HannoRad

Die Fahrrad-Zeitschrift des ADFC
für die Region Hannover | November – Februar

3 | 2016

Alles über Fahrradstraßen

Kommt der Solar-Radweg?

E-Bikes im Trend

adfc
Region Hannover

Wir trauern um unser Gründungsmitglied und unseren Freund

Günter Irschik

Günter war von Anfang an als Schriftführer in der Ortsgruppe Burgdorf/Uetze aktiv.

Auch in der Fachgruppe Verkehr im KV Region Hannover und bei Gesprächen zum Radverkehr mit der Stadt Burgdorf und der Gemeinde Uetze konnten wir stets mit seiner Mitarbeit rechnen.

Außerdem können wir auf viele, nette und interessante von ihm geleitete Touren zurückblicken.

Er hinterlässt eine große Lücke und wird in Gedanken immer mit uns unterwegs sein!

ADFC OG Burgdorf/Uetze

Mitgliederversammlung der Ortsgruppe Hannover Stadt im ADFC

am Montag, den 06. Februar 2017 um 19:00 Uhr im Umweltzentrum Hannover, Hausmannstraße 9–10

TAGESORDNUNG:

1. Bericht der Sprecher/Diskussion
2. Projekte im Jahr 2017 u. a.
   – Lastenräder Hannah Verleihsystem u. a.
   – Projektgruppe Velorouten
3. Planungen des FB Tiefbau der LHH (durch einen Vertreter des FB 66)
4. Anträge
5. Wahlen
6. Verschiedenes

Anträge zur Behandlung auf der Mitgliederversammlung müssen bis zum 01. Februar 2017 bei der Geschäftsstelle des ADFC Hannover Stadt schriftlich oder per Mail eingegangen sein.

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

am Freitag, 24. Februar 2017, 18 Uhr, im Freizeitheim Vahrenwald, in Hannover, Vahrenwalder Straße 92

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Wahl eines Versammlungsleiters
4. **Vortrag:** Freizeit-Radwegenetz der Region Hannover
   Frau Tutkunkardes, Region Hannover
5. Bericht des Vorstands
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache über Berichte des Vorstands und Entlastung des Vorstands
8. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplans 2017
9. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 17. 02. 2017)
10. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung am 17.–19. 3., 2017, in Rotenburg/Wümme
11. Verschiedenes

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Das Vorstandsteam
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Region Hannover e.V.

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Hannover hat gewählt! Während wir die neue Ausgabe der HannoRad vorbereitet haben, wurden bereits die ersten Bündnisoptionen zwischen den Parteien diskutiert. Zwar sind die Konstellationen und Machtverhältnisse im Rat der Landeshauptstadt Hannover für den Radverkehr nicht unerheblich, aber das politische Radverkehrsforum des ADFC Hannover vor der Wahl hat gezeigt: Hannovers Parteien stehen hinter dem Radverkehr. Natürlich haben die Parteien unterschiedliche Verkehrsvisionen, aber keine politische Gruppierung wird den Radverkehr gänzlich vergessen oder ihn behindern wollen. Die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover werden ihren Weg fortsetzen, auch wenn es oft nicht so schnell geht, wie wir uns das alle wünschen.

Der ADFC wird sich dafür einsetzen, dass in allen Kommunen der Region Hannover zügig und konsequent bessere, das heißt sichere und komfortable Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden. Mit unseren rund 3.500 Mitgliedern in der Stadt und der Region sind wir eine starke Lobby für den Radverkehr in Hannover, die gehört wird. Wir werden weiterhin die Interessen der Radfahrenden in Hannover vertreten, ganz gleich wie letztlich die Machtverhältnisse in der Regionsversammlung, in den Umlandkommunen und im Rat der Landeshauptstadt Hannover sind.

Nun wollen wir aber auf unsere neue Ausgabe zu sprechen kommen. Dort spielt die Wahl keine Rolle. Wir beschäftigen uns intensiv mit Fahrradstraßen, die zuletzt in Hannover nur so aus dem Boden sprießen. Doch viele Menschen wissen damit nichts anzufangen. Bei uns erfahren Sie deshalb, warum es Fahrradstraßen geben sollte, welche Regeln dort gelten und warum es nicht ausreicht, vor den Straßen einfach nur die Schilder auszutauschen – was leider zu häufig passiert. Zudem lesen Sie etwas über E-Bikes, Fahrräder aus Holz, die junge Sportart Bike-Polo und noch vieles mehr.

Viel Spaß beim Lesen, wünscht
Sascha Priesemann

Inhalt

Editorial 2
Impressum 2

SCHWERPUNKTTHEMA

Fahrradstraßen – probates Mittel zur Radverkehrsförderung 4
Fahrradstraßen in der Stadt 6
Fahrradstraßen in den Kommunen 7

AKTUELLES

Kommt der Solar-Radweg in der Region? 14
Hannover gewinnt bundesweites Stadtradeln 18
ADFC-Fahrradklima-Test 20
Radmitnahme auf Urlaubstour 29

HANNOVER AUF DEM RAD

E-Bikes: Hannover setzt auf den Trend 10
Upcycling 22
Bike-Polo in Hannover 26
Hannovers Holzrad 27
ADFC-Pannenhilfe: Ein Praxistest 28

ORTSGRUPPEN

Fahrradbügel in Langenhagen und Kirchdorf 17
Meldungen aus der Stadt 21

PLUS/MINUS

Baustelle, Knotenpunkt, Schild, Lange Laube 24
Radhindernis, S-Bahn, Schilderwald 25

STANDARDS

Termine 16
Fördermitglieder 30
Kontakte 31

Impressum

Heft 3 | 2016 · Auflage: 7.000

HannoRad

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

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

Anzeigenverwaltung
Peter Hofmann,
Heinz-Werner Schaller
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktion
Daniel Cöster, Franziska Grimm, Peter Hofmann, Harald Hogrefe, Sabine Meyer, Jürgen Niehoff, Sascha Priesemann (verantwortlich i. S. d. P.), Dany Schimmelpfennig, Julia Stock

Termine
Martha Priesemann,
Michael Reigrotzki

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

Lektorat
Thomas Böger

Produktion
Feinsatz – Christine Rost
Doktorstraße 18 A
31275 Lehrte

Druck
gutenberg beuys – feindruckerei gmbh
Hans-Böckler-Straße 52
30851 Langenhagen

Titelfoto
Ingo Laskowski

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.

Fotos: Ingo Laskowski

Fahrradstraßen – ein probates Mittel zur Radverkehrsförderung

Fahrradstraßen steigern die Attraktivität des Radverkehrs, da Fahrradfahrer hier Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern haben. Sie haben mehr Platz zur Verfügung, dürfen nebeneinander fahren, können sich gegenseitig überholen, einen größeren Abstand zu parkenden Autos halten und es gibt weniger Konflikte mit Fußgängern. Wenn Kraftfahrzeugverkehr zugelassen ist, muss er sich unterordnen und seine Geschwindigkeit anpassen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Könnte gut funktionieren, wenn dieses allen bekannt wäre und sie sich daran halten würden.

Verkehrsplanerisch kann der Radverkehr durch Fahrradstraßen gebündelt und über Alternativrouten parallel zu Hauptverkehrsstraßen sicher geführt werden. Dieses macht insbesondere im Zusammenhang von größeren Radverkehrsverbindungen, wie Velorouten, Sinn.

Erstmals wurde die Möglichkeit zur Einrichtung von Fahrradstraßen in die StVO 1997 (Fahrradnovelle) aufgenommen, damals noch an bestimmte Voraussetzungen, wie straßenbauliche Gestaltungselemente (Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen, etc.) geknüpft. Seit Inkrafttreten der Verwaltungsvorschrift zur StVO 2009 entfielen diese Voraussetzungen, heute können Fahrradstraßen allein durch das Aufstellen des entsprechenden Verkehrszeichens „Fahrradstraße“ eingerichtet werden, wobei die Beschilderung alleine oft nicht ausreichend ist.

An der Langen Laube, Hannovers wohl bekanntester Fahrradstraße, wird es besonders deutlich: Zu viel Autoverkehr führt den Sinn von Fahrradstraßen ad absurdum.

Elke Willhaus von der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV-Alrutz) hält die Ausweisung einer Fahrradstraße dann für sinnvoll, wenn sie Bestandteil einer wichtigen Verbindung im Radverkehrsnetz ist oder diese Funktion zukünftig übernehmen kann. „Dementsprechend ist es nicht zwingend, das der Radverkehr schon vor der Ausweisung „die vorherrschende Verkehrsart“ ist. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO besagt entsprechend, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein soll oder dies alsbald zu erwarten ist. So kann auch die

angestrebte Bündelung und zu erwartende Zunahme des Radverkehrs auf einer entsprechenden Verbindung als geeignete Voraussetzung angesehen werden. Entsprechend macht eine Fahrradstraße auf einer stark vom Kfz-Verkehr belasteten Verkehrsstraße keinen Sinn," führt Willhaus aus.

Seitdem die Einrichtung von Fahrradstraßen ohne Infrastrukturaufwand durch reine Beschilderung möglich ist, sind deutschlandweit viel mehr Fahrradstraßen eingerichtet worden. Es drängt sich die Frage auf, ob dem Radfahrer aufgrund fehlender baulicher Maßnahmen wirklich genügend Sicherheit geboten wird. „Generell gilt: die Bedeutung einer Fahrradstraße ist nicht für jeden Verkehrsteilnehmer selbsterklärend, sondern bedarf entsprechender öffentlicher Aufklärung durch Flyer, Pressemitteilungen etc. Eine bauliche Ausgestaltung der Fahrradstraßen ist nicht zwingend erforderlich; die Einrichtung von Fahrradstraßen kann im Gegenteil durch die damit verbundenen höheren Kosten und aufwändigeren Maßnahmen erschwert werden," so Willhaus. „Bauliche Maßnahmen können sinnvoll sein, wenn eine Fahrradstraße gegenüber kreuzenden Straßen bevorrechtigt werden soll und dies aus der straßenräumlichen Situation nicht selbsterklärend ist. Wichtig ist auch, dass innerhalb einer Kommune möglichst einheitliche Gestaltungselemente eingesetzt werden, um das Wiedererkennen der Führungsform für alle Verkehrsteilnehmer zu erleichtern. Zusätzlich zur Beschilderung sollte die auffällige Bodenmarkierung auf keinen Fall fehlen."

Aktuell evaluiert PGV-Alrutz die Münchener Fahrradstraßen, die Unfallforschung der Versicherer hat gerade eine groß angelegte bundesweite Untersuchung zu diesem Thema durchgeführt. Letztere ist gerade veröffentlicht, „für alle Untersuchungen gilt, dass sich Fahrradstraßen als sichere Radverkehrsführungen erwiesen haben und eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit entfalten können, wenn sie auffällig gekennzeichnet werden. Sie sind allerdings auch kein Allheilmittel, um Probleme im Radverkehrsnetz zu lösen", so Elke Willhaus.

Prognose: je mehr Fahrradstraßen es gibt, eingebunden in zusammenhängende Radverkehrsverbindungen, mit einheitlichen Gestaltungselementen und möglichst wenig Kraftfahrzeugverkehr, desto akzeptierter und sicherer werden die Wege der Fahrradfahrer.

Ingo Laskowski

Regeln in Fahrradstraßen

Fahrradstraße, so mancher Autofahrer wird sich da fragen, was ist das eigentlich. Warum? Die Straße gehört doch mir! Im besten Falle fragt er sich: Muss ich mich da anders verhalten? Aber auch so mancher Radfahrer wird sich fragen, was darf ich dort und was nicht? Deshalb sind nachfolgend die wichtigsten Unterschiede zu „normalen" Straßen erläutert.

→ Fahrrad und Straße, das passt doch gar nicht zusammen. Was soll das?

Zum einen herrscht deutschlandweit der Grundsatz, dass Fahrräder Fahrzeuge sind und Fahrzeuge grundsätzlich auf die Fahrbahn gehören. Sonderwege, wie Radwege stellen die eigentliche Ausnahmesituation dar. Fahrradstraßen werden dort angelegt, wo der Radverkehr bereits vorherrschend ist oder demnächst sein wird. Das soll die Sicherheit erhöhen.

→ Ich bin oft mit dem Auto unterwegs. Darf ich da dann gar nicht mehr fahren?

Grundsätzlich sind Fahrradstraßen nur für Radfahrer gedacht. Oft werden sie aber um ein Schild „Kfz-Verkehr frei" ergänzt, sodass diese die Straße auch nutzen können. Allerdings hat der Radverkehr Vorrecht, die Kraftfahrzeuge müssen ihre Geschwindigkeit anpassen, dürfen aber auch niemanden behindern. Und ehrlich gesagt, wenn Sie mit dem Auto in einer Fahrradstraße hinter zwei langsamen Radfahrern hinterherfahren, behindern Sie bereits schnellere Radfahrer, die dadurch nicht überholen können. Am besten suchen Sie sich in diesem Fall alternative Routen.

→ Wieso, dann kann doch die Stadt einfach an allen Fahrradstraßen dieses Zusatzzeichen anbringen.

Nein, eigentlich soll das die Ausnahme bleiben, auch wenn es in Hannover bedauerlicher Weise eher die Regel ist.

→ Letztens sind da zwei Radler nebeneinander gefahren, da habe ich gehupt und die haben trotzdem nicht Platz gemacht. Das fand ich frech. Die müssen mich doch vorbeilassen?

Nein, müssen sie nicht. Zum einen ist das Fahren nebeneinander erlaubt, selbst wenn Autofahrende dadurch nicht überholen können. Zum andern müssen Sie beim Überholen nach wie vor 1,50 m Abstand halten und denken Sie an die Antwort zur letzten Frage: Der Radverkehr hat hier Vorrang.

→ Ach noch was: Welche Vorfahrtregelung gilt denn jetzt in der Fahrradstraße?

Grundsätzlich gilt rechts vor links. Allerdings wird oft die Vorfahrt zu Gunsten der Fahrradstraße verändert. Entweder durch Schilder oder durch die baulichen Gegebenheiten. So ist ja bei einmündenden Straßen mit erhöhtem Bordstein auch Vorfahrt zu achten. Die Lange Laube wäre für Hannover hier ein Beispiel.

Franziska Grimm

Fahrradstraßen in Hannover

Eine Fahrradstraße ist den Radfahrenden vorbehalten. Kraftfahrzeugverkehr darf dort nur ausnahmsweise fahren, wenn ein Zusatzschild dies anzeigt. Die besondere Bedeutung einer Fahrradstraße wird durch die Gestaltung unterstützt.

