

## Große Pläne für Alltagsradverkehr in der Region

- Statt Zweirad  
Tretroller und Dreirad
- Hannover aktuell  
Pilot-Velorouten  
vorgestellt

**> Kontrovers?**

*Über den geplanten Ausbau des Südschnellweges ohne Berücksichtigung des Radverkehrs haben wir bereits in einer früheren Hannorad berichtet. Wir haben als ADFC Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erhoben und zusammen mit vielen anderen Umweltverbänden unter der Überschrift „Keine Autobahn durch die Leinemasch“ eine Petition gestartet und unsere Mitglieder zur Unterschrift aufgefordert. (Die Petition mit einer ausführlichen Begründung der Forderungen steht unter <https://weact.campact.de/petitions/keine-autobahn-durch-die-leinemasch>). Dazu erhielten wir die folgende Zuschrift, die wir hier als Leserbrief mit unserer Antwort veröffentlichen:*

Leider habe ich nicht verstanden, warum ich als Radfahrer gegen den Ausbau des Südschnellwegs sein sollte. Ich fühle mich da in keiner Weise um meine Rechte gebracht und befürworte den Ausbau. Er ist dringend erforderlich, weil die Straße sicherheitstechnisch auf dem Niveau der 50er-Jahre des letzten Jahrhunderts ist. Da muss dringend was getan werden.

Da zudem die Brückenbauwerke marode sind, spricht alles dafür und nichts dagegen, unverzüglich damit anzufangen. Dass die Straße dafür breiter wird, lässt sich nicht vermeiden. Es werden ja keine zusätzlichen Spuren gebaut, sondern die vorhandenen verbreitert. Damit bekommt dann der Rettungswagen beim Stau eine Chance, zur Unfallstelle vorzudringen. Man kann dann auch eines Tages für Bauarbeiten eine Fahrbahnseite sperren, ohne dass der Verkehr direkt zum Erliegen kommt.

Mit dem Aufruf „Keine Autobahn durch die Leinemasch“ kann ich herzlich wenig anfangen. Im Gegenteil, ich halte es für Verdummung. Es soll keine Autobahn gebaut werden, sondern eine vorhandene Schnellstraße auf den aktuellen Stand gebracht werden. Da kann man zum Autoverkehr stehen wie man will. Diese Straße ist, solange Hannover Landeshauptstadt von Niedersachsen bleibt, lebensnotwendig. Selbst wenn ich sie als Fahrradfahrer überhaupt nicht benutze, ist sie als hochwassersichere Ost-West-Querung unverzichtbar. Wer eine solche Petition unterschreibt, kann dann sich auch gleich damit einverstanden erklären, keine Güter mehr zu verwenden, die über diese Straße transportiert wurden und keine Dienstleistungen zu beanspruchen, für die eine Person – auf dem Weg zur Arbeit oder aus sonstigem Grund – den Südschnellweg benutzen musste.

Wenn es denn erforderlich ist, für den Fahrradverkehr ebenfalls eine hochwassersichere Querung zu schaffen (oder gut beleuchtet oder mit gutem Straßenbelag oder ...), sollte sich der ADFC dafür einsetzen – gern auch mit einer Petition, aber gegen den Südschnellweg zu agitieren, das entspricht nicht meinen Vorstellungen. Das finde ich nicht gut.

Als Fahrradfahrer bin ich froh, dass es Autos gibt, mit denen ich alle Transportaufgaben bewältigen kann, für die das Fahrrad weniger geeignet ist. Und ich sehe mit Freude, dass die Möglichkeiten durch die Elektrifizierung der Räder, Lastenräder etc. wachsen. Und wünsche mir sehr, dass es Wege gibt, auf denen ich mich zügig und sicher bewegen kann.

Was ich mir jedoch nicht wünsche, dass diese Möglichkeiten zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Damit meine ich Autos, Fußgänger und den öffentlichen Nahverkehr.

Ich wünsche mir Radwege, die nicht zugeparkt werden, auf denen keine Kinderwagen, keine Fußgänger und keine Tiere unterwegs sind. Ich wünsche mir, mit EINEM Ampellicht (und nicht vier) über die Pferdeturmkreuzung zu kommen. Ampeln, die Fahrradfahrer und Autos in gleicher Weise beachten. Und Bahnen, in denen es nicht nur theoretisch Platz für Fahrräder gibt. Da kann sich der ADFC – gern auch mit meiner Unterstützung – engagieren. Aber der automobile Individualverkehr muss nicht abgeschafft werden – der muss überflüssig werden, weil es etwas Besseres gibt. Und der Radverkehr ist ganz gewiss nicht die einzige Möglichkeit, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern.

Martin Nielsen, Lehrte

Hallo Martin, vielen Dank für deine Rückmeldung.

In einigen Punkten bin ich ganz bei dir. Ich wünsche mir auch, dass der automobile Individualverkehr überflüssig wird, weil es etwas Besseres gibt. Und deine Wünsche zur Radinfrastruktur kann ich nur doppelt unterstreichen.

Den Ausbau des Südschnellweges sehe ich allerdings anders, auch wenn sich die Einwände, die wir als ADFC im Planfeststellungsverfahren erhoben haben, nur auf den fehlenden Radweg sowie weitere Verschlechterungen für den Radverkehr bezogen. Aber angesichts der Tatsache, dass wir in eine Klimakrise ungeahnten Ausmaßes schlittern, wenn nicht schnell und konsequent gegengesteuert wird, müssen wir umdenken. Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass es nicht mehr nur darum gehen kann, ÖPNV und Radverkehr auszubauen und zu verbessern, um Menschen zum Umstieg zu bewegen, sondern für mich ist klar, dass der motorisierte Individualverkehr massiv zurückgefahren werden muss, um die Klimaziele zu erreichen. Nur der Umstieg auf Elektromobilität alleine wird da nicht reichen.

Auch wenn der automobile Individualverkehr nicht abgeschafft wird und werden kann: Verkehrswende heißt weniger Autoverkehr. Und wenn wir es damit ernst meinen, müssen wir auch die Debatte um Rückbau von Straßen für Autos führen, auch wenn das eine schwierige und vollkommen ungewohnte Vorstellung ist. Denn zum Klimaschutz gehören nicht nur die notwendigen CO<sub>2</sub>-Einsparungen, sondern auch Themen wie keine weitere Bebauung und Flächenversiegelung.

Natürlich wird der Südschnellweg offiziell Bundesstraße bleiben, aber der geplante Ausbau erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage für Autobahnen (RAA) und für eine Geschwindigkeit von 100 km/h. Anderenfalls hätte man nach anderem Standard und mit anderen Dimensionen bauen können. Dieser Planung liegt eine Verkehrsprognose zugrunde, die nicht eine (erforderliche) Reduzierung, sondern im Gegenteil noch eine zwanzigprozentige Erhöhung des Autoverkehrs vorhersagt.

Annette Teuber

**> Alltäglicher Autowahn**

*Zu „Tausende Falschparker auf Geh- und Radwegen erwischt“ in HannoRad 3/2020*

Ich bin Vater von zwei Kindern, 8 und 5 Jahre, und ärgere mich zunehmend häufiger über den alltäglichen Autowahn(sinn). Ich glaube, es ist unsere Aufgabe, die Welt (wieder) so zu gestalten, dass sich Kinder sicherer und freier im öffentlichen Raum bewegen können.

Wir müssen uns Autofahrende auf verkehrsschwache Personen fokussieren und uns mehr durch den Stadtverkehr tasten statt zu hasten! Wahrscheinlich ist es im Auto das Gefühl der Sicherheit und Unverwundbarkeit, das uns bald vergessen lässt, wie gefährdet und verwundbar die meisten anderen Verkehrsteilnehmenden sind - insbesondere unsere Kinder benötigen wieder mehr Barrierefreiheit und einen freieren Blick in Straßenkreuzungen und Einmündungen.

Wir sollten davon wegkommen, das Verkehrs-Trauma unserer Kindheit zu zügig zu vergessen oder zu verdrängen; nur um schnell in der Autoliga anzukommen. So schwinden zwar die Erinnerungen an die oft schwierigen Verkehrserlebnisse zu Fuß oder mit dem Rad; doch mit dem Verblässen dieser Erinnerungen steigt gleichzeitig die Gefahr für die verkehrsschwachen Teilnehmenden exponentiell.

Wir haben uns vom ADAC getrennt und sind dem VCD-Fairkehr beigetreten; weil da die Mobilitäts- und Verkehrswende im Mittelpunkt steht. Wir sind jetzt dem ADFC beigetreten: Der ADFC ist mit seinen Konzepten und den Kontakten zu Politik, Verwaltung und Polizei auf dem richtigen Weg – denn die Welt muss noch kinder- und fahrradfreundlicher werden.

Maik Kaufmann, Hannover



## Liebe Leserinnen und Leser,

ein Wintereinbruch hat den Radverkehr vor Kurzem fast ausgebremst, so mancher ärgerte sich über Schneeberge auf Radwegen. Jetzt im März in frühlingsmilder Stimmung sieht die Welt schon besser aus. Auch die HannoRad ist auf der Suche nach Positivem fündig geworden: Das Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr der Region Hannover macht Fortschritte. Die Aufgabe ist allerdings so groß – immerhin sollen 800 Kilometer Radwege zu ganzjährig nutzbaren, sicheren und direkten Verbindungen ausgebaut werden –, dass das Optimum in weiter Ferne scheint. Während die Region sich immerhin sehr bemüht, steht das Land Niedersachsen auf der Bremse. Auf Landesstraßen tut sich wenig beim Radverkehr, und der Tempo-30-Versuch in Ortsdurchfahrten, mit dem Regionsverwaltung und Kommunen den Radverkehr sicherer machen wollten, ist erst einmal gestoppt. Damit unsere Bestandsaufnahme nicht im Abstrakten hängen bleibt, haben wir den Praxistest gemacht. Zwei Radfahrende erzählen von ihren Erfahrungen auf den Radwegen der Region. Fazit: Sie brauchen keinen Luxus, aber weniger Pfützen und Buckel wären schon gut.

Vielleicht sollten sich das die Puristen zu Herzen nehmen? Weniger Perfektion, dafür Pragmatismus würde im Alltag mehr bringen. Lichtblicke gibt es auch in der Landeshauptstadt. Zwei der zwölf City-Velorouten werden konkreter. Vorläufig jedoch leben wir mit dem Unvollkommenen. Wir dürfen gespannt sein, wie das Gesamturteil der Radfahrenden im aktuellen Fahrradklimatest aussieht. Es wird am 16. März 2021 veröffentlicht.

Einen guten Start in die Saison wünscht Ihnen

Annette Rexing

## Inhalt

Zuschriften.....	2
Editorial.....	3
Impressum.....	3

### AKTUELL

Velorouten 03 und 08 werden konkreter.....	4
Velo-City-Night 2021 .....	6

### PORTRÄT

Jürgen Niehoff – ADFC-Mitbegründer verabschiedet sich aus dem Vorstand.....	7
---	---

### SCHWERPUNKT – ALLTAGSRADVERKEHR

Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover kommt gut voran.....	8
Sicher Radfahren im Vorrangnetz? .....	10
Alltagsradwege im Praxistest .....	12

### PROFILE

Radellust statt Fahrradfrust.....	14
Per Mountainbike durch Manhattan .....	15
Meine neue Liebe oder Wie ich auf den Tretroller gekommen bin.....	17

### AUS DEM REGIONSVBAND

Beteiligung beim Fahrradklima-Test mehr als verdoppelt .....	18
--	----

### AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen .....	19
---	----

### PLUS/MINUS

Mängel und gute Lösungen auf den Punkt gebracht .....	30
---	----

### DIE LETZTE SEITE

Karte – Vorrangnetz Alltagsradverkehr .....	32
---	----

## Impressum

Heft 1 | 2021 • Auflage: 7500

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@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,  
Annette Teuber und Detlef Rehbock.

### 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

©creActive – stock.adobe.com

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.

## Hinweis für ADFC-Mitglieder

Die HannoRad erscheint drei Mal im Jahr und braucht einen gewissen Vorlauf. Daher ist sie für die Verbreitung von aktuellen Informationen nur bedingt geeignet. Damit wir mit euch auch kurzfristig in Kontakt treten und zeitnah informieren können, gebt uns bitte eure E-Mail-Adressen bekannt: region@adfc-hannover.de. Eure Daten werden nur in der Mitgliederdatei beim ADFC- Bundesverband gespeichert und sind dort vor unbefugten Zugriffen geschützt, von Newslettern könnt ihr euch auch jederzeit wieder abmelden.

Euer Regionsvorstand

## Velorouten 03 und 08 werden konkreter

Zwei der insgesamt zwölf Strecken im Veloroutennetz der Stadt Hannover bekommen langsam ein Gesicht: Die Verwaltung stellte den aktuellen Planungsstand für die Route 08 Richtung Döhren/Laaten sowie die Route 03 Richtung Lahe/Altwarmbüchen im Dezember letzten Jahres zuerst den Verkehrsverbänden und anschließend den jeweiligen Bezirksräten vor. Vom Optimum sind die Pläne noch weit entfernt und manches ist richtiggehend enttäuschend. Aber es war ein rechtzeitiger und konstruktiver Schritt, die Verbände zu informieren und unsere Kritik, an der einen oder anderen Stelle auch unsere ausdrückliche Zustimmung, zur Kenntnis zu nehmen. Wir setzen darauf, dass unsere Anregungen für die weitere Planung berücksichtigt werden.

### ■ Pilotroute 08

Die Route 08 ist aufgerückt in die Liste der prioritären Velorouten, die vorrangig geplant und ausgebaut werden, da die Stadt Laaten bei den Radschnellwegen vorangehen will und der Lückenschluss mit der Veloroute gesucht wird. Das ist eine Entwicklung, die wir vom ADFC sehr begrüßen. Die Route verläuft stadtauswärts vom Cityring am Maschsee und der Schützenallee entlang nach Döhren. Auf diesem relativ klaren Abschnitt sind kleinere Baumaßnahmen wie Wegfall von Ampeln oder Niveaugleichungen mit einbiegenden Straßen geplant.

Der weitere Verlauf ab Schützenallee/Brückstraße steht noch nicht eindeutig fest, aber laut Stadtverwaltung wird die Strecke am wahrscheinlichsten über Frobösestraße und Am Lindenhof zur Wiehbergstraße geführt. Diese soll dabei zur Fahrradstraße umgewidmet und ausgebaut werden. Der Stadtplaner sprach bei der Vorstellung recht

verhalten von einer Neusortierung der Parkplatzsituation und einer Verringerung des Durchgangsverkehrs. Diese Maßnahmen sind für eine sichere und attraktive Veloroute aus Sicht des ADFC auf alle Fälle erforderlich. Modalfilter, also Durchfahrtssperren, sollen den Durchgangsverkehr verringern. Der Bezirksrat Döhren-Wülfel begrüßte die Planungen der Stadtverwaltung grundsätzlich. Aber nicht allen Mitgliedern gefiel die Aussicht auf weniger Parkraum in Wohnstraßen und auf Durchgangsbeschränkungen. Um auch bei den zukünftigen Detailplanungen und Umsetzungsschritten die Anwohnerinnen und Anwohner mitzunehmen, sollte die Verwaltung aus unserer Sicht in Zukunft deutlich positiver herausstellen, wie notwendig solche Maßnahmen für eine sichere Radverkehrsführung sind und die Ziele, die damit erreicht werden.

Ein Knackpunkt bei der Veloroute 08 (Streckenführung stadteinwärts) wurde mittlerweile entschärft und umgeplant: die

Einmündung von der Hildesheimer Straße in die Wiehbergstraße. Auf einem kurzen Abschnitt der Hildesheimer Straße soll ein Zweirichtungsradweg entstehen, der kurz vor der Einmündung der Straße Am Mittelwiese wieder aufgelöst wird. Zur Überführung über die Hildesheimer Straße ist an der Stelle eine Vorrangschaltung für Radfahrer geplant. Dies befürworten wir ausdrücklich, da dadurch eine sichere Querung der Hildesheimer Straße ermöglicht und unattraktive Umwege vermieden werden.

Am Übergang zur Stadt Laaten sollen an der Hildesheimer Straße eigene Radfahrstreifen im ersten Schritt als Pop-up-Radweg und später als eigene Bikelane eingerichtet werden.

Insgesamt sind in den ersten Planungen der Verwaltung für die Routenführung und Maßnahmen auf der Route 08 gute Ansätze vorhanden, im Detail muss an einigen Stellen noch nachgebessert werden. Wir bleiben dran.

