

VERKEHRS- ENTWICKLUNGSPLAN 2035+ ? Aktionsprogramm Verkehrswende ●

- **Radfahren aber sicher:**
Abstand zu
parkenden Autos
- **Stand Straßenverkehrsreform:**
Neue Ziele im Straßenverkehrs-
gesetz verankert

Abstand zu parkenden Autos

Immer wieder sehe ich Radfahrende, die sehr eng an parkenden Autos vorbeifahren – vermutlich aus Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende, vielfach um Platz für entgegenkommende Autos zu lassen.

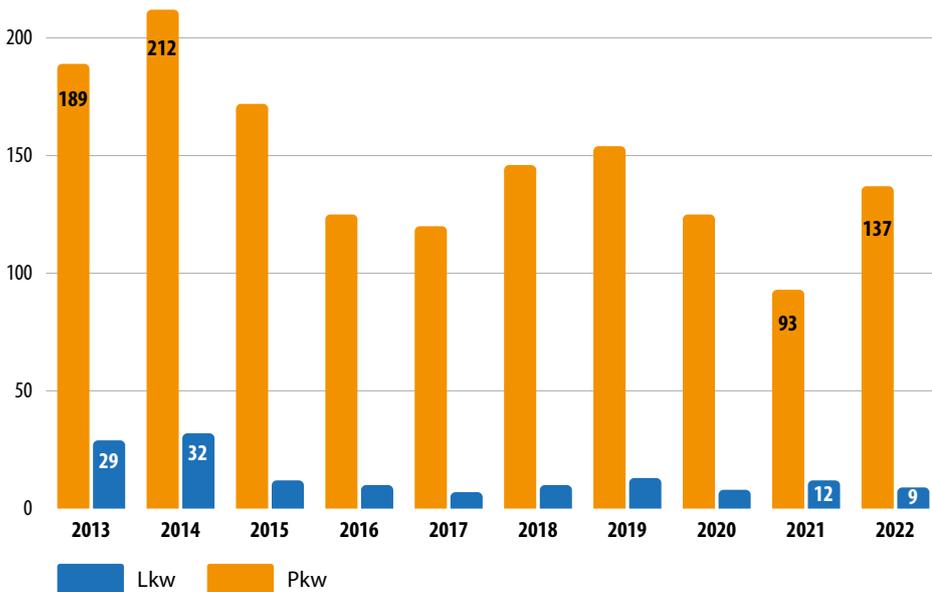
Das ist höchst gefährlich. Im Auto könnte eine Person sitzen, die unvermittelt die Türe öffnet, um auszusteigen. Ob jemand im Auto sitzt oder nicht, ist gerade in langen Parkreihen nicht zu erkennen. Wer in so einer Situation nicht ausreichend Abstand hält, hat schon verloren. Im letzten Jahr gab es 146 solcher Unfälle im Bereich der PD Hannover. Unabhängig von den gesundheitlichen Auswirkungen wurde den Radfahrenden in der Vergangenheit nicht selten eine Mitschuld gegeben, wenn sie nicht ausreichend Abstand zu parkenden Kfz gehalten haben, auch wenn das Kölner Landgericht im letzten Jahr anders geurteilt hat. Welcher Abstand notwendig ist, ist nicht festgelegt, meist ist von mindestens 80 cm bis zu einem Meter die Rede. Allerdings sind Autotüren inzwischen oft deutlich breiter: die Türe eines Fiat 500 misst schon 1,23 m.

Was man aber mit Sicherheit sagen kann: in der Königstraße (Bild rechts) muss Mensch außerhalb des berühmt-berüchtigten Schutzstreifens fahren, um sicher unterwegs zu sein. Lassen Sie sich nicht durch Hupen irritieren, die eigene Sicherheit geht in jedem Fall vor!

Annette Teuber



FOTO:ADFC



^
Zu dicht! 146 Unfälle durch geöffnete PKW- und LKW-Türen gab es 2022 in der Region Hannover.

<
(aus dem Verkehrssicherheitsbericht der PD Hannover „Lagebild Radverkehr 2022“

Warum kann eine Rechtsschutzversicherung wichtig sein?

Nach einem schweren Unfall, bei dem mir eine Autofahrerin die Vorfahrt genommen hat, hatte ich einen Rechtsanwalt mit der Wahrung meiner Interessen beauftragt – denn wer weiß schon, was man z.B. als Schmerzensgeld fordern kann? Sachverhalt und Schuldfrage waren absolut unstrittig, in so einem Fall werden auch die Anwaltskosten von der gegnerischen Versicherung übernommen. Dennoch fragte mich mein Anwalt als erstes, ob ich eine Rechtsschutzversicherung hätte. Warum? Die Erklärung lautete: wenn wir mit dem, was die Versicherung an Schadenersatz und Schmerzensgeld bietet, nicht einverstanden sind, müsste ich gegebenenfalls die Kosten für die gerichtliche Klärung tragen.

Da war ich froh, dass ich als ADFC-Mitglied entsprechend versichert bin.

Annette Teuber



FOTO: ADFC

Liebe Leser*innen,

ein ereignisreiches Jahr neigt sich so langsam dem Ende zu und wir berichten im Schwerpunkt dieser HannoRad-Ausgabe, was sich vor allem verkehrspolitisch in Hannover getan hat. Der Verkehrsentwicklungsplan „VEP 35+“ hat als Ziel eine massive CO₂-Verringerung bis 2035 und möchte den Autoverkehr reduzieren und dafür Möglichkeiten bieten, Radverkehr attraktiver gestalten zu können – wir zeigen anhand einiger Radverkehrskonzepte aus den Umlandkommunen, wie gut (oder schlecht) das umsetzbar ist. Die Reform des Straßenverkehrsrecht ist endlich im Bundestag beschlossen und erlaubt es nun beim Planen von Verkehr Klima- und Umweltschutz zu priorisieren und nicht, wie bisher, den flüssigen Pkw-Verkehr vorne an zu stellen. Und auch in der Landeshauptstadt hat sich was getan, wir berichten vom aktuellen Stand der Velorouten und dem autoarmen Mobilitätskonzept der Innenstadt.

All diese Maßnahmen sind nicht nur wichtig für den Klima- und Umweltschutz, sondern auch für einen sicheren Radverkehr und für unser Ziel „Vision Zero“, also keine Verkehrstoten mehr. In zwei Artikeln widmen wir uns dem Thema Doring-Unfällen und zeigen hier auch mal die Seite einer Betroffenen und ihrer, oft schmerzlichen, Auseinandersetzung mit Versicherung und Gericht.

Erfahrungen, die niemand durchmachen sollte. Radfahren muss sicher werden und dafür brauchen wir eine Gleichberechtigung des Radverkehrs!

Bianca Sieg

Inhalt

SICHER RADFAHREN

Abstand zu parkenden Autos	2
Editorial.....	3
Impressum.....	3
Einladungen zu den Mitgliederversammlungen des ADFC Region Hannover e.V. und des ADFC Stadt Hannover	4

SCHWERPUNKTE

Verkehrsentwicklungsplan 2035+ „Aktionsprogramm Verkehrswende“	5
Alles schöne Worte und Ideen im VEP 2035+ aber wann werden wir etwas davon merken?	7
VEP 2035+ zum Radwegenetz.....	9
VEP 2035+: Wunsch und Wirklichkeit	10
2023 – das Weniger Fahrradjahr	12
Radverkehrskonzept für Barsinghausen – Historie und Umsetzung....	14
Zum Stand der Velorouten	16
Das Innenstadt-Verkehrskonzept – Wie geht es weiter?	18

AKTUELL

Reform des Straßenverkehrsrechts beschlossen!.....	20
Folgen eines Doring-Unfalls.....	22
Ein erfolgreiches Jahr der Radfahrschule.....	23
„Leuchtturm der Verkehrswende“	24
Umfrage zur Fahrradmitnahme in den S-Bahnen	24
Fahrradstraßen-Netz – jetzt!.....	25
Veranstaltungen für Frauen im ADFC.....	26
Neues ADFC Fördermitglied – PGV Dargel Hildebrandt.....	28

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen	29
---	----

Impressum

Heft 3 | 2023 · Auflage: 8000

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

Herausgeber

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

Anzeigenverwaltung

Detlef Rehbock,
anzeigen@adfchannover.de

Redaktion

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

HannoRad

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfchannover.de

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

Titelfoto
David Schunack

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

Gedruckt auf
Circleoffset Premium White – 100% Recyclingpapier.

Reform des Straßenverkehrsgesetzes

(StVG)

endlich im Bundestag beschlossen.

Im November hoffentlich
auch im Bundesrat.

Über Chancen und neue Möglichkeiten
berichten wir in diesem Heft.

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

am Freitag, den 1. März 2024 um 18:00 Uhr im Freizeitheim Vahrenwald,
Vahrenwalder Straße 92, 30165 Hannover, Kleiner Saal

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Wahl eines Versammlungsleiters
4. Bericht des Vorstands
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache über Bericht des Vorstands
7. Entlastung des Vorstands

8. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplan 2024
9. Wahl der Vorstandsmitglieder
10. Wahl der Kassenprüfer
11. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2024
12. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 23. Februar 2024)
13. Verschiedenes

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

EINLADUNG zur Mitgliederversammlung des ADFC Stadt Hannover:

Die Mitgliederversammlung findet am Donnerstag, den 25. Januar 2024, um 19:00 Uhr im Freizeitheim Vahrenwald,
Vahrenwalderstr. 92, statt.

Tagesordnung folgt in unserem monatlichen Newsletter.



FOTO: REGION HANNOVER

Große ADFC-Fahrradsternfahrt am 26. Mai 2024

Der Zeitraum für das nächste Jahr steht schon fest: das Stadtradeln in der Region Hannover findet vom 26. Mai bis 15. Juni statt. Und zum Auftakt veranstalten wir als ADFC wieder eine regionsweite Sternfahrt als Demo für die Verkehrswende. Merkt euch den Termin schon jetzt vor – Startpunkte und Routen werden noch bekannt gegeben.



Seit über 25 Jahren das komplette Programm!

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

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



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



z.B. das E-Bike von Brompton

z.B. umweltschonende Lastenräder:

Diverse Modelle von 5 verschiedenen Herstellern

z.B. Christiania Lastenräder, die Vorbilder aus Kopenhagen mit bis 100 kg Zuladung.



z.B. E-Bikes und Pedelecs:

Vorführbereit über 50 Modelle von 7 Herstellern

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



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



RÄDERWERK

Stadt- und Reisefahrräder, Liege-, Lasten-, Falt- und Behindertenräder, Tandems, Dreiräder, Transporträder, Räder für Jung und Alt, (Kinder-) Anhänger, E-Bikes und Pedelecs, Einzelanfertigungen ...

Außerdem: Verkauf, Jobrad, Service, Probefahren, Testwochenende, Reparaturen nach telefonischer Absprache

Verkehrsentwicklungsplan 2035+

„Aktionsprogramm Verkehrswende“

Um die Klimaziele der Region Hannover bis 2035 zu erreichen, müssen die Aktivitäten für den Klimaschutz ab sofort deutlich erhöht werden. Das betrifft auch den Verkehrssektor. Im Juli 2023 wurde der „VEP 2035+“ mit großer Mehrheit in der Regionsversammlung beschlossen, auch wenn der ursprüngliche Beschlusstext mit einschränkenden Formulierungen wie „idealerweise“, „möglichst“ und „kann es sinnvoll sein“ etwas verwässert wurde. Was steht drin?

Etappenziel: – 70 % CO₂

Durch das „Aktionsprogramm Verkehrswende“, wie dieser Verkehrsentwicklungsplan auch genannt wird, soll eine CO₂-Minderung von 70% erreicht werden. Anders als in der Vergangenheit, in der vor allem auf Anreize gesetzt wurde, soll nun eine Kombination aus sogenannten „Pull- und Push-Maßnahmen“ dabei helfen, vom Auto auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Gleichzeitig sollen die Maßnahmen die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Region spürbar erhöhen, kurze Wege ermöglichen, auf attraktiven und sicheren Straßen zur Nahmobilität einladen und so eine flexible und vernetzte Mobilität in der gesamten Region sicherstellen.

Anreize (wie z.B. besserer ÖPNV und bessere Bedingungen für den Radverkehr) werden nun ergänzt durch die sogenannten Push-Maßnahmen, die hauptsächlich ein Parkraummanagement und eine gerechtere Straßenraumaufteilung mit weniger Flächenbedarf für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr beinhalten. Das erklärte Ziel: die zurückgelegten Kilometer mit dem Rad und mit dem ÖPNV werden verdoppelt und die Pkw-Verkehrsleistung halbiert. Alternative Mobili-

tätsangebote in der gesamten Region sollen ein Viertel der Pkws in der Region überflüssig machen.

Es wird eine sozial gerechte Mobilität für alle angestrebt, denn Menschen mit geringem Einkommen, Kinder und Jugendliche, Frauen, Migrant*innen, ältere Personen und Menschen mit körperlichen Einschränkungen sind häufiger als andere in ihrer Mobilität beeinträchtigt.

Die Handlungsansätze und Themenfelder des VEP beruhen auf den folgenden drei Strategien einer nachhaltigen Mobilität:

- **Verkehr vermeiden**
- **Verkehr verlagern**
- **Verkehr verträglich und sicher abwickeln.**

Zu Verkehr vermeiden gehört eine Siedlungs- und Verkehrsplanung, die dafür sorgt, dass Standorte mit wohnortnahen Versorgungsstrukturen erhalten und ausgebaut werden. Das Ziel ist die „15-Minuten-Region“, in der alle wichtigen Versorgungseinrichtungen (Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheits-, Bildungs- und Kultureinrichtungen) in kurzer Zeit mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) erreichbar sind. Bei der Neuansiedlung von größeren Gewerbe- und Wohngebieten soll auf die Funktionsmischung, auf flexible Versorgungsstrukturen und eine gute ÖPNV-Anbindung geachtet werden.

Verkehr verlagern erfordert, den Umweltverbund attraktiver zu gestalten und die Nutzung von Pkw so zu regulieren, dass sie unattraktiver wird. Also Ausbau des ÖPNV und Radwegenetzes sowie den Fußverkehr fördern. Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr bedeutet gleichzeitig eine Umverteilung des öffentlichen Straßenraums, der jetzt hauptsächlich dem Auto zur Verfügung steht. Durch ein gezieltes Parkraum-Management soll der ruhende Verkehr auf Parkhäuser und private Grundstücke verlagert werden.



GEMEINSAM FÜR DIE VERKEHRSWENDE IN DER REGION HANNOVER

Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern		Verkehr verträglich und sicher abwickeln
	Anreize (Pull)	Regulierung (Push)	
integrierte Standortplanung	SPNV/Stadtbahn	Parkraummanagement und andere Finanzierungsinstrumente	klimaneutrale Antriebe und Fahrzeugflotten
wohnortnahe Versorgungsstrukturen	Busverkehr/ On-Demand-Verkehr		
digitale Infrastrukturen für Homeoffice/mobiles Arbeiten	Tarif	Umverteilung Straßenraum autoarme Zentren/ Quartiere Umwandlung Fahrstreifen	digitales, umweltsensitives Verkehrsmanagement
City-Logistik und Micro-Hubs	Radverkehr		
	Fußverkehr	stadtverträgliches, reduziertes Kfz-Grundnetz	lebenswerte Straßenräume gestalten
	inter-/multimodale Vernetzung		angepasste, reduzierte Geschwindigkeiten

Verkehr verträglich und sicher abwickeln beinhaltet sowohl den Umstieg auf klimaneutrale Antriebe und Fahrzeugflotten als auch eine andere Verkehrsraumgestaltung und angepasste Geschwindigkeiten.