So steht es in den Flyern zu Hannovers Fahrradstraßen, die von der Stadtverwaltung herausgegeben werden. Die Bedeutung von Fahrradstraßen als ein wichtiges Element für die Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auch in

Straßenname	Einrichtung vor 2016	2016 umgesetzt	2016 geplant	Länge
Pfarrlandstraße	X			121
Große Barlinge	X			737
Stolzestraße	X			642
Brehmstraße	X			512
Lange Laube	X			394
Menschingstraße	X			453
Kleefelder Straße	X			1.090
Liepmannstraße-Noltestraße	X			468
Stammestraße	X			614
Parkplatzumfahrung Maschsee	X			224
Edenstraße	X			592
Alte Döhrener Straße	X			793
Meterstraße	X			393
Maschstraße	X			319
Wiehbergstraße	X			750
Schubertstraße			X	106
Flüggestraße			X	443
Eichstraße			X	538
Akazienstraße		X		203
Bürgermeister-Fink-Straße		X		449
Am Grünen Hagen		X		1.012
Adolfstraße		X		372
Funkenkamp		X		599
Försterkamp		X		534
Ellernbuschfeld		X		604
Rehbuschfeld		X		360
Ohefeldweg		X		257
Appelstraße		X		755
Kleestraße (in Prüfung)			X	2.000

Quelle: Landeshauptstadt Hannover

1. *Meterstraße/alte-Döhrener*
2. *Pfarrlandstraße*
3. *Arndtstraße*
4. *Noltestraße*
5. *Meterstraße/Akazienstraße*
6. *Lange-Laube-Zaehl-Pumpstation*
7. *Meterstraße/Bürgermeister-Fink-Str.*

Hannover erkannt worden. So sind bis 2015 bereits 15 Fahrradstraßen eingerichtet worden. Allein 2016 sind 13 weitere dazu gekommen. Die Gesamtlänge aller Fahrradstraßen beträgt 14,3 Kilometer (Zahlen vom Tiefbauamt der Stadt Hannover). Die Gestaltung der Fahrradstraßen ist durch das Aufbringen von großen runden blauen Fahrradsymbolen gekennzeichnet und natürlich von den Fahrradstraßenschildern jeweils am Anfang und Ende.

Im Vergleich zu anderen Großstädten steht Hannover damit recht ordentlich da, aber wie „erfährt" man als Alltagsradfahrer die Realität auf diesen Straßen?

- Die meisten Autofahrer kennen die Regeln für Fahrradstraßen nicht.
- Es wird weiterhin zu schnell gefahren.
- Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen wird in Hannover in der Regel nicht unterbunden.

Aber auch viele Fahrradfahrende kennen ihre Rechte auf Fahrradstraßen nicht genau. So ist es ganz wichtig, dass nebeneinander gefahren werden darf und auch gefahren wird. Nur so gewöhnt sich der Autofahrer daran, dass er seine Geschwindigkeit dem Radverkehr anzupassen hat und vielleicht sucht er sich dann ja einen anderen Weg. Es gibt Beobachtungen nach dem Einrichten einer Fahrradstraße, dass es eine längere Zeit braucht, bis sich beide Arten von Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn an die neuen Regelungen gewöhnt haben.

Der Anteil des Radverkehrs in Hannover steigt weiter, die bisherigen Radverkehrsanlagen, insbesondere viele Hochbordradwege, sind diesem Anstieg nicht gewachsen. Fahrradstraßen können deshalb ein wichtiger Teil der Radverkehrsinfrastruktur werden. Dazu müssen sie durchgängige Routen, ggf. in Verbindung mit nur für den Radverkehr reservierten Radwegen darstellen. Das muss auch durch angepasste Ampelschaltungen für den Radverkehr unterstützt werden. Für die Gestaltung von Fahrradstraßen lassen sich weitere Elemente entwickeln, die den Erkennungswert verbessern. Ein ganz besonderer Wunsch ist natürlich die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch die Verhinderung von Durchgangsverkehr.

Text und Fotos: Harald Hogrefe

abf

Messe für aktive Freizeit

abf Fahrrad & Outdoor –
Startklar in die neue Radsaison!

Markenvielfalt – Es erwartet Sie eine einzigartige Auswahl von über 50 Marken – 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 Wunschmodell direkt auf der Messe Probe fahren.

Rahmenprogramm – Ein umfangreiches Rahmenprogramm macht Ihren Messebesuch zum Erlebnis: Bühnenprogramm mit Live-Vorträgen und Demonstrationen, spannende Shows, Ausstellung „200 Jahre Fahrrad" u.v.m.

Nicht verpassen: Am 5. Februar freier Eintritt für alle Besucher, die mit dem Fahrrad kommen (ONLINE-REGISTRIERUNG).

1. – 5. Febr. 2017

Messegelände Hannover
10 – 18 Uhr

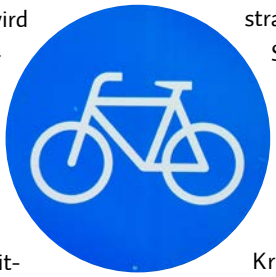
www.abf-hannover.de

Special Event
PHOTO + ADVENTURE
3.-5. Febr.

Fahrradstraßen auch in kleineren Kommunen?

Fahrradstraßen werden mittlerweile in größeren Städten, wie in Hannover, vermehrt eingesetzt, um dem Radverkehr Vorrang einzuräumen, ihn zu bündeln und sicherer zu machen. Dieses funktioniert gut, wenn wenig Kfz-Verkehr vorhanden ist und sie gut gestaltet sind. Aber ist ihr Einsatz auch in kleineren Kommunen, wie den Umlandkommunen der Region Hannover, sinnvoll? Die HannoRad erkundigte sich in den zwanzig umliegenden Regionskommunen – das Ergebnis fiel besser aus als erwartet.

Es gibt bereits Fahrradstraßen in Barsinghausen, Garbsen, Hemmingen, Langenhagen und Wunstorf. Laatzen wird sich bei dem zur Zeit aufgestellten Verkehrsentwicklungsplan näher mit dem Thema beschäftigen. In Lehrte ist angedacht, im Rahmen des diskutierten Radschnellweges Lehrte-Hannover die innerörtlichen Abschnitte als Fahrradstraßen auszubilden. Burgwedel, Isernhagen, Pattensen und Uetze signalisierten Offenheit für das Thema, wenn es praktikable Vorschläge dazu gibt.



Für die anderen Kommunen bestätigen auch die meisten ADFC-Ortsgruppen, dass die Voraussetzung zur Schaffung einer Fahrradstraße (z.B. aufgrund mangelnder Parallelverbindungen für den Kfz-Verkehr) nicht gegeben sind. Ausnahmen: Volker Kempf, Sprecher der Ortsgruppe Neustadt/Garbsen/Seelze, moniert die schlechte Radverkehrssituation auf der Meerstraße in Mardorf (vom Abzweig Pferdeweg bis zur Mardorfer Straße) und plädiert hier aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Die anderen ADFC-Vorschläge richten sich auf die Schulwege in den Ortschaften: Der ADFC Lehrte könnte sich die Südstraße vor dem Schulzentrum als Fahrradstraße vorstellen, Heidrun Bartz vom ADFC Barsinghausen die Straße „Am Spalterhals“ (ebenfalls zum Schulzentrum) und der ADFC Wennigsen den Bürgermeister-Klages-Platz zur Gesamtschule und den „Schulweg“ zur Grundschule. Dieses insbesondere auch, um dem Radverkehr Vorrang gegenüber den Eltern-Taxis zu verschaffen. Um eine attraktive Alternative für die vielbefahrene Durchgangsstraße in Barsinghausen zu schaffen, schlägt der dortige ADFC weiterhin vor, die Berliner Straße vom Bahnhof bis zur Einmündung in die Siegfried-Lehmann-Straße als Fahrradstraße - baulich verändert - aufzuwerten.

Die Erfahrungen mit den bereits bestehenden Fahrradstraßen sollten bei der Schaffung neuer berücksichtigt werden. Ein Vorzeigebeispiel ist in Burgdorf die Fahrradstraßenverbindung Goethestraße-Saarstraße-Brahmstraße. Diese Route stellt die Verbindung von der Weststadt in die Südstadt dar und wurde bereits 1998 als Fahrradstraße ausgewiesen. Die querenden Straßenverbindungen erhielten bauliche Veränderungen, wie Einengungen und Aufpflasterungen. Der Fahrradfahrer fährt auf zum Teil rot markierter Fahrbahn bevorrechtigt in den Kreuzungsbereichen, berichtet Claudia Vollmert aus der Tiefbauabteilung der Stadt Burgdorf. Das Konzept wird so gut angenommen, dass die Stadt Burgdorf für 2017 die Fortführung der Fahrradstraße mit weiteren baulichen Veränderungen (Aufbordung um 3 cm, Aufpflasterungen und Fahrbahneinengungen der Seitenstraßen in den Kreuzungsbereichen) bis hin zur Fahrradabstellanlage des Gymnasiums am Schulzentrum plant.

Auch die zwei bereits lange bestehenden Fahrradstraßen zum Schulzentrum in Garbsen (Theodorstraße/Georgstraße) und der 2013 ausgewiesene Sperberhorst werden durchgängig gut angenommen, berichtet Andreas Richter, Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbau der Stadt Garbsen. Erstere sind nur mit Verkehrszeichen gekennzeichnet, letztere auch mit einer gestaltenden Aufpflasterung und Piktogrammen versehen.

In Langenhagen wurde 2014 die Karl-Kellner-Straße (zwischen Godshorner Straße und am Pferdemarkt) auf 1,8 km als Fahrradstraße ausgewiesen, Aufpflasterungen waren schon aus der früheren Tempo-30-Zone vorhanden. Auch hier waren die Erfahrungen so positiv, dass fortführend weitere 700 m saniert und als Fahrradstraße ausgewiesen werden sollen.

Aus Wunstorf gibt es unterschiedliche Erfahrungen mit den Fahrradstraßen: Die schon lange bestehende Fahrradstraße Nordrehr ist Teil der Fahrradverbindung Großenheidorn-Wunstorf. Das Konzept funktioniert gut, da

1 *Vorbildlich – Fahrradstraße in Burgdorf*

2 *Etwas kleine Piktogramme in Hemmingen*

3 *Fahrradstraße in Hemmingen*

Fotos: Laskowski

der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr wesentlich überwiegt (Fahrradstraße ist bevorrechtigt, Anlieger-Kfz zugelassen). Anders sieht es laut Heiner Kassack vom Fachbereich Stadtplanung der Stadt Wunstorf bei zwei später eingerichteten Fahrradstraßen in der Nähe des Hölty-Gymnasiums aus. Trotz Tempo-20-Reduzierung kommt es immer wieder zu Behinderungen, da über diese Straße auch Kfz-Verkehr zum nahe gelegenen Krankenhaus läuft.

In Hemmingen wurden Mitte 2016 aufgrund des neuen Radverkehrskonzeptes vier Straßen durch Verkehrszeichen und Piktogramme als Fahrradstraßen ausgewiesen. Auf langjährige Erfahrungen kann man zwar noch nicht zurückblicken, dennoch merkt Dietmar Juschkewitz, Abteilungsleiter Tiefbau der Stadt Hemmingen, schon jetzt an: „Als Hinweis können wir die Erfahrung weitergeben, dass die Piktogramme nicht zu klein sein sollten, sondern mindestens einen Durchmesser von einem Meter oder mehr haben.“ Die Hemminger Piktogramme weisen einen Durchmesser von 60 cm auf und wirken damit etwas unscheinbar.

Zusammengefasst: Auch in einigen Umlandkommunen kann bereits auf längere Erfahrungen mit Fahrradstraßen zurückgegriffen werden. Neben der Verwendung von großen Piktogrammen scheint die konzeptionelle Einbindung in Verkehrskonzepte (Radfahrerströme), die Bevorrechtigung der Fahrradstraßen vor kreuzendem Verkehr und möglichst wenig zugelassenem Kfz-Verkehr ein Garant für das Funktionieren von Fahrradstraßen sein. Bauliche Maßnahmen sind darüber hinaus wünschenswert. Insbesondere in Bereichen von Velorouten und Schulwegen sollte über die Einrichtung von Fahrradstraßen nachgedacht werden.

Ingo Laskowski

Neueste Forschungsergebnisse zu Fahrradstraßen

Die Unfallforschung der Versicherer hat im September ihr Forschungsprojekt zur Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen und in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen vorgestellt.

Ergebnis der Untersuchung: Unfälle in Fahrradstraßen geschehen verhältnismäßig selten und sind im Vergleich mit dem gesamten innerörtlichen Unfallgeschehen weniger schwer. Um noch mehr Sicherheit zu erlangen, empfiehlt die Unfallforschung folgende Maßnahmen:

- Zufahrtserlaubnis für Kfz ausschließlich auf Anlieger beschränken und Durchgangsverkehr unterbinden
- möglichst einheitliche Gestaltung über den gesamten Streckenzug
- Breite der Fahrgasse mindestens 4 bis 4,60 Meter plus Sicherheitsabstand zu parkenden Autos (0,75 m), von deutlich größeren Fahrgassen ist wegen überhöhten Geschwindigkeiten der Kfz abzusehen
- Vorfahrt für Fahrradstraßen an Knotenpunkten, außer bei kreuzenden Hauptverkehrsstraßen
- Unterordnung der Nebenzufahrten deutlich kenntlich machen (Beschilderung, Einengungen, Aufpflasterungen)
- polizeiliche Kontrollen zum regelkonformen Verhalten

Für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnete Einbahnstraßen wurden als grundsätzlich sehr sicher eingestuft.

www.udv.de/fahrradstrasse

Die meisten Fahrradstraßen in Deutschland gibt es in München: Hier wurden mittlerweile 59 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 22 km eingerichtet. Hannover kann sich aber im Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung von der Anzahl her durchaus sehen lassen (HannoRad-Abfrage 07/16):

	Einwohner	Fahrradstraßen	Gesamtlänge
Dortmund	580.500	1	0,3 km
Essen	573.800	37	17 km
Bremen	551.800	16	
Leipzig	544.500	5	1,4 km
Dresden	536.300	0	0
Hannover	523.650	28	14,3 km
Nürnberg	501.100	1	0,07 km
Duisburg	485.500	1	0,35 km

SFU
immer Unterwegs

Schmiedestr. 24 | 30159 Hannover
0511 450 30 10 | www.sfu.de

Öffnungszeiten
Mo-Fr: 10:00 - 19:00 Uhr
Sa: 10:00 - 18:00 Uhr

Tour de France ?

Radtaschen
ab 69.95

Sachen Für Unterwegs GmbH

www.pd-f.de / biketec

E-Bikes: Das müssen Sie wissen!

E-Bikes und Pedelecs sind der neue Trend auf dem Fahrradmarkt. Im vergangenen Jahr wurden deutschlandweit mehr als eine halbe Million E-Bikes verkauft, rund 2,5 Millionen Pedelecs fuhren gegen Ende 2015 auf den Straßen. Mehr als jedes achte verkaufte Rad ist laut dem Zweiradindustrieverband ein E-Bike.

Und das Interesse an Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung wird gerade bei Pendlern und älteren Menschen immer größer. Die Entwicklung ist auch längst bei Hannovers Fahrradhändlern angekommen. Wir haben drei von ihnen gefragt, wann Sie sich ein E-Bike kaufen sollten, was Sie dabei beachten sollten und wie Sie Ihr E-Bike pflegen können.

Interviews: Sascha Priesemann

Dann sollten Sie sich ein Pedelec kaufen…

Es antwortet Dietrich Sudikatis vom Radgeber Linden (Wunstorfer Straße 22)

Wann empfehlen Sie ein Pedelec zu kaufen?

← Gründe ein Pedelec zu kaufen, gibt es viele. Das Hauptmotiv für die meisten Kunden ist der Spaß durch die Verringerung des körperlichen Aufwandes beim Treten. Daher empfehlen wir ein Pedelec besonders bei Menschen, die schon leichte körperliche Beeinträchtigungen spüren (Herz, Knie, allgemeine Fitness) aber sich noch körperlich bewegen wollen oder auch sollen. Dann natürlich allen Menschen, die im Kurzstreckenbereich bisher ein Auto benutzen und wegen der Anstrengung nicht auf ein motorloses Fahrrad ausweichen wollen. Und allen, die gerne den Spaß einer neuen Fahrzeuggattung ausprobieren wollen.

Und wann raten Sie davon ab?