*Stephanie Gudat*



Die Wiehbergstraße auf der Veloroute 08 soll Fahrradstraße werden – ein weiter Weg.

**Es gibt noch einiges zu tun an der Veloroute 03 – zum Beispiel an der Nicolaikirche in Bothfeld. Dieser Radweg muss gerader werden, der Zaun muss weg, denn diese Gefahrenstelle birgt eine hohe Unfallgefahr.**

### ■ Pilotroute 03

Während für die Verbindung zwischen Ernst-August-Platz und Eilenriede alternative Routen präsentiert wurden, hat sich die Verwaltung gegen die vom ADFC vorgeschlagene Streckenführung vom Spannhagengarten nach Norden über die Kanalbrücke zum Sahlkamp entschieden. Dort wäre eine reine Fahrradstraße im Brückenbereich erforderlich, um den Velorouten-Standards zu genügen. Stattdessen soll die 03 nach Osten über die Podbielskistraße und dann nach Norden über den Eulenkamp gehen. Hier liegt es insbesondere beim Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide für einen geeigneten Anschluss des Stadtteils Sahlkamp mit seinen über 14.000 Einwohnern einzutreten.

Im Kern von Bothfeld plant die Verwaltung, den östlichen Ast direkt an der St. Nicolai-Kirche vorbei zu führen anstelle einer weiter nördlich verlaufenden Strecke. Dem steht der ADFC positiv gegenüber, unter der Voraussetzung, dass die Route neben der Kirche geradliniger und die Sichtbehinderung durch einen Zaun auf städtischem Grundstück verringert wird.

Die Reaktionen in der Sitzung des Bezirksrats Bothfeld-Vahrenheide waren bemerkenswert. SPD-Fraktionsvorsitzende Claudia Heinrich: „Ich bin enttäuscht über die vielen Einschränkungen. Da wird es weiter viele unsichere Querungen geben. Man sollte nicht möglichst viel Radweg nur möglichst grün anstreichen.“ Jutta Barth, Vorsitzende der CDU-Fraktion: „Das ist Kosmetik. Da fehlt der Mut. Das ist kein Ansatz für eine Verkehrswende.“ Beide waren wie auch wir vom ADFC erschüttert, dass die Verwaltung die etwa 600 Meter lange Ebelingstraße so belassen will, wie sie ist: Radverkehr auf der Fahrbahn bei überwiegend Tempo 50, mit alten, viel zu schmalen Radwegen als Angebot auf der Nebenanlage, die ein ständiges Auf-und-Ab bei jeder Einmündung aufweisen. Eine solche Sicherheitslücke ist viel zu lang und wird abschreckend wirken. Die SPD schlug für die Sahlkamp-Anbindung eine zusätzliche Brücke für den Radverkehr vor. Für gefährliche Ausfahrten und Einmündungen fordert sie zusätzliche Maßnahmen wie etwa Aufpflasterungen, und die Einhaltung der Mindestbreite von drei Metern für den Radweg.

Ich sehe es als sehr positiv, dass sich der Bezirksrat 03 sehr engagiert und differenziert mit der Veloroute befasst. Das ist ein wichtiges Signal für bessere Radverkehrsbedingungen. Die Verwaltung versprach, bei fortgeschrittenem Planungsstand wieder zu kommen. Bleibt zu hoffen, dass bis dahin der von der Politik und dem ADFC geforderte Mut größer wird.

*Eberhard Röhrig-van der Meer*

FOTO: ADFC



### ■ Velorouten bleiben aktuell – mach mit!

Wir sind uns sicher: Die Velorouten werden uns auch in diesem Jahr intensiv beschäftigen. Bei den Planungen der Verwaltung für die Routen 03 und 08 sehen wir schon jetzt, dass es weiterhin Engagement und kreative Ideen braucht, damit die Routen wirklich zu dem werden, was wir uns erhoffen: komfortable, sichere und zügige Verbindungen für Radfahrerinnen und Radfahrer jeden Alters, jeder Erfahrung, jeden Tempos.

Wir wollen dazu unser Know-how, unsere Erfahrung und unsere Perspektiven beitragen. Wir wollen außerdem für die Routen werben, dafür, dass es auf den Routen wirkliche Verbesserungen für den Radverkehr gibt, Menschen von der Idee des sicheren und entspannten Radfahrens begeistern. Und wir wollen dafür in diesem Jahr mit der einen oder anderen Aktion auf den Velorouten sichtbar werden und unseren Teil dazu beitragen, dass sie ein wichtiges Thema im politischen und stadtgesellschaftlichen Raum bleiben.

Dafür haben wir Ende letzten Jahres die Velorouten-AG gegründet. Denn gemeinsam können wir noch mehr bewegen, und gemeinsam macht es auch mehr Spaß. Schon jetzt haben sich hier 30 Leute zusammengefunden, die bei den ersten beiden Treffen konstruktiv und motiviert zusammengearbeitet haben. Du hast auch noch Lust, dazu zu kommen?

Melde dich bei [stadt@adfc-hannover.de](mailto:stadt@adfc-hannover.de) Swantje Michaelsen



Hoffnung auf neue Feierabendtouren durch Hannover für dieses Jahr. Wer gerne Rad fährt, sollte mitmachen.

**Weitere Informationen:**  
**Soulstyle GmbH, Detlef Rehbock,**  
**E-Mail: [info@soulstyle.de](mailto:info@soulstyle.de)**  
**Telefon: 0511 3538891 oder 0177 3090001**

FOTO: ADFC

## Velo-City-Night 2021

Radfahren erlebt in Coronazeiten einen Boom. Der Fahrradeinzelhandel gehört damit zu den Profiteuren der Pandemie. Viele Menschen entdecken das Radfahren für sich und investieren in ihre individuelle Mobilität. Statt in vollen Bussen und Bahnen zu sitzen, bringt man beim Radfahren Körper und Geist in Schwung und genießt die Freiheit auf zwei Rädern. Dazu passt das seit etlichen Jahren propagierte Motto der Velo-City-Night „Radfahren macht glücklich.“ Seit Jahren vermitteln die Organisatoren der Events den Spaß am Radfahren. Die Planungen für eine Velo-

City-Night-Saison laufen auch im zweiten Corona-Jahr auf Hochtouren.

Geplant sind monatliche Velo-City-Nights von Mai bis September 2021. Die Touren sollen auf verschiedenen Routen durch Hannovers Stadtteile führen und jeweils 20 bis 30 Kilometer lang sein. An einem coronakonformen Hygienekonzept für das Genehmigungsverfahren arbeiten die Veranstalter von der Agentur Soulstyle. Allerdings ist immer noch nicht sicher, ob und wann die Veranstaltungen stattfinden können. „Musik und gute Laune, viele Gleichgesinnte, mit denen wir durch die Stra-

ßen der Stadt fahren möchten – all das fehlt uns sehr“, sagt Maike Feldner, Projektleiterin der Velo-City-Nights. Allen, die bisher noch nicht an einer Velo-City-Night teilgenommen haben, empfehlen wir dieses Event.

Termine können aktuell noch nicht bekannt gegeben werden, sind aber zeitnah auf der Webseite [www.velocitynight.de](http://www.velocitynight.de) zu sehen. Bis dahin empfehlen wir die kleinen persönlichen Fluchten auf dem Weg zur Arbeit, in der Freizeit, in Stadt und Region.

*Detlef Rehbock*

# 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!**





## Jürgen Niehoff – ADFC-Mitbegründer verabschiedet sich aus dem Vorstand

**E**r war Mann der ersten Stunde, Beisitzer und Vorstandsmitglied und hat an vielen Aktionen mitgewirkt. Nach 40 Jahren in der ersten Reihe will Jürgen Niehoff jetzt etwas kürzer treten und scheidet aus dem Vorstand aus.

Es war 1979, als Jürgen Niehoff (Jahrgang 1942) die erste hannoversche Fahrrad-Demo zusammen mit einem Team der Bürgerinitiative Umweltschutz organisierte. Gemeinsam mit Manfred Bressel, Albrecht Genzel und Dietmar Drangmeister und anderen wollte Jürgen ein Zeichen setzen für ein grundlegendes Umdenken im Verkehrsbereich, um der damals bereits absehbaren Umweltkrise zu begegnen. Bücher wie „Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome oder „Ein Planet wird geplündert“ von Herbert Gruhl hatten ihn motiviert. Dabei war Jürgen kein Schriftsetzer. Bei Hannover 96 betrieb er Leichtathletik in Sprint und Mittelstrecke und hat von daher etwas Sportlich-Asketisches in sein weiteres Leben übernommen. Für ein paar Jahre hat Jürgen ein Auto (VW Käfer) als Transportmittel besessen. Doch schon 1985 konnte er darauf wieder verzichten. Und er ist auch in anderen Bereichen, gemeinsam mit seiner Frau bemüht, den „ökologischen Fußabdruck“ so gering wie möglich zu halten.

Eingeladen zu der damaligen Fahrrad-Demo war auch Jan Tebbe, der kurze Zeit vorher in Bremen den ADFC gegründet hatte und nun zu Initiativen reiste, um sie für den neuen Fahrradclub zu gewinnen. Jürgen und seine Mitstreiter bissen an. Den ADFC Kreisverband für den Großraum Hannover hat er dann 1981 mitgegründet. Später wurde Jürgen Beisitzer im Vorstand, den Vorsitz zu übernehmen, das kam für ihn nie infrage. Jürgen war bei Vielem dabei, seine Lieblingsaktivität galt der Stadtteilgruppe Südstadt. Mit anderen Mitgliedern traf er sich regelmäßig zum Austausch und zur politischen Kontaktpflege. Es gab jährliche „Stadtteilbefahrungen“ mit Vertreterinnen und Vertretern der Parteien aus dem Stadtteil. 2013 verlieh der Bezirksrat Südstadt-Bult den Ehrenpreis an Jürgen Niehoff „für seine Verdienste um die Sicherheit des Radverkehrs im Stadtteil“.

Einen besonderen Reiz hatten für Jürgen die Diavorträge über Fahrradreisen, die aus dem Kreis der ADFC-Mitglieder gehalten wurden. Im Kulturzentrum Pavillon und auch im Gemeindesaal der Südstädter Nazarethkirche (wo Jürgen seit 1982 Mitglied im Kirchenvorstand ist) gab es stets ein dankbares Publikum. Dem „Radfahrer aus Leidenschaft“ sind die zahlreichen Radreisen mit seiner Frau, Tochter und später dem Enkel sehr lebendig in Erinnerung geblieben. So zum Beispiel die Tour in Finnland, wo es bis zum Eismeer ging oder das Inselhüpfen mit Schiff und Rad an der kroatischen Adria.

An den Verhandlungen zum Leitbild Radverkehr zwischen Verkehrsinitiativen, Rat und Verwaltung nahm Jürgen 2008/2009 für den

ADFC-Kreisverband Region Hannover teil. „Von dem, was wir da reingeschrieben haben, hörte man in den Jahren danach wenig. Die 25 Prozent Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 zu erreichen, ist als Ziel bis heute geblieben“, erinnert er sich. Die Planung der Strecken für den Winterdienst auf Radwegen hat Jürgen ebenso begleitet wie die Aktualisierungen der Radwegkarte für Hannover. Bei vielen Veranstaltungen hat man ihn am Infostand getroffen.

Den eigenständigen Stadtverband für Hannover gibt es seit 2010, und seitdem wirkte Jürgen auch hier im Vorstand mit. Er sieht die Entwicklung des ADFC in den vergangenen zehn Jahren sehr positiv: mit dem Umzug ins Umweltzentrum, festem Personal und einem Politikstil „zu dem das Entwickeln eigener Konzepte und das direkte Zugehen auf Verwaltung und Politik gehört, hat der ADFC in den letzten Jahren viel erreicht“, so Jürgens Bilanz. Da kann er die Verantwortung gut an Jüngere

übergeben. Mit der Mitgliederversammlung im Januar 2021 ist er aus dem Vorstand des Stadtverbands ausgeschieden, für den Vorstand des Regionsverbands hat er schon 2020 nicht mehr kandidiert. Soweit es ihm möglich ist, wird Jürgen sich weiter an den laufenden Aktivitäten beteiligen. Bei der Poolnudel-Aktion war er dabei und bei der Abstandsmessung mit der Polizeidirektion. In der HannoRad-Redaktion will er weiterhin mitarbeiten. Und dann steht für ihn die Mitarbeit an der Veloroute 07 an, die durch die Südstadt führen wird. Die dafür verfügbare Zeit wird begrenzt durch die Arbeit im Kleingarten und durch die Radreisen, die er weiterhin mit seiner Frau plant.

Eberhard Röhrig-van der Meer



**Fahrt zum Eismeer mit Ehefrau Elke und Tochter Silke in Sevitjärvi, Finnland 1992**

FOTO: PRIVAT

übergeben. Mit der Mitgliederversammlung im Januar 2021 ist er aus dem Vorstand des Stadtverbands ausgeschieden, für den Vorstand des Regionsverbands hat er schon 2020 nicht mehr kandidiert. Soweit es ihm möglich ist, wird Jürgen sich weiter an den laufenden Aktivitäten beteiligen. Bei der Poolnudel-Aktion war er dabei und bei der Abstandsmessung mit der Polizeidirektion. In der HannoRad-Redaktion will er weiterhin mitarbeiten. Und dann steht für ihn die Mitarbeit an der Veloroute 07 an, die durch die Südstadt führen wird. Die dafür verfügbare Zeit wird begrenzt durch die Arbeit im Kleingarten und durch die Radreisen, die er weiterhin mit seiner Frau plant.

Eberhard Röhrig-van der Meer



**Jürgen Niehoff (ganz rechts) ist bei ADFC-Aktionen zur Stelle. Hier bei „Fair im Verkehr“ am hannoverschen Bahnhofsvorplatz**

FOTO: ADFC

# Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Re

**D**as vor einigen Jahren in der Region beschlossene „Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr“ soll auf einer Gesamtlänge von 800 Kilometern die zentralen Orte der Städte und Gemeinden erschließen und dem überörtlichen Alltagsradverkehr ganzjährig nutzbare, direkte und sichere Verbindungen anbieten. Das beinhaltet nicht nur die Festlegung von Strecken, sondern auch von Standards hinsichtlich Radwegebreiten. Eine Bestandsaufnahme.

## 49 Ortsdurchfahrten verbessert, zehn Radwege neu- oder ausgebaut

In der ersten Ausbaustufe – gefördert vom Bundesumweltministerium und gestartet 2017 – ging es hauptsächlich um Maßnahmen in Ortsdurchfahrten. Während außerorts nur einseitig Radwege vorhanden sind, muss der Radverkehr innerorts in beiden Fahrtrichtungen sicher geführt werden. Dafür wurden an Ortseingängen Querungshilfen gebaut und innerorts rot markierte Schutzstreifen angelegt. Wo die Straßenbreite für beidseitige Schutzstreifen nicht ausreichte, wurden in der anderen Fahrtrichtung Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht, um deutlich zu machen, dass der Radverkehr dort hingehört. Die mit diesem Förderantrag geplanten Maßnahmen sind nun größtenteils abgeschlossen, die Ergebnisse hat wohl jeder schon irgendwo gesehen.

In einem zweiten Schritt waren ab 2018 zehn Radwegeneu- oder -ausbauten geplant. Drei wurden bereits fertiggestellt, vier befinden sich derzeit im Bau und drei weitere sollen noch 2021 fertig werden.

## Weitere 250 Vorhaben bis 2024 geplant

Im August 2020 hat die Region Hannover die bis 2024 geplanten Baumaßnahmen vorgestellt und man kann feststellen: Jetzt geht es richtig los. Während für die bisherigen Maßnahmen etwa 8,5 Millionen Euro ausgegeben wurden, umfasst die neue Prioritätenliste über 250 Vorhaben mit einem Gesamtkostenvolumen von rund 143 Millionen Euro. Geplant ist die Sanierung weiterer Ortsdurchfahrten, aber vor allen Dingen der Aus- und Neubau von Radwegen an Kreisstraßen. Solche Beträge kann die Region natürlich nicht alleine stemmen, für die geplanten Maßnahmen werden daher weiterhin Fördermittel aus den unterschiedlichsten Quellen benötigt. Fördergelder gibt es aber zum Teil nur für Modellvorhaben, entsprechend ist es der Kreativität der Planenden zu verdanken, wenn aus solchen Töpfen Gelder akquiriert werden können. Als Beispiel sei hier das Modellprojekt „Beleuchtete Außerortsradwege“ genannt, bei dem Versuche mit aufgehelltem oder fluoreszierendem Asphalt, LED-Markern und reflektierenden Randstreifen unternommen werden sollen.