All diese Ziele können nur gemeinsam mit den Kommunen und natürlich den Menschen in der Region Hannover erreicht werden. Das Mobilnetzwerk der Region Hannover, das vor einigen Jahren gegründet wurde, um die Verkehrssicherheit in der Region zu erhöhen, wird nun die Verkehrsentwicklungsprozesse begleiten, Multiplikator*innen ansprechen und für die Kommunen auch konkrete Unterstützungsmaßnahmen bereithalten – angefangen von der Beratung zu Fördermitteln bis hin zu konkreten Dingen wie das Bereitstellen von „Parklets“ als Sitzgelegenheit und Begrü- nungselement.

Als Vorschläge und Diskussionsgrundlage auf dem Weg zur Verkehrswende werden gemacht:

- Die Innenstädte in der Region können mit weniger Pkw-Verkehr attraktiver werden. Hierzu ist der Parkraum konsequent zu bewirtschaften, Stellplätze im öffentlichen Raum umzuwidmen, Lade- und Lieferzonen einzurichten und mehr Platz für Fußgänger*innen zu schaffen. Dabei steht die Aufwertung der Innenstädte mithilfe von erhöhten Aufenthaltsqualitäten zum Verweilen und für Gastronomieangebote im Vordergrund.
- In den städtischen Quartieren der Landeshauptstadt und den Städten des Umlands der Region Hannover werden die Hauptverkehrsstraßen lebenswerter durch Tempo 30 und die Umgestaltung der Straßenquerschnitte, so dass insbesondere dem Fuß- und Radverkehr mehr Flächen eingeräumt werden: Fahrradbügel im Straßenraum, öffentliche E-Lade-Infrastruktur, Bewohner*innenparkzonen und Lieferzonen für Wirtschaftsverkehr.
- Insgesamt soll das Parkraumangebot im öffentlichen Raum jährlich um rund 3.000 Stellplätze reduziert werden.
- In den suburbanen und ländlich geprägten Ortsteilen in der Region ist die Sicherung der Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung. In den größeren Ortslagen sollte daher versucht werden, in die Ortszentren/ Ortskerne wieder mehr Versorgungsfunktionen zu integrieren und die Funktionsmischung zu stärken. Mehr

Bisherige Planungen des BVWP 2030 für den Straßenbau in der Region Hannover

Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist der 8-streifige Ausbau zwischen der Autobahnanschlussstelle (AS) Herrenhausen und dem Autobahndreieck (AD) Hannover-West benannt. Im weiteren Bedarf (nach 2030) ist eine Vielzahl von Ausbaumaßnahmen der Autobahnen und Bundesstraßen in der Region vorgesehen.

Straße	Beschreibung	Länge	Kosten (Preisstand 2014)	Einstufung im BVWP
A2	achtstreifiger Ausbau zwischen AS Hannover-Herrenhausen und AD Hannover-West	2,6 km	48 Millionen €	vordringlicher Bedarf
A2	achtstreifiger Ausbau zwischen AD Hannover-West-Autobahnkreuz (AK) Hannover-Ost	17 km	270 Millionen €	weiterer Bedarf
A2	achtstreifiger Ausbau zwischen AS Bad Nenndorf-AS Hannover-Herrenhausen	20 km	255 Millionen €	weiterer Bedarf
A7	achtstreifiger Ausbau zwischen AD Walsrode – AD Hannover-Nord	31 km	237 Millionen €	weiterer Bedarf
B 65	sechsstreifiger Ausbau zwischen Hannover (Bückeburger Allee) – AS Hannover-Anderten	9 km	227 Millionen €	weiterer Bedarf
B 65	vierstreifiger Aus- und Neubau zwischen Bad Nenndorf und Empelde	14,2 km	88,2 Millionen €	weiterer Bedarf
B 65	vierstreifiger Aus- und Neubau zwischen Peine und Sehndelhiten	23 km	75 Millionen €	weiterer Bedarf

AUS DEM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2035+ ©REGION HANNOVER

Unnötig: die Ausbauvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030

- Nahmobilität, also Zufußgehen und Fahrradfahren, bedarf kurzer Wege. Die Digitalisierung kann hier neue, flexible Versorgungsangebote unterstützen.
- Bahnhöfe und Stationen sollen zu intermodalen Mobilitätsstationen ausgebaut werden und Abstellmöglichkeiten für private Pkw und Räder bieten, aber auch für Leihräder und -autos. Auch Dienstleistungen und Versorgungsmöglichkeiten sollen integriert werden. Siedlungsentwicklung soll bevorzugt in diesem Umfeld stattfinden.

Als Ergebnis aller Maßnahmen wird in Modellrechnungen ein deutlicher Rückgang der Pkw-Verkehrsleistung und die Abnahme von Fahrzeugen in der Region Hannover prognostiziert. Das hat auch Auswirkungen auf die Kapazität von Schnellwegen und Hauptverkehrsstraßen. Die Modellrechnungen ergeben, dass viele der bislang im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ausbauvorhaben unnötig sind, Gleichzeitig können auf vielen Hauptverkehrsstraßen in Hannover Spuren entfallen bzw. zu Radverkehrstreifen umgebaut werden. Dem entsprechend steht im Beschluss zum VEP zur Sanierung der Schnellwege: „Die Sanierung

im Bestand entspricht den Zielen des VEP und sichert zeitgemäße Mobilität.“ (siehe Abbildung oben „Bisherige Planung“)

Fazit:

Im Verkehrsentwicklungsplan stehen lauter schöne Sachen drin, alles Dinge, die wir zum Teil schon lange fordern. Allerdings wissen wir auch, wie zäh es sein kann, diese auch umzusetzen. Parkraumbewirtschaftung/Straßenraum-Neuverteilung ruft regelmäßig Gegner auf den Plan, die auf ihre lieb gewonnenen und als selbstverständlich angesehenen Privilegien nicht verzichten wollen. Ausbau von Radwegen braucht Zeit, Geld und personelle Ressourcen, die insbesondere auf Landes- und Bundesebene immer noch in den Ausbau von (Auto-) Straßen fließen. Es braucht also die Unterstützung vor Ort, das penetrante Einfordern und Nachfragen, kluge Ideen, wie man Menschen mitnehmen und überzeugen kann. Es braucht den langen Atem. Aber immerhin – es gibt einen offiziell beschlossenen Plan für die Region, auf den wir uns auch in den einzelnen Kommunen berufen können.

Annette Teuber

Alles schöne Worte und Ideen im VEP 2035+ – aber wann werden wir etwas davon merken?

Einige konkrete Maßnahmen wurden schon geplant bzw. begonnen – wir zitieren aus einer Pressemitteilung der Region Hannover:

sprinti

Ab Dezember dieses Jahres verkehrt *sprinti* in insgesamt zwölf Regionalkommunen und deckt damit die Tarifzone C des GVH komplett ab. Mit der Ausweitung des Angebots im hannoverschen Umland vergrößert sich der potenzielle Nutzer*innenkreis auf 360.000 Einwohner*innen. Die rund 120 Fahrzeuge sind dann auf einer Fläche von der doppelten Größe Berlins im Einsatz. *Sprinti* ist damit deutschlandweit das größte On-Demand-System im ÖPNV.

Bahnknoten Hannover – Ausbau des S-Bahn-Netzes

Um die im Verkehrsentwicklungsplan beschlossenen Maßnahmen zur Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) umsetzen zu können, müssen vor allem die Kapazitäten für zusätzliche S-Bahn-Verbindungen im und um den Hauptbahnhof Hannover ausgebaut werden. Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region: „Der ‚Bahnknoten Hannover‘ ist zentral im Schienennetz verankert und inzwischen so hoch ausgelastet, dass zusätzliche Gleise und ein Ausbau der vorgelagerten Infrastruktur einschließlich eines neuen Fahrplankonzepts unumgänglich sind. Unser Ziel ist es, den S-Bahn-Verkehr im Umland zu verdoppeln.“

Eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Region Hannover, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mit Beteiligung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) und des Regionalverbandes Großraum Braunschweig soll die dafür nötigen Voraussetzungen auf Basis einer aktualisierten Planungsgrundlage definieren, die noch in diesem Jahr in Auftrag gegeben wird. Die Ergebnisse werden für Ende 2024 erwartet. Ein Schwerpunkt der Untersuchung wird die erforderliche Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes sowie die Angebotsausweitungen in anderen Nahverkehrszügen sein. Die S-Bahn soll auf den Stammstrecken in einem dichten 10- oder 15-Minuten Takt verkehren. Zugleich soll die Durchlässigkeit des Eisenbahnknotens Hannover für den Schienengüterverkehr, sowohl überregional als auch regional, sichergestellt sein.

(Anmerkung: die Erweiterung des Hauptbahnhofes war schon Thema im Verkehrsausschuss. Der Plan beinhaltet den Neubau eines Mittelbahnsteigs Gleis 15/16, Bau einer zusätzlichen Personenquerung und ein digitales Stellwerk. Aber Planungen dauern: vsl. Baubeginn frühe 2030er Jahre.)

Perspektiven auch für die Stadtbahn

Auch in das Stadtbahnnetz wird die Region weiter investieren, perspektivisch mit Streckenverlängerungen bis Hemmingen-Arnum, Garbsen, zum Neubau der Medizinischen Hochschule und zum Bahnhof Bismarckstraße. Damit auf den neuen Gleisen auch Bahnen fahren, muss der Fahrzeugpool der ÜSTRA aufgestockt werden. „Wir brauchen mindestens 100 zusätzliche Stadtbahnen und einen neuen Betriebshof“, erläutert Franz. Zudem soll geprüft werden, wie die Realisierungschancen für eine Ringstrecke aussehen.

Kombinierte Mobilität: Parkand-Ride goes digital

ÖPNV statt Stau: P+R-Anlagen mit digitaler Belegerfassung sollen Berufspendler*innen in der Region Hannover den Umstieg vom eigenen Pkw auf Bus oder Bahn erleichtern. Im Fokus stehen dabei die sensorische Aufzeichnung der Parkplatzauslastung und die unmittelbare Weitergabe dieser Informationen an digitale und mobile Anzeigen über die Verkehrsmanagementzentrale Nieder-sachsen/Region Hannover (VMZ). So kann der Autoverkehr gezielt auf freie Stellplätze gelenkt werden. In dem vom Bund geförderten Projekt wurden zunächst zehn Anlagen dafür technisch aufgerüstet, weitere vier Anlagen folgen bis Jahresende 2023, darunter die großen P+R-Anlagen in Wunstorf und Neustadt a. Rbge.

Fahrradroute am Mittellandkanal

Neben dem ÖPNV spielt auch der Radverkehr eine wesentliche Rolle im „Aktionsplan Verkehrswende“. Das Radwegenetz in der Region Hannover soll weiter ausgebaut werden mit Radschnellwegen und Velorouten. Noch in diesem Jahr wird mit dem Ausbau der Betriebswege am Mittellandkanal zu einer „Fahrradautobahn“ begonnen. Sie soll 54 Kilometer entlang des Was-

Mit uns...



Bild: Ortlieb

...ins
Abenteuer



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9

serweges einmal durch die Region führen. Auch am Stichkanal Linden, der in Richtung Innenstadt abbiegt, wird es einen großen Fahrradweg geben. Ulf-Birger Franz: „Wir werden uns nach den niederländischen Standards richten, also eine relativ breite Asphaltpiste schaffen, die in Teilen auch beleuchtet sein wird. Diese Strecken sollen nicht nur für Menschen, die zwischen Hannovers Osten und Westen pendeln, sondern auch für jene, die aus dem Umland nach Hannover kommen, eine attraktive Verbindung schaffen.“ Die Baumaßnahme wird vom Bund mit 90 Prozent gefördert.

Mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende

Mithilfe sogenannter Fußverkehrs-Checks in ausgewählten Stadtteilen Hannovers sollen die Bedürfnisse der Fußgänger*innen im Straßenverkehr genauer in den Blick genommen werden. Temporäre Schulstraßen sollen dafür sorgen, dass Kinder sicher zum Unterricht kommen. Und das „Projekt Tempo 30“ soll umgesetzt werden: Die Region Hannover möchte die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit modellhaft in über 20 Ortsdurchfahrten testen. Die Ziele hier: mehr Verkehrssicherheit, besserer Lärmschutz, Luftreinhaltung, die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie nicht zuletzt eine höhere Aufenthaltsqualität.

(Anmerkung: Für den geplanten Tempo-30 Versuch hatten die Kommunen vor einigen Jahre mehr als 100 Strecken angemeldet, worauf der Versuch vom Landesverkehrsministerium gestoppt wurde.)

DEN RAUM FAIRTEILEN

Fläche ist endlich und kann nur einmal „verteilt“ werden. Entsprechend wertvoll ist sie in der Stadt. Nicht alle Nutzungen können nebeneinander Platz finden und wir haben alle unterschiedliche Bedürfnisse. Wir müssen entscheiden, wie wir den Raum fair teilen.

13 m² bieten entweder Platz für:



GRAFIK: ANDREAS BEICHLER

Warum reicht die Antriebswende nicht aus?

Die Umstellung auf Elektro-Antriebe reduziert über die Gesamtlebensdauer CO₂-Emissionen und den Ressourcenbedarf gegenüber herkömmlichen Technologien. So vermeiden sie etwa die oftmals verheerenden Auswirkungen von Erdölförderung und -transport. Zudem fahren Elektrofahrzeuge lokal emissionsfrei und reduzieren daher die Stickoxid- und Feinstaubemissionen und die Lärmbelastung. Dennoch produzieren auch Elektrofahrzeuge Feinstaubemissionen durch Reifenantrieb und bei höheren Geschwindigkeiten Lärmmissionen durch Rollgeräusche.

Auch Elektrofahrzeuge haben einen Bedarf an natürlichen Ressourcen. Die Batterieproduktion von E-Fahrzeugen ist abhängig von metallischen und halbleitenden Rohstoffen und seltenen Erden, deren Abbau oft mit negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen einhergeht. Auch für die Weiterverwendung und das Recycling der zukünftig hohen Mengen von Akkumulatoren gilt es, ökologisch und wirtschaftlich sinnvolle Lösungen zu finden. Zudem benötigen Elektrofahrzeuge ebenso viel Platz im Straßenraum wie Verbrenner.

Bei der Produktion eines durchschnittlichen Elektrofahrzeugs entstehen mit rund 14 Tonnen ca. doppelt so viele CO₂-Emissionen als für die Produktion eines Verbrenners. Je größer dabei die Batteriekapazität, desto höher der CO₂-Ausstoß. Über den gesamten Lebenszyklus verbrauchen Elektrofahrzeuge rund 30 Tonnen CO₂, im Vergleich zu Verbrennern mit rund 40 Tonnen.