← Da die Pedelecs tendenziell mit gleichem Kraftaufwand schneller fahren, sollte man darauf hinweisen, dass bei einer höheren Geschwindigkeit ein ungeübter Fahrradfahrer im Straßenverkehr größeren Risiken ausgesetzt ist. Vor dem Kauf sollte sich jede/jeder diesbezüglich beraten lassen und im schlimmsten Fall bei zu großen Bedenken davon Abstand nehmen. Richtig abraten würde ich nur Menschen, die gar keine Fahrraderfahrung haben.

Ist ein Pedelec nur was für ältere Menschen?

← Nein, natürlich nicht. Durch die Kombination von Muskelkraft und elektrischer Energie (Hybrid im besten Sinne) kommen sehr anpassbare Verhältnisse zustande, die es jeder Person ermöglichen, mit viel oder wenig Eigenleistung ein Fahrrad von A nach B zu bewegen.

Angenommen jemand ist jahrelang mit dem Auto zur Arbeit gefahren. Kann das Pedelec ein Auto ersetzen?

← Der sportliche Pendler kann mit einem S-Pedelec (unterstützt bis 45 km/h) morgens und abends 15 Kilometer in der gleichen Zeit bewältigen wie ein PKW in der Rushhour und fördert gleichzeitig seine Gesundheit. Weitere Vorteile: kürzere Wege benutzen, keine Parkplatzsuche und vor allem deutlich weniger Betriebskosten. In der Kombination mit einem Carsharing-Auto kann man zumindest auf ein eigenes Auto

verzichten. Mit einem Lastenpedelec für größere Transporte und in der Kombination mit dem öffentlichen Verkehr kann man in Großstädten meines Erachtens völlig auf ein Auto verzichten.

Wenn Radfahrer mit Unterstützung fahren, hat das dann überhaupt noch einen sportlichen Effekt?

← Wenn man den Trend und den starken Zuwachs bei den E-Mountainbikes sieht, stellt sich die Frage nicht mehr. Bei Geschwindigkeiten über 20 km/h bekommt der Gegenwind immer stärkere Bedeutung (der Widerstand wächst im Quadrat!) und 250 Watt bei einem normalen Pedelec beziehungsweise 350 Watt reichen dann bei Weitem nicht aus, um die höheren Geschwindigkeiten zu erreichen. Der fitte sportliche Fahrer fährt dann schneller. Aber auch der Energiesparmodus „ECO“ erfordert mehr Leistung vom Fahrer oder der Fahrerin. So kann jeder den Grad seiner „Sportlichkeit“ selbst bestimmen.

Unser Lieblingspedelec:

← Mein „Lieblingspedelec“ kommt von Flyer, dem Pionier der Pedelecentwicklung. In puncto Sicherheit und Komfort gibt es kaum etwas Besseres auf dem Markt. Das fängt bei den pannensicheren Reifen an, geht über den soliden, leistungsstarken Panasonic Motor, bremst mit weitestgehend wartungsfreien hydraulischen Felgenbremsen und ist auch in puncto Komfort hervorragend ausgestattet (Speedlifter twist und gefederte Parallelogramm Sattelstütze). Es gibt's in allen Größen (41 cm bis 60 cm, 26" und 28") und ist bis 149 kg zugelassen. Dazu drei Akku-Varianten für echte Reichweiten über 100 km. Nicht ganz billig mit 3.299 Euro – aber seinen Preis wert.

Radgeber

Das müssen Sie beim Kauf beachten!

Die Antworten gibt Simon Praetze von e-motion (Am Markte 13)

Was muss ich beim Kauf von Pedelecs beachten?

← Da Sie viel e-Bike fahren werden, ist es sehr wichtig den richtigen Radtyp für die geplanten Fahrten zu wählen. Das Bike muss zu Ihren Fahrgewohnheiten passen. Wenn die klar sind, können Ausstattung, e-Antrieb und Akkugröße zur Auswahl gut eingegrenzt werden. Dann unbedingt Probe fahren! Zusätzlich muss es perfekt an Ihren Körper passen. Dafür empfiehlt sich eine Radvermessung und gegebenenfalls ergonomische Anpassung, sowie die Auswahl des richtigen Sattels für langes Fahrvergnügen.

Was ist der neueste Schrei auf dem Pedelec-Markt?

← Es gibt viele technische Neuerungen in den letzten Jahren. Wir haben zurzeit viel Freude, die Funktionen der Apps zur Kommunikation mit dem e-Bike und zum Beispiel Navigation im Display zu nutzen.

Wie viel Geld sollte ich für ein gutes Pedelec ausgeben?

← Da gilt zunächst die Antwort von vorhin, es muss zu Ihnen und Ihren Gewohnheiten passen. Für kurze Strecken und unregelmäßige Nutzung kann man schon ab 2000 Euro ein e-Bike bekommen. Viele Pendler setzen dann auf besser ausgestattete e-Bikes ab circa 2900 Euro. Andere Vielfahrer, Radreisende und Mountainbiker sollten auf die Qualität und Akkugröße ab circa 3600 Euro setzen.

Welches Zubehör sollte ich mir unbedingt holen?

← Für die Sicherheit: Schloss, Achssicherung, Helm, e-Bike-Versicherung
Für die Praxis: Packtaschen, Pannenspray, Regenkleidung
Für die Langlebigkeit: Pflegemittel (Radreinigung und Kettenpflege)
Für den Komfort: Smartphonehalter

Wie lange hält eigentlich der Akku bei einem Pedelec?

← Kommt sehr auf die Größe des Akkus und die Nutzung an. In der Regel zwischen 60 und 80 Kilometer. Ich habe zum Beispiel kein Problem im Turbomodus in der Stadt einen Akku in 30 Kilometern leer zu fahren, mit dem jemand anderes auf Ausflugstour und sparsam über 100 Kilometer weit kommt. Auch Reifendruck, Witterung und Körpergewicht haben einen Einfluss.

«e-motion»
TECHNOLOGIES
HANNOVER

Unser Lieblingspedelec

← Das Tinker ist ein 20“ Kompakt-e-Bike, das es in drei Ausstattungen gibt, mit Nabenschaltung (auch NuVinci N380!) mit Riemen und als Speed-Pedelec. Genial für die Stadt. Klein und wendig. Sehr stabiles Fahrverhalten auch bei hohem Tempo. Gibt es bei uns ab 2999 Euro.

Wie halte ich mein Pedelec fit?

Es antwortet Dirk Fastabend von Orange Bike Concept (Osterstraße 42)

Sind Pedelecs anfälliger für Schäden als normale Räder?

← Im Prinzip nicht. Alle Markenhersteller haben mittlerweile ihre Pedelecs entsprechend der Anforderungen an den Fahrbetrieb angepasst und ausgestattet. Natürlich können einzelne Komponenten aufgrund höherer Geschwindigkeiten und Systemgewichte stärker belastet sein, aber das wird wie gesagt im Markenbereich kompensiert und berücksichtigt. Nichtsdestotrotz empfehlen wir immer, ganz offen nach Stärken und Schwächen des in Augenschein genommenen Pedelecs zu fragen. Ein kompetenter Fachhändler wird entsprechend der Fahrgewohnheiten seines Kunden zu bestimmten Pedelecs raten oder aber sie aus plausiblen Gründen nicht empfehlen.

Wie kann ich mein Pedelec in Schuss halten?

← Glücklicherweise müssen wir hier nur einige Punkte zusätzlich zum herkömmlichen Fahrrad beachten. Ein Punkt ist sicherlich, das Pedelec möglichst trocken zu halten. Auch wenn die elektrischen Antriebe kein Problem mit Regen und Pfützen haben, sollte es doch im Anschluss gut gelüftet und trocken gestellt werden. Speziell beim Transport von Fahrrädern auf dem Kupplungsträger am Heck eines Fahrzeuges entstehen Regenwasserverwirbelungen, die in die Antriebseinheit eindringen können. Hier kann man mit speziellen Abdeckungen Abhilfe schaffen.

Ein weiteres Augenmerk sollte auf die Bremsanlage und Bereifung gelegt werden. Wir sind in der Regel mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs und sollten von daher aufgrund der höheren Belastung hier regelmäßig nachschauen. Beim Mittelmotor-Pedelec sollte der Antriebs- und Schaltstrang ebenfalls regelmäßig auf Verschleiß geprüft werden.

Was sollte ich lieber dem Fahrradhändler vor Ort überlassen?

← Ganz sicher alle sicherheitsrelevanten Arbeiten an Rahmen, Fahrwerk und Bremsen solange kein entsprechendes Fachwissen vorliegt. Wichtig zu wissen ist zudem, dass nicht alle Komponenten frei an Pedelecs getauscht werden dürfen. Daher empfehlen wir vor dem Austausch von Komponenten den Fachhändler vor Ort zu befragen. Neben den klassischen Fahrradkomponenten besteht ein Pedelec natürlich aus weiteren Systemkomponenten wie Antrieb, Antriebssteuerung und dem Akku.
Von Herstellerseite sind die elektrischen Systeme wartungsarm bzw. wartungsfrei konzipiert.

Wie lang ist die Lebensdauer meines Akkus und wie kann ich sie verlängern?

← Das hängt leider von vielen Faktoren ab. Der Akku ist wohl mit das empfindlichste Bauteil am Pedelec-System. Prinzipiell kann von einer durchschnittlichen Lebenserwartung von ca. 2000 Voll-Ladezyklen ausgegangen werden, je nach chemischer Zusammensetzung des Akkus. Wichtig dabei zu wissen: die Kapazität nimmt mit der Zeit ab, sodass am Ende der Lebenszeit des Akkus geringere Reichweiten erzielt werden. Nun kann man dem Akku allerdings auch viel Schlechtes antun, was die Lebenserwartung drastisch reduzieren kann. Dazu gehört das Aufladen bei kühlen Temperaturen (der Akku sollte immer Zimmertemperatur haben), ein häufig komplettes Leerfahren des Akkus, Lagern bei vollgeladenem Akku über längere Zeit. Bei Fragen helfen wir aber gern. Man kann also die Lebenserwartung des Akkus drastisch verkürzen, aber leider nicht verlängern.

Wie kann ich mein Pedelec wirksam vor Diebstahl und Beschädigung schützen

← Das wichtigste vorab: An ein hochwertiges Rad gehört natürlich ein ebenso sicheres und hochwertiges Schloss. Wer sich zum Thema Diebstahl und Beschädigungen darüber hinaus absichern will, kann eine sogenannte Zusatzversicherung abschließen.
Die Versicherer haben erkannt, dass es eine entsprechende Nachfrage gibt und bieten einen umfangreichen Schutz an. Weitere Leistungen sind unter anderem Elektroschäden, Sturzschäden, Vandalismusschäden.
Interessant kann auch ein Pickup-Service sein falls man mal eine Panne auf der Radtour hat. Dieser Service ist in der ADFC-Mitgliedschaft enthalten!

Unser Lieblings-Pedelec?

← Das ist das I:SY mit Boschantrieb. Das I:SY verbindet die Anforderungen, die an ein Rad gestellt werden in kompakter Bauweise. Der Rahmen ist stabil ausgelegt, passend für Groß und Klein, Alt und Jung, Männer wie Frauen. Es hat den Radstand eines gewöhnlichen Pedelecs, bleibt aber kompakt in den Ausmaßen aufgrund der 20" Bereifung. Es lässt sich präzise steuern, besitzt einen tiefen Schwerpunkt und überzeugt mit seiner Ausstattung und Fahreigenschaft. Ein Pedelec, welches man unbedingt einmal ausprobieren muss. Aus unserer Sicht das zurzeit beste Rad am Markt in der Kategorie Urban/Kompaktrad.
Das I:SY ist motorisiert ab 2.795,00 Euro erhältlich.

Stadt verleiht Pedelecs

An drei Ausgabestationen verleihen die Landeshauptstadt und der Landesverband des Verkehrsclub Deutschland (VCD) seit September 61 Pedelecs im gesamten Stadtgebiet. Die Stadtverwaltung führt das Projekt „Peds-Blitz“ noch bis 2018 fort. Der Verleih der i:SY-Stadtflitzer und der Dreiräder mit Elektrounterstützung für mobilitätseingeschränkte Personen kostet derzeit 17,50 Euro pro Tag. Das Ausleihen der E-Lastenräder ist derzeit noch kostenlos. Die Verleihstationen haben in der Regel von Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr, die Radstationen auch am Wochenende geöffnet. Mehr Informationen auch zu den Verleihstellen finden Sie unter www.pedsblitz.de

Pedelec Schnuppertouren

Im Jahr 2015 hatte der VCD den ADFC Hannover gefragt, ob er zwei Pedelec-Touren im Rahmen des Projekts „Mobilität 60+“ ausarbeiten und führen könne. Das Projekt wurde zusammen mit e-Motion realisiert, die die Pedelecs zur Verfügung stellten. Bei der ersten Tour war sogar die Presse mit dabei. Der Bedarf derartiger Touren für Umsteiger vom normalen Fahrrad auf ein Rad mit Elektrounterstützung wurde dem Tourenleiter sofort klar. Deshalb wurden die Touren verfeinert und 2016 wieder angeboten.

Es sollten auf einer solchen Tour von ca. 35 Kilometer Länge möglichst viele Alltags- und Verkehrssituationen vorkommen, bei denen die Unterschiede zwischen Pedelecs und normalen Rädern erfahren und geübt werden. Es geht zuerst um die Beherrschung der Technik: Umgang mit den unterschiedlichen Unterstützungsstufen, Bewusstmachung der höheren Geschwindigkeiten, Bremsverhalten. Also erst mal am Maschsee Westufer entlang, dann in die Eilenriede für die Bremsversuche. Ein erster Höhepunkt ist die sogenannte Karussellbrücke über den Südschnellweg (Weidengrundbrücke). Hierbei ist es wichtig nicht die höchste Unterstützungsstufe zu wählen, weil es doch recht enge Kurven sind und beim Hochfahren wird man leicht zu schnell. Verkehrssituationen mit und ohne benutzungspflichtige Radwege in Bemerode und Kirchrode und als absoluten Höhepunkt die Auffahrt auf den Kronsberg. Dabei lernen die Teilnehmenden, dass nicht das Hochfahren der steilen Rampe das schwierigste ist, dafür hat man ja den Motor, sondern das kontrollierte Herunterfahren auf den Schotterwegen mit den schweren Rädern.

Zwischendurch gab es immer wieder die Möglichkeit, die Räder zu tauschen und verschiedene Rahmenformen auszuprobieren. E-Motion hat uns dabei sehr geholfen und verschiedene Pedelecs der neuesten Technologie zur Verfügung gestellt.

An den Touren können maximal 10 Personen teilnehmen. Beide Kurse waren schnell ausgebucht. Am Ende der Touren waren die Teilnehmenden begeistert von der Technik und fanden es sehr nützlich, was sie gelernt hatten und wie viel Spaß sie dabei hatten. Wir werden wohl auch 2017 wieder mindestens zwei Pedelec-Schnuppertouren anbieten.

Text und Fotos: Harald Hogrefe

Fakten zu Pedelecs und E-Bikes

Typen von E-Bikes

Grob zusammengefasst gibt es zwei Typen von E-Bikes. Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt, während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Wer schneller fahren will, ist auf die eigene Körperleistung angewiesen. Rechtlich ist das einfache Pedelec dem Fahrrad gleichgestellt. Dies gilt allerdings nicht für die S-Klasse unter den Pedelecs. Sie funktionieren zwar wie ein Fahrrad, die Motorunterstützung wird aber erst bei 45 km/h abgestellt. Für die schnelle Klasse ist eine Einzelzulassung des Herstellers vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) notwendig. Es braucht ein Versicherungskennzeichen, der Fahrende muss einen Helm tragen und darf Radwege bisher nicht benutzen.