## Geht das alles schnell genug?

Natürlich würden wir uns wünschen, dass das Vorrangnetz – schwupps – jetzt sofort und komplett fertig gestellt wäre, viel zu lange warten wir ja schon darauf, dass dem Radverkehr adäquater Raum geschaffen wird. Aber so etwas geht leider nicht von heute auf morgen. Planungen und Baumaßnahmen brau-

chen Zeit, müssen mit verschiedenen Akteuren abgestimmt und von politischen Gremien abgesegnet werden, bei Planfeststellungsverfahren sind Einspruchsfristen einzuhalten. Und es geht auch nicht immer alles glatt, manchmal gibt es Verzögerungen. Baufirmen sind ausgelastet und geben keine Angebote ab, Ausschreibungen müssen mehrfach gestartet werden, die Bewilligung von Förderanträgen zieht sich hin – die Gründe können vielfältig sein. Aber wir können festhalten, dass die Region konsequent an der Verwirklichung des Vorrangnetzes arbeitet, die vereinbarten Standards einhält und auch die örtlichen ADFC-Gliederungen in die Planungen mit einbezieht, was diese in ihren Berichten regelmäßig lobend erwähnen. Manchmal gibt es eher Widerstand in Ortsräten, denen die Maßnahmen für den Radverkehr zu weit gehen, wie zum Beispiel in Garbsen-Meyenfeld, (die HannoRad berichtete).

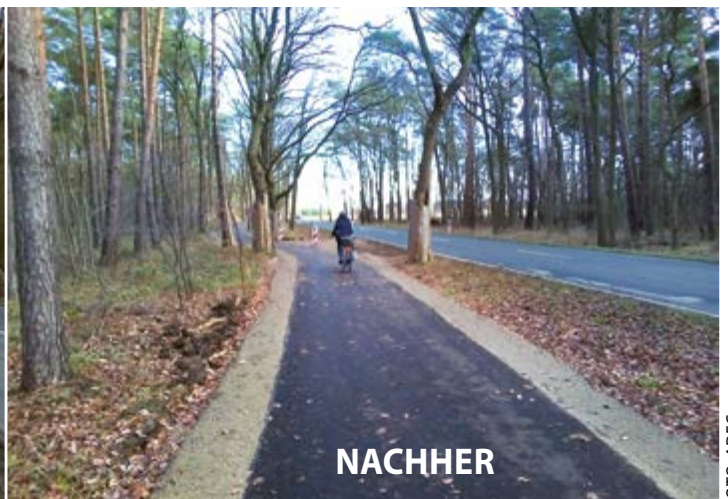
## Wenig Fortschritt an Landesstraßen

Mit Ausnahme der B 188 zwischen Uetze und Hülptingsen beziehen sich alle derzeit geplanten Maßnahmen auf Kreisstraßen, in denen die Region Hannover eigenständig planen und bauen kann. Mit Abschluss der jetzt geplanten Bauvorhaben wird das Vorrangnetz an den Kreisstraßen geschlossen sein, danach geht es dort nur noch um den Ausbaustandard, also die Verbreiterung bestehender Radwege.

Das Alltagsradwegenetz besteht aber nur zu 35 Prozent aus Kreisstraßen, zu 33 Prozent (256 Kilometer) sind Landesstraßen und 16 Prozent (126 Kilometer) Bundesstraßen be-



VORHER



NACHHER

FOTO: ADFC

Der Radweg Thönse-Engensen vorher ...

... und nach dem Neubau – ausreichende Breite und guter Belag



# gion Hannover kommt gut voran

treffen. Und da befürchten wir, dass noch dicke Bretter zu bohren sind, denn bislang tut sich gerade an Landesstraßen wenig für den Radverkehr. Ohne Bezug zum Vorrangnetz hier nur einige Zahlen zum Vergleich: Im „Radwegekonzept 2016“ (ein neueres gibt es nicht) des Landes Niedersachsen mit insgesamt 144 Maßnahmen sind für die Region Hannover nur sechs Strecken mit insgesamt 22 Kilometern Radwege aufgeführt; von diesen landesweit 144 Strecken sind bislang nur 16 gebaut. Auf der Liste der geplanten Sanierungsmaßnahmen für die Jahre 2019/2020 standen gerade mal 14 Kilometer Radweg für die Region Hannover.

Wie wir letztes im Bereich Garbsen-Langenhagen oder schon vorher an der Wilkenburger Straße zwischen Wülfel und Hemmingen erleben mussten, finden diese Sanierungen leider auch nur in den alten, unzureichenden Breiten statt, Erweiterungen auf eine Breite von 2,50 Meter sind nicht vorgesehen, sie würden Planfeststellungsverfahren erfordern.

Eine konsequente Radverkehrsförderung sieht anders aus; hier haben wir als ADFC zusammen mit unserem Landesverband also noch viel Arbeit vor uns. Wir planen, das Thema in diesem Jahr konkreter anzugehen.

*Annette Teuber*



**Breiter geht nicht – Schutzstreifen in Bordenau**



**Für die außerörtlichen Zweirichtungs-Radwege ist eine Breite von mindestens 2,50 Meter als Standard definiert worden, der Radweg Lathwehren-Ostermunzel ist 3 Meter breit, dafür ist er für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.**

FOTO: (2) © REGION HANNOVER, CLAUDIUS KIRSCH

Detaillierte Listen zu den bis 2024 geplanten Maßnahmen findet man unter <https://cutt.ly/uksAMxo>  
(„investive“ Maßnahmen sind Neu- oder Ausbauten, bei „nicht investiven“ Maßnahmen handelt es sich um Sanierungen)



« WIR ERWEITERN IHREN RADIUS! »



**Ihre e-Bike Experten**

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](http://www.emotion-technologies.de)

« e-motion »  
TECHNOLOGIES  
HANNOVER



## Sicher Radfahren im Vorrangnetz?



FOTO: ULRICH KALLE – ADFC BONN

### „Schutzstreifen NL“: Idealvorstellung für entspanntes Radfahren

Das Vorrangnetz Alltagsradverkehr folgt dem Leitsatz „Das Radfahren in der Region soll schneller, bequemer und sicherer werden.“

Wir wissen, dass die Menschen nur dann vom Auto aufs Rad umsteigen werden, wenn sie sich sicher fühlen. Laut Fahrradclimatest 2016 ist es „72 Prozent der Radfahrenden wichtig oder sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein“. Wir erleben, dass viele Menschen auf dem Gehweg fahren, auch wenn dort nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist (so er denn überhaupt für Radverkehr freigegeben ist).

Wie sieht es also beim Thema Sicherheit aus, genügt der Ausbau des Vorrangnetzes unseren Ansprüchen? In den Ortschaften ist 50 km/h die Regelgeschwindigkeit, nach den ADFC-Leitlinien für Radinfrastruktur sollte dann die Führung auf Radfahrstreifen erfolgen.

Aber eine Fahrbahngestaltung wie in den Niederlanden ist in Deutschland nicht erlaubt – bei uns müssen Mindestmaße für den Autoverkehr eingehalten werden, und die meisten Ortsdurchfahrten sind zu schmal. Radfahrstreifen sind nicht möglich, selbst Schutzstreifen können vielfach nur auf einer Seite der Fahrbahn angelegt werden.

Mit Querungshilfen, rot markierten Schutz-

streifen sowie zusätzlichen Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn wird daher alles gemacht, was nach den geltenden Vorschriften in Deutschland möglich ist. Zusätzlich wurde in der ersten Zeit nach den Umbauten auf die veränderte Verkehrslage und geltende Regelungen hingewiesen (Schutzstreifen nicht befahren; Abstand zu Radfahrenden 1,50 Meter).

Ein ganz wichtiger Punkt bei der Sicherheit für den Radverkehr ist, wie schnell die Autos fahren. Und das nicht nur objektiv (an dem Punkt, an dem ein Auto mit Tempo 30 zum Stehen kommt, hat ein Auto bei Tempo 50 noch eine Geschwindigkeit von etwa 40 Stundenkilometern), sondern auch subjektiv. Je geringer die Differenz beim Tempo der Verkehrsteilnehmenden ist, desto sicherer fühle ich mich auf dem Rad.

### Tempo 30 in Ortsdurchfahrten

Deshalb ist in diesem Zusammenhang ein anderes Projekt der Region unbedingt erwähnenswert: Tempo 30 an Durchgangsstraßen. Die Begrenzung auf Tempo 30 ist auf Durchfahrtsstraßen normalerweise nur sehr

eingeschränkt möglich, zum Beispiel vor Kindergärten, Schulen oder Altenheimen. Seit April 2020 können aber bestimmte verkehrssichernde Maßnahmen im Rahmen von Modelluntersuchungen angeordnet werden. Daher hat sich die Region Hannover zu diesem auf drei Jahre angelegten Innovationsprojekt entschlossen, bei dem Auswirkungen in Bezug auf Lärm, Verkehrssicherheit und Anteil des Radverkehrs untersucht werden sollen. Ziel ist, Empfehlungen und mögliche Kriterien für die Anordnung von Tempo 30 zu erarbeiten. Für die Aufnahme in den Versuch ist ein Beschluss der politischen Gremien Voraussetzung. Geplant war, 40 Straßen in dieses Projekt aufzunehmen, 130 Straßen wurden von den Kommunen angemeldet. Das Interesse ist also riesengroß.

Inzwischen wurde bekannt, dass das Niedersächsische Verkehrsministerium das Projekt vorläufig gestoppt hat. Bis zum Abschluss einer „fachaufsichtlichen Prüfung“ dürfen die Maßnahmen nicht durchgeführt werden. Wir halten das Projekt aus den oben angeführten Gründen für extrem wichtig und haben das auch in einer Pressemitteilung und einem Schreiben an Verkehrsminister Bernd Althusmann deutlich gemacht. *Annette Teuber*

## Aus den ADFC-Leitlinien für Radinfrastruktur



Im geringbelasteten Nebennetz oder bei echter Verkehrsberuhigung und gefahrenen Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. An Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und hohem Kfz-Aufkommen erfolgt die Führung auf Radfahrstreifen. An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h fahren Radfahrende auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird getrennt vom Fußverkehr geführt.

Die Breitengestaltung von Radverkehrsinfrastruktur muss Möglichkeiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren beinhalten.

Neben separat geführten Radwegen werden breite geschützte Radfahrstreifen, die deutlich über die Mindestmaße der ERA hinausgehen und durch Pollerreihen oder ähnlich wirkende Verkehrseinrichtungen geschützt sind, als attraktiv und sicher empfunden, sie sollen zu einer Regellösung weiterentwickelt werden.

## Sicherheit durch Roteinfärbung?

Die Untersuchung einer Masterstudentin zum Verkehrsverhalten vor und nach der Einfärbung von Schutzstreifen kam zu folgenden Ergebnissen: Mit der Roteinfärbung nutzten mehr Radfahrende den Schutzstreifen statt den (nicht freigegebenen) Gehweg und Kfz fuhren häufiger vorschriftsgemäß neben dem Schutzstreifen. Nur die Überholabstände änderten sich nicht – weder positiv noch negativ.



## Radfahrstreifen – Schutzstreifen

Radfahrstreifen sind durch eine durchgezogene Linie von der Fahrbahn abgetrennt, Kraftfahrzeuge dürfen ihn nicht befahren. Schutzstreifen sind nur durch eine gestrichelte Linie von der Fahrbahn abgegrenzt.



Diese Grafik „Vorrangnetz Alltagsradverkehr“ haben wir auf der letzten Seite dieses Hefts vergrößert abgebildet.



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](http://wertgarantie.com)



Kunden-  
zufriedenheit  
- Kundenbetreuung

[www.tuv.com](http://www.tuv.com)  
ID: 9105052129

➔ **WERTGARANTIE**<sup>®</sup>  
Einfach. Gut. Geschützt.

*„Autofahren kam für mich nicht infrage, denn dafür hätten wir als Familie ein zweites Fahrzeug gebraucht – für etwa 40 Minuten am Tag.“*

## Alltagsradwege

**Fragt man Menschen, die tagtäglich mit dem Rad Rad, weil sie die Natur und die Bewegung lieben. Und nur weniger Schlamm und Pfützen. Manches**



FOTO: PRIVAT

**Zur Person:**  
**Martha Priesemann, 67 Jahre,**  
**wohnhaft in Sehnde**

**Seit wann fahren Sie mit dem Fahrrad von Sehnde nach Hannover und zurück?**

Ich habe mehr als 20 Jahre Erfahrung mit dem Pendeln zwischen Sehnde-Höver beziehungsweise Bilm und Hannover, davon 16 Jahre lang morgens zur Arbeit und mittags zurück nach Hause.

**Wie häufig haben Sie das Fahrrad für die Fahrt zur Arbeit genutzt?**

Immer, also an fünf Tagen der Woche. Bei jedem Wetter, egal ob Wind, Regen oder Sonnenschein war. Und Wind kam mir morgens fast immer entgegen, denn ich musste ja nach Westen.

**Warum das Rad und nicht Auto, Bus oder Bahn?**

Am Anfang habe ich es mit Öffis versucht, fand es aber stressig, mich auf die wenigen Abfahrtszeiten einzustellen. Wenn ich nicht pünktlich loskam, konnte es mir passieren, dass ich den Anschluss an meinen Bus verpasste. Und das konnte ich mir nicht leisten, denn mein kleiner Sohn wartete am Kindergarten auf mich. Autofahren kam für mich nicht infrage, denn dafür hätten wir als Familie ein zweites Fahrzeug gebraucht – für etwa 40 Minuten am Tag.

So bin ich aufs Fahrrad umgestiegen und kann meine Zeiten ganz flexibel handhaben.

**Wie lange ist der Fahrtweg von Sehnde nach Hannover?**

Von Bilm zu meiner Arbeitsstätte an der Vahrenwalder Straße in Hannover waren es 17,6 Kilometer, von Höver knapp einen Kilometer weniger. Später habe ich in Bothfeld gearbeitet, das sind ungefähr 16 Kilometer pro Strecke. Dafür brauche ich eine Stunde und 15 Minuten.

**Wo führt der Weg lang?**

Je nach Witterung und Tageszeit muss man etwas variieren. Die schönste und kürzeste Strecke wäre die am Mittellandkanal entlang. Aber sie kommt für mich als Frau nur tagsüber in Frage. Unabhängig davon lässt die Qualität des Weges sehr zu wünschen übrig – er ist ausgewaschen, holperig und voller Pfützen. Außerdem sind dort viele zu Fuß und mit Hund unterwegs. Gegen die Strecke sprechen zudem die Umwege ums Zementwerk und die schlechte Verbindung von Bilm zum Kanal.

Also nimmt man von Sehnde besser die Hauptstraße bis nach Hannover-Anderten. Von dort führt ein recht schöner Weg oberhalb des Kanalufers bis nach Lahe, aber eben nur tagsüber. Im Dunkeln bevorzuge ich beleuchtete Stadtstraßen.

**Warum diese Route? Gäbe es Alternativen?**

Sie ist ruhig, verkehrsarm und landschaftlich reizvoll. Einmal in Hannover, kann man vom Kanal aus zum Beispiel in die Eilenriede wechseln, eine tolle Verbindung in Richtung Medizinische Hochschule oder City. Eine alternative Route führt von Anderten über Tiergarten und Klee-feld in die Innenstadt. Die ist schön, aber länger. Heute habe ich die Zeit und fahre dort entlang, aber Berufstätige haben es in der Regel eilig.

**Hat sich in den vergangenen Jahren etwas an der Kanalstrecke getan?**

Sie ist zunehmend schlechter geworden. Zwar ist der Pflanzenbewuchs am Rande zurückgenommen worden, aber der Untergrund wurde nur abgetragen und nicht planiert. Zum Teil wurde grober Schotter aufgetragen. Alles ziemlich schlecht fürs Radfahren.

**Was müsste passieren?**

Ideal wäre ein Untergrund aus einem feinen Mineralgemisch, der zu den Rändern hin abfällt, damit das Wasser ablaufen kann und keine Pfützen entstehen. Asphalt fände ich völlig übertrieben, es muss ja kein Luxus-Radweg werden, aber besser als bisher. Er sollte breit genug für drei Räder sein, zwei nebeneinander und eins in Gegenrichtung beziehungsweise zum Überholen. Beleuchtung würde mehr Sicherheitsgefühl vermitteln und helfen, Hindernisse besser zu erkennen. Mit Solartechnik müsste das ohne Riesenaufwand machbar sein.