Für die Klima- und Umweltziele ist es daher erforderlich, dass

- insgesamt weniger Pkw angeschafft werden
- nur noch lokal emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden
- Strom für Elektrofahrzeuge aus erneuerbaren Energien bereitgestellt wird
- möglichst leichte Pkw mit geringerem Energie- und damit Akku-Bedarf angeschafft werden
- die Pkw-Fahrleistung durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung zurückgeht
- durch geringere Geschwindigkeiten Lärmmissionen und Unfallzahlen weiter sinken.

AUS DEM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2035+ ©REGION HANNOVER

Radgeber

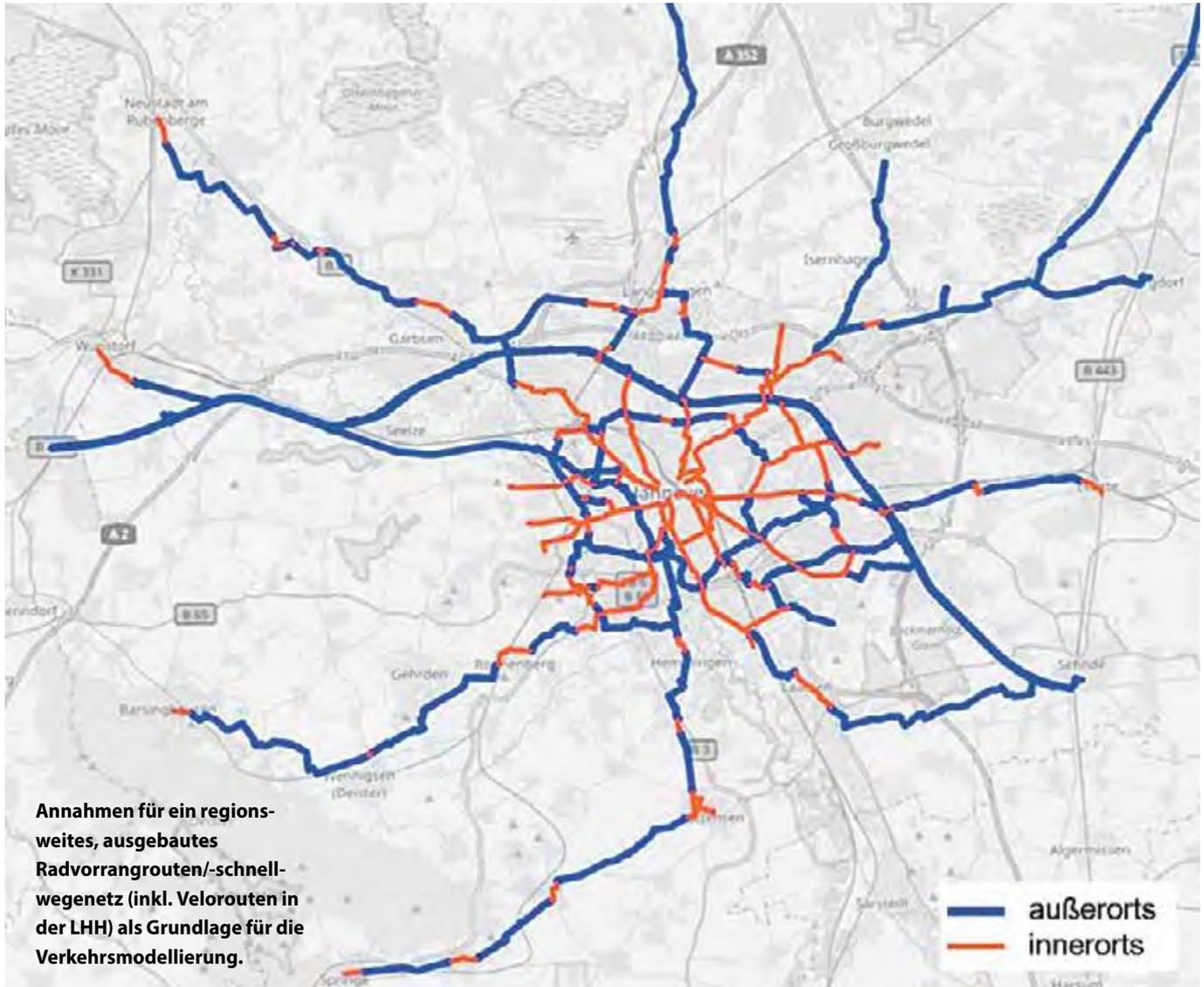
Räder – Service – Sachverstand

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

Wir beraten Sie gerne und freuen uns auf Ihren Besuch!



VEP 2035+ zum Radwegenetz



Für den Radverkehr ist ein regionales Netz aus Radschnellwegen und Radvorrangrouten geplant. Die Verkehrsmodellberechnungen haben hohe Potenziale sowohl für radiale Verbindungen aus der Region in die Innenstadt Hannover als auch auf tangentialen Relationen aufgezeigt.

Zentraler Bestandteil eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes sind Radschnellwege und Radvorrangrouten (Velorouten), die auch auf längeren Distanzen sichere, bequeme und schnelle Verbindungen bieten. Wichtig dafür: glatte Oberfläche, ausreichende Breite und an Kreuzungen, möglichst bevorrechtigt ausgeführt. Als Regelbreiten sind drei bis vier Meter für Zweirichtungsradwege definiert. Ergänzt werden muss dieses Radverkehrsnetz durch kommunale Radverkehrskonzepte, die von besonderer Bedeutung für die Akzeptanz und Alltagstauglichkeit der Routen sind.

Verkehrsmodelle haben ergeben, dass es sowohl starke radiale Nachfrageströme gibt,

aber auch einige tangentiale Korridore ein hohes Radverkehrspotenzial aufweisen, die in Form von Radschnellwegen und Radvorrangrouten gebündelt werden können. Ein hohes Nachfragepotenzial von über 5.000, teilweise über 10.000 Fahrten pro Tag gibt es auf folgenden radialen Achsen:

- Garbsen – Leinhausen – Herrenhausen – Hannover City
- Seelze – Ahlem – Linden – Nordstadt/ Hannover City
- Empelde – Linden – Hannover City
- Langenhagen – Hannover City
- Altwarmbüchen – Hannover City
- Lehrte – Ahlten – Hannover City
- Laatzen – Hannover City
- Pattensen – Hemmingen – Hannover City

Sowie auf folgenden **tangentialen Verbindungen**:

- Ring Leinhausen – Linden – Südstadt – Lahe – Vahrenheide – Leinhausen
- Garbsen – Mittellandkanal – Anderten

- Hier ist der Ausbaustandard von Radschnellverbindungen anzustreben.

Auch außerhalb der Stadt – in Verlängerung dieser Haupttrouten – wird noch ein hohes Nachfragepotenzial von bis 5.000 Fahrten pro Tag gesehen:

- Seelze – Wunstorf – Steinhuder Meer
- Garbsen – Neustadt am Rübenberge
- Garbsen – Engelbostel – Langenhagen
- Garbsen – Letter
- Langenhagen – Mellendorf
- Ronnenberg – Gehrden – Wennigsen – Barsinghausen
- Altwarmbüchen – Großburgwedel
- Altwarmbüchen – Burgdorf
- Springe – Völkens

Für diese Achsen, wie auch für die übrigen radialen Velorouten, aus den äußeren Stadtteilen ins Zentrum der Landeshauptstadt ist der Ausbau als Radvorrangroute anzustreben.

Status der geplanten Radschnellwege

Radvorrangrouten (Velorouten) haben etwas schmalere Querschnitte als Radschnellverbindungen, weisen aber dennoch durch eine direkte und komfortable Wegführung mit geringen Verlustzeiten an Knotenpunkten und dadurch kurzen Reisezeiten ein hohes Maß an Qualität auf. Im VEP 2035+ werden insbesondere die interkommunalen Verbindungen hervorgehoben. Für den Erfolg der Radverkehrsförderung ist es aber ebenso wichtig, dass innerhalb der Kommunen die Wohnquartiere und die wichtigen Ziele (Einkaufsstandorte, Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte) durch ein sicheres und attraktives innerörtliches Radverkehrsnetz erreicht werden können, welches optimal mit den interkommunalen Hauptrouten verknüpft werden muss. Das hier exemplarisch dargestellte regionsweite Radwegenetz aus Vorrangrouten und Schnellwegen soll verdeutlichen, dass – auch wenn der Standard aufgrund begrenzter Breiten nicht überall eingehalten werden kann – ein gewisses Maß an Komfort entlang der Routen von großer Bedeutung sind. Änderungen der Vorfahrtsregelung können eine Rolle spielen und es muss insbesondere auf Durchgängigkeit (Lückenschlüsse) in den Kommunen geachtet werden.

Was soll dadurch erreicht werden:

Durch die Förderung des Radverkehrs, insbesondere durch den Bau der Radschnellwege und Radvorrangrouten (Velorouten) sowie den Bau flächendeckender Abstellmöglichkeiten und dem verkehrssicheren Umbau von Straßen und Kreuzungen, steigt die Zahl der täglich mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege von rund 650.000 auf über eine Million Wege. Dabei werden in Zukunft deutlich

längere Wege mit dem Rad zurückgelegt als heute: Die mittlere Reiseweite erhöht sich von heute 3,8 km auf über 5 km und die mit dem Rad zurückgelegten Kilometer verdoppeln sich in der Summe auf über fünf Millionen km pro Tag. Die CO₂-Ersparnisse liegen jährlich bei rund 120.000 Tonnen. *Annette Teuber*

Hannover – Lehrte:

1. Bauabschnitt bis Anderten im Bau, von Stadtgrenze Hannover nach Lehrte soll 2027 gebaut werden.

Hannover – Laatzen:

Ursprünglich als Verkehrsversuch „interkommunale Veloroute“ über die Hildesheimer Straße gebaut bzw. markiert; wird nun sukzessive verstetigt. Einige Teile (Anbindung Innenstadt und Wiehbergstraße) noch unvollständig, soll 2024 fertig sein.

Hannover – Langenhagen:

Planungen und Machbarkeitsstudien abgeschlossen, Bau ist Sache der Kommunen. Hannover will 2024 damit beginnen.

Hannover – Garbsen:

Variantevergleich wurde erstellt, Machbarkeitsstudie ist in Arbeit.

Mittellandkanal/Stichkanal Linden:

Asphaltierung von Wunstorf bis Sehnde, geplanter Bauablauf von West nach Ost; Baubeginn 2023/2024 in der Region, Stadtgebiet später.

Weitere Planungen:

Radschnellwege nach Gehrden, Pattensen und Burgdorf werden geprüft, Machbarkeitsuntersuchungen sind ausgeschrieben.



In Ronnenberg ist vor wenigen Wochen ein „Alltagsradverkehrskonzept für Ronnenberg“ mit einem dazugehörigen Maßnahmenplan beschlossen worden. In der Begründung zu dem Beschluss heißt es ambitioniert: „Die Stadt Ronnenberg beabsichtigt, die Situation für den Radverkehr im Stadtgebiet nachhaltig zu verbessern und dadurch den Anteil der Radfahrenden deutlich zu erhöhen.“

Die wesentlichen Ziele können wie folgt umrissen werden:

- Die Radverkehrsinfrastruktur anforderungsgerecht, sicher und einheitlich zu optimieren
- Ein Konzept für ortsteilverbindende Hauptrouten mit Lückenschluss zu erarbeiten



Wunsch und Wirklichkeit

DAS VEP-2035 DER REGION HANNOVER IM ABGLEICH MIT DEN ANFORDERUNGEN KOMMUNALER RADVERKEHRSKONZEPTE AM BEISPIEL VON RONNENBERG

FOTO: UWE BUNTROCK

- Den Anschluss an das regionsweite Vorrangnetz Alltagsradverkehr zu erreichen.
- Mit dem Konzept soll ein wesentlicher Baustein für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035 erfüllt werden – nämlich die Verknüpfung des VEP mit kommunalen Radverkehrskonzepten.

Allein die Realität ist eine völlig andere

Die Stadt Ronnenberg hat zur Umsetzung des Alltagsradwegekonzepts ein umfangreiches Maßnahmenprogramm auf den Weg gebracht. Sie plant die schrittweise Umsetzung der in ihrer Zuständigkeit liegenden Maßnahmen nach Prioritäten 1, 2, und 3, beginnend mit dem 3-Jahresprogramm für die Jahre 2023, 2024 und 2025.

Maßnahmen der Priorität 1 und 2 sind im 3-Jahresprogramm nur so weit es die Stadt Ronnenberg betrifft, berücksichtigt worden.

Leider war nach erfolgter Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden der Region Hannover sowie des Landes Niedersachsen hierüber keine Einigkeit zu erzielen.

Die Region Hannover arbeitet in ihrem Bauprogramm prioritär die Maßnahmen am Vorrangnetz Alltagsradverkehrskonzept Region Hannover ab. Nach Abstimmung mit der Region Hannover haben daher Maßnahmen außerhalb des Vorrangnetzes (die Mehrzahl der aufgeführten Maßnahmen im Stadtgebiet Ronnenberg liegen nicht im Vorrangnetz All-

tagsradverkehrskonzept Region Hannover) keine Priorität. Beispielsweise wäre eine Oberflächenverbesserung der Radverkehrsanlage an der Vörier Straße K 228 mit einer Verbreiterung auf 2,50 m dringend erforderlich.

Das Land Niedersachsen hat mitgeteilt, dass aufgrund des sehr begrenzten Finanzhaushalts, insbesondere bei Landesstraßen und wegen fehlender Personalressourcen keine Angaben zu möglichen Realisierungsterminen einzelner Maßnahmen gemacht werden können.

Die Verbreiterung bestehender und zu schmaler Radwege, wie beispielsweise an der B65 zwischen Benthe und Everloh, und auch die anstehende Grunderneuerung und auch Neubau der Radwege, wie z.B. der ab Linderte an der L389 in Richtung Hiddestorf, kann von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr derzeit nicht gewährleistet werden. Diese Baumaßnahmen



Auch der wichtige Radweg (Tangentialroute) an der K228 zwischen Vörie-Linderte muss dringend ausgebaut werden.

erfordern in der Regel Grunderwerb und naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und führen in den meisten Fällen zu zeit- und arbeitsintensivem Planfeststellungsverfahren und verzögern anstehende und notwendige Grunderneuerungsmaßnahmen erheblich. Dazu heißt es wörtlich: „... Allenfalls haben Projekte eine Chance auf Realisierung, wenn die Maßnahmen einschließlich Grunderwerb, Planung und Bau durch die Kommune zu 100% erfolgt inklusive einer 100%-igen Kostenübernahme durch die Kommune. Die Baulast des Radwegs mit Verkehrsfreigabe ist nach Fertigstellung auf das Land zu übergeben...“ Diese Aussage lasse ich jetzt mal für sich stehen.

Nicht in jedem Fall müsste im Übrigen Grundeigentum getätigt werden, weil über weite Strecken die Grabenläufe an der Straße sehr großzügig ausgelegt sind. Dabei muss auch der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bekannt sein, dass weite Teile der Nebenanlagen kombinierte Fuß-Radwege sind und in ihren Breiten den rechtlich vorgegebenen Vorschriften nicht entsprechen. (mindestens zwei Meter außerorts) theoretisch müssten sie handeln, um diesen Zustand zu beenden.