Nutzer von E-Bikes

Der typische E-Radfahrer ist nicht über 80, sondern männlich und meist um die 50. 40 Prozent der E-Bike-Fahrten werden aus beruflichen Gründen getätigt. Mit dem E-Bike fahren die Leute nicht unbedingt öfter, aber vor allem länger. Um das Dreifache erhöht sich der Pendelradius des E-Bikes gegenüber dem normalen Fahrrad.

Kosten von E-Bikes

Der Deutsche gibt im Durchschnitt 450 Euro für sein Fahrrad aus. Beim E-Bike ist das aber anders. Für ihr motorisiertes Zweirad gibt der Durchschnittsdeutsche zwischen 1.500 bis 2.500 Euro aus. Rund 2.150 Euro kostet laut dem Verband unabhängiger Fahrradgeschäfte im Mittel ein Pedelec.

Nutzer von S-Pedelecs

Die S-Klasse unter den E-Bikes ist bisher nur sehr selten auf den Straßen unterwegs. Nur knapp fünf Prozent der verkauften E-Bikes sind S-Pedelecs. Einer der prominentesten Nutzer ist übrigens Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer.

Antiquitätencafé unter'm Storchennest

–Das Ziel Ihrer nächsten Tour –

Herzlich Willkommen! Neben einem charmanten Ambiente erwartet Sie ein reichhaltiges Angebot an Torten und Kuchen, die hier im Haus vom Bäckermeister selbst für Sie hergestellt werden!

In historischer Atmosphäre bieten wir unseren Gästen sowohl 60 Innenplätze als auch 50 Außenplätze (teils mit Witterungsschutz).

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Öffnungszeiten: Dienstag–Sonntag von 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 18.00 Uhr
– Montag Ruhetag –

Beitritt

Auch auf adfc.de

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

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

Anschrift:

Name

Vorname

Straße

PLZ, Ort

Geburtsjahr Beruf (freiwillig)

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

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

◯ **Einzelmitglied 56 €** (ab 27 Jahre)

◯ **Einzelmitglied 33 €** (18–26 Jahre)

◯ **Familien-/Haushaltsmitgliedschaft 68 €** (ab 27 Jahre)

◯ **Familien-/Haushaltsmitgliedschaft 33 €** (18–26 Jahre)

◯ **Jugendmitglied 16 €** (unter 18 Jahre)

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

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

◯ **Zusätzliche jährliche Spende €**

◯ Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf: **Gläubiger-Identifikationsnummer:** DE36ADF00000266847
Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

◯ Schicken Sie mir bitte eine **Rechnung.**

Datum/Unterschrift

Quelle: "SolaRoad Netherlands"

Kommt der Solarradweg in der Region?

Es gibt manchmal Meldungen in der Zeitung, da geht der Blick direkt zum Kalender: Ist heute etwa der 1. April? So ging es nach eigenem Bekunden zumindest einigen Abgeordneten im Verkehrsausschuss der Region Hannover, als sie aus der Presse erfuhren, dass die Verwaltung zwei Solar-Radwege in den Gemeinden Burgdorf und Langenhagen testen wolle. Doch solche Radwege sind längst keine Seltenheit mehr. In den Niederlanden wurde bereits vor zwei Jahren eine Solarstrecke in Krommenie in der Nähe von Amsterdam errichtet – mit großem Erfolg. Das 70 Meter lange Stück könnte ein Jahr lang einen Einpersonenhaushalt mit Strom versorgen. In den USA wurde sogar bereits eine ganze Straße aus Solarmodulen gebaut.

Nun will es auch die Region probieren – es wäre der erste Solar-Radweg in Deutschland. Zwei stromerzeugende Radwege könnten zwischen Ehlershausen und Ramlingen entlang der K117 und an der K324 in Krähenwinkel verlaufen. Im Gespräch sind zwei Varianten: Auf einer Strecke sind die Solarmodule auf dem Asphalt aufgebracht, auf dem anderen Radweg ist ein Dach mit schräg liegenden Kollektoren geplant. Im Solar-Radweg sind die Module wie eine Art Fliesenteppich eingebaut. Über die Kollektoren kommt verhärtetes Glas, das sogar Trecker tragen kann und die hochempfindlichen Solarmodule schützt.

Voraussetzung für beide Projekte ist aber, dass die Region selbst nur 20 Prozent der etwa 700.000 Euro teuren Baukosten trägt. „Wir haben eine Antragsskizze abgegeben, jetzt hoffen wir auf die Aufforderung einen Förderantrag zu stellen“, sagte Konrad Finken, Fachbereichsleiter Verkehr bei der Region, in der Sitzung des Verkehrsausschusses. Das Ergebnis der ersten Prüfung erwartete die Region im September – hierzu lagen der HannoRad bis zum Redaktionsschluss keine neuen Informationen vor. Der Förderantrag soll dann schließlich bei der Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums eingereicht werden.

Die Verkehrspolitiker standen dem Vorschlag überwiegend positiv entgegen. Stefan Winter von den Grünen meinte, dass die Region für „Innovationen stehen sollte“. Es gab aber auch kritische Stimmen etwa von Oliver Brandt (CDU), der von einem „Schildbürgerstreich“ sprach. Die Region könne sich aufgrund ihrer Schuldenlast solche „Spielereien“ nicht leisten. Ist also so ein Solar-Radweg überhaupt sinnvoll?

Laut den Angaben des deutschen Herstellers solmove könnte ein Kilometer stromerzeugende Landstraße rund 150 Haushalte versorgen. Bei einem Solar-Radweg sind das natürlich deutlich weniger. Schätzungsweise könnten auf der 200 Meter langen Strecke zwischen Ehlershausen und Ramlingen rund 5.000 Kilowattstunden erzeugt werden – davon kann ein Fünfpersonenhaushalt ein Jahr mit Strom für rund 1.400 Euro versorgt werden. In erster Linie soll der erzeugte Strom des Solar-Radweges aber nicht in normale

Solarradweg in den Niederlanden.
Quelle: 'SolaRoad Netherlands'

Haushalte fließen. Nach den Vorstellungen der Verwaltung und der Regionspolitik könnten mit der erzeugten Energie Ampeln oder zum Beispiel die Beleuchtung von Bushaltestellen betrieben werden. Auch die oft unzureichende Beleuchtung von Radwegen könnte mit Strom aus Solarmodulen gewährleistet werden. Schließlich wäre ein Solar-Radweg auch eine gute Lösung, um Ladestationen für Pedelecs und E-Autos zu betreiben.

Zudem hätte der Solar-Radweg einen weiteren positiven Effekt für Radfahrende, der kaum beachtet wird. Die Kollektoren unter der Glasschicht erzeugen Wärme, die im Winter möglicherweise dazu führen würde, dass die Strecke eisfrei wäre. Wenn zu viel Schnee fällt, müssen die Wege aber wahrscheinlich dennoch geräumt werden.

Ob die Solar-Radwege letztlich überhaupt kommen, ist noch offen. Das hängt davon ab, wie viele Fördergelder die Region für das Projekt erwerben kann und ob die Verkehrspolitiker nach der Kommunalwahl der Idee weiterhin genauso positiv gegenüberstehen. Und dann gibt es ja einen ganz neuen Einfall, der alles sprengen würde. Ein Regionspolitiker, der die Funktionsweise der Solar-Radwege im ersten Moment nicht begriffen hatte, fragte, wie sich die Energie denn nun vom Boden ins Fahrrad übertrage. Eine solche Innovation wäre tatsächlich was – aber wohl erst mal nur für den 1. April.

Sascha Priesemann

HannoRad-Mitarbeit:

Wir suchen dich!

Die HannoRad ist eine Erfolgsgeschichte: Bereits mehr als 30 Jahre gibt es das ADFC-Magazin von Radfahrern für Radfahrer in der Region Hannover. Jedes Jahr werden fast 20.000 Hefte gedruckt, aufgeteilt auf drei Ausgaben. Und sie werden auch gelesen, sei es von Kommunalpolitikern, Radfahrern oder anderen Interessierten. Wir wollen die HannoRad noch besser machen! Dafür suchen wir euch.

HannoRad
www.hannorad.de

Texte schreiben, Fotos machen, Anzeigen akquirieren: Das sind alles Aufgaben, die bei der Erstellung der HannoRad erledigt werden müssen. Dabei ist fast die komplette Arbeit ehrenamtlich. Wir suchen deshalb weitere freiwillige Redaktionsmitglieder.

Redakteur/in: Die zentrale Aufgabe einer Zeitschrift ist natürlich die Produktion von Texten. Um Teil des Redaktionsteams zu werden, erwarten wir jedoch keine journalistischen Qualifikationen. Ein sicherer Umgang mit der deutschen Sprache ist aber erforderlich. Neben der Teilnahme an den Redaktionssitzungen (etwa einmal im Monat) entsteht ein Arbeitsaufwand von rund vier Stunden im Monat für die regelmäßige Mitarbeit.

Verteiler/in: An knapp 100 Auslagenstellen liegt die HannoRad in der gesamten Region Hannover aus. Um möglichst viele Interessenten der HannoRad zu erreichen, soll die Zahl der Auslagestellen stetig erhöht werden. Dafür suchen wir ehrenamtliche Verteiler, die mehrere Ausgaben im Stadtgebiet und der Region verteilen wollen. Arbeitsaufwand fällt immer dann an, wenn eine neue Ausgabe (dreimal im Jahr) erschienen ist.

Mitarbeiter/in Anzeigenakquise: Der Druck der HannoRad wird hauptsächlich über Anzeigen finanziert. Für diese zentrale Aufgabe ist regelmäßige Arbeit notwendig. Dazu gehört: Potenzielle Werbekunden kontaktieren und bestehende Anzeigenkunden betreuen. Zwei Monate vor dem Erscheinen der Hannorad beginnt dabei in der Regel die zentrale Arbeit. Dafür sind in dieser Phase etwa fünf Stunden die Woche notwendig.

Das bieten wir: Mitarbeit in einem funktionierenden Team und an einem tollen Produkt. Erweiterung des Erfahrungsschatzes für die Erstellung eines Magazins.

Habt ihr Interesse? Dann meldet euch unter redaktion@adfc-hannover.de

RadhauSchauerte

Hildesheimer Straße 53 · 30169 Hannover · Telefon (05 11) 8 03 99 47
www.radhaus-schauerte.de

Trekkingräder
Cityräder
Kinder- und Jugendräder
Anhänger
Werkstattservice

Touren und Termine November - Januar 2017

NOVEMBER 2016

So., 06.11.: Grünkohltour: „Lasst Euch überraschen“ – ca. 50 km – 10:00 Uhr – T: Rathaus Lehrte, Gabi und Günter Hänsch, Telefon: (05132) 502872, bitte anmelden bis 30.10.

Di., 08.11.: Überraschungstour (je nach Wetterlage kürzer oder länger!) – 11:00 Uhr – T: Feuerwehrhaus Gehrden, Nordstr. 22, Wernhard Thielemann, (05108) 921006

So., 13.11.: „Grünkohl“ Radtour – 11:00 Uhr – T: Spittaplatz Burgdorf

So., 20.11.: „Grünkohl(überraschungs) tour“ – ca. 25 km – je Strecke – 11:00 Uhr, Annette Teuber, Telefon: (0511) 9207192 - Anmeldung bis 06.11.

So., 27.11.: „Weihnachtsmarkt am Knochenhauer Amthaus in Hildesheim“ – ca. 50 km – 10:15 Uhr – T: Wunstorf Bahnhof, Gleis 4 – Radbeleuchtung erforderlich – Nach kurzer S-Bahn Anfahrt führen uns ruhige Wege an die Innerste und in die City von Hildesheim zur Pause auf dem Weihnachtsmarkt. Den Rückweg werden wir radelnd (auch auf nicht asphaltierten Wegen) und bahnfahrend (innerhalb der Region Hannover) zurücklegen. Bitte an Selbstverpflegung denken – funktionstüchtige Beleuchtung erforderlich, Anne u. Erwin Marquard, Handy: 0171-2987849. Teilnehmer aus Hannover bitten wir um telefonische Kontaktaufnahme.

DEZEMBER 2016

Sa., 03.12.: „Winterwanderung“ – vom Rathaus Empelde am Benther Berg – 7 km – 11:00 Uhr – T: Rathaus Empelde – Wernhard Thielemann, Telefon: (05108) 921006

So., 11.12.: „Zum Weihnachtsmarkt nach Bad Nenndorf“ – Kurparkadvent – ca. 45 km (auch auf nicht asphaltierten Wegen) – 12:30 Uhr – T: Wunstorf Bahnhof, Ausgang ZOB – Routenverlauf beschreibt einen leichten Bogen durch Wunstorfs Westen – nachmittags Erreichen des Weihnachtsmarktes – Rückweg nach Sonnenuntergang – funktionstüchtige Radbeleuchtung erforderlich - Selbstverpflegung für die erste Pause, Anne und Erwin Marquard, Handy: 0171-2987849 sowie Kerstin Neumann. Teilnehmer aus Hannover bitten wir um telefonische Kontaktaufnahme

JANUAR 2017

Mi., 11.01.: Mitgliederversammlung ADFC Lehrte/Sehnde – Rückblick, Berichte und Wahlen – 19:00 Uhr – T: Haus der Vereine, Marktstraße 23, Lehrte

Di., 24.01.: Mitgliederversammlung ADFC Wunstorf – 19:30 Uhr T: bei E.Marquard@adfc-hannover.de erfragen – Mitglieder werden rechtzeitig informiert.

Do., 26.01.: Mitgliederversammlung ADFC Wennigsen/Barsinghausen – 19:30 Uhr – T: Wennigsen, Gaststätte Pinkenburg, Hauptstr. 5

Ausführliche Darstellungen der Touren sowie aktuelle Änderungen entnehmen Sie bitte unserer Homepage www.adfc-hannover.de/ unter Radtouren.

Hannovermobil für alle

Mobiler ist jetzt noch flexibler

Ab jetzt auch ohne Abo erhältlich: Nutzen Sie **Hannovermobil** für nur 9,95 € im Monat und sichern Sie sich komfortables CarSharing sowie exklusive Rabatte für Taxi und Bahn.

gvh.de

Ortsgruppe Langenhagen

40 neue Fahrradbügel für Langenhagen!

Neue Fahrradbügel am Rathaus in Langenhagen

Der Betriebshof der Stadt Langenhagen hat im Juni 2016 die von der Region Hannover kostenlos zur Verfügung gestellten 40 Fahrradbügel übernommen und bereits am 20. Juni 2016 mit der Montage der ersten Bügel im Bereich des Rathauses begonnen. Weitere Aufstellflächen sind im Zentrum vorgesehen. Damit erhöhen sich die Abstellmöglichkeiten dort deutlich. Man kann davon ausgehen, dass viele Radfahrer diese zusätzlichen Bügel gerne nutzen werden, sind sie doch ein Anreiz dafür, bei kurzen Strecken lieber auf das Auto zu verzichten und stattdessen mit dem Fahrrad in die Innenstadt zu fahren.

Zustande gekommen ist diese Aktion zwischen der ADFC-Ortsgruppe Langenhagen und der Verwaltung der Stadt Langenhagen, nachdem die Region Hannover den Kommunen im Umland 1.000 Fahrradbügel kostenlos zur Verfügung stellen wollte. Dem folgte eine Begehung zwischen der Langenhagener Verwaltung und dem ADFC im Juli 2015, bei der festgelegt wurde, an welchen Stellen im Zentrum unserer Stadt Bedarf für zusätzliche Bügel besteht.

Recht unbürokratisch hat unsere Verwaltung reagiert und innerhalb kürzester Zeit einen Aufstellungsplan für die zusätzlichen 40 Bügel erarbeitet. Sie dient heute dem Betriebshof Langenhagen als Grundlage für die Montage dieser Bügel.

