr regelt: Radfahrende müssen endlos bei Rot warten, obwohl der Radweg sehr stark genutzt wird.

ADFC Lehrte

ADFC-Erfolg: Sicher die Mielestraße queren



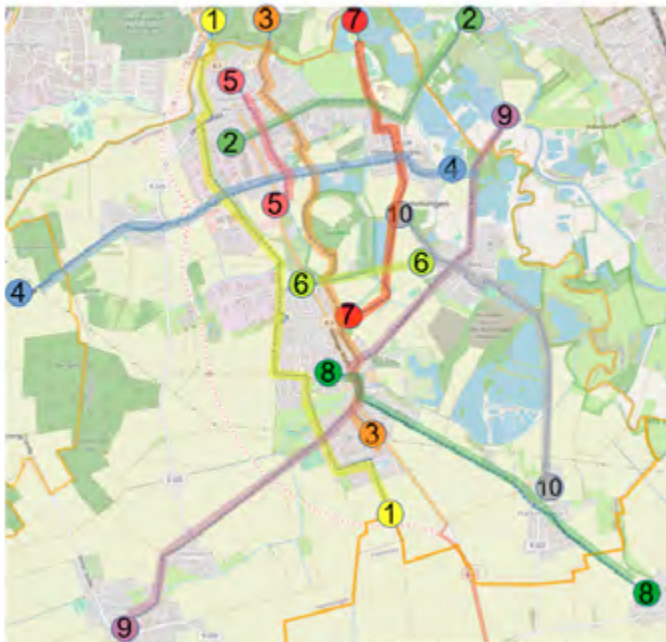
Radfahrerinnen und Radfahrer können künftig sicher vom Ostring über die Mielestraße (K134) in den Pflingstanger und umgekehrt fahren. Dafür sollen eine Lichtsignalanlage für Radfahrende und rot markierte Radfahrurten sorgen. Zeitraubende Umwege über Fußgängerampeln sind dann nicht mehr nötig.

Diese Maßnahmen hatte der ADFC Lehrte Sebastian Schneider von der Region Hannover Anfang des Jahres bei einem Gespräch vor Ort vorgeschlagen. Wir freuen uns, dass unsere Anregungen von der Region aufgegriffen und im Zuge der Sanierung der Fahrbahndecke umgesetzt werden sollen und danken der Region auch dafür, dass es noch in diesem Herbst passieren soll.

Peter Hofmann

ADFC Hemmingen-Pattensen

Ein Routennetz für Hemmingen



Die Gemeinde Hemmingen hat sich vorgenommen, den Radverkehrsanteil zu erhöhen: auf 25 Prozent bis 2025. Im ersten Schritt ließ sie sich 2019 zur fahrradfreundlichen Kommune zertifizieren und gründete eine Radverkehrs-AG. Der ADFC hatte die Entwicklung eines Radrouten-Netzes vorgeschlagen. Zur Planung haben wir zusammen mit der Stadt Hemmingen zu einem Workshop aufgerufen. An zwei Terminen im Februar und März haben 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger auf vier großen Karten des Stadtgebietes ihre Wege und Wunschstrecken eingetragen.

Weiterhin wurden 175 Ideen zur Stärkung des Radverkehrs gesammelt, aber auch auf Probleme hingewiesen und Verbesserungsvorschläge gemacht. Der ADFC hat alle Verbesserungsvorschläge in seine Mängelkarte aufgenommen. Die ortsgebundenen Mängel werden automatisch auf eine Mängelkarte, die im Internet einsehbar ist, übertragen.



<https://t1p.de/j3v3>

Aus all diesen Beiträgen hat der ADFC ein Routennetz von zehn wichtigen Routen entwickelt, fünf davon priorisiert und die existierenden Problemstellen aufgezeigt. Gleichzeitig wurden auch Mindeststandards für das Routennetz definiert. Dieses Konzept wurde am 10. September beim Stadtentwicklungsausschuss öffentlich vorgestellt, nun arbeitet der ADFC mit der Verwaltung an der konkreten Umsetzung. Dazu werden derzeit gemeinsame Befahrungen vorgenommen. Noch fehlen die Anschlüsse an das geplante Hannoversche Radrouten-Netz.