Und so scheitern oder verzögern sich wesentliche Teile der kommunalen Radverkehrskonzepte, und damit ein wichtiges Ziel des VEP, eine Vernetzung wichtiger Radverkehrsverbindungen insbesondere der interkommunalen Verbindungen.

Andreas Beichler, ADFC Ronnenberg

FOTO: UWE BUNTROCK



2023 – das Wennigser Fahrradjahr

Noch in der ersten HannoRad-Ausgabe dieses Jahres hatten wir für Wennigsen ein Jahr voll positiver Veränderungen für den Radverkehr angekündigt. Und so kam es dann auch.

Seit Jahren hatten wir den desolaten Zustand des Schutzstreifens an der Degerser Straße, einer wichtigen abschüssigen Hauptverkehrsstraße im Kernort Wennigsen, gegenüber der Landesbehörde bemängelt und für die Aufbringung eines Radfahrstreifens plädiert. Noch bei einem von uns organisierten Orts-termin mit der Landesbehörde, Landtagsabgeordneten sowie der örtlichen Verwaltung und Politik hieß es seitens des Baulastträgers: Die Notwendigkeit einer besseren Absicherung des Radverkehrs wird gesehen, eine Änderung könnte aber erst mit Sanierung der Fahrbahn geschehen und diese habe keine Priorität. Dann kehrte sich aber doch noch das Blatt. Im Rahmen des Rückbaus der B 217 Ortsdurchfahrt Holtensen ist diese für ein halbes Jahr voll gesperrt und die Degerser Straße dient als Umleitungsstrecke. Aufgrund

des nun wesentlich erhöhten Verkehrsaufkommens war es notwendig, den Radverkehr besser abzusichern. Die Fahrbahn wurde in beiden Randbereichen abgefräst, erhielt dort eine neue Asphaltdecke und einen 1,70 m breiten Radfahrstreifen plus Breitstrich. Da ging das Herz der Wennigser Radfahrenden auf – ein ganz neues Sicherheitsgefühl auf dieser vielbefahrenen Straße. Ein großer Dank an die Landesbehörde!

In den letzten Jahren wurde die Wennigser Hauptstraße (Einkaufsstraße) aufgrund eines neuen Verkehrskonzeptes grundsaniert. In der als Tempo-30-Zone ausgewiesenen lebendigen Einkaufsstraße benutzen Auto- und Radfahrende gemeinsam die Fahrbahn. Leider kam es immer wieder zu riskanten Überholmanövern mit geringem Abstand, z.T. weichten Radfahrende auf den Gehweg aus. Auf unsere Intervention und die des Jugendparlamentes hin empfahl der Rat die Aufbringung von Fahrrad-Piktogrammen und weiteren hinweisenden Maßnahmen. Nun wurde es umgesetzt. Durch Piktogrammketten wird

dem Kfz-Verkehr mehr Rücksicht für den Radverkehr signalisiert. Die Gemeinde hat weiterhin fünf „Abstands-Banner“ nach Vorbild der ADFC-Region-Hannover-Banner angeschafft, die an wechselnden Stellen in allen Ortsteilen der Gemeinde aufgehängt werden.

Der schadhafte Radweg entlang der L 389 zwischen Argestorf und Bredenbeck wurde im Auftrag der Straßenmeisterei punktuell saniert, sodass die Fahrt wieder sicher und komfortabel möglich ist. Im nächsten Jahr steht eine Grundsanierung des Radweges zwischen Argestorf und Wennigsen an.

Die Umbauarbeiten des seit 3 Jahren geschlossenen Bahnüberganges in der Feldmark zwischen Vörie und Holtensen (R3 und Pendlerstrecke aus dem südlichen Deistervorland nach Hannover) gehen gut voran, voraussichtlich Ende Dezember soll der Übergang zunächst für den Fuß- und Radverkehr wieder freigegeben werden. Hier hatten wir gemeinsam mit der Vörier Bürgerinitiative, unterstützt von der Stadt Ronnenberg, mit 1600 Unterschriften und viel Öffentlichkeits-



Der Schutzstreifen an der Degerser Straße vorher (links) und nachher (rechts). Die Belege, Breiten und die Kennzeichnung/Abgrenzung sind vorbildlich.





Vörier Bahnübergang an der wichtigen Pendlerroute – fast fertig gestellt.



Auffahrt auf den neuen Radweg vor der Möllerburg-Kreuzung.



Schildbürgerstreich – Radweg-Ende gesperrt.

arbeit erreicht, dass der für eine Öffnung notwendige Umbau bei der DB Netz wieder aufgenommen wurde.

Und noch einmal Degerser Straße: Vor 7 Jahren wurde aufgrund eines Fahrradunfalls der dortige Schutzstreifen vor der „Ampel-Kreuzung“ an der Möllerburg demarkiert, seitdem findet sich der Radverkehr am schmalsten Punkt der Straße in einem hohen Verkehrsaufkommen zwischen LKW und Bussen wieder. Wir riefen damals erneut die Unfallkommission an und ein neues Konzept wurde geschmiedet: der danebenliegende Fußweg sollte so verbreitert/verlegt werden, dass der Radverkehr in diesem Bereich aus der gefährlichen Straßensituation genommen und gesichert auf einer eigenen Auf-Bord-Spur geführt werden kann. Im Frühjahr wurde nun das Bauvorhaben durch die Gemeinde Wennigsen umgesetzt. Aus unserer Sicht eine gute Lösung, die allerdings doch kein gutes Ende nahm: Obwohl alle zuständigen Behörden seit Jahren an der Planung beteiligt waren, wurde erst nach Fertigstellung der Maßnahme bemerkt, dass die Ampelsteuerung

nicht auf diese Verkehrsführung ausgelegt ist und der Radweg wurde wieder gesperrt – ein Schildbürgerstreich ohne Ende!!! Als Kompromiss wurde nun die Sperrung an das Ende des Radweges verlegt, sodass Radfahrende ihn zwar nutzen, am Ende aber über die abgesetzte Fußgängerampel schiebend ihren Weg fortsetzen müssen. Ein Unding, zum Glück auch durch die Landesbehörde so gesehen. Eine gesamte Änderung der Radverkehrsführung und Lichtsignalanlage an der Kreuzung wird geplant, kann aber natürlich dauern. Unser aktuell größtes Radverkehrsproblem in Wennigsen!

Im Rahmen dieses Umbaus wurde von der Landesbehörde auch auf der gegenüberliegenden Seite eine von uns monierte gefährliche Auffahrt auf den Radweg sowie die Querung der Tankstellenauffahrt baulich verbessert, sodass nun auch der Radverkehr aus Degersen zum Bahnhof, zu den Schulen und ins Zentrum sicher fahren kann.

Und nicht zuletzt: Die Gemeinde Wennigsen ist der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen/Bremen

e.V.“ beigetreten, um mittelfristig als „Fahrradfreundliche Kommune“ zertifiziert zu werden. Hierfür ist ein neues Radverkehrskonzept notwendig, da das von uns erarbeitete Konzept aus dem Jahr 2008 veraltet ist. Im Frühsommer erhielt das Verkehrsbüro Böregio aus Braunschweig den Zuschlag für die Erarbeitung, ein erster öffentlicher Workshop dazu hat stattgefunden.

Die Umsetzung von so vielen Maßnahmen, die dem Radverkehr in Wennigsen sicherer und attraktiver machen, in nur einem halben Jahr sprechen für sich – hatten allerdings z.T. bis zu acht Jahren Vorlaufzeit, Initiierung und Begleitung durch uns. Ein großer Dank an alle beteiligten Behörden und Politiker*innen, die gemeinsam dazu beigetragen haben, Wennigsen noch fahrradfreundlicher und vor allem für Fahrradfahrende sicherer zu machen! Wir hoffen sehr, dass auch die Radverkehrsführung an der Möllerburgkreuzung (Sperrung des Radweg-Endes) zeitnah einen guten Ausgang findet.

*Ingo Laskowski,
ADFC Wennigsen/Barsinghausen*

Radverkehrskonzept für Barsinghausen

Historie und Umsetzung

Das für Barsinghausen von einem Ingenieurbüro erarbeitete Radverkehrskonzept ist im Juni 2021 vom Rat der Stadt Barsinghausen verabschiedet worden. Laut Homepage der Stadt Barsinghausen wird als Ziel die Förderung des Radverkehrs durch geeignete Maßnahmen angegeben, die Schaffung von Infrastruktur sowie eine „... direkt(e), leicht verständlich(e) und sicher(e) Führung des Radverkehrs...“.

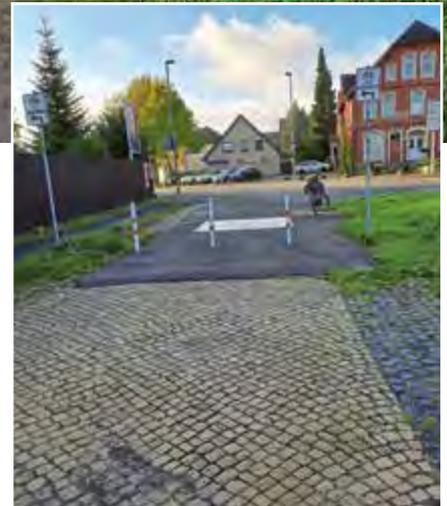
Die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts vollzog sich in mehreren Abschnitten. Zunächst wurde in einem Workshop mit Stadtverwaltung, Ratsmitgliedern, dem ADFC, dem örtlichen Kneippverein und am Radverkehr interessierten Bürger*innen zusammengetragen, welche Fragestellungen und Schwachstellen das zu beauftragende Ingenieurbüro bearbeiten sollte, um die Eckpunkte für die Ausschreibung zusammenzustellen. Das dann beauftragte Ingenieurbüro erstellte eine Bestandsanalyse, Ziele und Handlungsschwerpunkte. In zwei weiteren Workshopterminen konnten Korrekturen und Ergänzungen eingebracht werden. Das Büro erstellte ein Radverkehrsnetz für alle Ortsteile, Haupt- und Nebenrouten für alle bedeutsamen innerörtlichen Ziele. Detaillierte Vorschläge zur Verbesserung der innerörtlichen Infrastruktur sind ausgearbeitet worden, insbesondere für die durch fünf Ortsteile Barsinghausens verlaufende L391, die sich in einem erbärmlichen Zustand befindet, sowohl was die Radwege als auch die Straße anbelangt.

Nach der Vorstellung des Arbeitsergebnisses im November 2020 fand eine öffentliche On-



Guter, fahrradfreundlicher Belag bei der Verlängerung des Gänsefußweges (oben), in der Berliner Straße (rechts) dagegen Kopfsteinpflaster – eine halberzige Maßnahme.

line-Befragung statt, die ausgewertet und deren Ergebnisse im Konzept eingearbeitet werden sollten. Nach dem Ratsbeschluss ist bis auf wenige Ausnahmen in den Bau- und Planungsausschusssitzungen unter dem TOP 4



FOTOS (2): ADFC



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

Termine bitte an:
termine@adfchannover.de

Anzeigen bitte an:
anzeigen@adfchannover.de

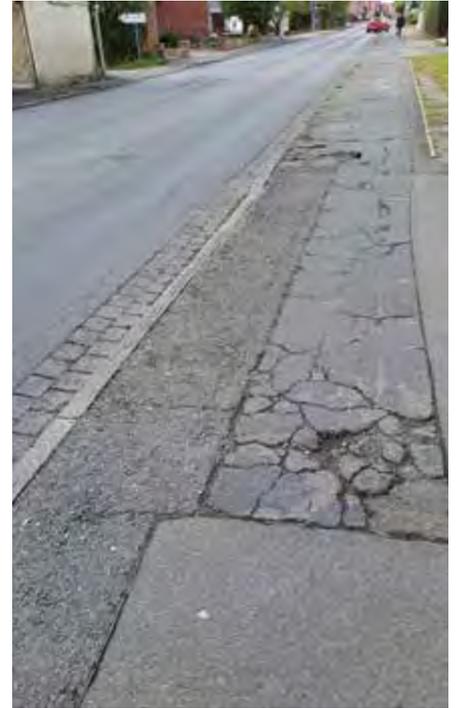
Redaktionsschluss für
HannoRad 1 | 2024: 20.02.2024



Hannoversche Straße



Weg zwischen Rottkampweg und Bahnhof



Erbärmlicher Zustand: Die L391

FOTOS (3): ADFC

„Umsetzung des Radverkehrskonzepts“ von der Verwaltung über erfolgte Maßnahmen berichtet worden.

Die Neuasphaltierung und die verbesserte und einheitlichere Radverkehrsführung mit Schutzstreifen in Regelbreite auf der K241/ Hannoverschen Straße wurde von der Region aus Baulastträger durchgeführt und berücksichtigt Aspekte des RV-Konzepts. (Foto oben Hannoversche Straße)

Fahrradstraßen bzw. Zonen wurden markiert. Die Verlängerung des Gänsefußweges zur Entlastungsstraße wurde zudem mit neuer Asphaltierung versehen, leider blieb in der Berliner Straße das radfahrunfreundliche Kopfsteinpflaster. (Fotos links)

Im Bereich um das Schulzentrum Spalterhals wurde aufgrund des starken Verkehrs (Eltern-taxen!) die Hauptzuwegung zur Schule wieder

aus der Fahrradzone herausgenommen und ein benutzungspflichtiger Radweg eingerichtet. An den S-Bahn Haltepunkten gibt es zusätzliche Abstellbügel und das Schulzentrum Spalterhals hat nicht die im Radverkehrskonzept vorgesehenen überdachten Abstellanlagen, aber jetzt zumindest Abstellbügel in ausreichender Zahl statt Klemmhalter erhalten. Kleinere Schotterpisten wurden hergerichtet. Für den viel zu schmalen, stark frequentierten Weg zwischen Rottkampweg und Bahnhof Kirchdorf, der für die Verbindung Egestorfs mit dem Schulzentrum und dem Hauptort von enormer Bedeutung ist, gibt es auch nach mehr als zwei Jahren noch keine Aussicht auf Verbreiterung. Notwendige Grundstücksankäufe konnten noch nicht abgeschlossen werden.