Es scheint aber nicht das Ende der Fahnenstange zu sein. Die Region Hannover plant, auch in den nächsten Jahren noch Fahrradbügel für die Kommunen produzieren zu lassen. Grund genug, auch in Langenhagen zusätzliche Aufstellmöglichkeiten zu eruieren. Unsere Ortsgruppe bleibt dran.

Rudi Eiffert

Ortsgruppe Wennigsen/Barsinghausen

Saisonale Fahrradbügel in Kirchdorf

Wir freuen uns über zusätzliche Abstellmöglichkeiten: Am S-Bahn-Haltepunkt Kirchdorf sind auf zwei PKW- Stellplätzen im Rahmen eines Pilotprojekts jeweils fünf mobile Fahrradanlehnbügel von Region und Stadt Barsinghausen installiert worden. Nach den Herbstferien sollen sie im Bauhof eingelagert und in den Osterferien wieder montiert werden. Das Pilotprojekt wird von einer Nutzerbefragung begleitet.

Auch die Region hat erkannt, dass die vorhandenen Abstellmöglichkeiten immer noch nicht ausreichen, obwohl wir seitens des ADFC nach fertiggestelltem Ausbau des Haltepunkts im Jahr 2013 zu den vorhandenen, nicht ausreichenden Bügeln schon die Installation von zehn weiteren Anlehnbügeln erreichen konnten.

Es bleibt abzuwarten, ob der Radverkehr - wie in der Region vermutet - im Winter tatsächlich zurückgeht.

Heidrun Bartz

Mongolei

Auf den Spuren Dschingis Khans

Kommen Sie mit Wikinger Reisen auf eine 15-tägige Rad-Rundreise

- Natur pur – Radtouren durch weite Steppe und Kiefernwald
- Zu Gast bei einer Nomadenfamilie
- Winterpalast Bogd Khan in Ulan Bator
- Inkl. Flug, Übernachtungen, Verpflegung, Radmiete, Programm und qualifizierter, deutschsprachiger Wikinger-Reiseleitung

ab 3.345 €

3 % Frühbuchervorteil
bei Buchung bis 07.01.17

Infos, Kataloge und Buchungen:

Reisebüro Goltermann

Reisebüro Goltermann
Breite Str. 3 • 30890 Barsinghausen
Telefon 0 51 05 – 77 59 001
info@reisebuero-goltermann.de

WIKINGER REISEN
Urlaub, der bewegt.

„An die Spitze, fertig, los!“

Region Hannover gewinnt bundesweites Stadtradeln

„An die Spitze, fertig, los!“ so lautete das Motto des diesjährigen Stadtradelns in der Region Hannover. Seit vier Jahren beteiligt sich die Region an diesem bundesweiten Wettbewerb des Klimabündnisses, in dem Kommunen drei Wochen lang Fahrradkilometer sammeln. Ziel des Konzeptes: Fahrradfahren, Klimaschutz und Radverkehrsförderung eine breite Öffentlichkeit zu verleihen. Drei Wochen lang spornen sich die Teams gegenseitig an, haben Spaß bei der Sache und verbreiten die Begeisterung fürs Fahrrad in den Kommunen. Durch die Einbindung der kommunalen Verwaltungen und politischen Gremien soll insbesondere auch das Bewusstsein für bessere Radverkehrsbedingungen vor Ort gestärkt werden.

Start der diesjährigen Aktion war die Fahrradsternfahrt über die Schnellwege am 29. Mai. Als weitere Höhepunkte folgten die Landerlebentour, der Familienradwandertag und die Velo-City-Night im Umland zum Abschluss. Mindestens ebenso wichtig aber waren die Wege jedes Einzelnen im Alltag: der Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf, ...

Sina Wenning, Fahrradkoordinatorin der Region Hannover, zeigte sich sichtlich zufrieden mit dem diesjährigen Wettbewerb: „Dem schlechten Wetter bei Auftakt, Sternfahrt und Siegerehrung zum Trotz – die diesjährige STADTRADELN-Saison war die bisher erfolgreichste für die Region Hannover: Erstmals haben sich tatsächlich alle 21 Regionskommunen beteiligt, haben knapp 10.000 Radlerinnen und Radler in die Pedale getreten und konnten so fast 1,5 Millionen Kilometer zurücklegen. So darf es gerne weitergehen.“

Mit diesem Ergebnis überholte die Region Hannover Dresden und die Metropolregion Ruhr und erreichte bundesweit den ersten Platz von 496 Teilnehmerkommunen. Im vierten Jahr das Ziel erreicht – fahrradaktivste Region Deutschlands in der Wettbewerbskategorie „Gesamtkilometer“! Herzlichen Glückwunsch an die Organisatoren und alle Teilnehmer!

Alle Kommunen trugen zu diesem guten Ergebnis bei, standen aber gleichzeitig auch miteinander in Konkurrenz, um den Titel der fahrradaktivsten Kommune der Region Hannover. Insbesondere die Neulinge Garbsen und Hemmingen mischten durch hohes Engagement gleich in den vorderen Reihen mit. Garbsen belegte in der Kategorie „Gesamtkilometer“ mit 197.504 km Platz zwei hinter der Stadt Hannover (415.626 km) und verwies Wennigsen (109.283 km) auf den dritten Platz. In der Kategorie „Kilometer pro Einwohner“ verteidigte Wennigsen zwar den Siegertitel zum dritten Mal (7,85 km/E.), Hemmingen erreichte aber aus dem Stand

STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

1 *Verregnete Sternfahrt zum Auftakt des Stadtradeln (Foto: Ingo Laskowski)*

2 *Aufruf der Teamkapitäne zum Stadtradeln in Wennigsen (Foto: Markus Hugo – Con-nect)*

3 *Stadtradeln-Siegerehrung auf der Regions-Bühne (Foto: Dete Rehbock)*

5,53 km/Einwohner und damit den 2. Platz vor Garbsen (3,29 km/E.).

Die Sieger wurden beim Regionsentdeckertag am 4. September durch Regionspräsident Hauke Jagau auf der Bühne am Opernplatz geehrt. Den Titel des fahrradaktivsten Kommunalparlaments erreichte Wunstorf mit 57 km/Parlamentarier vor dem Vorjahressieger Hannover (35.6 km/P.) und Burgdorf (19.7 km/P.).

Hervorzuheben sind auch die Leistungen der vier Stadtradeln-Stars aus Politik und Verwaltung: Thomas Bensch (Ronnenberg), Alexandra Jaeger (Hemmingen), Birgit Mares (Wunstorf) und Jürgen Mineur (Hannover) ließen ihr Auto ganz stehen und erledigten alle Wege mit dem Fahrrad. Zwei weitere Titel: Das Team mit den meisten TeilnehmerInnen stellte das Gymnasium Großburgwedel mit 1.045 Personen, das Team mit den meisten Kilometern pro Teilnehmer Fahrrad Meinhold II aus Garbsen (1.633 km/Teilnehmer).

So sparte auch Klaus Geschwinder, der für die Aktion verantwortliche Teamleiter bei der Region Hannover, nicht mit Lob: „Es klappt, was wir uns vorgenommen haben. An unseren Aktionen nehmen immer mehr Menschen in der Region Hannover teil, es entsteht nach und nach eine Fahrradbewegung. Dies alles ist nur mit den vielen Helferinnen und Helfern möglich, die z.B. als Teamkapitäne oder auch als Ordner bei der Sternfahrt und bei der Landerleben-Tour unsere Aktionen unterstützen. Viele von ihnen sind in den einzelnen ADFC-Gruppen organisiert. Ihnen allen gilt mein besonderer Dank!“

Und Heiko Söhnholz vom Veranstaltungsservice Mobilität der Region arbeitet schon an der Fortsetzung im nächsten Jahr: „ Im kommenden Jahr beginnt der Wettbewerb der Region Hannover am 28. Mai und endet am 17. Juni. Zur Auftaktveranstaltung auf dem Opernplatz planen wir erneut die Durchführung einer Fahrradsternfahrt aus den Umlandkommunen in die Landeshauptstadt; aus feiertagsverkehrlichen Gründen dann jedoch ohne Befahrung von Schnellwegteilstrecken. Ein attraktives Begleitprogramm wird es selbstverständlich ebenfalls wieder geben, gerade ist beispielsweise die Ausschreibung für eine neuerliche STADTRADELN-Landerleben-Tour erfolgt.“

Am besten also das Fahrrad gar nicht erst „einmotten“ – gleich dran bleiben!

Ingo Laskowski

ADFC-Fahrradklima-Test: Jetzt teilnehmen!

Hat Hannover ein Herz fürs Fahrrad? Noch bis zum 30. November haben Sie die Möglichkeit am Fahrradklima-Test des ADFC teilzunehmen. Dort können Sie in einer Umfrage die Fahrradfreundlichkeit von Hannover und den Umlandkommunen bewerten. Der Test gibt Politik und Verwaltung lebensnahe Rückmeldungen zu Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung. Die Gewinner-Städte werden im Frühjahr 2017 ausgezeichnet.

Welchen Zweck erfüllt der Fahrradklima-Test?

← „Der ADFC-Fahrradklima-Test hat sich als Zufriedenheits-Index für Radfahrer bestens bewährt. Immer mehr Städte entdecken, dass Fahrradfreundlichkeit ein Standortfaktor ist“, sagt das ADFC-Bundesvorstandsmitglied Ludger Koopmann. In Hannover und der Region hat sich seit dem letzten Fahrradklima-Test einiges verändert. Seit einem guten Jahr verfolgt zum Beispiel die Region Hannover ihr Handlungskonzept Radverkehr, in der Landeshauptstadt wurde unter dem Motto „Lust auf Fahrrad“ eine eigene Kampagne für den Radverkehr gestartet. „Jetzt geht es um die Frage, ob die Verbesserungen wirklich bei den Radfahrenden ankommen. Was lief gut – was nicht?“, fragt Hannovers ADFC-Sprecher, Harald Hogrefe.

Wie kann ich teilnehmen?

← Noch bis zum 30. November können Sie auf der Seite www.fahrradklima-test an der Befragung teilnehmen. „Es dauert nur ein paar Minuten“, versichert Hogrefe. Ihre Teilnahme ist wichtig, denn jede Kommune muss eine Mindestzahl an Teilnehmern verzeichnen, um in die Auswertung aufgenommen zu werden und eine Chance für eine Auszeichnung zu haben. In Hannover haben 2014 über 700 Bürger und Bürgerinnen allein in der Landeshauptstadt mitgemacht. 2016 will der ADFC die Beteiligung noch einmal deutlich erhöhen.

Was für Fragen werden mir gestellt?

← Bei der Online-Umfrage werden 27 Fragen zur Fahrradfreundlichkeit gestellt - beispielsweise, ob das Radfahren Spaß oder Stress bedeutet, ob die Radwege von Falschparkern freigehalten werden und ob sich das Radfahren insgesamt sicher anfühlt.

Gibt es den Fahrradklima-Test nur in Hannover?

← Nein, die Teilnahme am Fahrradklima-Test wird zum siebten Mal in ganz Deutschland angeboten. Am Ende steht ein Ranking über viele Städte im gesamten Bundesgebiet, anhand derer Sie sehen können, wie ihre Stadt im Vergleich abgeschnitten hat. Mehr als 100.000 Bürgerinnen und Bürger haben beim vergangenen Fahrradklima-Test vor zwei Jahren teilgenommen und die Situation in 468 Städten in ganz Deutschland beurteilt. Gefördert wird er übrigens vom Bundesverkehrsministerium aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) mit rund 150.000 Euro.

Welche Auszeichnungen können Kommunen gewinnen?

← Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2017 präsentiert. Ausgezeichnet werden die fahrradfreundlichsten Städte und Gemeinden nach vier Einwohner-Größenklassen sowie diejenigen Städte, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben.

Wer hat beim letzten Mal in Hannover gut abgeschnitten?

← Hannover bekam 2014 eine Note 3,4 und schaffte es damit auf Platz Vier der deutschen Großstädte. Ist dieses Mal ein Platz auf dem Treppchen drin? Eine noch bessere Note bekam übrigens Wennigsen (2,8). Die Deisterkommune schaffte es damit in ihrer Kategorie unter 50.000 Einwohner auf den elften Rang. Dieses Mal könnte es vielleicht sogar einstellig werden. Die Bewertungen von Isernhagen (4,2), Laatzen (4,1), Lehrte (4,0) und Langenhagen (3,9) sind dagegen noch ausbaufähig.

Sascha Priesemann

Foto: pixabay

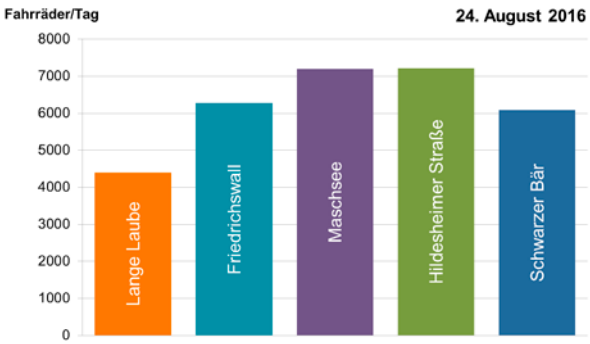
Winterdienst: Hier wird geräumt

Es beginnt wieder die dunkle und kalte Jahreszeit: Damit Radfahrer auch bei Schnee und Eis sicher ans Ziel kommen hat der ADFC Hannover in der Landeshauptstadt in Zusammenarbeit mit aha Radwege ausgewählt, die auch im Winter stark befahren werden. Inzwischen werden mehr als 200 Kilometer Radwege auch außerhalb der regulären Arbeitszeit (z.B. am Wochenende) geräumt. Im Bedarfsfall kann hier auch Salz eingesetzt werden. Unter http://www.adfc-hannover.de/service/winterdienst-2/ finden Sie eine Karte, auf der die Routen gekennzeichnet sind, die vorwiegend geräumt werden. In der Eilenriede und anderen Grünflächen der Stadt werden in der Regel alle mit einem Teerbelag versehenen Wege vom Fachbereich Umwelt und Stadtgrün der Landeshauptstadt Hannover geräumt. Für die anderen 20 Umlandgemeinden der Region Hannover sind die Kommunen verantwortlich, dort bitte mit dem örtlichen Bürgerbüro Kontakt aufnehmen.

In Hannover wird gezählt!

Insgesamt neun Zählstellen stehen seit Anfang des Jahres verteilt in der Stadt Hannover – davon fünf mit Anzeige der Fahradfahrenden pro Tag und pro Jahr. Sie stehen in der Langen Laube, am Maschsee, Friedrichswall, an der Hildesheimer Str. und am Schwarzen Bär. „Durch diese Erhebungen erfahren wir genaue Zahlen zum Radverkehrsaufkommen, zur Entwicklung der Radverkehrszahlen und zur Verteilung innerhalb der Stadt Hannover“, betont Kai Kaminski, Sachgebietsleiter aus dem Fachbereich Tiefbau. Mit ca. 1,5 Millionen Radfahrenden allein im August zeigt Hannover deutlich, dass viele Menschen mit dem Rad unterwegs sind. Auch der ADFC Hannover begrüßt die digitalen Zählstellen. „Diese Daten geben uns gute Argumente für bessere Planungen für Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs in der Stadt“, so Eberhard Röhrig-van der Meer, stellv. Vorstandssprecher des ADFC Hannover.