**Würden Sie anderen die Kanalstrecke empfehlen?**

Ja, unbedingt. Sie bietet sich geradezu an – wenn denn etwas daran gemacht wird.

Interview: Annette Rexing

# im Praxistest

unterwegs sind, erfährt man zweierlei: Sie fahren  
 und: Es braucht nicht Luxus- oder Radschnellwege,  
 könnte mit wenig Aufwand erreicht werden.



FOTO: PRIVAT

**Zur Person:**  
**Matthias Krautstrunk, 56 Jahre alt,**  
**wohnhaft in Lehrte-Kolshorn**

### **Fahren Sie regelmäßig mit dem Rad?**

Ja, zur Arbeit an der BBS Burgdorf, aber zum Beispiel auch nach Hannover. Bis zum Kröpcke brauche ich zirka 45 Minuten, ohne groß in Schweiß zu kommen.

Das geht mit dem Auto auch nicht viel schneller. Hätten wir vernünftige Wege, würde ich die Strecke in einer halben Stunde bewältigen. Meine jährliche Fahrleistung auf dem Rad liegt bei zirka 7.000 bis 10.000 Kilometern.

### **Warum machen Sie das?**

Frische Luft und Bewegung sind mir sehr wichtig. Natürlich nutze ich auch andere Verkehrsmittel multimodal. Die Kombination ÖPNV und Rad funktioniert meist sehr gut in Hannover.

### **Wie lang ist die Fahrradstrecke zur Arbeit?**

Mein Arbeitsweg ist elf Kilometer lang, und ich benötige dafür rund 20 Minuten. Es geht so schnell, weil ich auf dem Land unterwegs bin.

### **Wo führt Ihr Arbeitsweg lang?**

Durch Wohngebiete, am Feld entlang und ein kurzes Stück an einer Bundesstraße.

### **Gäbe es Alternativen?**

Ja, es gäbe einen komfortableren Weg. Ein Teilstück in Burgdorf wurde neu geteert – gut gemacht. Aber auf dem engen Feldweg gibt es Konflikte mit Autofahrern. Und das, obwohl Autos dort nicht fahren dürfen. Deswegen nutze ich die Strecke selten.

### **Was spricht für Ihre Route, was gefällt Ihnen?**

Ich fahre durch die Natur und begegne keinen Autos – dafür aber Schotter und Matsch.

### **Würden Sie anderen empfehlen, es Ihnen nachzumachen?**

Unbedingt, das Wetter ist meist gar nicht so schlimm. Und zeitlich ist es kaum langsamer.

### **Was sollte verbessert bzw. ausgebaut werden?**

Die Strecke durch den Ahltener Wald/Misburg nach Hannover rein. Auch nach Lehrte. Dort ist es um diese Jahreszeit so schlammig, dass ich schon mehrfach gestürzt bin. Mit wenig Geld ließe sich dort einiges bewegen. Die geplante Streckenführung von Lehrte nach Hannover

*„Hätten wir vernünftige Wege, würde ich die Strecke in einer halben Stunde bewältigen.“*

bringt mir gar nichts. Alternativ könnte ich die Landstraße benutzen – dort ist man aber zu den Stoßzeiten seines Lebens nicht sicher. Weiterhin: Der Radweg an der B 443 nach Burgdorf. Er liegt östlich und tiefer als die Straße. Das heißt, man bekommt immer die Gischt der Lkw ab – unterstützt vom Westwind, der hier fast immer herrscht. Ein Benetzungssystem von Radwegen durch die Nutzer fände ich gut.

### **Was wünschen Sie sich in Bezug auf den Ausbau der Fahrradinfrastruktur?**

In Hannover fehlen sichere Parkplätze für Fahrräder. Eine sichere Radwegführung in Hannover wäre ein Traum. Außerdem wünsche ich mir mehr Kontrollen durch die Polizei, auch für Radfahrer.

*Interview: Detlef Rehbock*



FOTO: OLAF KANTJOREK

**Keine Autos – die Wege jedoch sind oft in nur mäßigem bis schlechtem Zustand**

## Radellust statt Fahrradfrust

**Heidi Kahle und Heino Ehlers fahren begeistert mit dem Dreirad. Mit ihrem Erfahrungsbericht möchten sie andere motivieren, das Dreirad zu nutzen und suchen Gleichgesinnte für ihre Initiative.**

Steht bei Ihnen das Fahrrad als Mittel der körperlichen Bewegung im Vordergrund? Oft wird die Radfahrlust durch irgendwelche körperlichen Einschränkungen getrübt. Wir beide leben praktisch von Geburt an mit Handicaps und gehen stramm auf die Siebzig zu.

Früher in den Siebziger Jahren fuhren wir noch mit normalen Zweirädern an die Nordsee und brachten damit später auch unsere drei Kinder in den Kindergarten. Ende der Neunzigerjahre stieg ich (Heidi) wegen einer fortschreitenden neurologischen Erkrankung auf das Dreirad um. Bei mir (Heino) machte sich zehn Jahre später eine Halswirbelerkrankung bemerkbar, die mich veranlasste, ebenfalls aufs Dreirad umzusteigen.

Es war einfach sicherer, gerade auch beim Transport von Einkäufen, und auch wenn im Zuge der Anstrengung die Konzentration nachließ. In der Folgezeit waren wir viel zusammen unterwegs, fuhren wieder längere Strecken und zelteten auch wieder. Für solche Aktionen ist das Dreirad optimal. Es gehört nicht in die Ecke des Therapie-Rades.

Auf keinem anderen Rad können zum Beispiel Getränkeboxen sicherer befördert werden. Vattertag lässt grüßen. Es steht eigenständig, so dass das Auf- und Absteigen leichter fällt, gerade vor Ampeln. Nur der Umstieg vom Zweirad ist etwas schwierig, weil das Gehirn auf eine ganz andere Handhabung eingestellt ist. Auch das Fahren in der Kurve erfordert Umgewöhnung, ohne Gewichtsverlagerung kippt das Rad schnell auf die Seite. Das Dreirad hat also viele Vorteile für all die-

jenigen, die sich auf zwei Rädern nicht ganz sicher fühlen. Doch kein Vorteil ohne Nachteil: Es mal schnell in den Keller zu stellen, geht nicht, in die Wohnung schon gar nicht. Unsere E-Räder wiegen 30 bzw. 50 Kilogramm. Auf Bahnhöfen ohne oder mit zu kleinem Fahrstuhl sehen wir buchstäblich alt aus. Und wenn wir noch wegen Platzmangel nicht ins Fahrradabteil kommen, müssen wir draußen bleiben

Für uns ist es wichtig, Teilstrecken mit der Bahn zu fahren, um unsere beschränkten Ressourcen (behinderungs- und altersbedingt) zu schonen. Sind wir dann in der Pampa, birgt Querfeldeinfahren das Risiko, plötzlich vor einer eingezäunten Kuhweide zu stehen. Auf unbefestigten Waldwegen zu fahren, ist schwierig, weil nur ein Rad am Antrieb hängt. Was uns regelmäßig auf die Palme bringt, sind diese „Drängelgitter“, die oft viel zu schmal und eng sind, um Dreiräder, Liegeräder und Scooter durchzulassen. Wir mussten mal mit Hilfe von Vorbeifahrenden das Pfau Tec Scoobo (1,80 Meter) halb hochkant stellen, um durchzukommen. Aktuelle Fahrradnavigation ist auf jeden Fall immer angebracht.

Aber wie sieht der Fahrradalltag in der Stadt aus? Viele Radwege in Hannover sind bekanntlich schmal und rumpelig, sie reichen kaum für den Standardradverkehr, geschweige denn, dass wir auf dem Dreirad überholt werden können. Zweiräder sind einfach

schneller. Dann wird meist rechts überholt, obwohl wir bemüht sind, in der normalen Spur zu bleiben. Momentan ist der Spaßfaktor in der Innenstadt eher mau und auch gefährlich. Ich (Heino) bin zu Zweiradzeiten zweimal gegen eine aufgehende Autotür gekracht.

Das Radverkehrskonzept der Stadt Utrecht in den Niederlanden sieht sehr stimmig aus. Das könnte ansatzweise auch in Hannover verwirklicht werden, statt eine Autobahn durch die Leinemasch zu planen. Breite Radschnellwege durch Stadt und Natur wären klima- und umwelttechnisch sehr wichtig. Dreiräder fahren leise und emissionsfrei, ganz zu schweigen vom gesundheitlichen Aspekt.

Auch wir möchten dazu beitragen, dass mehr Menschen das Dreirad als schnelles und nachhaltiges Verkehrsmittel in der Stadt nutzen und Spaß an dieser Art der Mobilität gewinnen.

Lassen wir uns nicht unterkriegen! Nach Corona werden wir wieder mehr unterwegs sein und über unsere Erfahrungen hier berichten.

*Heidi Kahle und Heino Ehlers*



FOTO: PRIVAT

**Lassen sich nicht unterkriegen: Heino Ehlers und Heidi Kahle**

**Vielleicht finden sich ja unter den Leserinnen und Lesern Interessierte, die sich unserer Dreirad-Initiative anschließen, in der auch Zwei- und Vierräder (zum Beispiel Scooter) willkommen sind? Wir freuen uns über Zuschriften jeder Art.**

**E-Mail: [heidinos@gmx.de](mailto:heidinos@gmx.de)  
Dreirad-Gruppe Hannover  
<https://t1p.de/c1fp>**



## Per Mountainbike durch Manhattan

### Karin Kellerer hat es gewagt: einen Trip per Mountainbike durch die belebten Straßen von Manhattan

**K**urz vor meiner Reise gingen folgende Meldungen durch die Presse: Tödliche Radunfälle bleiben in New York für beteiligte Autofahrer oft folgenlos. Stattdessen werden in den Tagen danach verstärkt Verkehrsdelikte von Radfahrenden geahndet, teilweise mit Bußgeldern bis zu 250 Dollar. Jedes Jahr werden 140 bis 200 Menschen in New York durch Autos getötet, durch Fahrradfahrende kommt im Schnitt alle drei Jahre jemand zu Tode. Doch die Strafzettel für Radfahrende machen 13 Prozent aller Anzeigen aus. Die Straßen sind so verstopft, dass man mit dem Auto im Schnitt nur mit knapp Tempo sieben vorankommt. Der Staat verlangt für das Autofahren in Manhattan eine Gebühr, welche zum Teil in die Fahrradinfrastruktur investiert wird. Ein gutes Zeichen. Die Bürger nahmen es gern an, und so stieg zwischen 2006 und 2018 die Zahl der täglichen Fahrradfahrten in New York von 50000 auf mehr als eine halbe Million. Doch damit wuchs auch der Unmut bei denen, die im Auto unterwegs sind und in New York wohnen. Doch von vorn:

New York City ist eine Stadt mit fünf Bezirken, die an der Mündung des Hudson River in den Atlantik liegt. Manhattan ist das Herzstück und damit der am dichtesten bevölkerte Bezirk von New York City. Manhattan besteht hauptsächlich aus der Insel Manhattan Island, umgeben von den Flüssen Hudson River, East River und Harlem River. Das alles wollte ich per Fahrrad entdecken.

### Unterwegs im coolen Brooklyn

Meine erste von fünf Bike-Touren begann ich in Brooklyn, dem größten New Yorker Stadtbezirk. Ein Rad gemietet und los ging es. Vorbei am Hochhaus von Frank Gehry, dann über die Brooklyn Bridge, die 1883 von dem deutschen Ingenieur John August Roebling vollendet wurde und zur damaligen Zeit die längste Hängebrücke der Welt war. Vom höher gelegenen Fahrradweg aus bewunderte ich zum Greifen nah die gotischen Bögen der Brückenpfeiler. Weiter ging es entlang der Uferpromenade zum Empire Fulton Ferry Park. Von hier aus bietet sich ein einzigartiger Blick auf die Brücken und die Skyline von Manhattan. Zeit, einen Kaffee zu genießen. Weiter ging es durch den Brooklyn Bridge Park, bevor

mein Weg mich nach Fort Green und zu einer Mittagspause im Habana Outpost führte. Weiter führte mich der Weg über belebte, aber sicher wirkende Straßen nach Clinton Hill und dann in das ultraorthodoxe jüdische South Williamsburg. Eine völlig eigene Welt, in der Frauen Perücken tragen, Balkone zu Hütten umgestaltet sind und nur Jiddisch gesprochen wird. Ich fühlte mich sofort an das Buch „Unorthodox“ von Deborah Feldman erinnert, die ihr Leben in der abgeschirmten, nach strengen Vorschriften lebenden chassidischen Satmar-Gemeinde in Williamsburg schildert. Nun ging es entlang der East-River-Uferpromenade. Brooklyn wird hier immer wilder, cooler und origineller. Durch Greenpoint gelangte ich zum Hunter's Point South Park und erreichte gerade noch rechtzeitig die East River Ferry, die mich zurück nach Lower Manhattan brachte. Der erste Tag auf dem Bike war leider schon vorbei. Aber es folgten weitere.

### 14 Autospuren, daneben der Radweg

Die George-Washington-Bridge mit dem kleinen roten Leuchtturm am Fuße war das nächste Tagesziel. Die George-Washington-Brücke ist eine Hängebrücke über den Hudson River und verbindet Manhattan mit New Jersey. Sie hat insgesamt 14 Fahrstreifen und gilt als die meistbefahrene Brücke der Welt. Der Radfahrweg ist geschützt vor den Fahrstreifen. 1,5 Kilometer hin, 1,5 Kilometer zurück, ein gigantisches Erlebnis und ein Blick



FOTO: KARIN KELLERER

### Karin Kellerer vor der Skyline von New York

über den Hudson River, wie er schöner nicht sein könnte. Der Leuchtturm wirkt dagegen wie aus einer Miniaturwelt. Entlang des Rivers mit der einen oder anderen Pause am Ufer genoss ich die untergehende Sonne.

Auch der folgende Tag brachte wieder ein unglaubliches Erlebnis. Meine Tour begann ich am Central Park und erkundete den nördlichen Teil Midtowns. Überwältigt war ich von einer Pyramide am Hudson River mit skandinavisch inspiriertem Wohnen – eine Mischung aus europäischer Blockrandbebauung und dem traditionellen Manhattan-Hochhaus, das spektakuläre Ausblicke, aber auch eine ruhige Innenhofseite bietet. Weiter Richtung Hotel verfehlte ich den Radweg und landete auf einer sechsspürigen Auto-Schnellstraße. Ein Zurück gab es nicht mehr. Ich stand auf einer Insel, rechts führten drei Spuren auf eine weitere Autobahn, von links führten drei Spuren auf die Straße. Da wurde mir zum ersten Mal ein wenig angst und bange. Es half alles nichts. Kurz überlegt und Augen zu und durch, mit dem Bike im schnellsten Tempo quer über die drei Spuren nach links. Ich lös-

[Weiter auf Seite 16 ➔](#)

→ te ein wahres Hupkonzert aus, aber die Amerikaner waren mir wohlgesonnen. Nach 400 Metern hatte ich die Ausfahrt erreicht und ließ mich auf dem Standstreifen völlig außer Atem nieder. Puh – ein fragwürdiger Höhepunkt mit einer Explosion von purem Adrenalin.

Der Central Park stand als nächstes auf meinem Programm. Völlig easy. Der ist aus allen Richtungen super gut ausgeschildert, allerdings mehr auf den Autostraßen als auf den Radwegen. Aber egal, da nimmt man schon mal wütende Autofahrer in Kauf, ich hatte schließlich ein Ziel vor Augen. Angekommen und überwältigt. Ein tadellos ausgeschilderter Radweg im Park neben denen für Skater, Läufer und Walker. Wehe, man fährt auf der falschen Linie, schon wird man in die Schranken gewiesen. Hier hat wirklich jeder Sportler seinen eigenen Streifen. Vorbei an zahlreichen Statuen, Monumenten quer durch den 3,41 Quadratkilometer großen Park verbrachte ich hier den ganzen Tag, der leider mit einem Regenschauer endete.

## Freiheitsstatue nur ohne Rad

Früh morgens wieder Helm auf und ab in den Sattel. Quer durch das wirre Straßensystem Richtung Freiheitsstatue. Einmal die Statue mit dem Rad umrunden, das war mein Traum. Der entpuppte sich allerdings sehr schnell als eine Seifenblase. Entlang des Hudson River Richtung Westen und dann am Fähranleger ein Ticket für eine Person und ein Bike buchen. Nichts da. „Der Touristendampfer nimmt keine Räder mit. Aber der kleine Kutter am anderen Anleger, da können Sie mal fragen“, so der freundliche Police-Officer. Gesagt, getan, schon stand ich mit meinem Bike auf dem kleinen Boot. Ich sah die Statue schon vor mir liegen und war überwältigt. Aber was nun? Der Kapitän fuhr nicht auf die Statue zu, sondern in die andere Richtung. Die Fahrt endete auf der Nachbarinsel Ellis Island. Ich wollte ein Ticket zur Weiterfahrt auf die Liberty Island buchen. Aber auch von hier aus nur ohne Bike. Okay. Also ohne Bike. Aber wohin mit dem Rad? Keine Fahrradständer weit und breit zu sehen. Der freundliche Officer sagte in klarem Englisch: „Wo soll ich mein Rad anschließen? Solch eine Frage hat mir noch nie ein Tourist gestellt“. Also suchte ich mir ein Gitter und ließ das Bike mit mulmigem Gefühl dort abgeschlossen zurück. Rauf auf das Touristenschiff, auf der richtigen Insel angekommen in Windeseile die Statue bewundert. Jetzt war klar, warum Räder hier nicht erlaubt sind: Es wimmelte nur so vor Touristen, an Radfahren ist



FOTO: KARIN KELLERER

## Manhattan – auch nicht schlimmer als eine europäische Hauptstadt



## Im Manhattan Central Park ist alles bestens organisiert

hier bei aller Liebe nicht zu denken. Also mit dem nächsten Schiff zurück auf die Nachbarinsel. Zum Glück war das Bike noch da. Nach langer Zeit des Wartens entdeckte ich die kleine Fähre am Horizont, und der Rückweg zum Hafen war gesichert.

Aber jetzt begann die Odyssee. Ich hatte es eilig, denn ich musste zum Flugzeug nach Hause. Also fuhr ich in rasender Geschwindigkeit zu der Straße, von der ich meinte, sie führe dorthin, wo ich das geliehene Bike abgeben musste. Aber plötzlich sahen alle Straßenecken gleich aus. Wen sollte man fragen? Alles Touristen. Vielleicht die ältere Dame mit dem Dackel? Super, sie war Deutsche, die seit 15 Jahren in Manhattan lebt. Als ich ihr mein

Ziel nannte, antwortete sie freundlich: „Da können Sie auf gar keinen Fall mit dem Rad hinfahren. Das sind nur breite mehrspurige Straßen, kommen Sie mit mir mit, ich begleite Sie zu Fuß“. „Gute Frau, das geht auf gar keinen Fall, ich habe keine Zeit“, entgegnete ich. Sie war entrüstet, erklärte widerwillig den Weg. „Dreimal links, zweimal rechts und dann sind Sie da. Aber fahren Sie vorsichtig“. Sie hatte nicht Unrecht, es war nicht ganz ungefährlich. Bike abgegeben und ab ins Taxi. Das Taxi stand mehr, als dass es fuhr. Rushhour in Hannover ist nichts dagegen.

## Taxi im Schneckentempo

So hatte ich zum Abschluss noch einmal die Gelegenheit, die Schönheiten Manhattans im Schneckentempo zu genießen. Auf meinem Bike war ich weitaus schneller und hatte mit Sicherheit die eine oder andere Sehenswürdigkeit versäumt.

Mein Fazit am Ende der fünf Tage: New York, ein unvergessliches Paradies, vor allem vom Rad aus gesehen. Ich kann es nur jedem empfehlen, der das Abenteuer liebt und für den „Angst“ ein Fremdwort ist. Ein wenig riskant ist es schon, hat mir persönlich aber sehr viel gegeben. Wenn man etwas will, dann klappt es auch. Das Radfahren in New York ist spannend, macht Spaß und ich würde es jederzeit wieder tun. Denn auch dort gibt es tolerante Autofahrer. Von daher kann ich die Pressemitteilungen am Beginn meines Berichtes nicht ganz nachvollziehen.

Karin Kellerer



## Meine neue Liebe oder Wie ich auf den Tretroller gekommen bin

**T**retroller? Sind das nicht die Dinger, die neuerdings überall auf den Bürgersteigen herumliegen? Oder sind die Zweiräder gemeint, mit denen kleine Kinder ihren Eltern davonflitzen?

Nein, weder soll hier von den modischen und nervigen E-Scootern die Rede sein noch von Laufrädern, mit denen die Kleinen den ersten Geschwindigkeitsrausch erleben. Es geht um Tretroller für Erwachsene. Die sind in der Öffentlichkeit noch reine Exoten und doch ein Segen für die Mobilität in der Stadt wie auf dem Land. Das sage ich nach jahrelanger Erfahrung sowohl mit dem Auto als auch als Fahrrad- und Rollerfahrende im Straßenverkehr.

Aber von vorne. Blick zurück ins Jahr 2018.

Als Rentnerin suchte ich nach einer sportlichen Alternative zum Fahrrad. Sie sollte den ganzen Körper fordern, geeignet für den kurzen Weg sein und mich schnell von A nach B bringen. Da kam mir der Zufall zu Hilfe. Meine Schwester erzählte mir von ihrem Urlaub in Berlin und wie sie die Stadt per Rollertour besichtigte und entdeckte. Neugierig geworden, ließ ich mir das Ganze genau erklären und fing sofort Feuer. Zu-

fällig stand sogar noch ein Roller zum Verkauf bei ihr zu Hause. Ich schlug zu. Seitdem fahre ich leidenschaftlich mit viel Spaß Roller, denn es hat viele Vorteile:

Auf dem Roller bin ich zwar etwas langsamer als mit dem Rad unterwegs, aber immer draußen und nah an der Natur. Es ist eine andere Art von Bewegung, die jedoch die ganze Muskulatur beansprucht und gut trainiert. Zwar muss ich nach der Straßenverkehrsordnung den Fußweg nehmen, kann dafür aber in entgegengesetzter Richtung, durch Fußgängerzonen oder Parks fahren. Dabei genieße ich, anders als sitzend auf dem Fahrrad, den schnellen Bodenkontakt und das Entschleunigen. Ich kann auf den Punkt anhalten, wenn mir gerade eine Blume am Wegesrand gefällt oder ich ein schönes Motiv fotografieren will.

Daher finde ich es absurd, dass E-Scooter als das Nonplusultra der Verkehrswende gepriesen werden, mit dem man die letzte Meile

überwinden kann. Diese Teile versperren häufig die Fußwege und behindern oder gefährden sehbehinderte Menschen. Sie müssen umweltschädlich mit Transportern eingesammelt, geladen und umgekehrt wieder an ihre Stationen verbracht werden. Dieser ganze Aufwand ist unnötig. Wenn schon Verleih, dann zum Beispiel wie der in Münster: Tretty ist ein Sharingsystem für (nicht-motorisierte) Tretroller (<https://www.tretty.de>).

Neben dem Fahrspaß weist der Tretroller eine Menge weitere Pluspunkte auf: Er ist pflegearm und kaum reparaturanfällig. Keine Kette, keine Mechanik wie Gangschaltung und Ritzel an Bord. Und er kann in der Familie unverzüglich an den Nächsten übergeben, es muss kein Sattel oder Vorbau eingestellt werden. Die Modellvielfalt ist enorm; große Roller mit 26-Zoll-Rad vorne und 20-Zoll hinten, kleinere mit 16-Zoll-Rädern, geländegängige mit dicken Reifen, faltbare und vieles mehr. Weitere Informationen bieten spezialisierte Läden und eine Tretrollerinteressengemeinschaft auf Facebook Tretroller Community | Facebook.

Nachdem ich beim Radfahren immer wieder Schmerzen an Schulter und Nacken hatte, bin ich fast vollständig auf den Roller umgestiegen. Schlussendlich haben wir zu Hause ein zweites Exemplar angeschafft, mit dem mich mein Mann auf meinen Touren begleitet. Weil es zusammen einfach noch mehr Spaß macht.

Martha Priesemann



FOTO: PRIVAT

**Einkäufe erledigt Martha Priesemann mit ihrem Tretroller**



Outdoor- & Reiseausrüstung

**5% Rabatt**  
 > für alle ADFC-Mitglieder  
 > mit der bluesky-Kundenkarte



... für deine Reise in ferne Länder



... für deine Paddeltour auf der Leine



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



... für deine Alpenüberquerung von Garmisch nach Venedig



... für deine Radtour um den Bodensee

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

info@bluesky-outdoor.de  
 www.bluesky-outdoor.de

Jetzt liken!

# Starke Beteiligung beim Fahrradklima-Test

Alle zwei Jahre wird in einer bundesweiten Befragung über das „Fahrradklima in deiner Stadt“ geurteilt. Daran kann sich jeder beteiligen. Je mehr Menschen mitmachen, desto besser und aussagekräftiger ist das Ergebnis. Die Auswertung des letzten Fahrradklima-Tests, der vom 1. September bis 30. November 2020 durchgeführt wurde, wird erst am 16. März 2021 veröffentlicht. Wir sind gespannt

auf die Ergebnisse – und können damit rechnen, dass die Landeshauptstadt erneut unter den Bestplatzierten sein wird. Für die Region Hannover können wir schon mal festhalten, dass alle Kommunen die Mindestanzahl von Teilnehmenden erreicht haben, um in die Wertung zu kommen. Außerdem hat sich die Beteiligung gegenüber den Vorjahren signifikant erhöht: um 66 Prozent von 2.674 Betei-

ligten im Jahr 2018 auf 4.442 im Jahr 2020. Das spiegelt auf der einen Seite den Stellenwert des Themas Radverkehr wider, zeigt aber andererseits auch, wieviel Aktivität die einzelnen ADFC-Gliederungen entfaltet haben, den Test bekannt zu machen und für die Teilnahme zu werben. Je mehr Teilnehmende, desto besser zudem die Aussagekraft der Ergebnisse.

Annette Teuber

## 66 Prozent mehr Beteiligte beim Fahrradklimatest 2020 in der Region Hannover

	2018	2020	Zunahme um
Barsinghausen	154	178	24
Burgdorf	94	148	54
Burgwedel	68	149	81
Garbsen	84	116	32
Gehrden	27	58	31
Hannover	1184	2176	992
Hemmingen	78	133	55
Isernhagen	107	167	60
Laatzen	93	158	65
Langenhagen	148	193	45
Lehrte	110	115	5
Neustadt	26	92	66
Pattensen	13	64	51
Ronnenberg	27	58	31
Seelze	88	99	11
Sehnde	54	67	13
Springe	110	131	21
Uetze	17	62	45
Wedemark	76	82	6
Wennigsen	84	101	17
Wunstorf	32	95	63
<b>Gesamtanzahl</b>	<b>2674</b>	<b>4442</b>	<b>1768</b>

# Mehr Geld für den Radverkehr in Hannover

Die Landeshauptstadt Hannover will in diesem Jahr doppelt so viel Geld für bessere Radverkehrsbedingungen ausgeben als 2019. Laut Haushaltsentwurf der Verwaltung steigen die Mittel im Jahr 2021 um 4,375 Millionen Euro auf 8,5 Millionen Euro und auf 9,2 Millionen Euro für 2022. Der größte Teil soll in das Velorouten-Netz (1 Million Euro) und die Radschnellwege nach Garbsen, Langenhagen und Lehrte (bis zu 1,9 Millionen Euro) fließen. Nennenswerte Mittel sind auch für die Radstationen 2 und 3 am Hauptbahnhof vorgesehen. Außerdem werden die Mittel für den Radverkehr bei der Sanierung städtischer Brücken und Straßen erhöht. Dem Etatentwurf muss der Rat noch zustimmen.

Im städtischen Etat sind mögliche Fördergelder aus dem Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes nicht berücksichtigt. Daraus wird unter anderem der zügige Ausbau von innerstädtischen Radverkehrsnetzen mit einem hohen Anteil gefördert. Alleine für Kommunen in Niedersachsen stehen für die nächsten drei Jahre 66 Millionen Euro zur Verfügung. Wir gehen als ADFC davon aus, dass die Stadt davon profitieren wird, und das Veloroutennetz schneller realisieren kann. Aus der geplanten einen Million Euro pro Jahr könnten dann drei bis vier Millionen werden.

Es ist sehr erfreulich, dass Oberbürgermeister Belit Onay die mit seiner Wahl verbundenen

politischen Versprechen jetzt einlöst und ein deutliches Zeichen für mehr Radverkehr in Hannover setzt. Der Radverkehrsanteil hat es trotz der zwar stetigen, doch eher kleinteiligen und zaghaften Verbesserungen bislang nicht über die 20-Prozent-Hürde geschafft, während das offizielle Ziel der Stadt seit zehn Jahren bei 25 Prozent liegt. In der Coronakrise steigen deutlich mehr Menschen aufs Rad als zuvor. Diese mit besseren Bedingungen dauerhaft für den Radverkehr zu gewinnen, ist nicht nur für eine Verkehrswende wünschenswert, sondern ist auch effizient. Kostengünstiger als der Radverkehr ist kein anderes Verkehrsmittel.\*

## Interdisziplinäre Teams für neue Lösungen

Auch wenn mehr Investitionen für den Radverkehr dringend notwendig sind, ist es jedoch derzeit nicht so einfach, sie sinnvoll einzusetzen. Es braucht dafür qualifizierte Mitarbeitende, zumeist wird da an Verkehrsplaner gedacht. Die Ingenieurinnen und Ingenieure vom Fach kennen sich zwar mit Regelaßen, Normen und Vorschriften bestens aus. Doch eine Planung, die sich deutlich an den Bedürfnissen der alltäglichen Radfahrenden orientiert, fällt ihnen meist um einiges schwerer. Von den Niederlanden und von Dänemark können wir lernen, Radverkehrsanlagen flexibler zu planen und zu bauen. Die „Desire-lines“ etwa, die Wunschlinien der Radfahrenden, werden dort viel stärker als

bei uns berücksichtigt. Auch wird der Radverkehr dort nicht stur nach Vorschrift gestaltet, sondern so, dass er immer möglichst sicher geführt wird, ohne abgebremst und an den Rand gedrängt zu werden.

Ganz im Gegenteil, der Radverkehr steht in unseren beiden Nachbarländern viel mehr im Zentrum, als wir und insbesondere unsere Fachleute es gewohnt sind. Angesichts der Knappheit von Verkehrsplanern sollten Städte wie Hannover für die Verkehrsentwicklung interdisziplinäre Teams bilden. Die viel Kreativität entwickeln können, die gut kommunizieren können. Denn es braucht oftmals ungewöhnliche Lösungen und die Unterstützung, Beteiligung und Akzeptanz vieler betroffener Einwohnerinnen und Einwohner.

*Eberhard Röhrig-van der Meer*

**\* In einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse verglich Prof. Stefan Gössling von der Universität Lund Auto und Fahrrad in Deutschland und kam zu spannenden Ergebnissen:**

**Das Fahrrad** hat einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent pro Kilometer.

**Autofahrer\*innen erzeugen 20 Cent Kosten** pro Kilometer, die nicht durch Steuern und Abgaben gedeckt sind. Bei 20.000 Personenkilometern pro Jahr und Auto erzeugt jedes einzelne Auto so 4.000 Euro Kosten für die Gesellschaft.

Die Präsentation von Prof. Gössling gibt es auf:

[www.vivavelo.org/fileadmin/inhalte/user\\_upload/Goessling\\_CBA\\_Auto-Fahrrad\\_0418.pdf](http://www.vivavelo.org/fileadmin/inhalte/user_upload/Goessling_CBA_Auto-Fahrrad_0418.pdf)



## Unsere monatlichen Newsletter!

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

[stadt@adfc-hannover.de](mailto:stadt@adfc-hannover.de).

## ADFC Stadt Hannover

# Verstärkung für die Verkehrswende in Hannover?

## Ein Antrittsbesuch bei Baudezernent Vielhaber



FOTO: ADFC

Am 18. Januar hatte der ADFC Hannover ein erstes Kennenlerngespräch mit Stadtbaurat Thomas Vielhaber, aufgrund Corona allerdings nur im Rahmen einer Videokonferenz. Mit dabei: der komplette ADFC-Vorstand sowie Andreas Bode, Kai Kaminski und Tim Gerstenberger von der Stadt.

Seit November 2020 ist Thomas Vielhaber (59) neuer Baudezernent der Stadt Hannover. Unser Eindruck nach dem ersten Gespräch: sympathisch und kommunikativ. Mit ihm könnte die Verkehrswende Schub bekommen.

Thomas Vielhaber ist Radfahrer. Nach eigener Aussage fährt er seit Studienzeiten die meisten Strecken mit dem Fahrrad – weil es bequem ist, schnell geht und einfach Spaß macht. Auch Hannover hat er bereits mit dem

„... die Ausgangslage in der Stadt für das Radfahren ist ganz gut. Darauf kann man aufbauen.“

*Thomas Vielhaber*

Fahrrad erkundet hat und findet die Ausgangslage in der Stadt für das Radfahren ganz

gut. „Darauf kann man aufbauen“, meint er. Vor allem die vielen Grünbereiche könnten gut zur Alltagsmobilität genutzt werden. Dies sollte weiter forciert werden, zum Beispiel mit einer naturschutzkonformen Beleuchtung, die nur anspringt, wenn jemand auf dem Rad vorbei kommt.

Für Vielhaber ist das Fahrrad eine wichtige Säule des Alltagsverkehrs. Er möchte die negativen Folgen des Verkehrs reduzieren und ihn insgesamt menschlicher machen. Es ist sehr ermutigend, solche Aussagen vom Leiter der Bau-, Planungs- und Verkehrsbehörde in Hannover zu hören. Mit Thomas Vielhaber könnte einiges möglich sein in Sachen Verkehrswende und Stärkung des Radverkehrs. Wir erfüllen gerne seine Erwartung und treten dabei als ADFC als Treiber in Erscheinung. Weitere Gespräche werden folgen.

*Stephanie Gudat*

Wir bedanken uns  
bei unseren  
Fördermitgliedern:

**BFBL HANNOVER E.V. – BUND FÜR  
FAMILIENSPO RT UND**

**FREIE LEBENS GESTALTUNG,**

Waldstraße 99, 30629 Hannover

**BLUESKY OUTDOOR GMBH**

Kurt-Schumacher-Straße 9, 30159 Hannover

**BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG**

Stiftstraße 12, 30159 Hannover

**E-MOTION TECHNOLOGIES**

Am Markte 13, 30159 Hannover

**ERGODYNAMIK BUSCH**

Schneerener Straße 8, 31535 Neustadt a. Rbg.

und in der Mardorfer Straße 8,

OT Neustadt Mardorf,

**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

**KONVIS - VISIONÄR KONZEPTE**

Martin Steudter, Rampenstraße 7D,

30449 Hannover

**PRO BERUF GMBH**

Bonifatiusplatz 1/2, 30161 Hannover

**RADGEBER LINDEN GMBH**

Wunstorfer Straße 22,

30453 Hannover

**RADHAUS SCHAUERTE**

Hildesheimer Straße 53,

30169 Hannover

**RADHAUS STURM**

Burgdorfer Straße 7, 31275 Lehrte

**RAD UP!**

Brauhofstraße 1, 30449 Hannover

**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**

Im Heidland 25,

31535 Neustadt a. Rbg.

**ÜSTRA HANNOVERSCHE**

**VERKEHRSBETRIEBE AG**

Georgstr. 52, 30159 Hannover

**VELOGOLD**

30453 Hannover,

Wunstorfer Straße 39A

# Beitritt

auch auf [www.adfc.de](http://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](mailto: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](http://www.adfc.de/mitgliedschaft).

**Einzelmitglied**

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

unter 18 Jahren (16 €)

**Familien- / Haushaltmitgliedschaft**

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-/Haushaltmitglieder:**

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

**ADFC Stadt Hannover**

# Vereinsarbeit in Pandemie-Zeiten

## Erste digitale Mitgliederversammlung des ADFC Stadt Hannover



FOTO: ADFC

**Der neue Vorstand (v. li.): Eberhard Röhrig-van der Meer, Dirk Hillbrecht, Harald Hogrefe, Jan Krüger, Kerstin Zimmermann, Stephanie Gudat**

**A**m 25. Januar 2021 fand die Mitgliederversammlung des ADFC Stadt Hannover statt – coronabedingt erstmals digital per Zoom. Zusätzlich gab es die Möglichkeit einer Briefwahl, die auch von einigen Mitgliedern wahrgenommen wurde.

Das Feedback war ganz überwiegend positiv. Über 70 Mitglieder haben an der digitalen Versammlung teilgenommen – so viele wie noch nie. Einige konnten tatsächlich gerade aufgrund des digitalen Formats erstmalig an der Mitgliederversammlung teilnehmen, die Präsenzveranstaltung kollidierte immer mit Beruf oder Kinderbetreuung. „Das digitale Format war auch für uns ein Experiment, auf das wir uns minutös vorbereitet haben, und wir sind froh, dass so viele und unterschiedliche Mitglieder – ältere, jüngere, langjährige und neue – das Angebot angenommen haben“,

sagt Vorstandssprecher Eberhard Röhrig-van der Meer.

Mit einer Präsentation führte der Vorstand die Mitglieder durch die Themen des Jahres 2020. Trotz der Pandemie hatten Codierungen und Radtouren zumindest teilweise stattgefunden – hier galt der Dank des Vorstands den vielen Aktiven, die diese Angebote mit ihrem Engagement möglich gemacht hatten. Die verkehrspolitische Arbeit machte einen wichtigen Schwerpunkt der Vorstandsarbeit aus. Velorouten, Fahrradparks oder der Kampf gegen Falschparker auf Radwegen – konsequent hatte sich der Vorstand im Gespräch mit Politik, Verwaltung oder Stadtgesellschaft für bessere Radverkehrsbedingungen eingesetzt und öffentlich Stellung bezogen. In den hannoverschen Medien kommt der ADFC inzwischen gut und oft zu Wort. Von Seiten der Mit-

glieder gab es Lob und Unterstützung, diesen Weg weiter zu gehen.

Auf der Mitgliederversammlung wurde zudem ein neuer Vorstand gewählt. Der Vorsitzende Eberhard Röhrig-van der Meer wurde für zwei weitere Jahre im Amt bestätigt. „Ich freue mich, dass mir die Mitglieder mit großer Mehrheit das Vertrauen ausgesprochen haben. Wir werden gebraucht als ADFC: für Proteste und erfreulicherweise zunehmend auch für eine kritisch-konstruktive Begleitung der städtischen Arbeit an der Verkehrswende.“

Ebenfalls mit großer Mehrheit im Amt bestätigt wurden Dirk Hillbrecht, Harald Hogrefe und Stephanie Gudat. Neu in den Vorstand gewählt wurden Jan Krüger und Kerstin Zimmermann. Jürgen Niehoff, der nach mehr als 40 Jahren Engagement im ADFC nicht wieder für den Vorstand des ADFC Stadt Hannover kandidierte, wurde gebührend verabschiedet. „Nach dieser tollen Mitgliederversammlung starten wir gestärkt ins Jahr 2021. Die große Beteiligung und das positive Feedback verstehen wir als Aufforderung, in den nächsten Monaten weiterte digitale und wenn möglich natürlich auch Präsenzangebote zur Beteiligung zu machen“, kündigte Vorstandssprecher Röhrig-van der Meer an. *Swantje Michaelsen*

### Das sagen die Mitglieder

**„Eine wirklich gelungene Veranstaltung! Offensichtlich sind die Mitglieder insbesondere der Vorstand des ADFC Stadt Hannover sehr engagiert“.**

Lucia Papsthart, 28 Jahre

**„Mir hat meine erste MV sehr gut gefallen – sowohl inhaltlich als auch in der Durchführung incl. der Wahlen“.**

Ulla Siedbürger, 65 Jahre

**„MV sehr gut vorbereitet und durchgeführt! Danke“.**

Achim, im Chat

**„Good Job, vielen Dank.“**

Petra, im Chat

**Schauen Sie doch mal bei uns in Wassel vorbei!**

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

- Eier aus Freilandhaltung
- Kartoffeln
- Honig
- Freilandhähnchen
- Enten und Gänse
- ... und vieles mehr

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

## ADFC Burgwedel

## Tagebuch eines Radfahrers

**E**in Mitglied unserer Gliederung hat im letzten Jahr seine persönliche Mobilitätsbilanz erstellt. Sie ist auch für andere informativ, spannend und unterhaltsam. Hier die anonymisierte und leicht gekürzte Fassung:

Schon Weihnachten 2019 hatte ich die Nase voll, immer mit dem Auto zur Arbeit zu fahren (23 km/einfache Fahrt, wenn keine Baustelle).

### Das Jahr begann mild:

Januar 2020 bereits 6x mit dem Rad zur Arbeit, kürzer als mit Auto, nur 21 km/einfache Fahrt.

Februar 2020 kalt, nass, stürmisch: nix Rad.

März 2020 traurig, wird wohl doch nichts mehr – und dann brach Corona herein.

Bis dahin 40 x Autofahrt, alles in allem ca. 2.000 km, nur ca. 285 km Rad.

Dann mit dem 1. Lockdown radikale Umstellung auf Rad.

Seitdem noch weitere 3.000 km Auto bis Jahresende und weitere fast 8.000 km Rad, macht insgesamt etwa 5.150 km Auto, davon 109 Fahrten zur Arbeit.

Bahnfahrten: 500 km ÖPNV insgesamt 10x einfache Fahrt 8x Beruf, 2x privat zum Teil auch Straßenbahn/S-Bahn, zum Teil Modal Split (eine Fahrt per Rad, die andere mit Radmitnahme).

Fahrrad an 206 Tagen, ca. 5.600 km Fahrten zur Arbeit, ca. 200 km bloße „Einkaufsfahrten“, ca. 2.400 km „Erholungsfahrten“ oder „Tagesurlaub“ zum Teil Einkauf (Lebensmittel) integriert zu Fuß: eher wenig, deshalb nur Spaziergänge am Wochenende erfasst, ca. 150 km

Fliegen: null. Schiff: null. Bus: Null  
Insgesamt 14.000 km, 1 % Spaziergänge, 59 % Radverkehr, 37 % Autoverkehr, 4 % Schiene  
Ach ja: mit Rad lediglich 3x Platten, alle innerhalb von 2 Wochen im August, alle auf dem gleichen asphaltierten, aber stark verschmutzten Wirtschaftsweg, immer morgens auf dem Weg zur Arbeit, kurz nach einer Bank, auf der in den Sommerferien Jugendliche gern gefeiert hatten – hab dann eine Weile Alternativroute genommen. 1x Sturz auf nassem Laub auf kombiniertem Geh- und Radweg innerorts. E-Bike kam mir entgegen, zu scharf gebremst beim Ausweichen nach rechts, Schürfwunden an linke Hand. Sonst alles heile.  
Respekt, Respekt!

Steffen Timmann

## ADFC Garbsen-Seelze

## Seelze hat seine erste Hannah

**D**ie Stadt Seelze hat sich für ein eigenes Lastenrad eingesetzt. Das Pedelec mit einem großen Laderaum steht seit Anfang Dezember 2020 zur kostenfreien Ausleihe bereit. Dieses Projekt wurde möglich durch die finanzielle Förderung des Encercity-Fonds „Pro Klima“.

Bei der Suche nach einem geeigneten Standort fand Klimaschutzmanager Michael Röhrdanz mit dem Edeka-Center Schmidt & Christ den idealen Partner. „Im Sinne der immer stärkeren Nachfrage nachhaltig einzukaufen, sehen wir die Vorteile für unsere Kundinnen und Kunden“, so Lennart Schmidt, der den Markt an der Hannoverschen Straße 77 gemeinsam mit Steffen Christ führt.

„Durch die Hannah in Seelze haben wir die Möglichkeit, den Fahrradverkehr noch ein wenig stärker ins Licht zu rücken“, sagt Stadtbaurat Dirk Perschel und kündigte an: „Die nachhaltige Mobilität wird die Stadt Seelze in den nächsten Jahren unter anderem durch den Bau neuer und besserer Radwegverbindungen weiter vorantreiben.“

Der ADFC Garbsen-Seelze freut sich über die Erweiterung der Hannah-Familie auf insgesamt vier Lastenräder.

Karl-Heinz Giese

**Peter Germeroth,  
ADFC Garbsen-  
Seelze, und  
Stadtbaurat Dirk  
Perschel mit der  
ersten Hannah**



FOTO: ADFC

## ADFC Garbsen-Seelze

# Fahrradreparatur-Station am Bahnhof

Am S-Bahn-Haltepunkt Seelze gibt es seit November letzten Jahres die erste Fahrradreparatur-Station in Seelze. Das Angebot der Stadt können alle Radfahrerinnen und Radfahrer kostenfrei nutzen. Schnell etwas in Ordnung bringen, den Luftdruck optimieren – kein Problem mit den an der blauen Säule angelegten Tools und der Luftpumpe. Eine Fahrradaufhängung ermöglicht viele Reparaturen bequem im Stehen.

Seit Jahren steigen in Seelze die Zahlen der Pendler, darunter sind immer mehr mit dem Rad unterwegs. Die 2.700 Euro, die die Wirtschaftsförderung in den neuen Service investiert hat, sind ein kleiner Betrag zur Radverkehrsförderung. Gleichzeitig wird der Haltepunkt als „Bike-und-Ride-Punkt“ aufgewertet.

„Das ist ein weiterer Baustein, um für ein positives Fahrradklima in Seelze zu sorgen“, be-



**Ein Beispiel, dass Schule machen muss. In der Region gibt es einige potenzielle Standorte für diese Fahrrad-Stationen.**

find Seelzes Stadtbaurat Dirk Perschel. Der ADFC hat solche Stationen seit Jahren in Seelze und Garbsen vorgeschlagen, wir wünschen uns mehr davon. Seelze ist grundsätzlich offen für weitere Anregungen.

*Karl-Heinz Giese*





## ADFC Isernhagen

# Mehr Sicherheit für Radfahrende durch Ampeln an den Autobahnzufahrten

An der Kreisstraße 112 in Isernhagen müssen Radfahrer warten, während der Autoverkehr ungehindert fließt: An den Einmündungen zur A 7 hat der ab- und einbiegende motorisierte Verkehr Vorfahrt. Es kommt häufig zu Missverständnissen und gefährlichen Situationen; querende Radfahrer sind auf das Wohlwollen der Autofahrer angewiesen oder müssen warten. Im Sommer 2020 wäre eine Schülerin beinahe mit einem Pkw aus der zweiten Reihe zusammengestoßen: Sie hat im Ortsrat darüber berichtet.



**Gefährlich: Einmündungen zur A 7**

Für den ADFC Isernhagen, die Grünen im Isernhagener Rat und viele Bürgerinnen und Bürger gehören die Einmündungen der Autobahnauf- und abfahrten auf die Kreisstraße

K 112 zu den gefährlichsten Stellen im Gemeindegebiet.

Für viele Kinder ist die K 112 Teil ihres Schulweges, den sie mit dem Fahrrad bewältigen – sie werden ebenso gefährdet wie die Mitglieder des RTC Altwarmbüchen, die auf der Kreisstraße unterwegs sind zu ihrem Training. Anlässlich des Beinaheunfalls der Schülerin und eines ähnlichen Unfalls eines Vereinsmitgliedes haben wir einen Brief an die verantwortlichen Behörden geschrieben, der die folgenden Feststellungen und Forderungen enthält:

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*Als kurzfristige Sofortmaßnahmen fordern wir daher: Die derzeitige Vorfahrtregelung, die den von der Autobahn einmündenden Autoverkehr gegenüber dem Radverkehr auf der K 112 bevorrechtigt, wird aufgehoben; wie der Autoverkehr auf der Kreisstraße bekommt der parallel fahrende Radverkehr gegenüber den BAB-Zubringern die Vorfahrt. Die regelnden Verkehrsschilder werden sinnvoll ersetzt. Zusätzlich werden zur Verdeutlichung rot markierte Radwege aufgebracht.*

*Die Maßnahmen reichen aber nicht hin, um ausreichende Sicherheit zu schaffen: eine Bedrohung durch rechtsabbiegende Kfz bleibt bestehen. Deshalb muss eine Fehler verzeihende Einrichtung in Form von Ampeln geschaffen werden: abbiegende Kfz könnten sonst den geradeaus fahrenden Radfahrern die Vorfahrt nehmen, es könnte zu Zusammenstößen kommen. Größtmögliche Sicherheit wird durch die Ampeln im Zuge der K 112 geschaffen, die getrennt und konfliktfrei geschaltet werden: wenn der geradeaus und abbiegende Autoverkehr rot erhält, bekommt der Radverkehr grün und umgekehrt. Gerade für die Schulwegsicherung ist diese Forderung unverzichtbar.*

*Mit freundlichen Grüßen*

*Lutz Sommer, RTC Altwarmbüchen,*

*Gerd Reincke, RTC Altwarmbüchen, ADFC Hannover*

21 Menschen aus dem ADFC, dem RTC und aus der Bevölkerung haben den Brief unterschrieben. Die zuständige Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat bis heute nicht geantwortet; die Region Hannover hat unser Schreiben an die Landesbehörde weitergeleitet, und der Ortsrat Kirchhorst hat in einem eigenen Schreiben wie wir die Vorfahrt für die Radfahrer gegenüber dem ein- oder abbiegenden Autoverkehr gefordert.

Das reicht nicht. Wir fordern den Rat der Gemeinde auf, sich hinter den Ortsrat zu stellen und einen weitergehenden Beschluss im Sinne unserer Forderungen zu fassen. Die Region sollte sich entsprechend positionieren. Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer muss Vorrang haben.

Dass eine Lösung in unserem Sinne machbar ist, zeigt die Regelung an der Langenforther Straße, der L 382: Die Querung für

Radfahrer an den Einmündungen der Anschlussstelle Hannover-Bothfeld ist durch eine Ampelanlage mit Induktionsschleifen gesichert.

*Gerd Reincke mit Unterstützung von  
Ulf Preuschoff, ADFC Isernhagen*



STADTRADELN vom 06. Juni bis 26. Juni 2021

**Wer radelt die meisten Kilometer in der Region Hannover?**

[www.hannover.de/stadtradeln](http://www.hannover.de/stadtradeln)

**HANNOVER**



Klima-Bündnis

Region Hannover  
**KLIMA  
PAKET**  
100% Klimaschutz

## ADFC Isernhagen

# Ein Plädoyer für eine neue Radwegverbindung in Isernhagen

Die Idee, eine kürzere Rad-/Gehwegverbindung zwischen Altwarmbüchen, dem Sitz der Gemeinde Isernhagen, und den östlich der A7 gelegenen Ortsteilen Neuwarmbüchen, Gartenstadt Lohne und Kirchhorst zu schaffen, ist in der Vergangenheit wiederholt diskutiert worden. Neue Nahrung bekam sie durch einen dramatischen Unfall, der unseren ADFC-Tourenleiter Jürgen Helm aus Kirchhorst beinahe das Leben gekostet hätte.

Die Frage, ob die Wietzeunterführung der A7 bei Kirchhorst nach einer Umgestaltung des Flussbettes auch als Radwegunterführung geeignet sei, hatte ihn veranlasst, sich diesen Tunnel genauer anzuschauen. Vergleichbare A7-Unterführungen wie zum Beispiel der Wietzetunnel bei Gailhof (Wedemark) weisen begehbare Seitenstreifen auf. Bei seiner frühabendlichen Inspektion blieb Jürgen Helm jedoch im zähen Schlamm der Unterführung stecken

und konnte erst am Folgetag dank des Hinweises eines ADFC-Kollegen von der Feuerwehr lebend geborgen werden. Er ist mittlerweile wieder völlig genesen und wird die Isernhagener Radler\*innen auch weiterhin als Tourenleiter begleiten.

Nach diesem Unfall wird sich der ADFC-Isernhagen verstärkt für diesen bereits im aktuellen Flächennutzungsplan der Gemeinde Isernhagen eingetragenen Verbindungsweg nach Altwarmbüchen einsetzen, zumal die hierfür erforderliche Wegtrasse entlang der Flüsse Edder und Wietze bereits vorhanden ist. Auch für Schüler aus den östlich der A7 gelegenen Ortsteilen wäre damit eine attraktive und im Gegensatz zur Autobahnbrücke in Kirchhorst gefahrlose Anbindung an das neue Schulzentrum und die Stadtbahn in Altwarmbüchen gegeben.



KARTE: STADT ISEHNHAGEN/ADFC

**Flächennutzungsplan der Gemeinde Isernhagen (Ausschnitt, Stand Mai 2020). Der Verlauf der Radwegtrasse wird durch eine rote Linie verdeutlicht.**

Wir hoffen, dass dieses Vorhaben auch in Anbetracht der derzeitigen Fördermittel von Bund und Land in nicht allzu ferner Zukunft verwirklicht werden kann.

*Jürgen Helm und Gerhard Bargsten*



FOTO: ADFC

**Jürgen Helm (li) mit seinem ADFC-Kollegen Gerhard Bargsten vor dem A7-Wietzetunnel bei Kirchhorst**

JETZT ANMELDEN:  
[hannover.stadtmobil.de](http://hannover.stadtmobil.de)



**stadtmobil**  
carsharing

0511 / 270 424 0

**Wenn Auto,  
dann stadtmobil**

## ADFC Wennigsen-Barsinghausen

# Es dauert – Radverkehrskonzept für Barsinghausen lässt auf sich warten

Zäh und mühsam geht es mit dem Radverkehrskonzept für Barsinghausen – beschlossen im Jahr 2017 – voran. Im März 2020 wurde der Zwischenbericht des beauftragten Ingenieurbüros PGV vorgestellt, im Juli fand eine abschließende Präsentation vor Verwaltung, Politik und am Radverkehr interessierten Organisationen statt. Endlich – im November 2020 – wurden das Untersuchungsergebnis und die ausgearbeiteten Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs im Bauausschuss vorgestellt. Im Dezember sollte das Konzept mit weiteren aktuellen Ergänzungen auf der

Homepage der Stadt Barsinghausen für die breite Öffentlichkeit und für Stellungnahmen bereitgestellt werden. Lange ist nichts passiert, es dauerte bis zum 20.1.2021, bis die Onlinebeteiligung startete. Das Radverkehrskonzept ist unter [www.barsinghausen.de](http://www.barsinghausen.de) abrufbar. Bis zum 10.2.2021 konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen und Stellungnahmen abgeben.

Wir bedauern die überlange Zeit zwischen dem politischen Entschluss, ein Radverkehrskonzept ausarbeiten zu lassen und dem konkreten Zeitpunkt, an dem Ratsbeschlüsse den

Radverkehr voranbringen können. Wie werden dennoch weiterhin aktiv mitarbeiten.

Wie schwerfällig die Verwaltung agiert, wird auch an folgendem Beispiel deutlich: Im Jahr 2017 wurde die Benutzungspflicht des Radweges an der L 391 auf der Stopfstraße und Egestorfer Straße aufgehoben. An drei Stellen ist versäumt worden, die alte Beschilderung durch die Schilder „Fußweg, Radfahrer frei“ zu ersetzen. Fast vier Jahre ist trotz unserer wiederholten Hinweise die Verwaltung nicht imstande gewesen, die widersinnigen Schilder auszutauschen.

Heidrun Bartz

## Kleine Schritte



FOTOS (2): ADFC

Ortseingang Röntgenstraße



Schranke Berliner Straße

An der Röntgenstraße in Barsinghausen ist der Radverkehr in Richtung Westen nun nicht mehr genötigt, die Fahrbahnseite in Höhe des Bauhofs zu wechseln. Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen auf der wesentlich ungefährlicheren linken Seite weiterfahren: Dort ist nur eine Einmündung. Und an der Einmündung der Hannoverschen Straße sind Radfahrende auch hier auf der linken Seite gefahrloser unterwegs, weil die Fahrziele zumeist im Westen oder innerörtlich gelegen sind.

Ebenso hatten wir uns eingesetzt für die Entfernung der Schranke an der Einmündung der Berliner Straße in die Siegfried-Lehmann-Straße, um Radfahrenden eine gut passierbare Alternative für die stark befahrene Siegfried-

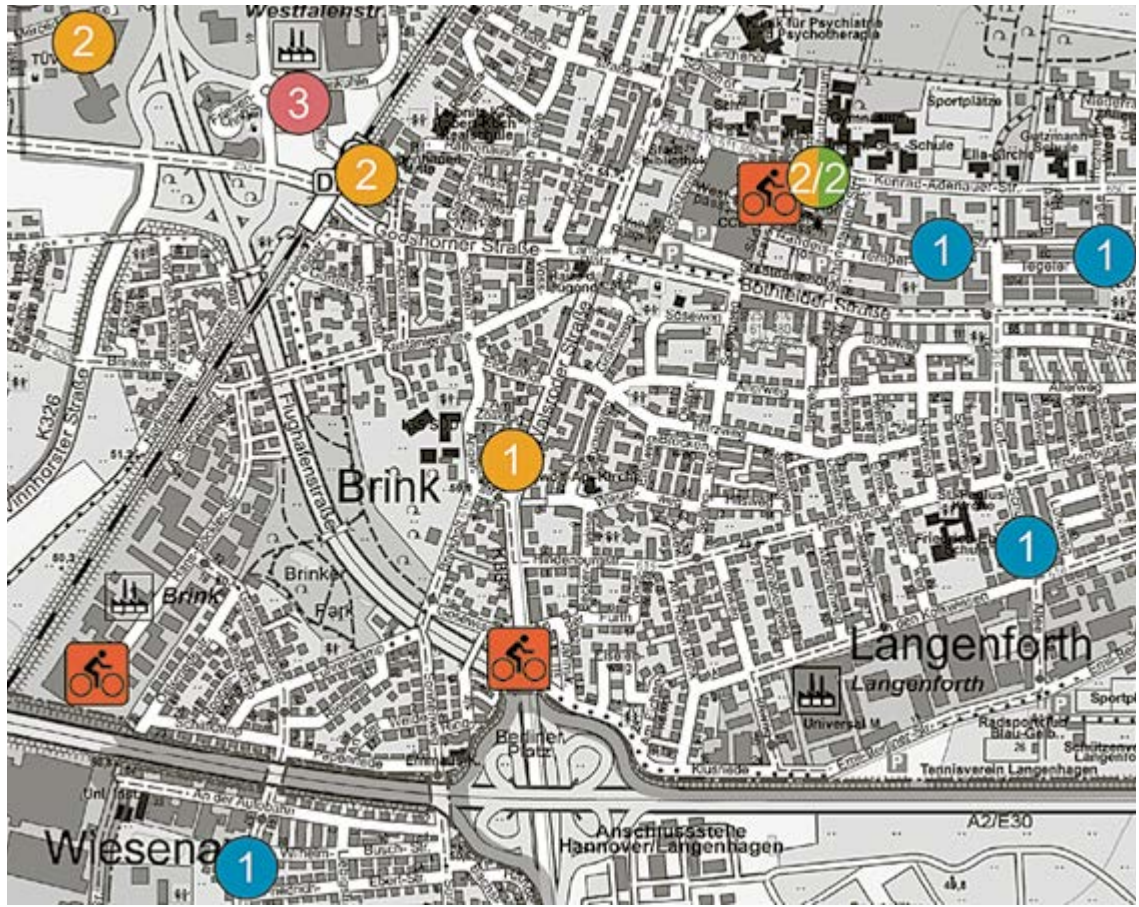
Lehmann-Straße anzubieten. Durch intensive Kontakte zur SPD-Fraktion, die sich unseren Vorschlag zu eigen machte, ist die Entfernung

der Schranke zugesichert worden. Die Schranke wird durch besser passierbare Pfähle ersetzt werden.

Heidrun Bartz

**ADFC Langenhagen**

# Zweiräder und Vierräder: Strom für alle



E-Tankstellen für alle Fahrzeuge, also für die E-Kfz und jetzt auch für die E-Fahrräder, sind auf der Karte der Stadt Langenhagen eingezeichnet. Der Kartenausschnitt zeigt die drei Fahrrad-Ladepunkte im Zentrum Langenhagens

In einer gemeinsamen Aktion von ADFC und Stadt wurden jetzt die Aufladestellen für E-Fahrräder in die bestehende städtische Karte für Elektroauto-Tankstellen aufgenommen. Während der ADFC alle öffentlich nutzbaren Fahrrad-Ladestationen in Langenhagen erfasst hat, hat die Klimaschutzmanagerin der Stadt, Christina Pfühl, sie anschließend in die Ladesäulen-Karte und das zugehörige PDF-



Verzeichnis übertragen. Die ADFC kontrolliert die Fahrradladestellen regelmäßig und meldet Veränderungen beziehungsweise

Neuzugänge an die Stadt. Darüber hinaus können natürlich auch andere Radfahrerinnen und Radfahrer Aktualisierungen mitteilen. So weist die Langenhagener E-Tankstellenkarte zu Recht „Strom für alle“ nach. Auf der Webseite des [www.adfc-langenhagen.de](http://www.adfc-langenhagen.de) befindet sich ein Link zur interaktiven Karte.

*Reinhard Spörer*



Vereinbare jetzt Deine Probefahrt in Hannover unter Tel.: 0511-515 35 890 oder [www.greenbike-shop.de](http://www.greenbike-shop.de).

## LASTENRÄDER BEIM PROFI KAUFEN



# Lastenrad-Vielfalt: „Josie“, „Martina“ und „Hannah 36“



FOTO: STADT LANGENHAGEN



Lastenrad „Josie“ hat das passende Motto auf der Seitenwand: „Reinigung läuft ...“. Bürgermeister Mirko Heuer und Andrea Sandt vom Mobilien Einsatzteam Müll (MEM) übernehmen das E-Lastenrad in Langenhagens Stadtmitte in den täglichen Betrieb, für mehr Sauberkeit in der Stadt.



FOTO: MARTINSKIRCHE ENGELBOSTEL

Die Flotte der Lastenräder in Langenhagen hat sich gerade wieder kräftig erweitert, hier drei höchst unterschiedliche Beispiele.

„Josie“ ist eins der beiden neuen Reinigungs-E-Lastenräder der Stadt Langenhagen, das schnell und wendig helfen soll, Langenhagen sauberer zu halten: Inzwischen wurde umfangreiches Reinigungswerkzeug am Fahrrad montiert, so dass die städtisch angestellte Lastenrad-Fahrerin, Andrea Sandt, zusammen mit Lastenrad Josie besonders effektiv am Leitbild einer „sauberen Stadt Langenhagen“ mitarbeiten wird.

Treffenderweise „Martina“ heißt das neue E-Lastenrad der St. Martinskirchengemeinde in Langenhagen-Engelbostel: Damit fahren Diakon Merlin Langrehr und andere Kirchenangestellte nun samt benötigter Utensilien zu ihren Terminen: Selbst produzierter Solarstrom lädt anschließend die Batterie des Lastenrades gleich nebenan beim Gemeindeglied Alexander Dobbert wieder auf.

Anders als die beiden anderen Lastenräder ist „Hannah 36“ auch für die Öffentlichkeit ausleih- und nutzbar: Es ist bereits das 36. Lastenrad aus der Hannah-Familie und das zweite in Langenhagen, das in der Region Hannover online und kostenfrei unter [www.hannah-lastenrad.de](http://www.hannah-lastenrad.de) ausgeliehen werden kann. Es ist am Quartierstreff in Langenhagen-Wiesenu stationiert.

Der ADFC Langenhagen unterstützt den weiteren Ausbau der stetig wachsenden Langenhagener Lastenradflotte auch weiterhin kräftig. Kontakt: [www.ADFC-Langenhagen.de](http://www.ADFC-Langenhagen.de).

Reinhard Spörer



„Martina“ unterstützt ab jetzt den raschen dienstlichen Transport in der Gemeinde der Martinskirche in Langenhagen-Engelbostel: Bei der „Dienstaufnahme“ wird „Martina“ begrüßt von Kirchenvorstand Stephan Mörke, dem Sicherheitsbeauftragtem Gerd-Dieter Eggers und von Diakon Merlin Langrehr.



FOTO: QUARTIERSTREFF WIESENÄU



„Hannah 36“: Online kostenfrei zu buchen, und am Quartierstreff in Langenhagen-Wiesenu abholen. Anette Körner verwaltet das Lastenrad und zeigt hier gleich mal, wie es genutzt werden kann. Mit dem Transport nur einer Getränkekiste ist dieses Lastenrad längst nicht ausgelastet!

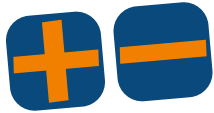
**Herzlich willkommen auf**  
**Homeyers Hof**

**... dem besonderen Ausflugsziel  
auf Ihrer Radwanderung.  
Urig, gemütlich, herzlich.  
Wir freuen uns auf Sie!**

**GUTSCHEIN FÜR  
1 TASSE  
FAIRE  
BOHNE  
GARBSEN**

Frielinger Str. 12 · 30826 Garbsen-Horst · Tel. 05131-465107 · [www.homeyers-hof.de](http://www.homeyers-hof.de)  
Öffnungszeiten: Mittwoch – Samstag, 10 – 18 Uhr und nach Vereinbarung

# Plus/Minus



Minimaler Aufwand, viel Ertrag

## + PLUS

So sieht es aus, wenn die Region mit wenig Aufwand eine mobile Zählstation einrichtet. Gesehen im September 2020 Ortsausgang Sehnde-Höver Richtung Bilm.

Martha Priesemann



Kreuzgefährlich

## - MINUS

So sind Zweirichtungs-Radwege lebensgefährlich: An der Kreuzung Podbielskistraße und Spannhagengarten in Hannover rechnet kaum ein Autofahrer mit Radverkehr von hinten links. Da nützen zwei kleine Pfeile und die rote Farbe auch nichts. Die rechte Fahrbahnseite wäre sicherer. Oder eine eigene Grünphase für den Radverkehr.

Annette Rexing



Kurioses aus dem Schilderwald

## - MINUS

Eigenartiges Schild in Hemmingen-Wilkenburg Richtung Arnum. Erstens ist der Weg noch in verhältnismäßig gutem Zustand und zweitens ist mehr als fraglich, ob „Radfahrer absteigen“ in diesem Zusammenhang ein gültiges Verkehrszeichen ist.

Annette Teuber

Chance vertan

## - MINUS

Zwar erhält die Göttinger Chaussee in Hannover nach dem Stadtbahnbau beidseitig neue Radwege mit 1,60 Meter Breite. Nur, bei Hausnummer 244 stadtauswärts ist Schluss. Ausgerechnet dort, wo zukünftig die Fußgänger von der Stadtbahn zum Friedhof entlang laufen, müssen sie sich den Weg mit dem Radverkehr teilen. Direkt daneben wächst die Fahrbahnbreite auf 5,50 bis 6 Meter.

Olaf Kantorek



FOTOS (6): ADFC



200 Meter mehr Sicherheit

## + PLUS

Neue deutliche Markierung auf der General-Wever-Straße nördlich des Mittellandkanals: Hier hat der Radverkehr Richtung Norden endlich seinen eigenen, rot markierten Radfahrstreifen. Das reduziert Konflikte mit zu weit links fahrenden Kfz in der Gegenrichtung ganz erheblich, und hält hoffentlich auch die Kleingärtner von ihrem verkehrsgefährdenden Falschparken ab. Es fährt sich dort jetzt deutlich angenehmer – leider nur auf 200 Metern.

Dirk Hillbrecht

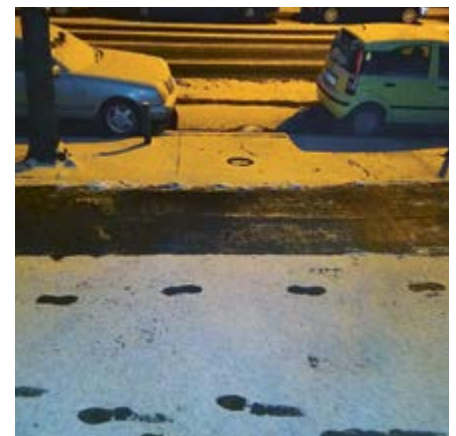
Lob für Aha

## + PLUS

Am 26. Januar 2021 morgens halb sieben in Hannover – der Winterdienst auf Radwegen funktioniert. Danke, Aha!

(Unter <https://t1p.de/0jns> gibt es eine Übersicht der 200 Kilometer Radwege, die in der Stadt Hannover mit höchster Priorität geräumt werden.)

Annette Teuber



## Kontakte und regelmäßige Termine

### REGION HANNOVER

#### Vorstand:

✉ [vorstand@adfc-hannover.de](mailto:vorstand@adfc-hannover.de)

Annette Teuber

☎ 0157 52653064

Helene Grenzebach

☎ 0176 22692659

Rainer Bassen

☎ 0511 9207192

#### Beisitzer:

Frank Hoffmann

Corinna John

Axel Lambrecht

Detlef Rehbock

#### Info-Laden/ Geschäftsstelle

Leitung: Ronald Brandt

Umweltzentrum

Hausmannstraße 9–10

30159 Hannover

☎ 0511 1640312

✉ [region@adfc-hannover.de](mailto:region@adfc-hannover.de)

[www.adfc-hannover.de](http://www.adfc-hannover.de)

#### Öffnungszeiten:

Donnerstag ..... 11:00–14:00 Uhr

sowie ..... 15:00–18:00 Uhr

und nach Absprache

#### Fachgruppen

##### Liegerad

Michael Holert

✉ [m.holert@adfc-hannover.de](mailto:m.holert@adfc-hannover.de)

☎ 0511 70035909

Treffen am 2. Donnerstag im

Monat, 19:00 Uhr, Räderwerk,

Hainhölzer Straße 13,

30159 Hannover

##### IT-Gruppe

Tobias Zoghaib

✉ [it@adfc-hannover.de](mailto:it@adfc-hannover.de)

### STADT HANNOVER

#### Eberhard Röhrig-van der Meer

☎ 0151 12701367

✉ [e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de](mailto:e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de)

#### Geschäftsstelle

Leitung: Swantje Michaelsen

☎ 0511 1640322

✉ [stadt@adfc-hannover.de](mailto:stadt@adfc-hannover.de)

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

### BURGDORF/UETZE

#### Beate Rühmann

☎ 05136 9204009

✉ [b.ruehmann@adfc-hannover.de](mailto:b.ruehmann@adfc-hannover.de)

[www.adfc-burgdorf-uetze.de](http://www.adfc-burgdorf-uetze.de)

### BURGWEDEL

#### Steffen Timmann

☎ 05139 7671

✉ [s.timmann@adfc-hannover.de](mailto:s.timmann@adfc-hannover.de)

[www.adfc-burgwedel.de](http://www.adfc-burgwedel.de)

#### Radlertreff

Jeweils am 2. Montag des

Monats, 19:00 Uhr, Senioren-

begegnungsstätte Burgwedel,

Gartenstraße 10, Großburgwedel

### GARBSEN/SEELZE

#### Werner Meyer

☎ 05131 55784

✉ [w.meyer@adfc-hannover.de](mailto:w.meyer@adfc-hannover.de)

[www.adfc-garbsen-seelze.de](http://www.adfc-garbsen-seelze.de)

#### Radlertreff

Jeden 1. Mittwoch im Monat um

18:30 Uhr Sporthof Stelingen,

Stöckener Straße 6 in Garbsen-

Stelingen

### GEHRDEN/ RONNENBERG

#### Klaus Tuschinsky

☎ 05109 516151

✉ [tuschinsky.klaus@kabelmail.de](mailto:tuschinsky.klaus@kabelmail.de)

### HEMMINGEN/ PATTENSEN

#### Jens Spille

☎ 0511 428661

✉ [j.spille@adfc-hannover.de](mailto:j.spille@adfc-hannover.de)

[www.adfc-hemmingen-pattensen.github.io/](http://www.adfc-hemmingen-pattensen.github.io/)

### ISERNHAGEN

#### Dr. Ulf Preuschoff

☎ 0511 7247678

✉ [u.preuschoff@adfc-hannover.de](mailto:u.preuschoff@adfc-hannover.de)

#### Radlertreff

An jedem 4. Mittwoch im Monat

um 19:00 Uhr in der Begegnungs-

stätte Buhrsche Stiftung, Am

Ortfelde 74 in Isernhagen, N.B.

### LAATZEN

#### Mathias Krüger

☎ 0511 824761

✉ [m.krueger@adfc-hannover.de](mailto:m.krueger@adfc-hannover.de)

### LANGENHAGEN

#### Dr. Reinhard Spörer

☎ 0151 24079975

✉ [langenhagen@adfc-hannover.de](mailto:langenhagen@adfc-hannover.de)

[www.adfc-Langenhagen.de](http://www.adfc-Langenhagen.de)

### ADFC-Stammtisch

Meistens am letzten Dienstag

um 18:30 Uhr in den Monaten

Januar bis April und September

bis November in „Das Leibniz“,

Leibnizstraße 56, 30853 Langen-

hagen

### LEHRTE/SEHNDE

#### Peter Hofmann

☎ 05132 4542

✉ [lehrte@adfc.de](mailto:lehrte@adfc.de)

✉ [www.adfc-lehrte-sehnde.de](http://www.adfc-lehrte-sehnde.de)

#### Radlertreff

Jeden 2. Mittwoch im Monat

um 19:00 Uhr, Haus der Vereine,

Marktstraße 23 in Lehrte

### NEUSTADT

#### Volker Kempf

☎ 05034 926282

✉ [v.kempf@adfc-hannover.de](mailto:v.kempf@adfc-hannover.de)

[www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de](http://www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de)

#### Radlertreff

Jeden 1. Montag im Monat um

18:30 Uhr, Gaststätte Jedermanns,

Neustadt, Marktstraße 8

### SPRINGE

#### Stefan Klein

☎ 05041 770378

✉ [s.klein@adfc-hannover.de](mailto:s.klein@adfc-hannover.de)

### WEDEMARK

#### Wolfgang Leichter

☎ 05130 6503

✉ [w.leichter@adfc-hannover.de](mailto:w.leichter@adfc-hannover.de)

[www.wedemark-adfc.de](http://www.wedemark-adfc.de)

#### Radlertreff

Jeden 1. Donnerstag im Monat,

19:30 Uhr, Gasthaus Blutau, Alter

Postweg 8 in 30900 Wedemark-

Wennebostel

### WENNIGSEN/ BARSINGHAUSEN

#### für Wennigsen:

**Axel Lambrecht**

☎ 05103 820333

✉ [a.lambrecht@adfc-hannover.de](mailto:a.lambrecht@adfc-hannover.de)

#### für Barsinghausen:

**Heidrun Bartz**

☎ 05105 81933

✉ [kontakt@adfc-wennigsen-barsinghausen.de](mailto:kontakt@adfc-wennigsen-barsinghausen.de)

[www.adfc-wennigsen-barsinghausen.de](http://www.adfc-wennigsen-barsinghausen.de)

[www.adfc-wennigsen-barsinghausen.de](http://www.adfc-wennigsen-barsinghausen.de)

#### Radlertreff

Jeden letzten Donnerstag

im Monat, 19:30 Uhr in der

„Pinkenburg“, Hauptstr. 6 in

Wennigsen

### WUNSTORF

#### Erwin Marquard

☎ 0171 2987849

✉ [e.marquard@adfc-hannover.de](mailto:e.marquard@adfc-hannover.de)

### LANDESVERBAND

#### ADFC Landesverband

##### Niedersachsen

Hinüberstraße 2,

30175 Hannover

☎ 0511 282557

✉ [info@adfc-niedersachsen.de](mailto:info@adfc-niedersachsen.de)

[www.adfc-niedersachsen.de](http://www.adfc-niedersachsen.de)

### BUNDESVERBAND

#### ADFC Bundesverband

☎ Infoline/Telefon:

030 20914980

✉ [kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

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

Beiträge für die HannoRad bitte an:  
[redaktion@adfc-hannover.de](mailto:redaktion@adfc-hannover.de)

Termine bitte an:  
[termine@adfc-hannover.de](mailto:termine@adfc-hannover.de)

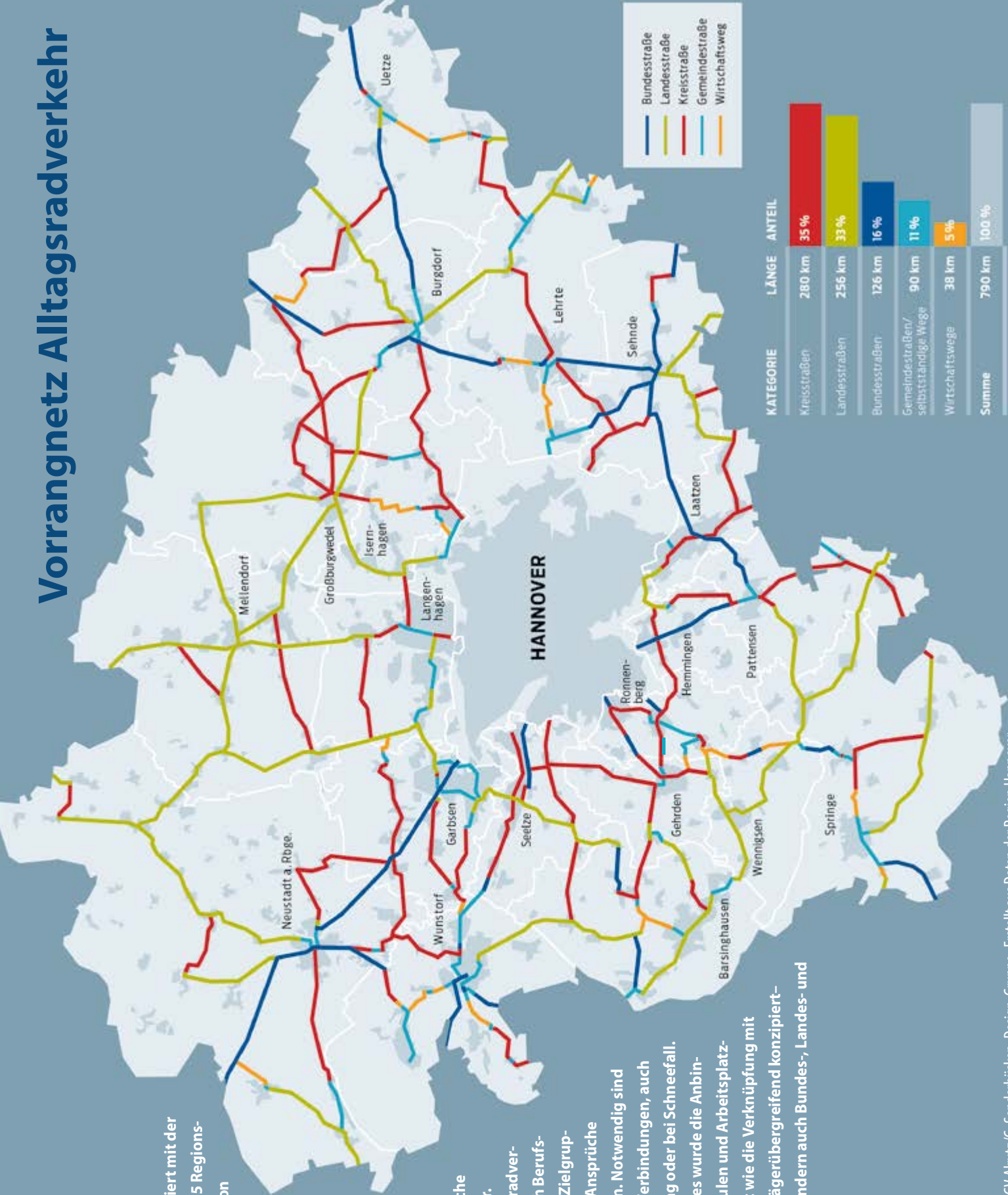
Anzeigen bitte an:  
[anzeigen@adfc-hannover.de](mailto:anzeigen@adfc-hannover.de)

Redaktionsschluss für  
HannoRad 2 | 2021: 08. 06. 2021

# Vorrangnetz Alltagsradverkehr

In der Region Hannover existiert mit der „Fahrradregion“ bestehend aus 15 Regionsrouten und dem Regionsring schon lange ein ausgeschildertes Radwegenetz – für den Freizeitverkehr, im Grünen und größtenteils auf Feld- und Wirtschaftswegen. Für die aus Klimaschutzgründen notwendige Verkehrswende, also den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf klimaverträgliche Verkehrsformen, braucht es mehr.

Das „Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr“ berücksichtigt ausdrücklich Berufspendler und Schüler als wichtige Zielgruppen, woraus sich weitergehende Ansprüche an die Wegeinfrastruktur ergeben. Notwendig sind ganzjährig verlässlich nutzbare Verbindungen, auch bei Dunkelheit, in der Dämmerung oder bei Schneefall. Bei der Struktur des Vorrangnetzes wurde die Anbindung von Gemeindezentren, Schulen und Arbeitsplatzkonzentrationen ebenso bedacht wie die Verknüpfung mit dem ÖPNV. Das Netz ist baulastträgerübergreifend konzipiert – so sind nicht nur Kreisstraßen, sondern auch Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen enthalten.



KATEGORIE	LÄNGE	ANTEIL
Kreisstraßen	280 km	35 %
Landesstraßen	256 km	33 %
Bundesstraßen	126 km	16 %
Gemeindestraßen/ selbstständige Wege	90 km	11 %
Wirtschaftswege	38 km	5 %
Summe	790 km	100 %