Fazit: Der gute Wille ist vorhanden, doch die bisherigen Maßnahmen verbessern das Fahrradklima in Barsinghausen noch lange nicht in ausreichendem Maße. **Problematisch ist die Zuständigkeit verschiedener Baulastträger.**

Auf der Homepage der Stadt Barsinghausen kann das komplette Radverkehrskonzept heruntergeladen werden. Einfach den QR-Code scannen:



Heidrun Bartz, ADFC Barsinghausen

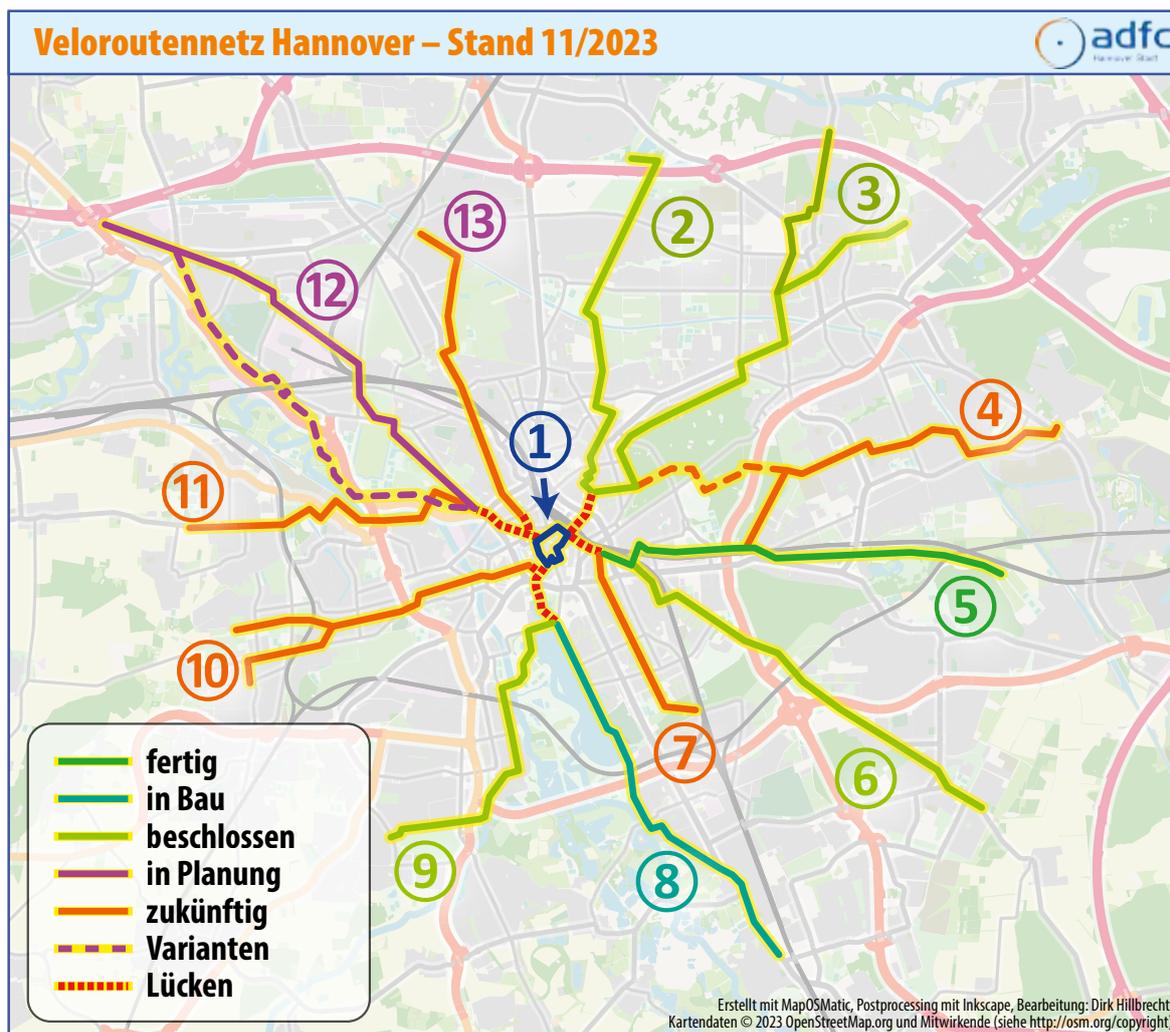


Unsere monatlichen Newsletter!

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

stadt@adfchannover.de

Zum Stand der Velorouten: Anfang gemacht, aber



Menschen, die im Korridor zwischen Anderten und der Innenstadt Fahrrad fahren, haben seit Herbst eine echte neue Route zur Verfügung: Der erste Bauabschnitt der Veloroute 5 ist wie geplant fertiggestellt – die einzige Frage ist, ob die Kreuzung der Berckhusenstraße in Kleefeld vor oder nach Erscheinen dieser HannoRad final umgebaut ist.

Erstmals ist auf dieser Route echtes „Veloroutengefühl“ erfahrbar:

Bis auf wenige hundert Meter durchgängig asphaltiert, mit grünen Randstrichen markiert und auf einem Großteil der Strecke breit genug für drei bis vier Radfahrer*innen nebeneinander. Und nördlich des Hermann-Löns-Parks gibt es sogar einen echten Neubauabschnitt.

Diese Durchgängigkeit war für uns immer ein entscheidendes Kriterium für ernsthafte Radverkehrsrouten. Sie ist hier innerhalb der Route gegeben – und das wirkt sich tatsächlich extrem positiv auf die Nutzbarkeit aus.

Umso mehr merkt man, wie unvermittelt die Strecke gerade im Innenstadtbereich abbricht: Eben noch auf der nigelnagelneuen Ampelquerung über die Berliner Allee – und plötzlich landet man in einer Nebenstraße und muss sehen, wie es ohne jede Wegweisung weiter geht. Überhaupt, die Ampeln. Fünf gibt es davon auf dem innenstadtnähe-

ren Teil der Route und sie machen nur wenig Freude. Gerade die Kreuzung Kleefelder Straße/Platherstraße wäre prima ohne Lichtzeichen ausgekommen, wenn die Plathnerstraße verkehrsberuhigt umgebaut worden wäre. An der Kreuzung Kestner-/Stadtstraße ist die Chance verpasst worden, einen ampelfreien kleinen Stadtplatz zu schaffen – gerade vor der unmittelbar angrenzenden Schule! Und die Querung der Berliner Allee als vollsignalisierte Kreuzung führt auch zu einer Überregulierung gerade des Rad- und Fußverkehrs längs der breiten Hauptstraße. Hier zeigt sich, dass die Radverkehrslenkung immer noch sehr aus Kfz- und Windschutzscheibenperspektive gedacht wird. Leider ist dies ja vielfach auch die Vorgabe der gesetzlichen Regelungen, die viel zu selten hinterfragt werden.

Ansonsten ist 2023 nicht viel passiert

Auf der Veloroute 3 nach Isernhagen ist ein kleiner Abschnitt in Bothfeld gebaut worden – auch hier ein Neubau anstelle eines Trampelpfad. Eigentlich hätte da dieses Jahr schon wesentlich mehr geschehen sollen. Aber die Baukosten sind bekanntermaßen in den vergangenen Jahren nennenswert gestiegen, sodass die Finanzplanungen für die Routen aus den Jahren 2020 und 2021 in Teilen hinfällig sind. Und nicht nur in der Ausführung, sondern auch in der Planung sind die Kapazitäten begrenzt, zudem gestaltet sich das Einwerben von Fördergeldern

noch viel Luft nach oben

nicht immer einfach. Und auch dem wohlwollendsten und engagiertesten Planer wird es manchmal nicht leicht gemacht. Velorouten bedeuten – wenn man sie richtig machen will – an vielen Stellen Umverteilung von Raum. Gerade auf Bezirksebene wird gerne mal versucht, solche Änderungen mit dem Totschlagargument „Parkplätze“ abzuwenden. Die politischen Vertreter*innen müssen sich dann allerdings fragen, wie sehr sie sich zu Vertretern von Interessen Einzelner machen lassen und ob sie das Interesse der Allgemeinheit an guter Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer (und nicht nur für Autos) in ihren Voten ausreichend berücksichtigen.

Trotz dieser Hürden sind eine ganze Reihe weiterer Velorouten bereits politisch beschlossen: Auf der erwähnten Veloroute 3 nach Bothfeld und Isernhagen sowie auf der Veloroute 2 nach Langenhagen dürfte 2024 an vielen Stellen gebaut werden. Auch auf den Routen 6 nach Bemerode/Kronsberg und 9 nach Ricklingen/Wettbergen sind 2024 die ersten baulichen Umsetzungen zu erwarten. Allerdings: Die Planungsgrundlagen sind mittlerweile schon mehrere Jahre alt. Sie stammen teilweise noch aus der Zeit vor der StVO-Reform von 2021 und sind alle auf jeden Fall älter als die anstehende StVG-Reform, die wenigstens etwas mehr Spielraum bei der Gestaltung von Verkehrswegen ermöglicht. Das wird bei diesen Routen zu baulichen Umsetzungen führen, die schon zu Baubeginn unbefriedigend wirken können. Planungsrecht und Auslegung von Förderrichtlinien macht grundlegende Umgestaltungen aber schwierig.

Momentan auf dem Weg durch die politischen Gremien ist die Veloroute 12 nach Herrenhausen und Stöcken. Die Vorzugsvariante der Verwaltung führt im Osten der Bezirke durch Wohngebiete und an Geschäften vorbei. Der Bezirksrat hätte das gern anders und favorisiert die Variante in den Leineauen – ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Entschieden wird auf Ratsebene und bislang ist die Politik hier immer den Verwaltungsplänen gefolgt. Insgesamt ist ein Baubeginn vor 2025 eher unrealistisch.

Und dann ist da noch die Veloroute 8 nach Wülfel und weiter nach Laatzen.

Seit 2021 sind hier etliche Teilabschnitte fertig geworden, zuletzt dieses Jahr bei der Döhrener Leineinsel. Auf hannoverschem Stadtgebiet steht nur noch die Umgestaltung der Wiehbergstraße aus, auch das soll 2024 endlich passieren: Durch abwechselnde Einbahnstraßenregelungen soll der Kfz-Durchgangsverkehr aus der Straße herausgehalten werden. Hoffen wir, dass das Radfahren dort damit endlich sicher wird – auch für Kinder und ältere Menschen. Sowieso wird diese Route durch den Südschnellwegbau noch bis etwa 2030 mitten auf der Strecke massiv in ihrer Qualität eingeschränkt sein.

Es bleiben weiterhin erhebliche Lücken – und das gerade in mehreren zentralen hannoverschen Stadtteilen: Weder für die Veloroute 13 durch die Nordstadt noch für die Routen 10 und 11 durch Linden oder die Route 7 durch die Südstadt gibt es bislang konkrete Planungen. Dies gilt auch für die Veloroute 4 in den Roderbruch und nach Misburg. Der Grund: Die Planungs- und Baudurchführungskapazitäten sind mit den anderen Routen komplett ausgelastet. Wir werden sehen, ob sich daran 2024 etwas ändert. Gerade im fahrradaffinen Linden ist die Lücke von gleich zwei fehlenden Routen besonders groß.

Ebenso lückenhaft ist das Netz bislang an allen Stellen und in allen Plänen auf der Innenstadtseite: Eigentlich sollen die Velorouten an den

City-Rad-Ring herangeführt werden, der dann, als Veloroute 1, alles miteinander verbindet. Tatsächlich brechen bislang aber sämtliche Planungen deutlich vor dem City-Rad-Ring ab. Der Bau gut nutzbarer Radrouten im dichten Innenstadtbereich mag von manchen Beteiligten als kaum umsetzbar empfunden werden – für ein echtes Routennetz kommen wir aber nicht darum herum!

Wo stehen wir also im Jahr fünf nach der Vorstellung der ersten ADFC-Pläne für das heutige Veloroutennetz-Konzept?

Nun, es geht voran. Nicht so schnell und nicht so entschieden wie man sich das aus Radverkehrsperspektive wünschen würde, aber es geht grundsätzlich in die richtige Richtung. Für die zukünftigen Planungen und Umsetzungen bleibt zu hoffen, dass vor allem die politischen Entscheidungsprozesse schneller als bei den bisherigen Routen über die Bühne gehen – insbesondere, da die teilweise monatelangen Verzögerungen nirgends zu substanziellen Änderungen geführt haben.

Die nächsten Routen haben auch die Chance auf einer aktuelleren rechtlichen und gesellschaftlichen Basis geplant zu werden. Die StVO- und StVG-Reformen haben wir schon erwähnt. Der Radverkehr in Hannover hat in den letzten Jahren auch tatsächlich deutlich zugenommen. Es gibt mittlerweile Radnetzentwürfe für die Südstadt oder Linden aus dem politischen und zivilgesellschaftlichen Spektrum, die in die Planungen einfließen können und sollten. Insofern ist das, was wir jetzt haben, ein guter Anfang – auch weil es Spielraum lässt, das alles noch viel besser zu machen.

Dirk Hillbrecht

LIEBE²
bio. handgemacht. regional.

H38 In der Südstadt:
Heinrich-Heine-Str. 38

E5 In Limmer:
Eichenbrink 5

BACKWERK
DEINE BIO HANDWERKSBACKEREI
www.backwerk.bio

Das Innenstadt-Verkehrskonzept

Wie geht es weiter?

Im September hat die Stadtverwaltung das lang erwartete Innenstadt-Verkehrskonzept veröffentlicht: Zentrale Plätze und Achsen sollen grundlegend umgestaltet werden und zukünftig viel mehr Platz für Fuß- und Radverkehr bieten. Parkende Autos sollen weitgehend aus dem Straßenbild verschwinden. Die vorhandenen Parkhäuser bleiben auf Stichstrecken erreichbar, ansonsten gibt es keinen Kfz-Durchgangsverkehr mehr innerhalb des Cityrings.

Aus Sicht des Radverkehrs enthält dieses Konzept viele Punkte, die für ein gutes Radwegenetz in der Innenstadt, aber auch darüber hinaus von größter Wichtigkeit sind: An zentralen Engstellen wie der Münzstraße oder der Karmarschstraße wäre der Kfz-Verkehr künftig auf Anlieger und Lieferverkehr reduziert – Radfahren wäre hier plötzlich viel sicherer und komfortabler. Die Lücken, die das Veloroutennetz im Innenstadtbereich momentan hat, würde geschlossen. Und schließlich eröffnen sich Perspektiven über das bisherige Netz hinaus: Über Joachimstraße, Prinzenstraße, Aegi und Breite Straße ließe sich die Veloroute 1 auf einer deutlich komfortableren Strecke als den bisherigen, arg zerklüfteten Südabschnitt des City-Rad-Rings führen. Und die Culemannstraße in Verlängerung der Karmarschstraße böte eine extrem attraktive und leistungsfähige Radverkehrsverbindung zwischen Innenstadt und Maschsee, sperrte man sie für den Autoverkehr.

Der ganze schöne Plan hat bislang nur ein Problem: Er hat keine Mehrheit im politischen Entscheidungsgremium, dem Rat der Stadt

Hannover. Und das liegt nicht an den Grünen, aus deren Reihen ja auch Oberbürgermeister Belit Onay kommt. „Derzeit gibt es keine politische Mehrheit im Stadtrat“, polterte der SPD-Stadtverbandsvorsitzende Ahmetovic Anfang Oktober. Das ist einigermaßen skurril: Die SPD selbst hat im Februar 2023 mit „HannoMOBIL“ ein Innenstadt-Verkehrskonzept vorgestellt, das in genau die gleiche Richtung zielt: Fuß- und Radverkehr stärken und unter anderem das Parken – man höre und staune – in Parkhäusern bündeln.