Anne Nyhuis



Quelle: Landeshauptstadt Hannover

Reges Interesse an Radverkehrsforum

Etwa 80 Interessierte diskutierten im Pavillon gemeinsam mit Vertretern der Politik über die Radverkehrssituation und -planungen in Hannover. Der ADFC organisierte das Politische Forum kurz vor den Kommunalwahlen. Der Abend zeigte erfreulich eindeutig ein klares Votum aller Parteien für eine deutliche Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in den nächsten Jahren in Hannover. Der ADFC wird die Parteien und künftigen Ratsfraktionen daran messen. Auf dem Podium nahmen teil: ADFC-Sprecher Harald Hogrefe, Oliver Förste (Fraktionsvorsitzender Die Linke), Pat Drenske (stellv. Vorsitzender der grünen Ratsfraktion/umweltpolitischer Sprecher Bündnis 90/Grünen), Ewald Nagel (Ratsherr und baupolitischer Sprecher SPD), Georgia Jeschke (stellv. verkehrspolitische Sprecherin CDU), Wilfried Engelke (Fraktionsvorsitzender FDP).

Anne Nyhuis

1 *ADFC-Sprecher Harald Hogrefe (von links) und Oliver Förste (Linke) lauschen den Ausführung von Pat Drenske (Grüne).*

2 *Georgia Jeschke (CDU) hört Wilfried Engelke von der FDP aufmerksam zu.*

Fotos: Sascha Priesemann

ADFC-RadlerInnentreff

Stammtisch-Geplauder rund um‘s Rad

Jeden zweiten Mittwoch im Monat treffen sich Rad-Interessierte zum Stammtisch-Geplauder rund um‘s Rad. Besondere Themen waren bisher das ADFC-Projekt Velorouten sowie die vielen Informationen zur Kulturroute, die von der Region Hannover herausgegeben worden sind. Auch die Redaktion HannoRad hat sich bereits vorgestellt. Das Geplauder über die Highlights aus dem Radel-Urlaub kam bisher etwas zu kurz. Über das anstehende Winterhalbjahr wollen wir deswegen hier einen Schwerpunkt setzen.

Interessierte sind herzlich willkommen!

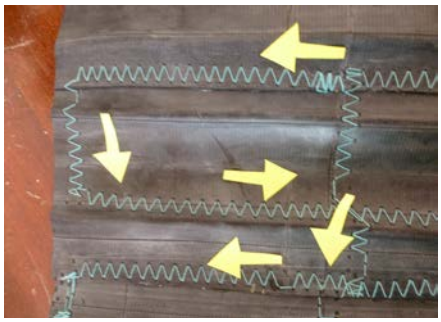
Termin: 2. Mittwoch im Monat
Zeit: 18:00–19:30 Uhr
Ort: ADFC im UZH, Hausmannstraße
Mehr Informationen unter www.adfc-hannover-stadt.de

Otto Schulze

Federmappe aus platten Fahrradschläuchen

Sie haben bereits erste Erfahrungen mit Kleber, der Nähmaschine und Jeans- oder Ledernadeln? Super, dann können Sie direkt loslegen. Zunächst muss man aus den schmalen Streifen ein Rechteck 18 cm × 24 cm herstellen. Hierfür habe ich zunächst den Schlauch der Länge nach aufgeschnitten und in 18 cm lange Stücke geteilt. Fünf Stücke à 18 cm brauchte ich für die Tasche. Zunächst legt man diese nebeneinander. Dann werden die Übergänge mit 5 mm Überlappung aufeinander geklebt. Nach dem Trocknen näht man diese aneinander. Hier wird es etwas kniffelig. Es hat sich gezeigt, dass es am besten ist, wenn man an der Längsseite der Mappe in der Mitte anfängt nach außen zu nähen, kurz vor dem Rand stoppt, um 90 Grad dreht, bis zum nächsten Abschnitt (ca. 2,5 cm) näht, wieder um 90 Grad dreht und zurück zur Mitte näht usw., bis das Rechteck fertig ist. Als Nebeneffekt verziert das Garn den schwarzen Gummi.

Fotos: Franziska Grimm



Ein Zierreißverschluss eignet sich am besten, da dieser nur von außen angenäht werden braucht. Wenn das geschafft ist, müssen nur noch die Längsseiten von links zusammengenäht werden. Um der Mappe noch etwas Form zu geben, empfiehlt es sich, an dieser Naht rechts und links auch von oben nach unten zu nähen, sodass auf einfache Art und Weise die Mappe eine viereckige Form an den Längsseiten erhält. Die Variante mit dem Dreieck seht ihr auf dem Foto. Diese sieht aufgrund der Materialdicke etwas feiner aus, ist aber recht umständlich.

Viel Spaß beim Nachmachen.

Franziska Grimm

wsm®
QUALITÄT IN METALL

Wenn Mobilität mal Pause macht …

ADFC-zertifizierte Fahrradparksysteme für Unternehmen, den öffentlichen Raum und alle Fahrradbesitzer.

Jetzt unter **www.wsm.eu** informieren!

Mobile Raumsysteme · Überdachungssysteme · Fahrradparksysteme · Informationssysteme

Eigentlich ein Haufen Abfall … oder wie entsorge ich mein altes Fahrrad?

Wenn ich mein altes Fahrrad entsorgen will, dann habe ich verschiedene Möglichkeiten. Ich kann es an einen Schrotthändler verkaufen und bekomme so vielleicht noch ein wenig Geld dafür. Ich kann es zum Wertstoffhof zur Verschrottung bringen oder ich kann es einfach irgendwo stehen lassen… die letzte der genannten Möglichkeiten wird nicht empfohlen, aber anscheinend sehr häufig praktiziert.

Die Anzahl von Schrottfahrrädern auf Hannovers Straßen wächst und wächst. Viele Räder werden achtlos an Straßen, in Hinterhöfen, an Fahrradbügeln oder an Bahnhöfen abgestellt, wo sie dann vor sich hin rosten, bis sie irgendwann von aha, dem Zweckverband Abfallwirtschaft der Region Hannover, in der Regel zweimal im Jahr abgeholt werden und als Sperrmüll enden. Ungefähr 600 schrottreife Fahrräder werden jedes Jahr im Stadtgebiet Hannover eingesammelt. Unter der kostenfreien Servicenummer 0800/9991199 nimmt der Abfallwirtschaftsbetrieb Hinweise von BürgerInnen zu defekten Fahrrädern entgegen, die längere Zeit im öffentlichen Raum stehen.

Alträder können wegen der verwendeten Materialien zum Sondermüll gehören. Sie bestehen aus verschiedenen Metallen, diversen Kunststoffen wie zum Beispiel PVC, Silikon und eventuell gehören auch Akkus dazu.

Besser wäre es, Alträder nicht auf den Müll zu werfen, sondern sie gemeinnützigen Projekten zur Verfügung zu stellen. In Hannover gibt es zahlreiche Initiativen, die alte Fahrräder reparieren oder ausschlachten. Sachkundig repariert, mit neuen Ersatzteilen versehen, können die ehemaligen Schrotträder an finanziell schwache Menschen kostengünstig oder sogar umsonst abgegeben werden. Damit wird Umweltbelastung vermieden und vorhandene Ressourcen können erneut verwendet werden.

Außerdem gibt es inzwischen diverse Designer, die aus alten Fahrradteilen neue Gebrauchsgegenstände herstellen. Als Beispiele wären zu nennen: Gürtel, Börsen, Taschen aus Fahrradschläuchen, Möbel wie Tische, Garderoben aus Felgen, auch Lampen und Wanduhren und nicht zuletzt SexToys wie z. B. vegane Fahrradschlauch-Peitschen.

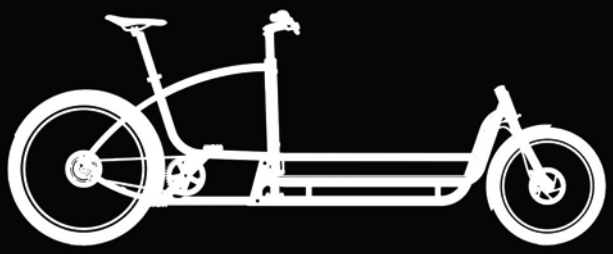
Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt, wenn es um Ideen zum sogenannten Upcycling alter Fahrradteile geht.

Franziska Grimm und Dany Schimmelpfennig

Foto: pixabay

welovebikes.DE

Jetzt … Lust mit der Last!



DOUZE das modulare Lastenradsystem ab 2.480 €

handlich beim Fahren und Rangieren ..... Lenkung mit 170° Einschlagwinkel
praktisch für Verstauen und Transport ..... da, Rahmen in der Mitte teilbar
3 passende Rahmenformen ..... Damen, Herren, große Menschen über 185 cm
3 einladende, große Ladeflächen ..... mit 40, 60, 80 cm Länge
2 zuverlässige Kraftübertragungen ..... Gates-Carbon-Zahnriemen, Kette
7 hochwertige Schaltungen ... SramX9, Alfine8·11, NuVinci380, Rohloff, Pinon P9·12
Das DOUZE ist leicht & agil ohne Motor .... für den, der eingebauten Rückenwind liebt, gibt es 3 starke E-Motoren .... BionX 250 DV, MPF Mittelmotor, GO SwissDrive

DOUZE-CYCLES CREMECYCLES WOOM QWIC NICOLAI PEDALPOWER MTB-CYCLETECH NUKEPROOF POISON-BIKES ALEX-MOULTON AXA BOMBTRACK PINION GATES-CARBON-DRIVE HIPLOK CURANA ROHLOFF

Nikolaus Tams | yes@welovebikes.de
Scheibenstandsweg 5c | 30559 Hannover | fon 0511.952 33 57
Mo, Di, Do, Fr 9–18 · Mi 9–12 · Sa 10–14

BIKE IN HÖLTY Apotheke
… bei uns stehen Sie im Mittelpunkt

Parken Sie Ihr Fahrrad in unserer Apotheke und lassen Sie sich von uns beraten

Bernd & Sibylle Gerstl

Einkaufen & Fahrrad im Blick

Inh. Bernd Gerstl, e.Kfm.
Hildesheimer Str. 17 · 30169 Hannover
Tel.: (05 11) 85 45 49 · Fax: (05 11) 81 80 58
E-Mail: hoelty-apohannover@t-online.de • www.Hoelty-Apotheke.de

IGA Berlin 2017

Geführte Radtour und individuelle Radrundtour

Katalog kostenfrei anfordern
www.aktiv-reisen-bb.de
info@aktiv-reisen-bb.de
Tel. 03322-25616, Fax-25614

Plus/Minus

Baustelle

PLUS

Dass an manchen Baustellen auch an Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen gedacht wird, zeigt dieses Bild von unserem Leser Michael Joos. An der Einmündung der Achenbachstraße befindet sich eine Baustelle und der Radweg ist unterbrochen. Rechts am Hindernis vorbei wurden temporäre Auf- und Abfahrten für Radelnde asphaltiert. Es kann so zügig durchgeradelt werden.

PLUS

Mit dem Neubau der Benno-Ohnesorg-Brücke und dem Hochbahnsteig auf der Brücke hatte der ADFC seinerzeit den Vorschlag unterbreitet auf eine Fahrspur für den Autoverkehr in Richtung Schwarzer Bär zugunsten einer ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlage zu verzichten. Trotz Übernahme unserer Vorstellungen durch die Bezirksräte Linden-Limmer und Mitte wurde der Vorschlag nicht umgesetzt. Die Situation vor dem Capitol blieb weiterhin unerträglich für Radfahrer und Fußgänger, wie auf dem Bild sehr schön zu sehen ist. Inzwischen ist aber offenbar den Verantwortlichen klar geworden, dass diese unhaltbare Situation geändert werden musste. So ist es jetzt plötzlich doch möglich geworden, den Fuß- und Radverkehr trotz der Enge an dieser Stelle zu entflechten. Es geht doch, bravo!

Harald Hogrefe

Induktionsstreifen für Radfahrende

PLUS

Auf der von vielen Radfahrenden benutzten Lister Grünverbindung, dem Pastor-Jaeckel-Weg, sind vor querenden Straßen in angemessenen Abständen Induktionsschleifen eingearbeitet worden. Ein großes Plus, denn nun haben Radfahrende bei entsprechender Geschwindigkeit meist „freie Fahrt“.

Martha Priesemann

Knotenpunkt

PLUS

Fern-Radreisende wissen nun seit einigen Monaten, wo und in welcher Höhe des Mittellandkanals sie sich befinden. Die Infotafeln haben Ähnlichkeit mit den in den Niederlanden auf Reiserouten anzutreffenden Knotenpunkten. Eine gute Idee, nur die Angaben zum Fahrradservice sind leider nicht aktuell.

Martha Priesemann

PLUS/MINUS

Die Lange-Laube ist wohl Hannovers bekannteste Fahrradstraße. Leider kennen viele Autofahrer die Regeln für solche Straßen nicht oder missachten sie bewusst. Im Sommer 2014 machten deshalb der ADFC und die Polizei in einer gemeinsamen Aktion viele Autofahrer auf ihr Fehlverhalten aufmerksam. Nach dieser Aktion war klar, dass einige Dinge verändert werden sollten: große blaue Fahrradzeichen auf der Fahrbahn an allen Kreuzungen und ein Pfosten mitten auf der Fahrbahn mit einem Fahrradstraßenschild darauf, um die ordnungswidrige Einfahrt von der Münzstraße in die Lange-Laube zu unterbinden. Die blauen Fahrradzeichen auf der Fahrbahn waren nach etwa einem Jahr aufgebracht. Der Pfosten war von allen zuständigen Stellen genehmigt und sollte schnell dort stehen. Doch es brauchte über zwei Jahre bis er endlich realisiert wurde. Wer hat das bloß so lange verhindert? Aber Ende gut, alles gut, oder reicht das immer noch nicht? Wir werden es weiter im Auge behalten.

Harald Hogrefe

++ PLUS PLUS

Ein Doppelplus für Region und DB Regio AG: Im Oktober wurde der Umbau der Mehrzweckabteile aller 68 Züge der S-Bahn-Hannover abgeschlossen. Die Klappsitze auf einer Seite wurden ausgebaut und stattdessen mit einer Fahrradstange versehen. Große Piktogramme verdeutlichen den Sinn. Der ADFC hatte sich lange Zeit dafür eingesetzt. Nun geht das Herz jedes S-Bahn-fahrenden Radfahrers auf. Ein großer Dank dafür!

Ingo Laskowski

Radhindernis

– MINUS

In Dedenhausen (bei Uetze) sind Radfahrende mit Gepäcktaschen, Kinderanhängern oder Lastenrädern offenbar nicht erwünscht. Jedenfalls werden sie auf dem Fuß- und Radweg an der Eddeser Straße durch diese Hindernisse an der Weiterfahrt gehindert.

Schilderwald

– MINUS

Von undurchsichtigen Beschilderungen bei Baustellen können Radfahrende ein Lied singen. Ein Paradebeispiel hierfür entdeckte unser Leser Arne Metzendorff Ende Juni auf der Kopernikusstraße. Hier wird der Radfahrende erst auf die Fahrbahn geschickt (Fußgänger-Symbol) und dann nur fünf Meter dahinter wieder auf den benutzungspflichtigen Radweg – und zum Schluss werden die Autofahrenden gewarnt, dass Radfahrende auf der Fahrbahn fahren. Ein weiterer Kommentar zu diesem Schilderwald sollte sich damit erübrigen...

Bike-Polo: Sieht einfach aus, ist es aber nicht

Foto: Priesemann

Hannovers Tom Hocke erobert den Ball

„Jetzt rüber“, ruft Tom Hocke zu seinem Mitspieler. Der spielt den kleinen orangenen Ball zwischen den beiden Laufrädern seines Fahrrades hindurch. Doch der Gegenspieler ahnt den Trickpass, peitscht nach vorne, erobert das Spielgerät und tritt beim Gegenangriff kräftig in die Pedale. Dann ist Schluss: Hocke und seine Teamkollegen aus Hannover verlieren ihre Partie beim heimischen Turnier.