Günther Kleinod

Wir bedanken uns
bei unseren
Fördermitgliedern:

**BFLL HANNOVER E.V. – BUND FÜR
FAMILIENSPO RT UND
FREIE LEBENS GESTALTUNG,**
Waldstraße 99, 30629 Hannover

BLUESKY OUTDOOR GMBH
30159 Hannover,
Kurt-Schumacher-Str. 9

BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG
Stiftstraße 12, 30159 Hannover

EL LEASING & SERVICE AG
30159 Hannover, Ubbenstr. 15

E-MOTION TECHNOLOGIES
30159 Hannover, Am Markte 13

ERGODYNAMIK BUSCH
31535 Neustadt a. Rbg., Schneerener Str. 8
und im OT Neustadt Mardorf,
Mardorfer Str. 8

FAHRRAD KRUSE
30926 Seelze, Im Sande 2

FAHRRAD MEINHOLD
30823 Garbsen, Kampweg 12

FAHRRADHAUS RUSACK
31515 Wunstorf,
Albert-Einstein Str. 3b

FAHRRADKONTOR
30161 Hannover, Spichernstr. 7

FAHRRADSERVICE MESIC
30916 Isernhagen, Krendelstr. 24

FEINE RÄDER DRAHTESEL GMBH
30175 Hannover, Volgersweg 58

PRO BERUF GMBH
30161 Hannover, Bonifatiusplatz 1/2

RADGEBER LINDEN GMBH
30453 Hannover,
Wunstorfer Straße 22

RADHAUS SCHAUERTE
30169 Hannover,
Hildesheimer Straße 53

RADHAUS STURM
31275 Lehrte, Burgdorfer Str. 7

RAD UP!
30449 Hannover, Brauhofstr. 1

RÄDERWERK GMBH
30159 Hannover, Hainhölzer Straße 13

STEINHUDER MEER TOURISMUS
31515 Wunstorf, Meerstraße 15-19

STEP
30159 Hannover, Odeonstraße 14

TOMMY'S FAHRRADHUS
31535 Neustadt a. Rbg., Im Heidland 25

**ÜSTRA HANNOVERSCHE
VERKEHRSBETRIEBE AG**
30159 Hannover, Georgstr. 52

VELOGOLD
30453 Hannover, Wunstorfer Str. 39A

WECKEN GETRÄNKE GMBH
31535 Neustadt w. Rbg.,
Justus-von-Liebig-Str. 23

ZWEIRAD DANNENBERG
30890 Barsinghausen, Osterstraße 17

Beitritt

auch auf www.adfc.de



Bitte einsenden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig)

Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

- Ja**, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied

ab 27 Jahre (56 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

unter 18 Jahren (16 €)

Familien- / Haushaltsgliedschaft

ab 27 Jahre (68 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

Familien-/Haushaltsglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

- Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

Plus/Minus



Dickfälliges Parken

MINUS

Andernten, An der Schleuse: Für dieses Lkw-Parken finde ich keine Worte, nur so viel: Die Straße bietet genügend Platz und die Brücke über den Kanal ist wegen einer Baustelle voll gesperrt. Der Lkw parkt genau vor der Bordsteinabsenkung, also der Möglichkeit für Geheingeschränkte und Rollstuhlfahrer zum Queren der Straße.

Martha Priesemann



MINUS Zuständigkeitsgerangel zu Lasten der Sicherheit



Der Radweg an der Bornumer Straße ist seit der Neuaushaltierung eine flotte Verbindungsstrecke vom Mühlenberg nach Linden. Gut auch die rot eingefärbten Querungen zur Nenndorfer Chaussee und am Großmarkt. Nur bei den gefährlichsten Stellen, nämlich den Auf- und Abfahrten zur B 65, fehlt die rote Markierung bis heute. Nach Aussage des Radverkehrsbeauftragten wollte die Stadt Hannover sie aufbringen, durfte aber nicht, weil die Landesstraßenbaubehörde zuständig ist. Die Landeshauptstadt arbeitet daran, die Zuständigkeit für solche Verkehrsanlagen und Knotenpunkte zu übernehmen, kann aber derzeit noch keine Aussage machen, wann. Kaum zu glauben, dass mehr Sicherheit für Radler daran scheitert, dass sich zwei Behörden nicht einigen können.

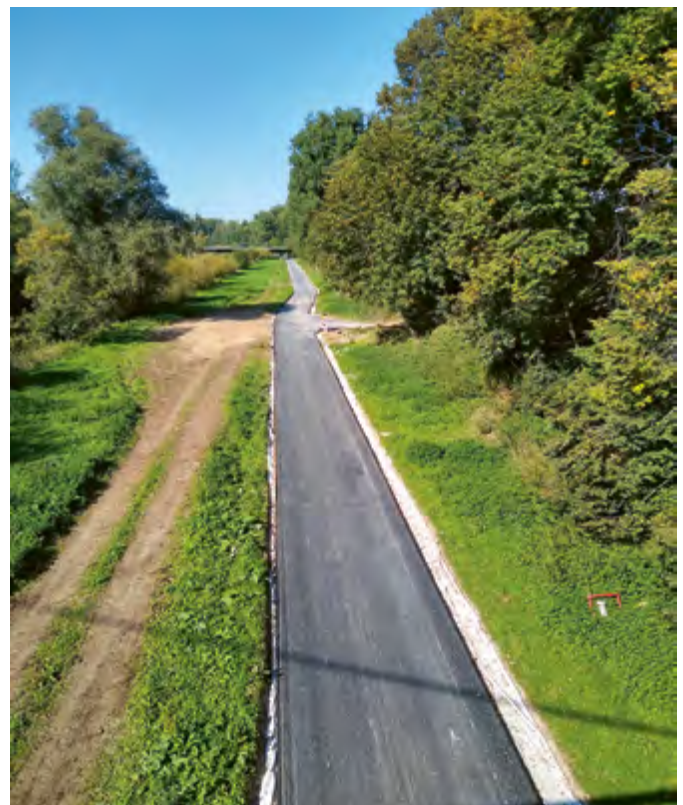
Olaf Kantorek

Glatt saniert

PLUS

Der wichtige Fahrradweg entlang der Ihme (Wolfgang-Besemer-Ufer) zwischen Schnellen Graben und Capitol wird saniert und auch verbreitert. In Zukunft erwartet uns Asphalt statt des Holperpflasters – hurra!

Annette Teuber



Büschel fressen Radweg

MINUS

Als der Radweg an der Wilkenburger Straße erneuert wurde, haben wir beklagt, dass er mit 1,75 Meter zu schmal und zu dicht am Gehölz gebaut wurde. Man versprach, den Bewuchs regelmäßig zurückzuschneiden. Heute sieht es dort so aus: Ein dickes Minus. Nachdem wir es gemeldet hatten, wurde der Rückschnitt an dieser Stelle kurzfristig durchgeführt – 500 Meter weiter südlich, wo es nicht ganz so zugewachsen war, aber leider nicht.

Jens Spille



Uneinsichtig

MINUS

Diese Art der Pannenhilfe halten viele Autofahrende für normal. Ist aber unfair dem Fuß-/Radverkehr gegenüber. Genau an dieser Stelle der B 65 gibt es abgetrennt eine größere asphaltierte Stelle. Nach einem Wortwechsel mit dem Fahrer des blockierenden Pkw, fühlte dieser sich erst nach telefonischer Kontaktaufnahme mit der Polizei bemüßigt, den Weg freizugeben. Ich habe die Situation und das Bild der Polizei in Lehrte zukommen lassen. Diese gab mir Recht und so wurde der Halter des Fahrzeuges telefonisch auf sein unmögliches Verhalten hingewiesen. Auf eine Anzeige habe ich verzichtet.

Martha Priesemann

Nur halb gelungen

PLUS/MINUS

Der neue Radweg zwischen Ronnenberg und Hemmingen-Devese wird augenscheinlich gut angenommen. Dafür ist die Kreuzung an der Abzweigung Devese weniger gut gelungen. Der Radverkehr in Richtung Ihme-Roloven wird über den neuen Radweg geschickt und blockiert vor der Ampel den Geradeausverkehr von und nach Ronnenberg. Zudem ist hier die Bordsteinabsenkung so schmal ausgefallen,

dass sie nicht einmal für zwei entgegen kommende Radfahrer ausreichend breit ist (Bild 1). Besser wäre es gewesen, den Radverkehr auf der Fahrbahn direkt in Richtung Bushaltestelle zu schicken. Dafür hätte nur die Fußgängerampel bei der Radabstellanlage einen halben Meter weiter aufgebaut und eine entsprechende Furt markiert werden müssen. (Bild2).

Olaf Kantorek



Bild 1



Bild 2

Und wie ist Radfahren
in Deiner Stadt?

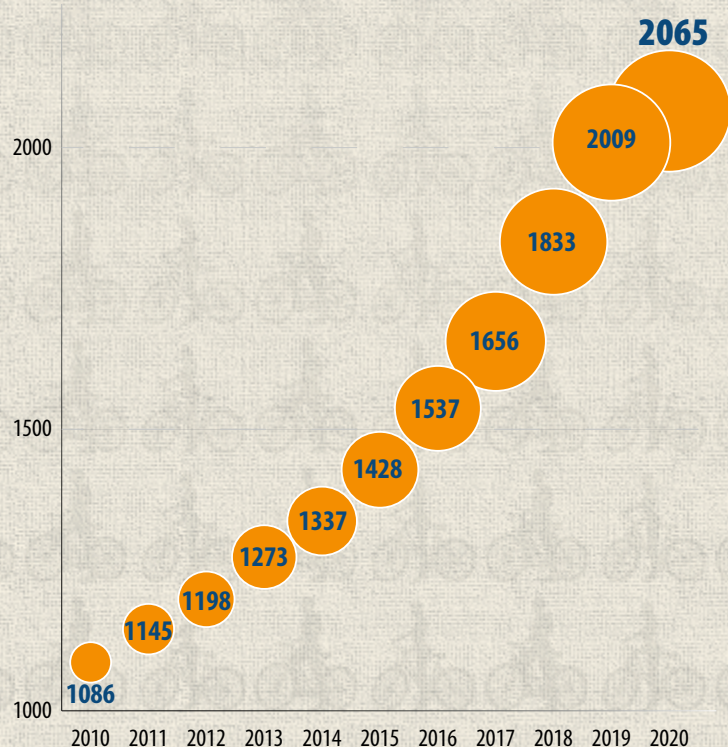


Der ADFC-Fahrradklima-Test 2020 ist gestartet:

Vom 1. September bis zum 30. November 2020 findet die Befragung durch den ADFC statt. Der Fragebogen ist auf fahrradklima-test.adfc.de zu finden.



Grandiose Entwicklung der Mitgliederzahlen beim ADFC Stadt Hannover



abf

Messe für aktive Freizeit



abf Fahrrad & Outdoor – Startklar in die neue Radsaison!

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

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

Outdoor-Navigation – Entdecken Sie die neueste GPS-Hard- und Software, garniert mit vielen Tipps und Tricks vom Experten.

10. – 14. Februar 2021

Messegelände Hannover

abf-hannover.de