Ohne Mehrheit keine Umsetzung

Nun gibt es ohne politische Mehrheit keine Umsetzung, deshalb laufen Verhandlungen zwischen Grün und Rot – zum Zeitpunkt der Entstehung dieses Artikels noch ohne Ergebnis. Ein Scheitern wäre fatal für Hannover. Zumal man sich mittlerweile bereits live anschauen kann, wie die Innenstadt zukünftig aussehen könnte: Der zentrale Abschnitt der Schmiedestraße ist seit einigen Wochen fertiggestellt und der Unterschied zwischen der alten, massiv auf den Autoverkehr ausgerichteten Straße und dem entstandenen Stadtraum ist enorm. Für eine attraktivere Innenstadt führt kein Weg daran vorbei, viel mehr Platz für Fuß und Rad zu schaffen – und den Kfz-Durchgangsverkehr auch noch aus der Schmiedestraße herauszunehmen, wie der ADFC bereits 2019 vorgeschlagen hat. Deshalb ist es jetzt auch wichtig, den politischen



Prozess im Auge zu behalten. Die SPD versucht sich von den traditionell als besonders radverkehrsfreundlich geltenden Grünen abzugrenzen, indem sie die Belange des Fußverkehrs betont – auch und gerade gegenüber dem Radverkehr. Es besteht die Gefahr, dass ausgerechnet diese beiden sich eigentlich gut ergänzenden Verkehrsarten gegeneinander ausgespielt werden. Feixender Dritter wäre mit dem Kfz-Verkehr ausgerechnet die Verkehrsart, die die ganzen Probleme verursacht. Die Vertreter*innen von Fuß- und Radverkehr – und damit auch wir als ADFC – dürfen sich in solche Spielchen nicht einspannen lassen. Der Platz, den eine attraktive Innenstadt benötigt, muss vom Kfz-Verkehr kommen. Alles andere würde das Verkehrskonzept nachhaltig entwerten und die Attraktivität der Innenstadt langfristig in Frage stellen.

Dirk Hillbrecht

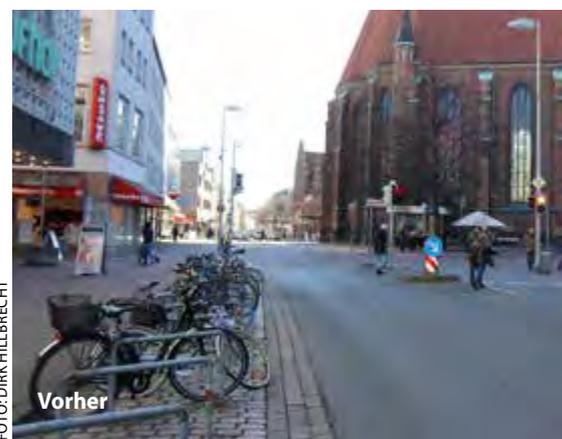


FOTO: DIRK HILLBRECHT



FOTO: DIRK HILLBRECHT

Entwurf zur Umgestaltung der Schmiedestraße



Vorher

FOTO: DIRK HILBRECHT



Heute

FOTO: OLAF KANTOREK



Heute



FOTO: OLAF KANTOREK



Heute



FOTO: OLAF KANTOREK



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

Wir zahlen Ihre Reparaturrechnung bei

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

Ihr Spezialist für Geräteschutz und Garantiever sicherung für alles, was einen Akku, Stecker oder Speichen hat.
Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com



Kunden-
zufriedenheit
- Kundenbetreuung

www.tuv.com
ID 9105052129

WERTGARANTIE®
Einfach. Gut. Geschützt.



FOTO: STEFAN KAMINSKI

Reform des Straßenverkehrsrechts beschlossen!

Seit vielen Jahren setzt sich der ADFC für eine Reform des Straßenverkehrsrechts ein. Kern dieses Rechts ist das Straßenverkehrsgesetz (StVG). Es ist die Grundlage für die Gestaltung unserer Straßen und öffentlichen Räume.

Und dieses Gesetz hatte immer nur ein Ziel: Die Sicherheit und Flüssigkeit des Autoverkehrs. Diese konnte nur eingeschränkt werden, wenn die Kommunen eine Gefahrenlage nachweisen konnten. Das heißt: wenn bereits Menschen zu Schaden gekommen waren. In unzähligen Kommunen gibt es politische Beschlüsse für neue Radwege, Zebrastreifen oder geringere Geschwindigkeiten. Und oft konnten diese von den Verwaltungen nicht umgesetzt werden, weil bislang die Rechtsgrundlage fehlte. Am 20. Oktober hat nun der Deutsche Bundestag eine Reform des

Straßenverkehrsgesetzes beschlossen. Mit ihr werden neue Ziele im Straßenverkehrsgesetz verankert: Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung werden gleichrangig mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufgenommen. Damit werden all die

Aufgaben und Herausforderungen endlich gesetzlich ernst genommen, an denen die Kommunen tagtäglich arbeiten. Über die konkreten Dinge – Anordnung von Tempo 30, Radwegen, Zebrastreifen etc. – entscheidet nicht das Straßenverkehrsgesetz, sondern die Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese wird nicht im Bundestag, sondern im Bundesrat (also auf Länderebene beschlossen). Die Bundesregierung hat dem Bundesrat eine entsprechende Novelle für die nächste Sitzung am 24. November vorgelegt.

Bislang mussten alle Regelungen der StVO an der Sicherheit und Leichtigkeit des Autoverkehrs ausgerichtet werden. Jetzt eröffnen die neuen Ziele im Straßenverkehrsgesetz einen großen neuen Möglichkeitsraum für die StVO. Den nutzt die vorgelegte StVO-Novelle zum Teil: Radwege, Fußwege und Busspuren

können deutlich leichter angeordnet werden. Das bringt neue Möglichkeiten vor allem überall da, wo der Autoverkehr bislang sehr viel Raum hat. Auf Basis der neuen Ziele kann dieser leichter umverteilt werden.

Bei den Regelungen für Tempo 30 bleibt die neue StVO allerdings weit hinter den Erwartungen zurück, obwohl das neue StVG hier keine Grenzen mehr setzt. Die alte Systematik der Ausnahmen bleibt bestehen, diese werden um Spielplätze und hochfrequentierte Fußwege erweitert. Außerdem sollen die Kommunen Lücken bis zu 500 m (statt bisher 300 m) zwischen zwei Tempo-30-Abschnitten schließen können. Eine Großstadt wie Hannover mit vielen solcher Stellen erhält damit ebenso neue Möglichkeiten wie kleinere Kommunen, die Spielplätze haben und in denen die Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Aber Kommunen, die weder eine Kita noch einen Spielplatz direkt an der Hauptverkehrsstraße haben, können dort weiterhin die Geschwindigkeit nicht reduzieren. Diese Änderung wird den vielen Kommunen nicht reichen, die selbst entscheiden wollen, welche Geschwindigkeit vor Ort am besten passt. Hier geht die Arbeit also weiter, aber: Reformen können nun auf der Verordnungsebene stattfinden, das Gesetz steht dem endlich nicht mehr im Weg!

Wie geht es jetzt weiter? Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes ist zustimmungspflichtig im Bundesrat. Sie muss also – ebenso wie die StVO-Novelle – auf der nächsten Bundesratssitzung am 24. November 2023 beschlossen werden. Da sind jetzt alle demokratischen Parteien gefordert, mit den Reformen an StVG und StVO die Entscheidungsspielräume der Kommunen zu vergrößern. Denn diese Gesetzesreform begegnet endlich der Realität in den Kommunen. Sie ist die Grundlage, damit die Kommunen das tun können, was vor Ort gefordert wird: die Verkehrsplanung an Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebaulicher Entwicklung ausrichten. Die Kommunen wissen selbst am besten, was vor Ort gebraucht wird. Mit dieser Reform des StVG bekommen sie den gesetzlichen Rahmen für echte Entscheidungsspielräume.

*Swantje Michaelsen, Bundestagsabgeordnete
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN*

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

BFFL HANNOVER E.V. – BUND FÜR FAMILIENSport UND

FREIE LEBENSgestALTUNG,
Waldstraße 99, 30629 Hannover

BLUESKY OUTDOOR GMBH

Kurt-Schumacher-Straße 9, 30159 Hannover

BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG

Stiftstraße 12, 30159 Hannover

EMOTION TECHNOLOGIES

Am Markte 13, 30159 Hannover

ERGODYNAMIK BUSCH

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

FAHRRAD KRUSE

Im Sande 2, 30926 Seelze

FAHRRAD MEINHOLD

Kampweg 12, 30823 Garbsen

FAHRRADHAUS RUSACK

Albert-Einstein Straße 3b, 31515 Wunstorf

FAHRRADKONTOR

Spichernstraße 7, 30161 Hannover

FAHRRADSERVICE MESIC

Krendelstraße 24, 30916 Isernhagen

FEINE RÄDER DRAHTESEL GMBH

Volgersweg 58, 30175 Hannover

GREENBIKE-SHOP

Würzburger Straße 4, 30880 Laatzen

HÖREN+SEHEN FÖRSTER

Neues Zentrum 4, 31275 Lehrte

KONVIS – VISIONÄR KONZEPTE

Martin Steudter, Rampenstraße 7D,
30449 Hannover

PGV DARGEL HILDEBRANDT GBR

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

PRO BERUF GMBH

Bonifatiusplatz 1/2, 30161 Hannover

RADGEBER LINDEN GMBH

Wunstorfer Straße 22,
30453 Hannover

RADHAUS SCHAUERTE

Hildesheimer Straße 53,
30169 Hannover

RADHAUS STURM

Burgdorfer Straße 7, 31275 Lehrte

RÄDERWERK GMBH

Hainhölzer Straße 13, 30159 Hannover

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GMBH

Schillerstraße 33, 30159 Hannover.

STEINHÜDER MEER TOURISMUS

Meerstraße 15–19, 31515 Wunstorf

STEP

Odeonstraße 14, 30159 Hannover

TOMMY'S FAHRRADHUS

Kornstraße 20, 31535 Neustadt a. Rbg.

ÜSTRA HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE AG

Georgstraße 52, 30159 Hannover

VELOGOLD

Wunstorfer Straße 39A, 30453 Hannover

ZWEIRAD RESCHKE

Mandelsloher Straße 30, 31535 Neustadt
OT Mandelsloh

Werde ADFC-Mitglied

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

Das sind exklusive Mitglieder-Vorteile:

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

**Nicht zögern –
jetzt Mitglied werden!**

Einfach QR-Code einscannen
und zum digitalen Mitgliedsantrag
gelangen.



Folgen eines Dooring-Unfalls



„Die Behauptung, ihr Mann sei in der gepflasterten Gasse gefahren, erzürnt Frau K. immer noch.

Das sei auf dieser Straße überhaupt nicht möglich.“

Ein Ghostbike erinnert am Rande der Calenberger Straße an den Unfalltod eines Radfahrers im Juni 2022. Im Sommer dieses Jahres wendet sich die Witwe des Getöteten an den ADFC. Sie bittet um Rat bei der Auseinandersetzung mit der Haftpflichtversicherung des Unfall-Verursachers. Dieser Kontakt bietet die Gelegenheit, einmal hinzuschauen und nachzufragen, welche Folgen ein solcher Unfalltod für die nächsten Angehörigen hat.

Angerufen hat Frau K. bei uns, weil die Versicherung ein Mitverschulden ihres getöteten Mannes behauptet. Er habe keinen Helm getragen und sei rechts in der Gasse gefahren, nicht auf der Fahrbahn und damit zu dicht am geparkten Auto, und deshalb zu 60% mit-schuldig. Wir fragen bei Roland Huhn nach, dem Rechtsreferenten unseres Bundesverbandes. Dieser verweist auf ein Urteil des BGH von 2014, das kein Mitverschulden und keine Kürzung des Schadensersatzes vorsieht, wenn der Verunfallte keinen Helm getragen hat. „Ein Anteil von 60 % ist besonders dreist. Das würde bedeuten, dass der verstorbene Radfahrer überwiegend Schuld trug, obwohl die StVO beim Türöffnen verlangt, jede Gefährdung zu vermeiden (§ 14 Abs. 1 StVO)“.

Der Anwalt der Versicherung habe durchgesetzt, sagt Frau K., dass das Gericht bei der MHH-Unfallforschung ein Gutachten in Auftrag gegeben habe, ob ihr Mann mit Helm überlebt hätte. Das Lesen dieses Gutachtens

war für sie unerträglich. Beim Strafprozess musste sie ertragen, dass es vorgetragen wurde. Ihr Mann hätte auch mit Helm nicht überlebt. Die Behauptung, ihr Mann sei in der gepflasterten Gasse gefahren, erzürnt Frau K. immer noch. Das sei auf dieser Straße überhaupt nicht möglich. So dicht fahre niemand an geparkten Autos vorbei. Sie und ihr Mann seien oft mit dem Rad unterwegs gewesen und hätten auf den Seitenabstand geachtet. „Weiter links ist in dieser Straße oft unmöglich, da kommen Busse und LKW entgegen“. Ein Vor-Ort-Zeuge und Polizisten haben ihre Aussage im Prozess bestätigt.

Der Verursacher wurde schuldig gesprochen. Er wurde zu einer Geldstrafe von 9.000 € verurteilt. Ohne Bewährung, da er bereits mit einem Unfall aktenkundig war. Ein Führerschein-Entzug wurde nicht ausgesprochen, der Mann ist Auslieferungsfahrer. Das hätte ihn beruflich zu schwer getroffen. Frau K. sagt das ohne Wut oder Ärger. Dass der Verursacher nach dem Unfall nicht gleich selbst Rettungsdienst oder Polizei gerufen habe, sondern einen Bekannten angerufen habe, das befremdet sie. Im Herbst vorigen Jahres habe sie ein Entschuldigungsschreiben von ihm erhalten. Das lese sich wie ein vom Anwalt aufgesetztes Formschreiben.

Vier Wochen nach dem Unfall sei sie wieder arbeiten gegangen. Das sei für sie die beste

Therapie gewesen, eigentlich hätte sie zum Ende vorigen Jahres in Rente gehen wollen. Sie habe ihre Arbeit um ein Jahr verlängert, mehr lasse der Arbeitgeber nicht zu.

Die Versicherung hat ihr etwa 6.000 € Schadensersatz angeboten, immer noch unterstellt sie ein Mitverschulden. Frau K. will gegen die Versicherung klagen. „Nicht weil mir das zu wenig Geld ist, sondern weil ich Gerechtigkeit für meinen verstorbenen Mann haben will“, sagt sie. Ihre Rechtsschutzversicherung hat ihr einen Anwalt vermittelt, einen Verkehrsrechtler aus einer großen Kanzlei. Gut unterstützt fühlt sie sich von ihm nicht. Um einen „Haushaltsführungs-Schaden“ geltend zu machen – ihr Mann habe da Vieles übernommen –, solle sie jetzt ihre Tätigkeiten genau dokumentieren. Das falle ihr sehr schwer und da müsse es doch Erfahrungswerte geben. Lange Zeit konnte sie den ganzen Schriftverkehr nicht ertragen, versuchte soviel zu vermeiden wie möglich, jetzt wird sie energischer, fast kämpferisch. Das Ghost-Bike habe sie gesehen. Sie komme immer mal wieder an der Unfallstelle vorbei und beobachte, dass Autotüren weiterhin aufgerissen werden. „Da müsste irgendwie mehr Platz sein für die Radfahrende. Auch auf der Königstraße ist das völlig gefährlich.“ Und dann sagt sie einen Satz, der bei etlichen Lokalpolitikern Gehör finden sollte: „Wenn man mehr Radverkehr will, muss man entschiedener dafür eintreten als es in Hannover geschieht“.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Ein erfolgreiches Jahr der Radfahrschule

Spannung liegt in der Luft. Ein Fuß steht auf der Pedale des Fahrrades – mit dem anderen Fuß jetzt Anlauf nehmen – Schwung – Fuß hoch! – auf die Pedale stellen – Treten, Treten, Treten! Freude – aber auch noch ein wenig Unglaube – die Teilnehmerin des Anfängerkurses fährt, wenn auch noch sehr wackelig.

In unseren Radfahrernkursen sitzen die Teilnehmer*innen meistens das erste Mal auf dem Rad. In 20 Trainingsstunden – erst auf dem Roller, dann auf dem Rad – geht es um Gleichgewicht, Kurven fahren, bremsen und nach und nach mehr Sicherheit gewinnen. So konnten wir in diesem Jahr rund 100 Menschen das Radfahren beibringen. Der organisatorische Aufwand im Hintergrund ist groß: Projektfinanzierung, geeignete Orte für die Kurse finden, Helfer*innen aufreiben, Fuhrpark in Schuss halten und natürlich auch die Kommunikation nach außen, damit Menschen von unseren Kursen erfahren. Viel Arbeit, die sich am Ende aber natürlich lohnt, denn Fahr-



FOTOS (3):ADFC

radfahren können bedeutet mobil sein- und mobil sein bedeutet ein kleines Stück mehr Freiheit zu haben.

Social2Mobility

Im Projekt Social2Mobility II soll Mobilitätsarmut verringert und stattdessen die soziale

Teilhabe durch Mobilität verbessert werden. Dafür haben wir im Jahr 2023 sechs Radfahrkurse für Anfänger*innen durchgeführt, je zwei in Empelde, Langenhagen und Laatzen. Das Projekt läuft 2024 mit weiteren Angeboten weiter.

Nähere Info: <https://www.social2mobility.de>

Lust zu unterstützen?

Wir sind für die kommende Saison in 2024 auf der Suche nach langfristiger, ehrenamtlicher Unterstützung gegen Aufwandsentschädigung. Wenn du gerne an Rädern schraubst und Lust auf eine Arbeit an der frischen Luft hast, melde dich gerne per Mail bei uns! Unsere Kurse sind oft vormittags und unter der Woche – optimal für Menschen im Ruhestand oder Studierende, die sich ihre Zeit flexibel einteilen können. Bei Interesse schreibe uns gerne an radfahrschule@adfc-hannover.de

Marion Domnick

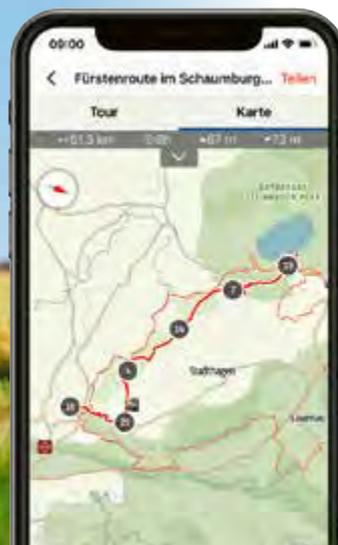


Fahrradkurs in Laatzen ...



... und im Stadtteil Saalkamp.

Unterwegs



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

Jetzt die App kostenlos laden



www.schaumburgerland-tourismus.de

„Leuchtturm der Verkehrswende“

Im September 2019 beschlossen, nun feierlich eröffnet: die Fahrradtürme in Wunstorf. Das vollautomatische Parkhaus mit 244 Stellplätze bietet insbesondere für hochwertige Räder wie E-Bikes eine sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit. Wunstorf ist nach dem Hauptbahnhof Hannover der am stärksten von Pendler*innen genutzte Bahnhof in der Region. Mit weiteren Neubauten stehen dort in Kürze 1.200 Fahrradabstellanlagen zur Verfügung.

Annette Täuber

Weitere Infos unter dem QR-Code:



FOTO:ADFC

umsteigen: aufsteigen.
Einmal registrieren und kostenfrei nutzen.

VORBEREITUNG

- Laden Sie die App „umsteigen: aufsteigen.“
- Registrieren Sie sich in der App; testen rechts auf „... Mehr“
- In App annehmen

BUCHUNG

- „Wunstorf“ als Standort eingeben
- Fahrradparkhaus Turm 1 oder Turm 2 wählen
- Buchung bestätigen!

ANLEITUNG SCHRITT FÜR SCHRITT

FAHRRAD EINPARKEN

- In der App Buchung auswählen, „Fahrrad herein“ klicken, im nächsten Fenster „Fahrrad hinein“ bestätigen
- Auf dem Bildschirm am Fahrradturm erscheint „Einparken möglich“
- Fahrrad mit beiden Klädern in Radklappe stellen
- Tür öffnet einen Spalt, Vorderrad bis zum Anschlag hinein-schieben
- Spalt schließt sich und hält das Fahrrad fest
- Gelb-schwarz markierte Trittfäche verlassen
- Achtung! Bitte klagen Sie dem Fallenschutz vor und stellen Sie Ihr Fahrrad nicht ab!

FAHRRAD AUSPARKEN

- In der App Buchung auswählen, „Fahrrad heraus“ anklicken
- Am Bildschirm des Turms PIN eingeben und mit „erster“ bestätigen
- Ausparkvorgang startet – Fahrrad wird heraus gefahren und von Turm festgehalten
- Turm sagt „Fahrrad zum Ausparken bereit“
- Betreiben Sie den markierten Bereich und nehmen Sie Ihr Fahrrad
- Fertig! Auf Wiedersehen und gute Fahrt!

Umfrage zur Fahrradmitnahme in den S-Bahnen – macht mit!



Wir berichteten in der HannoRad 2/2023 bereits über unsere Unzufriedenheit mit den Mehrzweckabteilen in den neuen S-Bahnen hinsichtlich der Fahrradmitnahme:

Die Befestigungsösen unten in Höhe der Fahrradketten sind schlichtweg Murks; die Abteile sind zu kurz, um zwei Räder hintereinander zu stellen. Damit die vorgesehenen 6 Räder pro Abteil hineinpassen, müssen auf jeder Seite drei Räder „gestapelt“ werden, was viele nicht mögen, weil sie Schäden an ihrem Rad befürchten. Auf der eigentlich Klappsitz-freien Seite der Mehrzweckabteile sind an einer Seite noch zwei Klappsitze vor Kopf angeordnet, dadurch ist dort auch der Eingangsbereich schmaler.

Neben besseren Befestigungsmöglichkeiten haben wir gefordert, diese beiden Klappsitze zu entfernen, um zum einen von beiden Eingangstüren aus einen einfachen und zügigen Zugang sicherzustellen und zum zweiten etwa 30 cm mehr Platz zu haben, damit die Räder so gestapelt werden können, dass sich nur Vorder- und Hinterräder berühren.

Nach Diskussionen beim „Runden Tisch Radverkehr“ ging das Thema in den ÖPNV-Bericht, auch der stimmte unseren Forderungen zu. Nun wird noch eine Fahrgastbefragung durchgeführt: im Zuge der regelmäßigen Kundenzufriedenheits-Befragungen der S-Bahn Hannover sollen Fahrgäste, die in den letzten 12 Monaten mindestens einmal ihr Fahrrad in der S-Bahn Hannover mitgenommen haben,

nach ihrer Zufriedenheit mit dem Mehrzweckabteil befragt werden. Konkret wird danach gefragt, wie zufrieden sie sind mit

- der Zugänglichkeit, also dem Rein- und Rauschieben des Fahrrads
- den Befestigungsmöglichkeiten für das Fahrrad
- dem Platzangebot im Fahrrad-/ Mehrzweckbereich

Das wollen wir durch eine eigene Befragung unterstützen und bitten hiermit alle, die schon eigene Erfahrungen mit der Fahrradmitnahme in den neuen S-Bahnen gemacht haben, sich zu beteiligen:

<https://www.empirio.de/s/p=2l2GplW2>



Fahrradstraßen-Netz – jetzt!



FOTO: ADFC

Leider war der bleibende Eindruck der Demo auf die Politik begrenzt. Mittlerweile versucht der Bezirksrat auf Antrag der SPD, die Fahrradstraßen in Südstadt-Bult abzuschaffen – sicheren Radverkehr gibt's wohl nur, wenn keine Parkplätze wegfallen müssen. Auch auf Ratsebene blockiert und torpediert die SPD das rad- und fußverkehrsfreundliche Mobilitätskonzept für die Innenstadt. Wir bleiben am Ball, denn wir lassen uns die Verkehrswende nicht kaputt machen!

Den Erhalt und Ausbau von sicheren Fahrradstraßen und ein dichtes Fahrradstraßen-Netz in Südstadt-Bult- dafür sind wir vom ADFC Stadt Hannover am 3. November gemeinsam mit rund 200–250 Unterstützer*innen auf die Straße gegangen.

Die Botschaft ist simpel und einleuchtend: Verkehrswende Jetzt! Fahrradstraßen-Netz, jetzt! Denn ohne eine Gleichberechtigung des Radverkehrs wird es nichts mit der angestrebten Verkehrswende. Doch stattdessen sollen in der Südstadt Fahrradstraßen abgeschafft werden oder es wird sich gegen einen angemessenen Ausbau dieser gewehrt, weil beispielsweise der kostenlose, private Parkplatz direkt vor der Haustür wichtiger erscheint, als sichere und breite Fahrradstraßen.

Die Demo wurde am Stephansplatz mit einer kurzen Rede unseres Vorsitzenden Eberhard Röhrig-van der Meer eröffnet: „Fahrradstraßen sind unerlässlich, um Ziele wie die Vision Zero zu erreichen. In Hannover darf es in der Zukunft keine hunderte im Verkehr verletzten Radfahrenden mehr geben und schon gar keine im Verkehr getötete Radfahrenden, etwa durch Doorings-Unfälle,“ so Röhrig-van der Meer. Auch Ekkehard Meese, Bezirksbürgermeister von Südstadt-Bult, ist als Redner und Mitfahrer bei unserer Demo dabei und sieht Fahrradstraßen in seinem Bezirk als zentralen Teil der Infrastruktur und unterstützt unser Anliegen. Vorstandsmitglied Jan Krüger überreicht Meese unsere Forderungen für Fahrradstraßen in der Südstadt.

Besonders lauten Beifall bekommt Swantje Michaelsen, MdB und Mitglied im Verkehrsausschuss, bei ihrer Rede: „Die Ampel-Koalition hat die Reform des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen und neue Ziele verankert: Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung. Das ist der gesetzliche Rahmen und die Ziele, an denen sich die Verkehrsplanung zukünftig ausrichten kann und nicht, wie bisher, den Autoverkehr über alles priorisieren muss.“ Fahrradstraßen und Fahrradstraßennetze steigern die Attraktivität, aufs Rad zu steigen und sind verhältnismäßig einfach umsetzbare Maßnahmen, die dabei helfen, diese Ziele zu erreichen.

Mit Schildern und Fahnen fuhren wir klingelnd durch die Südstadt um auf unsere Forderungen Aufmerksam zu machen. Ob breite Hauptstraßen für den Pkw-Verkehr oder (zu schmale) Fahrradstraßen – wir zeigten in der Südstadt an vielen wichtigen Stellen unsere Präsenz und dass wir mehr Platz fürs Rad brauchen. Besonders hat uns die bunte Mischung an Radfahrer*innen gefreut: Von Familien mit Kind bis zur 80+ Generation war alles vertreten – ein Zeichen für uns als ADFC, dass wir mit unserer Arbeit viele Altersgruppen erreichen und ansprechen. Wir werden dranbleiben, uns für unsere Forderungen von sicheren

Fahrradstraßen und dichtem Fahrradstraßen-Netz stark zu machen!



Hier kannst du das Schreiben an den Bezirksbürgermeister mit unseren Forderungen nachlesen.

Bianca Sieg

Veranstaltungen für Frauen im ADFC

„Stark durch Vernetzung“

Auf Einladung und Initiative von Helene trafen sich am 26. August 2023 einige Frauen zum Vernetzungstreffen in der Geschäftsstelle. Wir sprachen darüber, was Geschlecht und Mobilität miteinander zu tun haben und dass wir uns wünschen, dass so eine Veranstaltung eigentlich überflüssig ist. Aber die Statistik zeigt, dass auch im ADFC die Frauen noch unterrepräsentiert sind – in den Vorständen sind sie zum Beispiel nicht entsprechend ihrer Mitgliederzahl vertreten.

Frauen-Power: Fancy Women Bike Ride

Maïke Feldner hatte eingeladen und die Veranstaltung in Hannover initiiert und mehr als 30 Frauen waren dabei. Zu Beginn hielt Helene Grenzebach als Leiterin der Demonstration eine mitreißende Rede, informierte über den Hintergrund und die Historie und wozu es heute hier auch in Hannover geht: Gemeinsamkeit, als Multiplikatorinnen wirken und damit auch anderen Mut machen. Wir sind nicht nur Frauen, sondern auch Verkehrsteilnehmerinnen. Unsere Botschaft auf der Demo: Fahrt Fahr-

rad! Je mehr Frauen Fahrrad fahren, desto mehr Frauen werden zum Radfahren ermutigt. Wir wollen, dass einladende Radwege und Gehwege gebaut werden. Alle haben ein Recht auf sichere Wege zum Radfahren und Laufen.

Vom Maschsee-Nordufer bewegte sich der Tross zu den Nanas, dann ging die Fahrt weiter zu den Herrenhäuser Gärten bis zur Wiese vorm Wilhelm-Busch-Museum. Dort ging die Demo in ein gemütliches Picknick über.

Was haben die beiden Veranstaltungen miteinander zu tun?

Ist eine Veranstaltung wie der Fancy Women Bike Ride überhaupt etwas für uns – wir sind in Deutschland doch schon lange gleichberechtigt, oder?

Untersuchungen zeigen deutliche Unterschiede in der Mobilität. Straßen wurden in den letzten Jahrzehnten überwiegend von autofahrenden Männern der Mittelschicht für genau solche geplant. Der autozentrierte Verkehr orientiert sich an deren Bedürfnisse: mit dem Auto morgens vom Eigenheim zum Arbeitsplatz und abends nach dem Arbeitstag zurück.

Die Bedürfnisse von Frauen sehen oft immer noch anders aus: der Großteil der sogenann-

ten Care-Arbeit, also das Sich-Kümmern um Kinder und andere Familienangehörige, wir nach wie vor vor allem von Frauen erledigt, viele arbeiten in Teilzeit. Deren Mobilität sieht anders aus: sie legen mehr aber dafür kürzere Wege zurück, müssen mehrere Stationen unter einen Hut gebracht kriegen. Kinder werden gebracht und abgeholt – zur Kita, zur Schule, zum Sport. Diese Bedürfnisse werden in der Planung kaum berücksichtigt: Schmale Gehwege, hohe Bordsteinkanten, keine sicheren Radwege. Das Ergebnis umgibt uns und ist schon so alltäglich, dass uns gar nicht mehr auffällt, wie ungerecht die Verkehrsfläche verteilt ist.

Alleinerziehende und Familien mit vielen Kindern sind überdurchschnittlich von Armut bedroht, wer arm ist, hat weniger Anteil an Mobilität. Von der automobilen Mobilität sind so viele ausgeschlossen: 13 Millionen Erwachsene in Deutschland haben keinen Führerschein, 13 Millionen Kinder sind zu jung für einen Führerschein und 13 Millionen Menschen leben in Armut.