Was sie da machen, nennt sich Fahrradpolo oder auch Bike-Polo. Die Sportart wurde bereits 1891 erfunden und wäre 1916 beinahe eine olympische Disziplin geworden, hätten die Spiele aufgrund des ersten Weltkrieges nicht abgesagt werden müssen. Inzwischen ist Fahrradpolo aber wieder angesagt – besonders bei früheren Fahrradkurieren, die auch die Bike-Polo-Szene in Hannover gründeten.

Wenn die Männer und Frauen auf ihren Fahrrädern dem kleinen Ball hinterherjagen, sieht das von außen zunächst einfach aus. Doch es ist eine Menge Geschicklichkeit und Koordination gefragt. „Man muss eine enorme Kontrolle über sein Fahrrad haben, dabei mit dem Schläger einen Ball führen und auch noch den Blick für die Mitspieler haben“, sagt Hocke. Im modernen Radpolo spielen Drei gegen Drei auf einem Hartcourt auf Tore, die in etwa so breit sind wie ein Fahrrad.

Wer gut sein will, der muss mit einer Hand am Lenker sein Rad problemlos führen können. Darf bei den vielen Richtungswechseln, sowie den oftmals artistischen Schlägen mit nur einem Fuß auf den Pedalen nicht das Gleichgewicht verlieren und sollte mit dem Rad auch auf der Stelle hopsen können. „Vielen Anfängern fehlt aber der Überblick. Man kann nicht nur einfach die ganze Zeit nach unten auf den Ball gucken“, sagt Hocke.

Wer keinen Blick für das Spiel und vor allem für seine Gegenspieler hat, der kann sich auch schnell mal auf dem harten Boden wiederfinden. Denn selbst bei den erfahrenen Radpolo-Spielern macht pro Partie fast immer einer einen Abgang. „Das sieht aber meist schlimmer aus als es wirklich ist“, sagt Hocke. Wirklich schwere Verletzungen habe er noch nicht erlebt, oftmals gibt es nur kleinere Abschürfungen. Denn neben dem verpflichtenden Helm und den Handschuhen tragen viele Radpolo-Begeisterte noch Protektoren an den Ellenbogen und den Beinen.

Doch wie kommt man überhaupt auf die Idee, auf dem Fahrrad mit einem Schläger in der Hand einem kleinen Ball hinterher zu preschen? „Ich hatte schon immer eine Passion für das Fahrrad. Bikepolo ist eine Kombination aus Rad- und Teamsport und das macht es so interessant“, sagt Hocke, der selbst als Kurierfahrer tätig war. Als er und seine Mitspieler vor einiger Zeit den Sport nach Hannover brachten, wurde noch mit selbst gebastelten Holzschlägern und normalen Fahrrädern auf dem Küchengarten in Linden gespielt. Mit dem heutigen Radpolo hat das aber nicht mehr viel zu tun. „Der Sport ist viel schneller geworden“, sagt Hocke.

Und auch die Fahrräder haben sich verändert. Es gibt inzwischen, obwohl es noch keinen offiziellen Ligaspielbetrieb gibt, eine professionelle Szene, in der auch spezielle Fahrräder verkauft werden. Die verfügen meist über eine gerade Gabel, um die Räder wendiger zu machen, oder über ein höher gelegtes Tretlager, damit die Polospieler in engen Kurven nicht mit den Pedalen auf den Boden kommen. Bremsen gibt es nur vorne. „Wir haben irgendwann gemerkt, dass die vordere Scheibenbremse ausreicht“, sagt Hocke. Ein gutes Bike-Polo-Rad bekommt man schon für 350 bis 700 Euro.

Inzwischen haben sich Hannovers Bike-Polo-Spieler beim ERC Hannover beheimatet und trainieren mittwochs und sonntags am Großen Kolonnenweg. 15 Spieler umfasst derzeit das hannoversche Team, welches deutschlandweit und auch im Ausland an Turnieren teilnimmt. „Von uns waren zuletzt welche in Wien, in Prag, in Amsterdam oder Rotterdam“, sagt Hocke. Die Bike-Polo-Sparte richtet auch selbst eigene Wettbewerbe aus wie etwa ein internationales Turnier mit Spielern unter anderem aus Australien oder Kanada im vergangen August. Zweimal fanden die Deutschen Meisterschaften sogar schon in Hannover statt.

Bald ist diese Saison aber schon wieder vorbei. Gespielt wird Bike-Polo hauptsächlich im Sommer. „In Hallen lässt man uns nur ungern rein“, sagt Hocke. Ein paar Turniere gebe es auch im Winter, aber das ist doch äußerst selten.

Sascha Priesemann

Hannovers Holzrad: 20 Fahrräder aus einem Baum

Coco-Mat-Filialleiter Deniz Odabas mit einem Holzrad.

Fotos: Priesemann

Wer hin und wieder auf der Bemeroder Straße an den Madsack-Hochhäusern der Neuen Presse und der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung vorbeifährt, wird sie sicherlich bereits gesehen haben. Vor dem Eingang eines nachhaltigen Möbelgeschäftes stehen gleich mehrere Fahrräder, die komplett aus Holz gefertigt wurden. „Das ist keine Deko. Mit den Rädern kann man wirklich fahren“, versichert Deniz Odabas, der das Geschäft der in Athen sitzenden Firma „Coco-mat“ in Bemerode leitet. Selbst große Fahrradtouren seien mit dem Holzrad bereits bewältigt worden, etwa eine 9.000 Kilometer lange Radreise durch Griechenland. Ende September fuhr sogar eine Gruppe von rund 50 Radfahrenden mit den Zweirädern aus Esche durch Hannover.

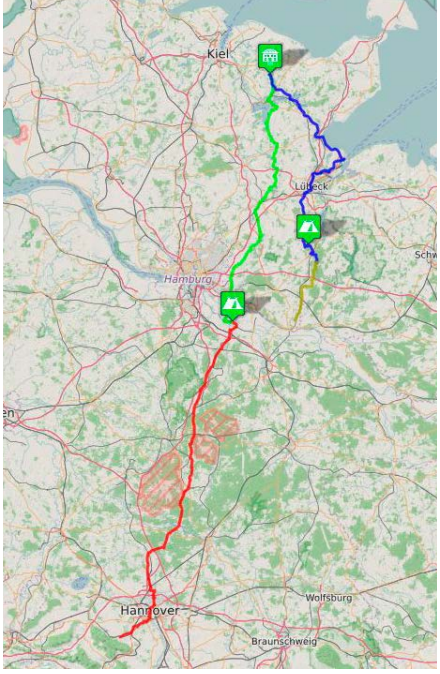
Die Idee für das ungewöhnliche Fahrrad kam dem in Amsterdam lebenden Firmengründer Paul Efmorfidis.„Er wollte unbedingt ein Fahrrad komplett aus Naturmaterialien bauen“, sagt Odabas. An der technischen Universität in Athen wurde das Rad anschließend entwickelt. „Erst wurde der Rahmen aus Eiche gefertigt. Das war allerdings nicht so elastisch wie Esche – da ist die Federung quasi schon mit eingebaut“, sagt Odabas. Fünf bis sechs Räder werden nun täglich produziert. Bis auf die Sattelstütze, die Bremse, die automatische Gangschaltung ist komplett alles aus Holz. „Aus einem Baum können 20 bis 25 Fahrräder produziert werden. Für jeden Käufer wird ein neuer Baum in seinem Namen gepflanzt“, sagt Odabas.

Für rund 1.500 Euro kann ein solches Holzrad erworben werden, bei dem der Käufer zusätzlich einen Urlaub in einem der kooperierenden Hotels geschenkt bekommt. Bald soll es sogar E-Bikes aus Holz geben. Doch ist so ein Rad überhaupt stabil? „Den Rahmen kriegt man nicht kaputt. Der kann vier bis fünf Tonnen aushalten“, sagt Odabas. Der einzige Unterschied zum normalen Fahrrad ist, dass das Holzrad jedes halbe Jahr einmal mit Bienenwachs eingerieben werden muss, damit das Material nicht leidet. Spaß macht auch die automatische Gangschaltung, die nach dem Anfahren je nach Geschwindigkeit ohne Zutun höher schaltet. Etwa 3.500 Räder seien weltweit in den Filialen von Coco-mat bereits verkauft worden. „Und es werden immer mehr“, sagt Odabas.

Viel verdient das international agierende Unternehmen an den Rädern nicht. Pro verkauftem Rad werden nur etwa 38 Euro Gewinn erwirtschaftet. „Für uns ist das eine charmante Art Werbung zu machen, denn sie können auch in unseren Hotels kostenlos ausgeliehen werden“, sagt Odabas. Davon, dass die Holzräder kein plumper Marketinggag, sondern qualitativ hochwertig bestückt sind, kann man sich in Bemerode überzeugen.

Sascha Priesemann

ADFC-Pannenhilfe: Ein ungewollter Praxistest



Vom neuen Service des ADFC – der Pannenhilfe – hatte unser Vorstandsmitglied des ADFC Region Hannover natürlich gehört. Richtig vom Hocker hatte sie ihn aber nicht gerissen. Dass er sie wenig später sogar tatsächlich mal selbst in Anspruch nehmen müsste, damit hatte er nicht gerechnet – und das ausgerechnet auf dem Weg zu einem Bekannten an der Plöner Seenplatte. In seinem Reisebericht mit dem Titel „Eine Radtour, die super begann und mit dem Pannendienst des ADFC endete...“, beschreibt er seine Tour und die ersten Erfahrungen mit der neuen ADFC-Pannenhilfe.

Ich habe einen Freund aus alten Hannoverzeiten, der ist zu seiner Tochter nach Mucheln (kennt keiner... ist aber bei Plön) gezogen. Da das ja eine tolle Urlaubsecke ist, besuche ich ihn manchmal, denn die Plöner Seenplatte und die Ostsee sind nicht weit. Bis jetzt war ich immer mit dem Auto oder Motorrad auf Tour, aber diesmal sollte es mit dem Rad sein, denn ich hatte ein paar Tage länger eingeplant. Gesagt getan, Sachen und Zelt gepackt, was man so für 4 Tage braucht und losgefahren. Schönes Wetter, also quer durch die Heide, und nach 160 Kilometern in Winsen/Luhe angekommen regnete es, der Campingplatz existierte nicht mehr. Ich konnte aber trotzdem zelten und hatte noch angenehme Gesellschaft durch den alten Zeltplatz-Besitzer; ich kenne jetzt die „wahre Geschichte“ des Zeltplatzes. Am nächsten Tag habe ich nach 130 Kilometern mein Ziel erreicht und mein Freund staunte, dass ich mein Versprechen, mal mit dem Rad zu kommen, wahr gemacht habe. Die Rückfahrt sollte über den Lübeck-Elbe-Radweg gehen, sehr schön zu fahren. Die Zeltplatz-Suche gestaltete sich wieder schwierig, da es alles Dauercampingplätze waren und da gibt es keine Rezeption mehr. Ich bin dann ein Stück zurückgefahren und hatte einen Platz für die Nacht.

Der vierte Tag sollte mich wieder bis nach Hannover bringen oder mindestens bis Soltau zum Zug. Aber das war der Plan. Denn bei schönstem Radfahrwetter nach 23 Kilometern gab es auf dem Kanaldamm kurz vor Lauenburg einen lauten Knall, das Hinterrad blockierte und ich kam zum Stehen, ohne Sturz. Naja, dachte ich, wieder mal ein Reifen geplatzt, ist mir auf meinen Rad-Reisen (www.bikeboys.eu) schon oft passiert. Aber was ich dann sah, übertraf meine Vorstellung, es hatte so 30 Zentimeter der Felge, wo die Felgenbremse sonst zupackt, herausgerissen. Ich bin ja sehr erfinderisch und habe es mit Panzertape, Strapsen und Riemen probiert. Aber es war kein fahrfertiges Rad mehr aus meinen geliebten Reiserad, was mich 17 Jahre nie im Stich gelassen hatte, zu machen.

Also nachdenken, ich könnte ein Taxi anrufen und mich zum Bahnhof bringen lassen. Da gab es doch so eine ADFC Pannenhilfe, dachte ich dann, von der ich bei ihrer Einführung nicht so begeistert war. Wo bekomme ich die Nummer her? Auskunft Fehlanzeige, die kennen die Nummer nicht. Dabei ist es ganz einfach: Auf dem neuen Mitgliedsausweis steht die Nummer hinten drauf – daher nicht vergessen. Also Pannenhilfe angerufen, sehr freundlich und kompetent, wenn man einiges beachtet.

Man muss auf einer Straße sein, wo ein Auto hinkommt, also nicht im Wald, in den Alpen oder wie bei mir auf einem Kanaldamm.

Man sollte sich überlegen, will man das Rad reparieren lassen (Fahrradgeschäft besorgt die Pannenhilfe) oder will man zum nächsten Bahnhof gebracht werden (Taxi besorgt die Pannenhilfe).

Ich habe mein Rad zu einer Gaststätte geschoben, habe Mittag gegessen, dann war mein Taxi da und hat mich zum Bahnhof gebracht. Denn ich hatte mich entschieden nicht zu reparieren, es war der letzte Tag und ich habe mir daraufhin gleich ein neues Fahrrad gegönnt.

Man muss dann die Quittungen einreichen und bekommt das Geld (Taxi und Bahnfahrt) überwiesen. Mich hat der neue Service des ADFC überzeugt, obwohl ich anfangs nicht beeindruckt war. Ende gut alles gut. Das nächste Mal fahre ich meinen Freund mit dem neuen Rad besuchen, da kann so was nicht mehr passieren, denn das hat Scheibenbremsen...