Mit unserer Arbeit im ADFC und unseren Demonstrationen (auch mit der Kidical Mass) machen wir darauf aufmerksam und fordern Änderung. Wir verfolgen eine Vision der lebenswerten Städte und Dörfer, in denen Kinder mit ruhigem Gewissen mit dem Rad zur Schule geschickt werden, weil die Radwege toll und sicher sind. Wir wollen eine gerechte Mobilität, die alle teilhaben lässt. In dieser Welt ist jede froh, ihr Auto endlich los zu sein, weil alles gut und sicher mit dem ÖPNV erreichen werden kann. Das ist kein Verzicht auf Mobilität, sondern ein Gewinn an Lebensqualität.

Gleichberechtigung und Gerechtigkeit im Verkehr geht übrigens mit Nachhaltigkeit Hand in Hand. Um die Folgen des Klimawandels einzugrenzen, brauchen wir halb so viele Autos wie heute. Eine Verkehrswende ist dringend notwendig. Der ADFC gestaltet sie mit. An allen Ecken die Erkenntnis, dass noch unfassbar viel zu tun ist, für Gleichberechtigung und für die Verkehrswende. Damit das uns nicht entmutigt, sind wir sehr froh, uns mit starken Verbündeten zu treffen und unsere Positionen laut und öffentlich zu vertreten.

Annette Täuber & Helene Grenzebach



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



FOTO: ADFC

Verfolgen eine Vision der lebenswerten Städte und Dörfer: 8 engagierte Frauen im ADFC.

Was ist der „Fancy Women Bike Ride“?

Der „Fancy Women Bike Ride“ ist eine weltweite Bewegung, die jedes Jahr am dritten Sonntag im September (dem „World Car Free Day“) Frauen aufs Rad bringt. Angefangen hat es 2013 in Izmir. Damals fuhren in der Türkei nur Männer Fahrrad, und das auch nur als Sport. Im Alltag hat niemand das Fahrrad genutzt, Frauen schon gar nicht. Zwei Frauen, Sema Gür und Pinar Pinzuti, wollten das ändern und hatten die Idee zum ersten „Fancy Women Bike Ride“. Mit der Art und Weise der Demo (wir fahren so langsam wie möglich, lachen, winken und genießen das Radfahren) wollten sie zeigen: wenn wir in bunten flatternden Sommerkleidern und High Heels Rad fahren können, dann geht das erst recht im Alltag in Jeans und Turnschuhen. Es ging und geht um Frauen-

rechte und die Sichtbarkeit von Frauen, denn Radfahren heißt Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung. Wir radeln solidarisch für all jene Frauen auf der Welt, die – wie in Saudi-Arabien oder Iran – nicht Radfahren dürfen. Gleichzeitig soll mit diesen Demonstrationen deutlich gemacht werden: wir brauchen für uns und unsere Kinder mehr Platz in der Stadt, um uns sicher bewegen zu können. Der Fancy Women Bike Ride soll Spaß machen und uns so motivieren, die Bedingungen in unseren Städten so zu verändern, dass wir diesen Spaß täglich erleben können.

Und die Botschaft für alle, die es nicht so mit Kleidern und hochhackigen Schuhen haben: kommt einfach so, wie ihr mögt und wie ihr euch stark fühlt!

1983 - 2023

seit 40 Jahren unterwegs

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

SFU SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

HANNOVER
Schillerstraße 33 | 0511 4503010

BRAUNSCHWEIG
Neue Straße 20 | 0531 13666

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

PGV Dargel Hildebrandt

Neues ADFC Fördermitglied

„Es geht auf's Jahresende zu und da ist für unser Planungsbüro immer viel zu tun“, sagte Edzard Hildebrandt im Oktober zu Beginn unseres Gesprächs. Er führt gemeinsam mit Rainer Dargel als Geschäftsführer und Inhaber die PGV Dargel Hildebrandt GbR. Vor rund 50 Jahren kam Hildebrandt zum Studieren nach Hannover, schon damals war er viel mit dem Rad unterwegs und schätzte das viele Grün in Hannover. Die heutige Entwicklung des Verkehrs sei damals gar nicht absehbar gewesen. So habe man sich damals über die Radwege entlang etlicher Hauptstraßen zwar gefreut, die nach dem U-Bahn-Ausbau angelegt wurden, diese waren allerdings mit einem Bord von der Autofahrbahn getrennt, ziemlich schmal und fast im Zickzack um U-Bahn-Schächte und andere Hindernisse herum verlaufend. Heute versu-

che er die Hildesheimer Straße auf dem Weg zum Büro zu meiden: „Das ist sehr gefährlich da. Dort läuft die Bevölkerung des Stadtteils auf dem Radweg herum. Ich habe da immer beide Hände an den Bremsen.“ Die Radverkehrs-Infrastruktur in Hannover betrachtet er als besser als in anderen Städten, doch in vielen Bereichen immer noch stark verbesserungsfähig.

Mit diesem persönlichen Erfahrungshintergrund entwickelt Edzard Hildebrandt mit seinem Team kommunale Radverkehrskonzepte für Landkreise, größere und kleine Städte, mit Schwerpunkten in Norddeutschland, aber auch in Thüringen und Franken. Den ADFC erlebt er vor Ort dabei häufiger als Treiber als es nach außen den Anschein hat. In Hannover war er mit der PGV vor gut 15 Jahren an der Erarbeitung des Leitbildes Radverkehr beteiligt.



FOTOS (3): PCV

Ein Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept für die Stadt Bayreuth gehört unter vielen anderen zu den Referenzprojekten.



Rainer Dargel
Geschäftsführer



Edzard Hildebrandt
Geschäftsführer

Auch das Ziel 25% Radverkehr für Hannover hatte er vorgeschlagen. Dieses bis heute ausstrahlende Leitbild wurde unter Beteiligung von ADFC-Akteuren erstellt und 2008 vom Rat beschlossen. 2012 haben sich die vorherigen drei Partner geschäftlich getrennt, sie sind offensichtlich sehr kollegial auseinandergegangen, denn beide Planungsgemeinschaften Verkehr (PGV), die von Dargel & Hildebrandt sowie die von Alrutz, arbeiten auf der gleichen Büro-Etage in der Südstädter Adelheidstraße. Offenbar arbeiten sie eher zusammen als gegeneinander: während die PGV-Alrutz gemeinsam mit dem Büro SHP 2019 das Veloroutenkonzept des ADFC auf seine Tauglichkeit prüfte, entwickelte die PGV Dargel Hildebrandt zwei Jahre später Lösungen für radverkehrliche Knackpunkte im Stadtbezirk Döhren-Wülfel, u.a. auch für Teilabschnitte der Veloroute 08. Auftraggeberin war jeweils die Landeshauptstadt Hannover. Es sind meistens die Kommunen, die Planung oder Untersuchungen bei der PGV Dargel Hildebrandt in Auftrag geben.

Zum Schluss bitte ich ihn um seine Meinung zur aktuellen Diskussion über die Umgestaltung der bisherigen Fahrradstraßen in Südstadt-Bult zu echten, rechts- und verkehrssicheren Fahrradstraßen. Dabei spreche ich (versehentlich) von der Priorisierung des Radverkehrs und Hildebrandt korrigiert mich spontan und zu Recht: es geht immer noch nur um die Gleichberechtigung des Radverkehrs. Dafür seien Fahrradstraßen ein sehr wichtiges Element. Um gut durchzukommen, müsse man leider oft Selbstbehauptungs-Prüfungen bestehen. Insofern verspricht er sich von dem künftigen 2.0 Standard deutliche Entspannung, weniger Konflikte. Nicht immer müsse dafür das Parken aufgehoben werden, auch die Einrichtung einer Einbahnstraßen-Regelung für den Kfz-Verkehr könne geeignet sein. Verbunden möglichst mit Diagonalsperren zur Unterbindung von unnötigem Durchgangsverkehr. „Das könne man ja in einem Verkehrsversuch einmal testen“, ergänze ich und Verkehrsplaner und Radverkehrs-Lobbyist sind sich da ziemlich einig.

Herzlich willkommen PGV Dargel Hildebrandt GbR als Fördermitglied des ADFC Stadt Hannover!

Eberhard Röhrig-van der Meer

ADFC Wunstorf

EINLADUNG

zur Mitgliederversammlung des ADFC Wunstorf:

Die Mitgliederversammlung findet am Mittwoch, den 17.01.2024 in der Waldgaststätte „Altens Ruh“, Am Hohen Holz 51, 31515 Wunstorf statt. Gäste sind willkommen. Beginn um 19.30 Uhr.

Viele Grüße von Erwin Marquard
ADFC Wunstorf, Telefon 0171 2987849

ADFC Neustadt

Radtourenbericht:

Rund ums Steinhuder Meer

Im August veranstaltete der ADFC Neustadt gemeinsam mit Gästen aus Bremen und Bremerhaven eine Radtour ins Umland. Bestes Radelwetter begleitete uns auf der rund 44 km langen Tour „Rund um's Steinhuder Meer“. Von Neustadt ging es über Poggenhagen und Großenheidorn nach Steinhude, vorbei an der Mühle Paula und dann zu den Strandterrassen. Hier legten wir eine kleine Pause ein, aßen Eis oder Fischbrötchen und genossen den Ausblick auf die Insel Wilhelmstein. „Fast mediterran wirkt es hier!“, schwärmte eine Radlerin.

Weiter ging es zum Hagenburger Kanal und dann Richtung Mardorf vorbei an den Meerbruchswiesen. Dort gab es etliche Vögel zu sehen, die im seichten Wasser vor sich hin dümpelten. In Mardorf wurde eine Mittagsrast im Restaurant Fischerstübchen eingelegt, von wo aus wir einen sehr schönen Ausblick auf das Meer genießen konnten. Dann ging es an der Weißen Düne und der Alten Moorhütte vorbei über den Vogeldamm zurück nach Poggenhagen und verabschiedeten uns hier auch von unseren Gästen aus dem Norden.

Die Strecke ist insgesamt sehr gut ausgebaut und man kann zügig vorankommen. Bei einer Gruppe aus „Bio-Bikern“ und „E-Bikern“ gab es z.T. unterschiedliche Vorstellungen, ob wir gerade zu schnell oder zu langsam fahren – auch wenn das im Vorfeld durch unsere Ausschreibung eigentlich kommuniziert wurde. Das war aber auch das Einzige, was die ansonsten gute Stimmung bei dem einen oder dem anderen etwas trübte. Unseren Gästen aus dem Norden hat die Tour gut gefallen, einige möchte das Steinhuder Meer noch einmal besuchen. Neue Kontakte wurden geknüpft, so dass wir sicherlich wieder einmal etwas gemeinsam auf die Beine (besser auf die Räder) stellen werden.

Kirsten Barthel



ADFC Garbsen/Seelze

Drängelgitter in Seelze auf dem Prüfstand

Drängelgitter sollen entsprechend den Empfehlungen des ADFC beseitigt werden

Ein Ratsantrag fordert: Drängelgitter sollen entsprechend den Empfehlungen des ADFC in Seelze beseitigt werden.

Die Stadt hatte jedoch keine belastbaren Daten und wendete sich an den ADFC Garbsen/Seelze. Glücklicherweise hatte Werner Meyer, einer unserer Vorsitzenden, bereits vor Jahren ein Verzeichnis begonnen und radelt nach der Anfrage der Stadt über mehrere Wochen die Straßen aller Stadtteile von Seelze ab. Da es allgemein um Hindernisse auf Radwegen ging, hat er nicht nur Drängelgitter sondern auch Poller, Pfosten und Schranken in ein Ka-

taster aufgenommen. Dieses Kataster haben wir dem Stadtbaurat Perschel vorgestellt. Er und seine Mitarbeiter*innen waren überrascht von der Anzahl der Hindernisse. Die Funktionalität des Katasters hat beeindruckt und wir wurden eingeladen, es in einer Sitzung des Ausschusses für Bauen und Umwelt vorzustellen.

Da Werner auf einer Mehrtagestour unterwegs war, übernahm ich die Teilnahme und stellte die detaillierten Ergebnisse vor. Einen ersten Überblick gab eine OSM-Karte: Alle 197 Positionen mit verschiedenen Merkma-

len sind dort gekennzeichnet. Zu jeder Position gibt es ein Foto zur Verdeutlichung. Nach einer kurzen Bildershow waren die Mitglieder des Gremiums im Bilde. Eine umfangreiche Excel-Tabelle verknüpft die Informationen. Sie werden ergänzt durch Koordinaten und Abmessungen wie beispielsweise Durchfahrtsbreite, Überlappung, Typ oder Wegebreite.

Anhand von einigen Fotos konnte gezeigt werden, dass seit der ersten Absprache Verbesserungen erfolgt sind. Für die Verwaltung bleibt viel Arbeit, alle Positionen sollen überprüft werden, nicht nur die kritischen. Dabei muss zunächst geklärt werden, ob die jeweilige Maßnahme notwendig ist. Der hiermit verbundene Schutz muss wichtiger sein als die durch ein Hindernis für Radelnde entstehende Gefahr. Erst danach stellt sich die Frage wie die Schutzmaßnahme ausgestaltet werden soll. Wir haben auf die unterschiedlichsten Anforderungen wie ältere Personen auf einem Pedelec, Lastenräder, Dreiräder oder ein Fahrrad mit Kinderwagenanhänger hingewiesen. Der Stadtbaurat hat die Richtung vorgegeben: Es bleibt, es kommt weg, es wird modifiziert. In einer Informationsdrucksache wird die Verwaltung berichten.

Karl-Heinz Giese



Ältere Personen auf einem Pedelec, Lastenräder, Dreiräder oder ein Fahrrad mit Kinderwagenanhänger oder eine Person, mit einem Kinderwagen – all diese Nutzer*innen haben riesige Probleme diese „Drängelgitter“ zu überwinden.



Jedes weiße Fähnchen mit Ortsangabe zeigt, wie groß das Problem für Radfahrende und gehingeschränkte Menschen inzwischen geworden ist.

abf

Messe für aktive Freizeit



abf Fahrrad & Mobilität – Startklar in die neue Radsaison!

Markenvielfalt – Es erwartet Sie eine einzigartige Auswahl von über 50 Marken – ganz gleich ob City-Bike oder Trecking-Rad, Mountain-Bike oder Rennrad, Pedelec oder E-Bike – hier finden Sie garantiert Ihr neues Traumfahrrad!

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

Rahmenprogramm – Ein umfangreiches Rahmenprogramm macht Ihren Messebesuch zum Erlebnis: Live-Vorträge, Demonstrationen, spannende Shows, u. v. m.

Kinder aufs Rad – Spannende Aktionen für die Kleinsten: Laufrad-Parcours, Pump-track, Fahrradschule und jede Menge Spiel & Spaß.

31. Jan. – 4. Febr. 2024

Messe Hannover · 10 – 18 Uhr

www.abf-hannover.de



„Wir finden für dich dein perfektes
Traum e-Bike, egal ob Kaufen,
0%-Finanzieren oder Leasen“



e-motion e-Bike Premium-Shop Hannover

📍 Am Markte 13, 30159 Hannover

☎ 0511 370 698 74

✉ hannover@emotion-technologies.de



e-motion e-Bike Welt Hannover- Südstadt

📍 Rüsterburg 3, 30173 Hannover

☎ 0511 475 329 40

✉ hannover-suedstadt@emotion-technologies.de