Fotos: Matthias Peuker

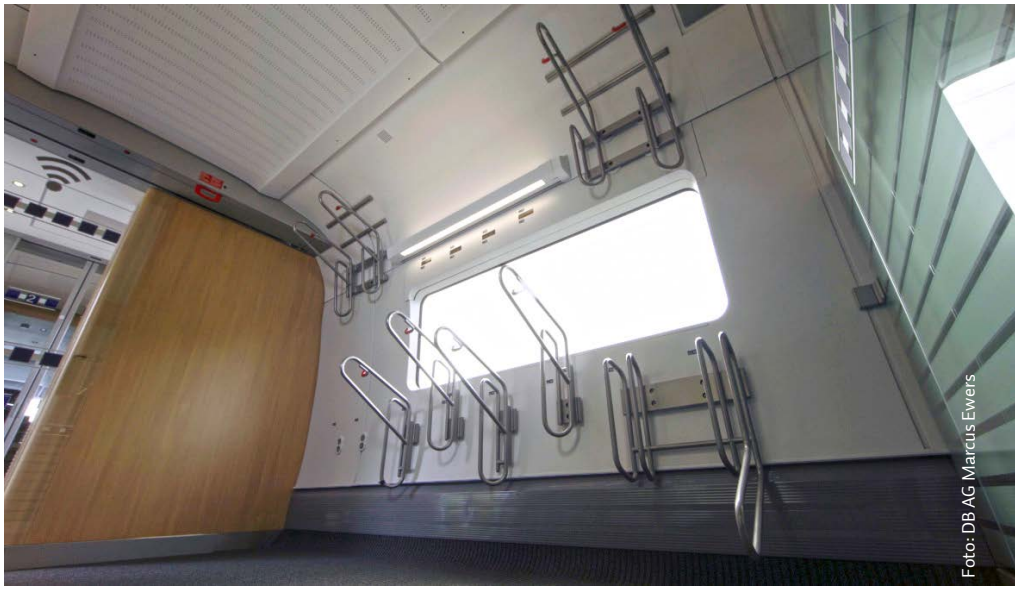
Das ist die ADFC-Pannenhilfe

Die ADFC-Pannenhilfe ist ein exklusiver Service für ADFC-Mitglieder, die seit dem 1. Januar 2016 im Beitrag enthalten ist. Die 24-Stunden-Hotline hilft mit Werkstattadressen weiter, organisiert eine mobile Pannenhilfe oder bei Bedarf einen Abschleppdienst. Ausgenommen von diesem Service ist ein platter Reifen, der aufgepumpt werden kann. Zusätzlich können Mitglieder die ADFC-PannenhilfePlus jährlich für 11,90 Euro hinzubuchen, die weitere Leistungen wie etwa einen Abschleppdienst außerhalb Deutschlands bei Reisen mit dem Fahrrad enthält. Mehr Informationen auf http://www.adfc.de/pannenhilfe

Fahrradmitnahme auf Urlaubstour

Wer sein eigenes Rad in Zug oder Bus mit auf die Urlaubsreise nehmen will, steht oftmals vor hohen Hürden angesichts der sehr begrenzten Kapazitäten. Und diese werden zumindest für 2017 nicht erkennbar größer. Dabei führt die zunehmende Zahl von AlltagsradlerInnen dazu, dass immer mehr Haushalte über gute Tourenräder verfügen, jedoch über kein eigenes Auto mehr, sondern sich bei Bedarf ein Carsharing-Auto buchen. Gerade diese Menschen wollen bei Radtouren nicht auf die eigenen Räder verzichten. Sie setzen für die Mitnahme vorzugsweise auf die Bahn, evtl. auf den Bus. Das Carsharing-Fahrzeug stellt für den Rad-Urlaub im Vergleich eine deutlich teurere Alternative dar. Diese Entwicklung wird vielfach öffentlich als wichtiger Beitrag für die Entlastung der Straßen, für die Reduzierung von Schadstoffen und als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz gelobt. Kampagnen wie „Multimobil“ sollen die Bereitschaft zur vernetzten Mobilität fördern, bei der die Nutzer stets auf das dem jeweiligen Bedarf optimal angepasste Verkehrsmittel zugreifen. Das funktioniert in Regionen mit starkem ÖPNV-Angebot wie der Region Hannover ziemlich gut. Die Schwächen und Einschränkungen bei der Fahrradmitnahme im Nahverkehr sind hier gleichwohl des Öfteren berichtet worden. Im Fernverkehr gibt der Bundesminister für Verkehr die grundlegenden Anforderungen vor. Dazu führt der Nationale Radverkehrsplan 2020 aus: „Ferner erwartet der Bund von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass sie für die Kundinnen und Kunden des Fernverkehrs in eigener Verantwortung attraktive Angebote für die Fahrradmitnahme bereitstellen.“(S.52)

Wer im Bahnangebot nach den attraktiven Angeboten in bei Radlern beliebten Urlaubsdestinationen sucht, findet jedoch vielfach leider nur ein sehr dürftiges Angebot. Wer zum Beispiel zum Donau-Radweg oder den anderen Flüsse-Radwegen nach Bayern reisen möchte, hat dazu eine einzige Chance am Tag, den IC um Neun. Da das seit Jahren so ist und folglich ziemlich bekannt, sind die wenigen Fahrradplätze in diesem Zug mitunter gleich am ersten Buchungstag ausverkauft. Wer ins Fahrradland Frankreich will, hat je nach Ziel inzwischen gar keine realistische Möglichkeit mehr. Für alle Ziele, die über Paris erreicht werden, stellte der Nachtzug lange Zeit eine gute Mitnahme-Verbindung



Fahrradstellplätze im neuen ICE 4

dar. Doch der ist ersatzlos abgeschafft. Wer in den Süden oder an die Flüsse und Kanäle etwa im Burgund und Jura möchte, dem steht noch bis zum Fahrplanwechsel im Dezember der CityNightLine nach Basel zur Verfügung. Die Zahl der Fahrradstellplätze ist jedoch vor kurzem von mehreren Dutzend in einem separaten Fahrradwaggon auf nur noch 8 reduziert worden. Und für 2017 fällt dieses Angebot völlig weg. Campact startete mit seiner Petitionsplattform eine Protestaktion und sammelte fast 40.000 Unterschriften gegen die Abschaffung der Nachtzüge. Wie das in den Medien angekündigte neue Angebot der ÖBB aussehen wird, ist noch unklar. Praktikable Tagesverbindungen zur Radmitnahme gibt es derzeit keine. Nach Basel oder Freiburg mit dem Bus zu fahren ist zwar möglich, fordert bei neun Stunden Fahrzeit oder mehr aber viel Geduld und nur eine Abfahrt am Tag ist reisefreundlich. Wer im Sommer nicht lange im Voraus bucht, erhält jedoch auch beim Bus keine Fahrradplätze mehr.

Besserung wird es erst ab Dezember 2017 mit der allmählichen Einführung des ICE 4 geben, der acht Fahrradstellplätze bieten wird. Der ADFC Bundesverband hat darüber lange mit der Bahn verhandelt. Der Zug ist zunächst für den grenzüberschreitenden Einsatz in die Schweiz und später nach Österreich geplant. Das lässt auf Fahrten über Hannover hoffen.

Wir wollen das Thema in der HannoRad weiter begleiten. Berichten Sie uns doch gerne von Ihren Erlebnissen bei der Fahrradmitnahme in den Urlaub.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

ARTPLUS	30171 Hannover, Höltystr. 8
Bäckerei Bruno Gebeke	31535 Neustadt-Mariensee, Höltystraße 34
Bluesky Outdoor GmbH	30159 Hannover, Kurt-Schumacher-Straße 9
el Leasing & Service AG	30159 Hannover, Ubbenstr. 15
e-motion Technologies - Schneider/Praetze OHG	30159 Hannover, Am Markte 13, Kurt-Schumacher-Str. 9
Ergodynamik Busch	31535 Neustadt a. Rbg., Schneerener Straße 8 und im OT Neustadt Mardorf, Mardorfer Str. 8
Fahrrad Kruse	30926 Seelze, Im Sande 2
Fahrrad Meinhold	30823 Garbsen, Kampweg 12
Fahrradhaus Rusack	31515 Wunstorf, Albert-Einstein-Straße 3b
Fahrradkontor GmbH	30161 Hannover, Spichernstraße 7
Fahrradservice Mesic	30916 Isernhagen, Krendelstr. 24
Feine Räder Drahtesel GmbH	30175 Hannover, Volgersweg 12
Hotel-Restaurant Scheve	31535 Neustadt a. Rbg., Marktstraße 21
Paddeltour.de und PrimaKlimaTouristik,	31535 Neustadt-Hagen, Hagener Straße 34
LGLN Landesvermessung und Geobasisinformationen	30659 Hannover, Podbielskistraße 331
Planungsgemeinschaft Verkehr	30171 Hannover, Adelheidstr. 9 b
Pro Beruf GmbH	30161 Hannover, Bonifatiusplatz 1/2
Radhaus Schauerte	30169 Hannover, Hildesheimer Straße 53
Radhaus Sturm	31275 Lehrte, Burgdorfer Straße 7
Rad up- Ricarda Deselaers	30449 Hannover, Brauhofstraße 1
Räderwerk GmbH	30159 Hannover, Hainhölzer Str. 13
Radstation Hannover (STEP GmbH)	30161 Hannover, Fernroder Str.
Tommy's Fahrradhus	31535 Neustadt a. Rbg., Im Heidland 25
Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe GmbH	30159 Hannover, Georgstraße 52
Wecken Getränke GmbH	31535 Neustadt w. Rbg., Justus-von-Liebig-Str. 23
Welovebikes.de (Nikolaus Tams)	30559 Hannover, Scheibenstandsweg 5c

Radstation am Hauptbahnhof: Neues ADFC-Fördermitglied

Seit Juni 2016 hat der ADFC ein weiteres Fördermitglied: die Radstation Hannover (STEP GmbH). Damit ist die Lobby des Radverkehrs weiter gewachsen, gemeinsam arbeiten wir an der Förderung des Radverkehrs.

Vom Vorstandsmitglied des ADFC Region Hannover, Volker Kempf, wurde der Geschäftsführer Mark Meissner (links im Bild) offiziell am 30. August 2016 begrüßt. Im Hintergrund ist die Fahrrad-Waschanlage der Radstation 1 in der Fernroder Straße zu sehen, wo in 5 Minuten ein sauberes Rad durch Komfortwäsche entsteht. In der Radstation 1 befinden sich des Weiteren neben den bewachten Dauer- und Tagesstellplätzen auch eine Fahrradwerkstatt mit Verleihstation. In der Radstation 2 in der Rundestraße 12 besteht ebenfalls das Angebot mit Tages- und Dauerstellplätzen, sowie einer Verleihstation. Zusätzlich befindet sich hier auch eine Verleihstation für das kostenlose Lastenrad Hannah des ADFC Hannover sowie ein Info-Punkt mit den neuesten Prospekten, Radwanderkarten und Info-Flyern zu den verschiedensten Fahrradthemen.

Seit 2012 besteht die steuerliche Absetzmöglichkeit der Kosten für die Anschaffung eines Fahrrads durch den Arbeitgeber. Informationsflyer „JobRad“ liegen hier auch aus. Die gute Auslastung der beiden Radstationen hat bewirkt, dass bereits über Erweiterungen nachgedacht wird.

Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Volker Kempf

« WIR ERWEITERN IHREN RADIUS! »

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

« e-motion »
TECHNOLOGIES
HANNOVER

Regelmäßige Termine und Kontakte

REGION HANNOVER

Vorstand:
vorstand@adfc-hannover.de
Matthias Peuker
05103 – 705678
Volker Kempf
05034 – 926282
Annette Teuber
0511 – 9207192
Beisitzer:
Jürgen Niehoff
Wilfried Stürmer-Bortfeld

Info-Laden/ Geschäftsstelle

Leitung: Julia Stock
Umweltzentrum
Hausmannstraße 9–10
30159 Hannover
0511 – 1640312
region@adfc-hannover.de
www.adfc-hannover.de
Öffnungszeiten:
Donnerstag 11:00–14:00 Uhr
sowie 15:00–18:00 Uhr
und nach Absprache

Fachgruppen

Verkehrsplanung
Sprecher: Nico Jester
n.jester@adfc-hannover.de
Liegerad und Ökomobil
Michael Holert
m.holert@adfc-hannover.de
0511 - 70 03 59 09
Treffen am 2. Donnerstag im Monat, 19:00 Uhr, Räderwerk, Hainhölzer Straße 13, 30159 Hannover
IT-Gruppe
Daniel Cöster
d.coester@adfc-hannover.de

STADT HANNOVER

Harald Hogrefe
0511 – 445620
h.hogrefe@adfc-hannover.de

Eberhard Röhrig-van der Meer
0511 – 1640326
e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de

Geschäftsstelle

Leitung: Anne Nyhuis
0511 – 1640322
stadt@adfc-hannover.de

BURGDORF/UETZE

Beate Rühmann
05136 – 9204009
b.ruehmann@adfc-hannover.de
www.adfc-burgdorf.de

Radlertreff

Jeden 1. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, im Försterberg, Burgdorf, Immensen Str.

BURGWEDEL

Steffen Timmann
05139 – 7671
s.timmann@adfc-hannover.de
www.adfc-burgwedel.de

GEHRDEN/ RONNENBERG

Wernhard Thielemann
05108 – 921006
w.thielemann@adfc-hannover.de
www.adfc-gehrden-ronnenberg.de

HEMMINGEN/ PATTENSEN

Jens Spille
0511 - 428661
Jens.Spille@web.de
www.adfc-hemmingen-pattensen.github.io/

ISERNHAGEN

Klaus-Jürgen Hammer
05139 – 971950
k.hammer@adfc-hannover.de
www.adfc-isernhagen.de

LAATZEN

Rüdiger Janecke
0511 – 824761
r.janecke@adfc-laatzen.de
www.adfc-laatzen.de

LANGENHAGEN

Reinhard Spörer
0151 - 24 07 99 75
langenhagen@adfc-hannover.de
www.adfc-hannover.de/category/nachrichten-langenhagen

ADFC-Stammtisch

Jeden letzten Donnerstag im Monat, 18 Uhr, im Vereinshaus Radsport-Club Blau-Gelb e.V.; Emil-Berliner-Straße 32, 30851 Langenhagen

LEHRTE/SEHNDE

Peter Hofmann
05132 – 4542
lehrte@adfc.de

Radlertreff

Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr, Lehrte, Haus der Vereine, Marktstraße 23

NEUSTADT/ GARBSEN/SEELZE

Volker Kempf
05034 – 926282
v.kempf@adfc-hannover.de
www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de
Für Garbsen:
Werner Meyer
05131 – 55784
w.meyer@adfc-hannover.de
Für Seelze:
Andreas Schulze
05137 - 9 09 99 91
andreas.schulze@t-online.de

Radlertreff

Jeden 1. Montag im geraden Monat um 18:30 Uhr Cafe Regenbogen, Neustadt, Mittelstraße 23.
Jeden 1. Montag im ungeraden Monat um 19 Uhr in Garbsen-Stelingen im Sporthof Stelingen, Stöckener Straße 6.

SPRINGE

Stefan Klein
05041 – 770378
s.klein@adfc-hannover.de

Radlertreff

Jeden 2. Mittwoch im Monat, 19:00 Uhr, Gaststätte „Auf'm Hof", Fünfhausenstraße 14 A, Springe

WEDEMARK

Wolfgang Leichter
05130 – 6503
w.leichter@adfc-hannover.de
www.wedemark-adfc.de

Radlertreff

Jeden 1. Montag im Monat, 19:30 Uhr, Hotel „Zum alten Zöllnerhaus" in Schlage-Ickhorst

WENNIGSEN/ BARSINGHAUSEN

für Wennigsen:
Ingo Laskowski
05109 – 63631
für Barsinghausen:
Heidrun Bartz
05105 – 81933
kontakt@adfc-wennigsen-barsinghausen.de
www.adfc-wennigsen-barsinghausen.de

Radlertreff

Jeden letzten Donnerstag im Monat, 19:30 Uhr in der „Pinkenburg" in Wennigsen, Hauptstraße 6

WUNSTORF

Erwin Marquard
05031 – 7051080
e.marquard@adfc-hannover.de
Kerstin Neumann
05031 – 518571
k.neumann@adfc-hannover.de

CELLE

Ingrid Dollinger
05141 – 880829
adfc-celle@t-online.de

Radlertreff

Jeden ersten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr im Umweltzentrum des NABU, Schuhstraße 40

LANDESVERBAND

ADFC Landesverband Niedersachsen
Hinüberstraße 2,
30175 Hannover
0511 – 282557
niedersachsen@adfc.de
www.adfc-niedersachsen.de

BUNDESVERBAND

ADFC Bundesverband
0421 – 346290
Infoline/Telefon:
0 30 - 2 09 14 980
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

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

Beiträge für die HannoRad bitte an:
redaktion@adfc-hannover.de
Termine bitte an:
termine@adfc-hannover.de
Anzeigen bitte an:
anzeigen@adfc-hannover.de
Redaktionsschluss für HannoRad 1| 2017: 23.01.2017

Hat Deine Stadt ein Herz fürs Rad?

ADFC FAHRRADKLIMA TEST 2016

Stimm jetzt ab!

www.fahrradklima-test.de

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages