HannoRad

Die Fahrrad-Zeitschrift des ADFC
für die Region Hannover | August – Dezember

2 | 2017

Neue Strategie mit Schutzstreifen

Interview mit Martin Prenzler

Zu Gast in Utrecht

adfc
Region Hannover

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

Liebe Leserinnen und Leser,

im Juni rief der ADFC Hannover (Stadt) erstmals zu einer Kundgebung auf, bei der konsequente Maßnahmen für saubere Luft in Hannover gefordert wurden. Der ADFC ist einer von mehreren Verbänden, u.a. VCD, Platz da-Initiative und Greenpeace Hannover, die sich zum Netzwerk „air connection“ zusammengeschlossen haben, um bei den politisch Verantwortlichen eine stärkere Durchsetzungskraft zu haben. Im Verkehrsbereich treten Gesundheits- und Klimaschutz seit langem auf der Stelle, ein wirksamer Rückgang von Klimagasen und Feinstaub ist trotz Plaketten und EU-Normen nicht in Aussicht. Im Gegenteil: Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen wachsen und sie greifen immer mehr zu dicken und schadstoffstarken SUVs. Eine Perspektive stellen da nur der entschlossene Ausbau der Radverkehrsangebote und des Verkehrs mit Bahnen und Bussen dar. Der Radverkehrsanteil in Hannover muss auf 30% und mehr steigen, bei gleichzeitigem Rückgang des Autoverkehrs, um wirklich bessere Luft in Hannover zu erreichen.

Der ADFC trägt zu den nötigen Veränderungen im Alltagsradverkehr bereits mit eigenen Aktivitäten bei: Das Lastenrad-Angebot Hannah wächst beständig und zeigt vielen Menschen in der Region Hannover, dass Einkäufe, Kleintransporte und auch Ausflüge mit Kindern anders als mit dem Auto möglich sind. Mit der Forderung nach leistungsstarken Velorouten, die Hannovers Stadtbezirke sicher, bequem und zügig mit dem Zentrum verbinden, findet der ADFC in der Verwaltung Zustimmung und die ersten beiden Velorouten sollen beispielhaft umgesetzt werden. Mit der Citygemeinschaft hat der ADFC die Wiederholung des erfolgreichen Events „Mit dem Rad zum Einkaufen in die City“ im Frühjahr 2018 vereinbart. Die Stellungnahmen des ADFC zu Straßenausbau-Vorhaben, zuletzt der Wedekindstraße, machen eindeutig klar, dass der Radverkehr einen geschützten Raum braucht, um die für saubere Luft benötigten weiteren Radfahrenden zu gewinnen. Die Medien übermitteln diese Forderungen gut und deutlich. Es wird jedoch noch ein ganzes Stück harter Arbeit sein, die Auto-Zentriertheit unserer Gesellschaft zu verändern.

Dies alles ist nur zu leisten, wenn der Kontakt der verantwortlich Handelnden mit den Mitgliedern gut ist. Mit dem Hannah-Patentreffen, der Landerleben-Tour und dem Familienradwandertag, dem Neumitglieder-Treffen oder dem „Danke-schön-Abend“ und vielen anderen Angeboten tragen wir zu einem sehr guten „Draht“ zu vielen unserer Mitglieder bei.

Ich freue mich darauf, gemeinsam mit vielen Mitgliedern weiter erfolgreich für das Radfahren in Hannover einzutreten.

Euer/Ihr
Eberhard Röhrig-van der Meer

Fehlerteufel

Leider hat sich in der letzten Ausgabe der HannoRad auf Seite 9 ein Fehler eingeschlichen. Die Beschriftungen von zwei historischen Aufnahmen von Hannovers Straßenverkehr wurden vertauscht (Beschriftung 2 und 3). Etliche aufmerksame LeserInnen haben es bemerkt. Danke für die Hinweise!

Impressum

Heft 2 | 2017 · 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 0511 – 164 0312, Fax 0511 – 164 0391,
region@adfc-hannover.de

Anzeigenverwaltung
Peter Hofmann,
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktion
Daniel Cöster, Franziska Grimm, Peter Hofmann, Harald Hogrefe, Martina Jung, Karin Kellerer, Jürgen Niehoff, Sascha Priesemann (verantwortlich i. S. d. P.), Dany Schimmelpfennig,

Termine
Martha Priesemann, Michael Reigrotzki

Lektorat
Thomas Böger

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

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

Produktion
Feinsatz – Christine Rost
Doktorstraße 18 A · 31275 Lehrte

Titelfoto
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.

Anzeige

Auf Expansionskurs

Bereits seit 2011 gibt es den e-motion e-Bike Shop zwischen Marktkirche und Landtag im Herzen von Hannover. Gründer Simon Praetze startete zusammen mit Zweiradmechanikermeister Rainer Dorkewitz auf 85 m², bezog aber bereits zwei Jahre später größere Räumlichkeiten. Heute sind acht Mitarbeiter inkl. Auszubildende beschäftigt, und die Expansion geht weiter. E-Bike-Verkauf, Ergonomie und Radservice werden so stark nachgefragt, dass die Fläche erneut vergrößert werden muss, um den Ansprüchen einer hochwertigen Präsentation und Beratung sowie der Entwicklung im e-Bike Markt zu entsprechen.

Dafür sucht Simon Praetze zwei neue Mitarbeiter für leitende Positionen in der Werkstatt und im Verkauf, die sein hochmotiviertes und begeistertes Team verstärken. „Erfahrungen im e-Bike-Bereich sind nicht zwingend erforderlich. Wichtig sind aber Interesse am Rad, eine offene Persönlichkeit mit Spaß am Kundenkontakt und Lust auf Teamarbeit. Alles andere kommt in der Einarbeitungszeit im Herbst/Winter“, meint Simon Praetze. Auf Wunsch gibt es ein Dienst-e-Bike, um entspannt und schweißfrei zur Arbeit und zurück zu kommen :)

Haben Sie Interesse oder Fragen? Dann können Sie sich direkt an Simon Praetze wenden.

Kontakt: e-motion e-Bike Premium Shop Hannover · Am Markte 13· 30159 Hannover
Simon Praetze · Telefon: 0511 72730495 · E-Mail: s.praetze@emotion-technologies.de

Haben Sie etwas Zeit für uns, dies aber nur gelegentlich, und wollen sich gerne für die Sache beim ADFC Region Hannover ehrenamtlich einbringen?

Dann sind Sie bei uns genau richtig:

Spenden Sie doch ein wenig Ihrer Freizeit

und helfen Sie uns die Ziele der Radfahrer in der Stadt und der Region Hannover voranzutreiben.

Mitarbeit beim Projekt „Informationsstand“:

Inhalte des Projektes sind:

Verkehrspolitische- und touristische Themen der Region über Infostände an die Radfahrerenden bringen.

Wenn Sie sich jetzt auch noch gerne mit Menschen unterhalten, wissbegierig neue Dinge erfahren und argumentativ dieses „an den Mann/die Frau“ bringen wollen, dann melden Sie sich doch bitte bei: Martha Priesemann vom ADFC Region Hannover (m.priesemann@adfc-hannover.de) oder unter der Telefonnummer: 05138/709959. Hier erhalten Sie Informationen zum Start beziehungsweise zum weiteren Verlauf/der Entwicklung des Projektes.

adfc Region Hannover

Inhalt

Editorial 2
Impressum 2

SCHWERPUNKTTHEMA

Schutzstreifen-Offensive 4
Pro und Contra Schutzstreifen 8
Sicher Radfahren auf der Fahrbahn: Die Regeln 8
Die sind die Lösungen 9

HANNOVER AKTUELL

Interview mit Martin Prenzler 10
Alltagstaugliche Velo-Routen 12
Hannover bleibt unter den Top Fünf 13
Neuauflage der Radwege- und Freizeitkarte 20
Hannovair Connection – Netzwerk für klare Luft 22

STANDARDS

Touren und Termine August–Oktober 2017 16
Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern 19
Beitrittserklärung 19
Kontakte vor Ort 31

ORTSGRUPPEN

Vom Welfenschloss zum Maschinenbaucampus 20
ADFC-Radtour durch alle Langenhagener Ortsteile 21
Rad-Wander Tag 23
Rauf aufs Rad – Ausflüge in die Region 26
Radschulwegpläne: Bereits vier Regionskommunen am Start 28

FAHRRADLEBEN

Wie Utrecht in den Radverkehr investiert und dabei spart 14
Ein Fahrrad aus Bambus 24
Rasante Ballsportart auf dem Rad 25

PLUS/MINUS

Radfahrer werden ausgebremst 30
Hannover-Anderten, Höversche Starße Ecke Lehrter Straße 30
Radfahrerfurt sorgt für Verwirrung 30
Baustellenabsperrung in der Tiestestraße (Südstadt) 30

1

Die neue Radverkehrsförderung in der Region

Schutzstreifen-Offensive

In den Verwaltungsebenen der Region Hannover wird die Radverkehrsförderung mittlerweile groß geschrieben. Ging es bisher um Leitlinien und Programme, erfolgt jetzt die Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Handlungskonzept Radverkehr

2011 wurde der Verkehrsentwicklungsplan Pro Klima unter hoher Berücksichtigung des Radverkehrs beschlossen. Durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Region soll der CO_2-Ausstoß im Personenverkehr um 10 % gemindert werden. Auf dieser Basis wurde 2015 das „Handlungskonzept Radverkehr (umsteigen: aufsteigen.)“ entwickelt. Hier wurden wichtige Handlungsfelder der Radverkehrsförderung untersucht und zentrale Maßnahmen zur Umsetzung festgeschrieben. Neben der Verbesserung des Fahrradparkens, der Mitnahme im ÖPNV, Entwicklung von Fahrradkampagnen, etc. wurde insbesondere auch der Ausbau des regionalen Radverkehrsnetzes und die Optimierung der Radverkehrsführung in den Ortsdurchfahrten als Ziel definiert. Seitdem stellt die Region jährlich 1 Million Euro zusätzlich für die Radverkehrsförderung bereit.

Vorrangnetz Alltagsradverkehr

Als eine der zehn wichtigsten Maßnahmen wurde im Handlungskonzept die Entwicklung eines „Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover“ festgeschrieben. Ergänzend zum Freizeitrouten-Netz der Region sollte ein Netz von Alltagsrouten entwickelt werden, das die Umlandkommunen direkt mit der Stadt Hannover, aber auch untereinander verbindet. Insbesondere Pendler und andere Alltagsradfahrer sollen zukünftig schneller, bequemer und sicherer fahren können. Gleichzeitig soll das Netz zukunftsorientiert ausgebaut werden. So ist der ansteigende Radverkehrsstrom, eine höhere Fahrgeschwindigkeit z.B. durch Pedelecs und die vermehrte Nutzung von Lastenrädern etc. zu berücksichtigen. Hierfür sind höhere Standardbreiten notwendig. Es wurde zunächst ein Wunschliniennetz entworfen, für das u.a. auch das vom ADFC entwickelte „regionsweite Alltagsnetz“ als Grundlage diente.

Das von den Verkehrsplanungsbüros PGV Alrutz und SHP-Ingenieure bearbeitete Netz sieht zwei Ringe sowie Radialen vor, die vorrangig von den Mittelzentren auf die Landeshauptstadt zulaufen und dort an das hannoversche Radverkehrsnetz angeschlossen werden. Sie werden ergänzt von zahlreichen Verbindungen zwischen Mittel- und Grundzentren. Um das Vorrangnetz ganzjährig und sicher nutzen zu können wurde als Voraussetzung für die Wege eine ganzjährige Befahrbarkeit inklusive Winterdienst und eine möglichst große soziale Kontrolle festgeschrieben. Die insgesamt 790 km langen Wege verlaufen von daher größtenteils an Kreis- und Landesstraßen, kommunale Straßen und Wirtschaftswege fallen weniger ins Gewicht.

Da für die Straßen verschiedene Baulastträger (Land, Region, Kommunen) zuständig sind, wurde das Netz in enger Zusammenarbeit mit dem Land, den Kommunen, aber auch den ADFC-Ortsgruppen entwickelt. Der

1 *Ronnenberg – Vorzeigeprojekt der Region*

2 *Geht gar nicht: 90 cm Schutzstreifen in Egestorf (inkl. Gosse)*

3 *Regelkonforme Schutzstreifen-Breite in Ronnenberg*

zukünftige Standard der Vorrang-Strecken soll angelehnt an die Regelbreiten der ERA 2010 Außerorts 2,50 m Breite im Zweirichtungsverkehr betragen, für die geplante Radschnellwegtrasse Hannover – Lehrte entsprechend mehr. An den Ortseingängen werden Querungsmöglichkeiten geschaffen, da der Radverkehr innerörtlich richtungstreu, also jeweils rechts (auf) der Fahrbahn geführt werden soll. Weiterhin ist eine innerörtliche Trennung des Radverkehrs vom Fußgänger vorgesehen. Ein verstärkter Einsatz von Schutzstreifen mit ausreichend breitem Sicherheitsabstand zu eventuellen Parkständen soll geprüft werden, da diese aus Sicht der Planer sicher und kostengünstig sind.

Dieser Ausbaustandard soll zukünftig sowohl beim Neubau als auch bei der Bestandsverbesserung hergestellt werden. Lediglich 136 km (17 %) Wegstrecken wurden bisher als „ohne Mängel“ eingestuft. In einer umfassenden Datenbank sind die bestehenden Mängel erfasst und priorisierte Handlungsempfehlungen gegeben. Somit wird das Vorrangnetz zukünftig auch eine wichtige Grundlage für Bund, Land, Region und Kommunen sein, um den Einsatz finanzieller Mittel zur

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu steuern. Ziel ist es, das bestehende Grundgerüst an Radverkehrsanlagen instand zu setzen, zu komplettieren und eine zukünftige Unterhaltung zu regeln. Eine grobe Kostenschätzung zur Umsetzung aller Maßnahmen beläuft sich auf 95,5 Millionen Euro netto. Eine utopisch klingende Summe. Aber: die Grundlage ist geschaffen, jeder Schritt zählt.

Das in enger Zusammenarbeit aller Behörden und Verbände entwickelte Vorrangnetz Alltagsradverkehr wurde mit seinen Handlungsempfehlungen den Baulastträgern, Kommunen und Verbänden bei einer Abschlussveranstaltung im Mai 2017 präsentiert. Gleichzeitig war die Veranstaltung der Auftakt für eine kontinuierliche Zusammenarbeit aller Beteiligten zur Umsetzung des Vorrangnetzes. Es wird ein langer Atem nötig sein!

Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten

Die Region Hannover hat inzwischen begonnen, die Ortsdurchfahrten an den kreiseigenen Straßen auf den neuen Ausbaustandard hin zu überprüfen und Verbesserungen und Umbauten vorzunehmen. In den nächsten 3 Jahren sollen insgesamt 89 Maßnahmen umgesetzt werden.

Auf dem Hintergrund des Vorrangnetzes Alltagsverkehr hat die Region Hannover die Führungsformen für den Radverkehr an ihren regionseigenen Ortsdurchfahrten (Kreisstraßen) überprüft.

Conrad Vinken, Leiter des Teams „Unterhaltung und Erneuerung Straßeninfrastruktur“ des Fachbereichs Verkehr der Region Hannover stellte die Ergebnisse im April den ADFC-Ortsgruppen auf Einladung des Regionsvorstandes vor.

Nach den betreffenden Richtlinien (ERA 2010) ist die Führungsform für den Radverkehr abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit und dem Kfz-Verkehrsaufkommen. So sollte bei angelegten 50 km/h bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h der Radverkehr gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen im Mischverkehr auf der Straße fahren. Bei einer Verkehrsstärke von 400 bis 1.000 Kfz/h ist ein Schutzstreifen zu wählen, über 1.000 Kfz/h ein Radfahrstreifen oder (Geh-)/Radweg. Seit der StVO-Novelle 2009 können die Grenzen auch höher angesetzt werden. Die allermeisten Regionsstraßen weisen ein mittleres Verkehrsaufkommen auf. Das überprüfende Verkehrsbüro PGV/Alrutz hat deshalb für einen Großteil der regionseigenen Ortsdurchfahrten die Markierung von Schutzstreifen empfohlen.

Der Beitrag der Region zum Alltagsnetz sieht deshalb für die nächsten drei Jahre ein Maßnahmenpaket von 66 Teilabschnitten vor, auf denen die Fahrbahndecken saniert und ein Schutzstreifen aufgebracht werden soll. In 16 weiteren Fällen können Schutzstreifen ohne Sanierung aufgebracht werden, sieben Mal ist eine Deckensanierung und anschließende Führung im Mischverkehr geplant. Zusätzlich sollen 24 Querungshilfen an Ortseingängen geschaffen werden. Die meisten Abschnitte liegen in Burgwedel (21), Seelze (12) und Sehnde (8).

Die Kosten für die Umsetzung sind gesichert. Das Bundesumweltministerium sah das Konzept der Alltagsradwege als innovatives Projekt im Rahmen des Klimaschutzes und gab der Region im Rahmen des Wettbewerbs „Klimaschutz im Radverkehr“ eine Förderzusage von knapp 4 Millionen Euro. Eine weitere Million steuert die Region selbst dazu. In einer zweiten Stufe sind Mittel für Außerortsradwege in Höhe von 6,3 Millionen Euro beantragt. „Noch in diesem Jahr sollen die Kreisstraßen K 117 und K 119 in Engensen saniert und mit Querungshilfen ausgestattet werden, der Großteil der Maßnahmen folgt im nächsten Jahr. Bis 2019 müssen alle Maßnahmen umgesetzt sein“, so Conrad Vinken.

„Oft stoßen wir vor Ort auf Widerstand“ berichtet er, „auch wenn das Fahren auf Schutzstreifen sich in Studien als sicherer erwiesen hat als auf dem Radweg, fühlt sich ein Großteil der Bevölkerung auf Radwegen immer noch geschützter. Außerdem gibt es oft Unmut, dass bei Einrichtung von Schutzstreifen dort nicht mehr geparkt werden kann.“

Vom ADFC kommt die Kritik aus anderer Richtung: Beate Rühmann vom ADFC Burg-

Conrad Vinken beim ADFC-Vortrag

1 *Querungshilfen an Ortseingängen im 90-Grad-Winkel werden schlecht angenommen*

2 *Radfahrstreifen sind sicherer als Schutzstreifen – Burgdorf*

3 *Schutzstreifen mit ausreichender Breite*

4 *Sicherheitsabstand zum parkenden Verkehr in Ehlershausen*

5 *Neuer einseitiger Schutzstreifen in Völksen*

(Fotos: Lankowski, 2–4 Beate Rühmann)

dorf weiß zu berichten, dass die Autofahrer häufig ohne Not den Schutzstreifen überfahren oder sogar dort parken. Der Ronnenberger ADFC-ler Klaus Tuschinsky gibt zu bedenken, dass Autofahrer häufig den Breitstrich des Schutzstreifens als ihren Fahr-Rand betrachten und somit den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand zum Fahrradfahrer (1,50 m) nicht einhalten.

Vorgeschlagen werden vom ADFC größere Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn ohne Schutzstreifen, die sowohl dem Autofahrer als auch dem Fahrradfahrer verdeutlichen, dass hier der Radverkehr seinen Platz hat. Die Stadt Mainz gewann damit in diesem Jahr den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Infrastruktur". Im Juni 2016 hatte Mainz auf 2,5 km Länge eine Kette von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn markiert. Die Jury lobte dieses als kreative und einfache Maßnahme, um für Klarheit im Straßenverkehr zu sorgen und Konflikten vorzubeugen. Auch eine Studienarbeit aus Osnabrück belegt die Sicherheit dieses Konzeptes.

In einem Gespräch mit der HannoRad zeigte Conrad Vinken durchaus Offenheit gegenüber einem solchen Konzept. Aktuell gibt es Überlegungen in der Region, diese Piktogramme in größerem Stil auszuprobieren.

Schutzstreifen können nur dann Sicherheit bieten, wenn sie die Regelstandardbreiten von 1,50 m (mindestens 1,25) und 0,50 cm Abstand zum parkenden Verkehr aufweisen. Zur Zeit gibt es noch viele abschreckende Beispiele mit viel zu geringen Breiten: Nenndorfer Straße (L 391) in Hohenbostel, Wennigser Straße (L391) in Egestorf, Ahltener Straße (L 385) in Lehrte mit z.T. 90 Zentimetern Breite (incl. Gosse) und darunter. In dieser Form verfehlen Schutzstreifen ihren Sinn und gefährden den Radfahrenden eher.

Die Region Hannover ist auf dem Weg: die umfassenden systematischen und detaillierten Konzepte zur Radverkehrsförderung mit festgeschriebenen Prioritäten verstauben nicht in den Schubladen. Es folgen nun schnell die Umsetzungsmaßnahmen auf der Straße. Die Leitungsebene im Fachbereich Verkehr ist Fahrrad affin und handelt auch so. Und dieses durchaus im Dialog mit dem ADFC. Weiter so. „Es liegt noch ein weiter Weg vor uns, aber wir müssen jetzt losgehen", gibt uns Conrad Vinken noch mit auf den Weg.

Der Verfasser übrigens fühlt sich auf seinem regelkonformen Schutzstreifen in Wennigsen recht wohl und träumt noch von eigenen breiten Radspuren, die durch eine Erhebung von der Fahrbahn abgetrennt sind …

Ingo Laskowski

« 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

Schutz- und Radstreifen

contra

Viele Rad- und Schutzstreifen sind einfach zu schmal. Das bekannteste Beispiel in Hannover ist sicherlich die Königsstraße. Als Radfahrender wird man vielfach zu eng überholt, die Radstreifen sind häufig zugeparkt. Radfahrende müssen sich deshalb in den fließenden Verkehr einordnen. Auch wenn der Radstreifen rein objektiv sicherer ist, sehen das die Menschen in ihrer Gefühlswelt aufgrund der Nähe zum Autoverkehr anders. Radfahren auf Schutz- oder Radstreifen bedeutet Stress und wird für unsichere Radfahrende zur Mutprobe. Sie weichen auf den Fußweg aus oder fahren gar nicht mehr mit dem Rad.

pro

Schutz- und Radstreifen sollen in erster Linie Unfälle verhindern. Die Statistik zeigt, dass die klassischen Radwege in Kreuzungsbereichen zu einer Gefahr werden können. Häufig werden Radfahrende Opfer von Abbiegeunfällen, weil sie von Autofahrenden übersehen werden. Denn die Radfahrenden bewegen sich nicht im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs und sind teilweise hinter parkenden Autos versteckt. Auf den Radstreifen fahren Radfahrende aber immer im Sichtfeld des Autoverkehrs. Die Hoffnung: Abbiegeunfälle können so vermieden werden. Es gibt aber noch einen weiteren Vorteil. Der Radfahrende kann sich auf den Radstreifen meist schneller fortbewegen und sich im regulären Verkehr auf der Fahrbahn einordnen. An Kreuzungen kann der Radfahrende also wie die Autofahrenden links abbiegen und muss nicht an mehreren Ampeln halten. In der Regel ist der Fahrbahnbelag auch besser als die oftmals holprigen Radwege.

Sicher Radfahren auf der Fahrbahn, aber wie? Die Regeln

Warum fordern RadfahrerInnen auf der Fahrbahn zu fahren?

Vor 20 Jahren hat der Gesetzgeber erlaubt, dass Radfahrende die Fahrbahn nutzen dürfen, auch wenn ein Radweg vorhanden ist. Denn: Obwohl sich viele Radfahrende auf Radwegen subjektiv sicher fühlen, passieren hier viele Unfälle, insbesondere an Querungen. AutofahrerInnen nehmen Radfahrerende auf Radwegen oft nicht als Verkehrsteilnehmer wahr und bemerken sie an Kreuzungen und Einmündungen zu spät. Außerdem kommt es immer wieder zu Konflikten mit Fußgängern, wenn die Bürgersteige wegen dort verlaufender Radwege zu schmal für die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden sind. Und – an zahlreichen Straßen gibt es nach wie vor keine Radwege, d.h. die Fahrbahn zu nutzen ist alternativlos, wenn man sein Rad nicht schieben will.

Dann also die Fahrbahn: Hier sind die Radfahrer stark der (Un)Aufmerksamkeit und dem Wohlverhalten von Autofahrern ausgesetzt. Schutzstreifen und Radfahrstreifen sollen Maßnahmen sein, die zwei Dinge zusammenbringen: Fahren auf der Fahrbahn und Sicherheit für Radfahrende.

Um dies zu fördern wurden Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer entwickelt, an vielen Orten in der Region und in Hannover bereits umgesetzt und werden derzeit erprobt.

Was kennzeichnet einen Radfahrstreifen?

Radfahrstreifen werden auf der Fahrbahn angelegt, sind aber nicht Teil der Fahrbahn, sondern gelten als Sonderwege auf der Fahrbahn. Sie werden durch eine durchgezogene Linie (Breitstrich 25 cm) markiert, von dem Fahrstreifen der Autofahrer abgegrenzt und müssen von Radfahrern genutzt werden, wo vorhanden. Zusätzlich markieren Fahrrad-Piktogramme die Streifen, teilweise werden die Streifen auch durch eine Farbe (zumeist Rot) gekennzeichnet. Radfahrende sind hier gut sichtbar. Das gilt insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen, wenn vor den Kraftfahrzeugen eine eigens markierte Warte- und Aufstellzone für abbiegende und geradeaus fahrende Radfahrer existiert. Die Mindestbreite der Radfahrstreifen beträgt 1,85 Meter, besser 2 Meter.

Wichtig für die Sicherheit von Radfahrern ist ein Sicherheitstrennstreifen am rechten Straßenrand, wenn dort Parkplätze vorhanden sind. Der Abstand zu den Parkflächen soll 0,50 bis 0,75 Meter breit sein und Radfahrer vor unachtsam geöffneten Autotüren bzw. ausparkenden Fahrzeugen schützen.

Dürfen AutofahrerInnen auf dem Radfahrstreifen parken?

Nein, sie dürfen auf den Radfahrstreifen weder halten noch parken. Die durchgezogene Linie darf – außer zum Ein- und Abbiegen bzw. zum An- und Abfahren auf Parkflächen – nicht überfahren werden.

Was ist dagegen ein Schutzstreifen?

Schutzstreifen sind auf der Straße mit einer unterbrochenen Linie (Schmalstrich 12 cm, laut StVO als Leitlinie bezeichnet) markierte Streifen, die weiterhin zur Fahrbahn gehören. Radfahrer müssen sie, wegen des Rechtsfahrgebotes, nutzen. Die Schutzstreifen werden wie die Radfahrstreifen mit Fahrrad-Piktogrammen markiert. Die Breite der Schutzstreifen beträgt mindestens 1,25 Meter, im Regelfall 1,50 Meter. Auch hier ist bei ausreichend Platz ein Sicherheitstrennstreifen zum Parkraum (baulich oder markiert) vorgesehen, wenn an der Straße geparkt wird.

Wie müssen sich AutofahrerInnen auf den Schutzstreifen verhalten?

Die unterbrochene Linie kann von Kraftfahrzeugen bei Bedarf, d.h. wenn es zum Beispiel wegen eines entgegenkommenden Busses oder LKWs zu eng wird, überfahren werden. Dabei ist auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen. Halten ist begrenzt möglich: Au-

Was sind die Lösungen?

In den Vereinigten Staaten gibt es den Trend zu „Protected Bike Lanes“. Dabei wird der Radstreifen zwar auf die Fahrbahn gelegt, durch Blumenkübel oder Poller aber vom Autoverkehr abgetrennt. Dadurch fährt der Radfahrende im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs, die Autos kommen ihm aber nicht zu nahe und können auf dem Radstreifen auch nicht einfach halten. In Hannover wurde hierfür bei der Aktion „Pömpel und Pedale“ von der Initiative „PlatzDa!“ geworben. Dabei wurden für wenige Stunden Pömpel auf die Markierung des Radstreifens in der Nähe des Lindener Marktplatzes gestellt. Diese schafften eine Trennung zum Autoverkehr. Für Organisator Oliver Thiele war es eine gelungene Aktion: „Ich hätte nicht mit so viel Begeisterung gerechnet.“ Allerdings brauchen Protected Bike Lanes deutlich mehr Platz als normale Radstreifen. Die Straßen in den USA sind dafür breit genug, in Hannover ist das nicht immer so. Dies spricht allerdings nicht dagegen, wenigstens die ausreichend breiten Straßen mit Protected Bike Lanes auszustatten.

Ebenfalls eine Möglichkeit wäre, die Geschwindigkeit des Autoverkehrs flächendeckend auf Tempo 30 zu reduzieren. Dies kommt Radfahrenden entgegen, bringt aber an vielbefahrenen Straßen mit Schwerlastverkehr auch kein deutlich besseres Sicherheitsgefühl. Hierfür bräuchte es dann andere Lösungen.

Bei der Pömpel-Aktion der Initiative PlatzDa! fuhr die Star-Wars-Figur Chewbacca über einen geschützten Radstreifen.

Fotos: Dirk Hillbrecht

tofahrer dürfen bis zu drei Minuten auf dem Schutzstreifen halten, solange keine Radfahrer kommen. Man kann sich vorstellen, wie gerade diese Halte-Regelung in der Praxis ausgelegt wird.

Welche Regelungen gelten an Engpässen?

Ein eigenes Kapitel sind insbesondere bei Schutzstreifen die Regelungen an Engpässen, Bushaltestellen usw. Grundsätzlich sieht die Straßenverkehrsordnung hier vor, dass die VerkehrsteilnehmerInnen in Kraftfahrzeugen und auf Fahrrädern hintereinander statt nebeneinander fahren. In der Praxis gilt leider zu häufig das „Recht des Stärkeren“, d.h. die Autofahrer bleiben nicht hinter einem vor ihnen fahrenden Radfahrer, sondern überholen ihn trotz Engpass und bringen ihn dadurch in Gefahr.

Wie sieht es in der Region Hannover aus?

(siehe dazu auch den Beitrag zur neuen Radverkehrsförderung in der Region)

In der Region Hannover werden Radfahrstreifen den Schutzstreifen vorgezogen, wenn a. die Straßenbreite dies erlaubt und b. eine entsprechend hohe Verkehrsbelastung mit Kraftfahrzeugen gemessen wurde. Festgestellt wurde in der Region wie andernorts, dass nach dem Einrichten von beidseitigen Schutzstreifen die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge bei Ortsdurchfahrten verringert wird. Die enger wirkende Fahrbahn trägt offenbar in gewissem Maß dazu bei, dass AutofahrerInnen vom Gas gehen.

Wo hakt es bei den Schutzstreifen?

Als problematisch sehen RadfahrerInnen vor allem die mangelnde Breite der Schutzstreifen an, aber auch die Tatsache, dass viele Autofahrer die durchbrochene Linie ignorieren, auf dem Schutzstreifen fahren und gern auch mal hier parken. Der gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsabstand zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen von 1,50 Meter wird häufig nicht eingehalten, da AutofahrerInnen die Linie als rechte Begrenzung ihres Fahrstreifens ansehen. Aus ihrer Sicht zeigt der Streifen, wo sich ihr rechter Außenspiegel befinden darf. Diese Unkenntnis gefährdet Radfahrende. Richtig ist, dass die Abstandsregel selbstverständlich gilt. Weil sie aber in der Praxis oft nicht respektiert wird, stehen Radfahrende und insbesondere viele ADFC-MitgliederInnen den Schutzstreifen skeptisch gegenüber.

Laut der Regions-Broschüre „Führungen des Radverkehrs innerorts“ vom Oktober 2016 sind Radfahrstreifen sicherer als Schutzstreifen, diese wiederum etwas sicherer als Radwege, die auf Gehwegen geführt werden (Quelle: ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010). Viele RadfahrerInnen sind angesichts ihrer alltäglichen Erfahrungen auf den Straßen dennoch skeptisch. Maßnahmen wie eine generelle Tempobeschränkung auf 30 Stundenkilometer innerhalb von Ortschaften und eine deutlich offensivere Markierung der Fahrbahnen mit Fahrrad-Piktogrammen werden als Alternativen zu den halbherzigen Schutzstreifen gefordert.

Martina Jung

Interview mit Martin Prenzler

„Wir benötigen einen Verkehrsmix“

Hannovers Innenstadt gehört zu den größten in Deutschland. Etwa 4,8 Milliarden Euro werden jährlich rund um den Kröpcke-Platz herum eingenommen, 38.000 Arbeitsplätze sind damit eng verknüpft. Die Interessen der Händler, der Gastronomie und Wirtschaft vertritt die „City Gemeinschaft Hannover“. Sie vereint 600 Stimmen unter ihrem Dach. Ihr Geschäftsführer ist Martin Prenzler, mit dem wir im Interview gesprochen haben.

Herr Prenzler, neulich hat die City-Gemeinschaft einen verkaufsoffenen Sonntag mit dem Schwerpunkt „Fahrrad“ mitorganisiert. Lange Zeit hat sich die City-Gemeinschaft für den Autoverkehr eingesetzt. Woher kommt der Sinneswandel?

← In der Vergangenheit hat das Auto eine größere Rolle gespielt. Aber wir merken zunehmend, dass die Innenstädte in einen Würgegriff geraten. Der Raum für zusätzliche Fahrzeuge ist endlich und viele fühlen sich von den Staus in den Innenstädten genervt.

Sie haben uns im Vorgespräch gesagt, dass täglich bis zu 15.000 Menschen pro Stunde über die Bahnhofstraße gehen. Wie kommen diese Personen in die Innenstadt?

← Der öffentliche Verkehr ist besonders wichtig. 60 Prozent der Besucher kommen mit Bus und Bahn in die Innenstadt. Auch die immer größere Zahl der Fahrradfahrer merken wir. Gerade im Stadtgebiet ist man mit dem Fahrrad schnell unterwegs, oftmals mittlerweile sogar schneller als mit dem Auto. Aber für die Leute, die auf dem Land mit schlechterer ÖPNV-Verbindung wohnen, müssen wir auch erreichbar sein. Deshalb wollen wir keinen Verkehrsträger über den anderen stellen.

Wie hat Ihnen der verkaufsoffene Fahrrad-Sonntag gefallen?

← Wir hatten uns an dem Tag unter dem Thema „Lust auf Fahrrad“ versammelt und das ist gut gelungen. Die Anzahl der Fahrräder hat meine Erwartungen übertroffen. Damit habe ich nicht gerechnet. So etwas kann auch das Bewusstsein verändern, denn wer immer mit dem Auto fährt, nimmt den Weg mit dem Fahrrad ganz anders wahr. Für alle Beteiligten war es ein schönes Fest, das Potenzial hat, wieder aufgenommen zu werden.

Wie haben die Geschäfte in der Innenstadt reagiert?

← Das war ganz unterschiedlich. Einige haben das gar nicht mitbekommen, andere haben sich auf diesen Tag vorbereitet. Die Fahrradabteilung eines sehr großen Händlers in der Innenstadt zum Beispiel hat an diesem Tag den Umsatz von mehreren Samstagen gemacht.

Was wurde in den letzten Jahren getan, damit die Innenstadt besser mit dem Fahrrad erreichbar ist?

← Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt versucht, bei allem was gebaut wird, das Fahrrad inklusive zu denken. Das ist inzwischen bis zum letzten Menschen im Tiefbauamt vorgedrungen. In der Innenstadt ist die Veränderung mit dem City-Radring spürbar, der allerdings, wie ich finde noch verbesserungswürdig ist. Aber immerhin haben wir einen. Wir haben in der Innenstadt in den letzten drei Jahren zudem 3.000 neue Fahrradbügel aufgestellt. Jedes Jahr werden es 1.000 mehr. Und die sind so gut wie nie leer.

Wer sind die besseren Kunden: Radfahrer, Autofahrer oder die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel?

← Das kann ich nicht bewerten, denn alle Kunden sind wichtig. Jeder der reinkommt, ist ein gern gesehener Gast. Es gibt für uns keinen guten oder schlechten Kunden. Wir werden niemals Menschen vorschreiben, wie sie in die City kommen sollen. Aber wir wissen auch, dass der Platz in der Innenstadt endlich ist und wir daher ein Verkehrsmix benötigen.

Unterscheiden sich Radfahrer als Kunden von anderen Verkehrsteilnehmern?

← In der Innenstadt, also der Fußgängerzone, gibt es keine Radfahrende oder Autofahrende, sondern nur Fußgänger. Deswegen unterscheiden sie sich in erster Linie nicht. Aber natürlich sieht man selten Radfahrer mit der neuen Sofa-Garnitur nach Hause fahren. Wer sperrige Sachen verkauft, der bietet auch Lösungen an. Als Radfahrer kannst du dir heute alles kaufen.

Es gibt ja Studien die zeigen, dass Radfahrende die besseren Kunden sind, weil sie zwar pro Einkauf weniger kaufen, dafür aber öfter als Autofahrende vorbeischauen.

← Die Diskussion darüber, wer der bessere Kunde ist, ist überflüssig. Die neuen Studien kommen daher, dass Untersuchungen in der Vergangenheit gezeigt haben, dass der Durchschnitts-Autofahrer-Bon größer ausfällt als der der Radfahrenden. Die Unterscheidung ist für den Händler am Ende aber egal. Ziel ist für uns, dass die Menschen zum Kröpcke kommen und sich wohl fühlen. Am besten haben sie auf dem Weg dorthin bereits gute Laune und fühlen sich sicher.

Was muss getan werden, damit sich die Bedingungen für den Radverkehr auf dem Weg in die Innenstadt verbessern?

← Die einzelnen Verkehrsteilnehmer brauchen eine unterschiedliche Infrastruktur. Die Radfahrer sollten möglichst selten mit Autofahrern in Kontakt kommen.

Wie sieht dann Ihre ideale Stadt aus?

← Wenn ich mir eine Stadt malen würden, dann würde es einen unterirdischen Warenverkehr geben, damit die Fußgänger nicht gestört werden. Um die Innenstadt herum, würden dann konzentrische Kreise nach der Schutzfunktion gebaut. Das heißt in dem zur Innenstadt nächsten Bereich dürften nur Fußgänger unterwegs sein, im nächsten kämen die Radfahrer hinzu und dann die Autos. Diese Kreise greifen nicht einander über. Das bedeutet, dass der Radverkehr zum Beispiel auf anderen Wegen geführt wird als der Autoverkehr.

Gibt diese ideale Stadt irgendwo in der Realität?

← Nach dem Krieg wurden viele Städte nach dem Taschensystem gebaut. Die Parkhäuser liegen mittendrin. Wieso eigentlich und wieso nicht am Rand? Eine Stadt, die dem Bild nahekommt, gibt es nicht.

Neulich sorgte eine Studie der IHK Köln über die Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstadt für Aufsehen. Demnach fahren 13 Prozent der Hannoveraner mit dem Fahrrad in die Innenstadt. Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer wurden gefragt, wie sie den Weg in die City empfinden. Allerdings nur die Radfahrer nicht, warum?

← Das ist mir nicht aufgefallen und absolut unbefriedigend. Ich werde das weitergeben, damit das beim nächsten Mal abgefragt wird.

Was ziehen Sie aus der Studie?

← Der Tenor der Studie war für Hannover, dass die Innenstadt besser erreichbar sein sollte und dass die Jugend fehlt. Bei diesen Werte hinken wir den anderen Vergleichsstädten etwas hinterher. Die Werte für die Verkehrsfrage waren nicht so dramatisch, aber dass die jungen Leute fehlen, ist heikel.

Warum?

← Die Jugend ist die Zukunft. Den Gründen dafür müssen wir nachgehen. Wir nehmen an verschiedenen Lenkungsgruppen teil und gehen der Frage nach.

Der ADFC hat mit Hannah ja einen sehr erfolgreichen Lastradverleih. Sehen Sie in Lastenrädern Potenzial zum Beispiel für den Lieferverkehr?

← Die Lieferfahrzeuge beliefern ja meist nicht nur die Innenstadt in Hannover, sondern fahren auch noch woanders hin. Die Mengen, die dort transportiert werden, sind riesig. Die Möglichkeiten von Lastenrädern sind aber begrenzt. Es sind andere Konzepte nötig, wie zum Beispiel ein City HUB am Innenstadtrand. Die Waren würden dann von dort anders in die Innenstadt gebracht werden als mit dem Transporter. Aber die Mengen bleiben dadurch weiterhin riesig. Das Lastenrad ist immer eine willkommene Alternative und Hannah ein supertolles Projekt, das aber eher der Nahbedarfsdeckung dient.

Das Interview führten Sascha Priesemann und Swantje Michaelsen

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

Alltagstaugliche Velorouten

Die meisten Menschen nutzen das Fahrrad, weil sie damit schnell und einfach in der Stadt vorwärtskommen. Davon ist Hannover leider noch weit entfernt, wie auch der Fahrradklimatest von 2016 deutlich macht.

Mit dem Masterplan Radverkehr aus dem Jahr 2003 und mit dem Leitbild Radverkehr aus dem Jahr 2010 haben in Hannover Planer, Stadtverwaltung und radverkehrliche Initiativen nicht nur auf den erforderlichen Ausbau und der Ertüchtigung des gesamten Radverkehrsnetzes, sondern auch auf die notwendige Einrichtung von übergeordneten Radwegen hingewiesen.

Diese sogenannten VeloRouten verbinden die Randbezirke der Stadt mit der City. In ihrem Verlauf berühren sie wichtige Zielpunkte wie Arbeitsstätten, Schulen und andere Bildungseinrichtungen, führen entlang von Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsunternehmen und Orten für Freizeitaktivitäten. Sie sind breit genug, um unterschiedlich schnelle Radverkehre zuzulassen und haben eine Oberfläche, die sicheres und auch zügiges Fahren für Menschen von 8-80 Jahren ermöglicht. Sie lassen sichere Überholvorgänge und das Nebeneinanderfahren zu und sind in der Regel gegenüber anderen Verkehren bevorrechtigt. Für Querungs- und Abbiegesituationen bieten sie einen planerisch und technisch hohen Ausbaustandard an. Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Straßenzüge können in den Routenverlauf eingebunden werden. Weitere zu nutzende Radverkehrsanlagen, Hochboard oder Radfahrstreifen müssen hinsichtlich Breite und Belag baulich an die vorgesehenen Standards angepasst werden. Die Routen bündeln den Radverkehr und werden wachsendem und hohem Radverkehrsaufkommen gerecht.

Mit einer Zunahme des Radverkehrs und den unterschiedlichen Nutzergruppen wachsen Bedarf und Nachfrage für eine verbesserte Infrastruktur. Der weitere Ausbau muss da mithalten und die Angebote für das Radfahren müssen attraktiv gestaltet und erweitert werden.

Standards zu Velorouten (stichwortartige Kurzfassung)

Velorouten ...

1. sind für unterschiedliche Radverkehre geeignet,
2. sind einheitlich gestaltet und eindeutig als solche erkennbar,
3. sind für beide Richtungen einzurichten,
4. sind ausreichend beleuchtet (objektive und subjektive Sicherheit),
5. werden in erster Priorität gereinigt und von Schnee geräumt,
6. haben eine sehr hohe Oberflächenqualität,
7. haben durchgängig eine ausreichende Breite, Mindestbreite von 2,50 Meter pro Richtung,
8. haben Ampelschaltungen, die den Radverkehr bevorrechtigen,
9. sind baulich so gestaltet, dass der Radverkehr an Kreuzungen und in Abbiegesituationen sicher unterwegs ist,
10. sind entlang untergeordneter Straßen eben zu führen,
11. sind bei einer allgemeinen Verkehrsgeschwindigkeit von 50 km/h baulich vom Autoverkehr und deutlich vom Fußweg getrennt. Sie laufen an allen Kreuzungen als eigene Spuren für eine objektive als auch eine subjektive Sicherheit.

Im Frühjahr 2015 hat der ADFC Hannover-Stadt alle Interessierten zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe Velorouten aufgerufen.

Als Ergebnisse der Arbeitsgruppe wurden Routenvorschläge entwickelt und Standards definiert.

Drei Routenvorschläge wurden für die vorrangige Umsetzung ausgewählt. Dabei ist es nicht das Ziel des ADFC Hannover, umsetzungsfähige und radverkehrsplanerisch ausgearbeitete Routenpläne abzuliefern. Vielmehr sollen die Bedeutung und der Nutzen von standardisierten Velorouten bei Bürgern, Politikern und Verwaltungsmitarbeitern als notwendige Investitionen in die Zukunft der Stadtentwicklung und des Radverkehrs beworben werden.

Velorouten brauchen Standards

In einem intensiven Diskussionsprozess haben die Aktiven einen 11-Punkte-Katalog (Kasten 1: Velorouten) entwickelt. Mit Präsentationen auf Verkehrs- und Mobilitätsveranstaltungen und mit Presseinformationen haben wir Bürgern unsere Vorstellungen näher gebracht und mit ihnen Anregungen diskutiert.

Mit der Bauverwaltung der Stadt Hannover fand im Dezember 2016 ein erstes Gespräch über die gesamte Konzeption und die Umsetzung einer ersten VeloRoute statt.

Auf der Mitgliederversammlung am 6.2. 2017 des ADFC Hannover-Stadt ist dazu ein Antrag beschlossen worden, der ein konkretes Vorgehen der Stadt Hannover fordert und der inzwischen den entsprechenden Verant-

ADFC fordert Velorouten

Der ADFC Hannover fordert die Landeshauptstadt Hannover auf, Velorouten aus allen Stadtbezirken ins Zentrum zu realisieren. Die Ausrichtung soll an den Velorouten-Kriterien des ADFC Hannover, Sicherheit, Komfort, zügiges Fahren erfolgen. Der ADFC Hannover steht beratend gerne zur Verfügung. Die Schaffung von 12 Velorouten soll innerhalb von drei Jahren erfolgen. Die Bauverwaltung hat die Forderung des ADFC positiv aufgenommen. Im Juni haben Fachbereichsleiter Bode und ADFC-Sprecher Röhrig-van der Meer vereinbart, die Veloroute Richtung Bothfeld und Isernhagen mit Zulauf-Strecken u.a. aus List, Groß-Buchholz, Sahlkamp als Referenz-Veloroute zu realisieren. Dabei wird insbesondere die Praxistauglichkeit der ADFC-Standards betrachtet werden. Die Route über Kleefeld nach Anderten soll im Rahmen des Radschnellwegs nach Lehrte realisiert werden. Weitere Velorouten sollen Schritt für Schritt folgen, so dass in maximal fünf Jahren alle Stadtbezirke an ein sternförmiges Velorouten-Netz angeschlossen sind.

wortlichen der Stadt zugestellt wurde. (Kasten 2: ADFC fordert Velorouten)

Fahrradklimatest 2016:

Hannover hat die Gesamtnote 3,6 (Schulnotensystem) bekommen. Das ist eine leichte Verschlechterung gegenüber dem Jahr 2014 und damit verbunden ist der Abstieg um einen Platz vom 4. auf den 5. Rang. (http://www.fahrradklima-test.de/)

Für das Thema Velorouten besonders interessant sind allerdings die Einzelnoten zu allen Kriterien, die die Radwege betreffen: Reinigung der Radwege, Hindernisse auf Radwegen, Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen, Oberfläche der Radwege, Winterdienst auf Radwegen, Breite der Radwege, Ampelschaltungen für Radfahrer, Falschparkerkontrolle auf Radwegen.

In allen acht Kriterien sind die Einzelnoten schlechter als das Gesamtergebnis, angefangen von 3,7 bis 4,6.

Aus diesen Ergebnissen wird deutlich, dass es in Hannover einen Handlungsbedarf gibt, um dem wachsenden Radverkehrsanteil, insbesondere auch im Alltagsradverkehr, gerecht zu werden. Es kann doch nicht im Interesse der Politik und der Stadtverwaltung liegen, im Fahrradklimatest immer weiter abzurutschen.

Harald Hogrefe

Hannover bleibt unter den Top Fünf

Es wird etwas getan für den Radverkehr in der Region und der Landeshauptstadt Hannover. Viel ist davon aber noch nicht beim Bürger angekommen. Die Entwicklung der Fahrradfreundlichkeit in Hannover stagniert, meinen zumindest die Bürger. Sie geben ihren Kommunen im aktuellen Fahrradklima-Test des ADFC keine besseren Noten als noch vor zwei Jahren.

Rund 2.000 Befragte aus Hannover haben an der Umfrage des ADFC teilgenommen und ihrer Stadt anhand verschiedener Fragen Noten in Sachen Fahrradfreundlichkeit gegeben. Vorweg: Die Landeshauptstadt Hannover gehört mit einer Note von 3,55 noch immer zu den fünf fahrradfreundlichsten Städten in Deutschland. Allerdings hat sich die Bewertung für die Stadt an der Leine etwas verschlechtert. Im bundesdeutschen Gesamtranking geht es daher um einen Platz nach unten.

Für viele Menschen ist Radfahren in Hannover mehr Spaß als Stress. Das Stadtzentrum ist schnell zu erreichen, es gibt ein funktionierendes sowie breites Radwegenetz und auch die Mitnahme des Fahrrades im öffentlichen Verkehr funktioniert nach Ansicht der Hannoveraner vergleichsweise gut. Schlechte Noten gibt es für unzureichende Ampelschaltungen, den Fahrraddiebstahl, die Führungen an Baustellen oder das Falschparken auf Radwegen.

Große Sorge bereitet, dass sich viele Hannoveraner auf dem Fahrrad nicht sicher fühlen. Die Wege sind oftmals zu schmal, die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu groß. Die ADFC-Umfrage macht deutlich. 73 Prozent der Teilnehmer ist es wichtig, dass Radfahrende vom Autoverkehr getrennt fahren.

In der Region Hannover fallen die Ergebnisse höchst unterschiedlich aus. Burgdorf (3,45), Wunstorf (3,46), Hemmingen (3,56), Garbsen (3,60) und Burgwedel (3,63) schneiden vergleichsweise gut ab. Isernhagen (4,20), Springe, (3,83) Lehrte (3,86) und Langenhagen (3,89) werden von den Radfahrenden schlecht bewertet.

Die Ergebnisse der einzelnen Kommunen im Detail können Sie nachlesen auf **www.fahrradklima-test.de**.

Zu oft Rot: Radfahrer sind von den Ampelschaltungen genervt.

Alle Fotos: Sascha Priesemann

Rund 12.000 Fahrräder sollen demnächst im Fahrradparkhaus in Utrecht Platz finden.

Wie Utrecht in den Radverkehr investiert und dabei spart

Es dauert gar nicht lange. Aus Hannover ist man bis in die niederländische Großstadt Utrecht, südwestlich von Amsterdam, vier Stunden unterwegs. Dort angekommen, ticken die Uhren ein bisschen anders – zumindest was die Mobilität betrifft. 60 Prozent der Wege in der Innenstadt von Utrecht werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wenn man die Menschen am neuen Utrechter Hauptbahnhof betrachtet, dann sieht man normale Menschen. Keine Personen mit eingepflanzter Gore-Tex-Jacke. Keine Person mit enganliegender Radlerhose. Einfach ganz normale Menschen und ein Großteil von ihnen ist gerade mit dem Rad gekommen.

Das wirft natürlich Fragen auf. Warum fahren die Menschen hier mit dem Rad und bei uns nicht? Warum werden in Utrecht die vier Kilometer zum Zielort mit dem Fahrrad erledigt und dafür nicht ein ganzer SUV bewegt? Fragen, auf die zumindest einer die Antwort weiß: Herbert Tiemens, der so etwas wie der Radverkehrsbeauftragte der Provinz Utrecht ist. Er empfängt eine hannoversche Delegation am Hauptbahnhof und erklärt ihnen die 340.000-Einwohner Stadt. Am 5. August wird Tiemens auch nach Hannover kommen und bei der Bike Conference aus seiner Heimat berichten.

Tiemens erledigt - wie viele Utrechter - fast alles mit dem Rad. Komfortable Radwege, die intuitiv geführt werden und an Hauptstraßen konsequent vom Autoverkehr getrennt werden, sind aus seiner Sicht das Erfolgsgeheimnis für mehr Radverkehr. „So können sich auch unsichere Radfahrer und Kinder in der Stadt mit dem Fahrrad bewegen“, sagt Tiemens. Zahlreiche Unterführungen und Brücken sorgen zudem dafür, dass Radfahrende schnell und zügig vorankommen.

Aber das war nicht immer so. Die Universitätsstadt sollte nach dem Krieg ähnlich wie viele deutsche Metropolen autogerecht umgestaltet werden. Zahlreiche Grachten wurden trockengelegt, auf ihnen fuhren nun Autos durch die Stadt. Das machten die Bewohner Utrechts nicht mit, sie protestierten gegen die radikale Umgestaltung. Heute ist die Entwicklung umgekehrt. Aus vormaligen mehrspurigen Straßen werden wieder Seen, die zum Verweilen einladen. Utrecht will lebenswert und attraktiv für Menschen sein, nicht für Autos. Derzeit wird sogar darüber diskutiert, ob ab 2050 die ganze Innenstadt autofrei sein sollte.

„America first“ war der Leitsatz des aktuellen amerikanischen Präsidenten Donald Trumps bei dessen Wahlsieg im vergangenen Jahr. Die Utrechter Stadtverwaltung hat schon einige Jahre vorher im „Action Plan“ eine ähnliche Formulierung gewählt. „The bicycle comes first“ heißt es dort wortwörtlich. Das Ziel: Zwischen 2015 und 2020 zu

Viele Unterführung beschleunigen den Radverkehr in Utrecht.

einer Fahrrad-Stadt von Weltrang zu werden. Mit innovativen Methoden sollte das Radfahren sicherer, einfacher und spaßiger gemacht werden.

Inzwischen ist Halbzeit und man kann sagen, dass in Utrecht schon einiges passiert ist.

Auf den Radschnellwegen durch die Provinz sind täglich viele Pendler unterwegs. Mithilfe von Unterführungen und Brücken gelingt es, dass Radfahrende möglichst schnell und kreuzungsfrei an ihr Ziel gelangen. Im Zentrum sorgt eine grüne Welle dafür, dass Radfahrende fast nie stoppen müssen. Vor einer Ampel wird den Radfahrenden sogar schon signalisiert, ob sie nochmal in die Pedale treten oder locker ausfahren sollten, um bei Grün die Straße zu queren. Ein rennender Hase bedeutet etwa, dass man schneller fahren muss, um nicht bei Rot warten zu müssen. „Fietsflo“ heißt diese innovative, radarbasierte Infosäule.

Weil die Utrechter auf dem Rad schnell und sicher vorwärtskommen, sind auch entsprechend viele Menschen auf ihrem Zweirad unterwegs.

Als vorbildlich gilt die Schnellverbindung in die 50.000-Einwohner Stadt Houten im Südwesten der Provinz. Hier sind täglich 30.000 Radfahrende unterwegs. Zur Universität fahren am Tag etwa 25.000 Menschen auf dem Fahrrad.

Doch wohin mit all den Fahrrädern? Auch dafür hat Utrecht eine Lösung gefunden. Mit einem Parkleitsystem hilft die Stadt Radfahrenden, in der Innenstadt freie und teilweise bewachte Abstellanlagen zu finden. Am Bahnhof wird derzeit das – nach städtischen Angaben – größte Fahrradparkhaus der Welt gebaut. Wenn es 2018 komplett fertig ist, sollen auf drei Geschossen 12.500 Fahrräder parken. Die einzelnen Ebenen sind mit dem Rad befahrbar. Da jeder Abstellplatz über einen Sensor mit einem Computer verbunden ist, erfahren Radfahrende, wo noch Stellflächen frei sind. Derzeit ist ein Teil des Fahrradparkhauses bereits fertig. Dort finden momentan etwa 4.500 Fahrräder Platz. Zum Vergleich: In das Fahrradparkhaus in Münster passen lediglich etwa 3.300 Räder.

Doch die guten Radwege fallen auch in Utrecht nicht vom Himmel. Die Stadt investiert jährlich rund 50 Euro pro Kopf in die Radverkehrsinfrastruktur. Zum Vergleich: Der nationale Radverkehrsplan in Deutschland empfiehlt Investitionen in Höhe von 10 Euro pro Einwohner. In Berlin werden nach Untersuchung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Berlin aus dem Jahr 2015 faktisch nur vier Euro pro Person in den Radverkehr investiert. Dass sich diese Investitionen lohnen können, zeigt eine neue Untersuchung der Stadt Utrecht. Nach dem sogenannten „Bruto Utrecht Fietsproduct“ spart die Stadt jährlich rund 250 Millionen Euro, also etwa 735 Euro pro Einwohner. Dieser Wert bildet den gesamtgesellschaftlichen Nutzen des Radverkehrs ab und berechnet sich aus den theoretischen Einnahmen und Ausgaben unter der Annahme, dass sämtliche Fahrradkilometer mit dem Auto zurückgelegt worden wären. Dabei sind auch Effekte wie die Verbesserung der Luftqualität, der Gesundheit, geringere Staukosten etc. berücksichtigt. „Ein Euro, den wir in Radverkehrsinfrastruktur investieren, bringt uns etwa das Siebenfache zurück“, erklärt Tiemens. Dass das Geld schließlich bei der Kommune und damit beim Steuerzahler lande, sorge für eine hohe Akzeptanz des Radverkehrs in Utrecht.

Aber nicht nur die gesamte Provinz profitiert vom Radverkehr. Auch die Geschäfte leben vom Fahrrad-Boom. Die Innenstadt ist gut besucht, es gibt sehr viel Außengastronomie. Denn Radfahrende sind gute Kunden. Nachdem an einer Straße Parkplätze entfernt worden sind und dafür ein neuer, breiter Radweg entstand, stiegen die Einnahmen der anliegenden Geschäfte um 16 Prozent. Zusätzlich wurden viele Jobs in der Fahrradbranche geschaffen. Zahlreiche Entrepreneure basteln in Utrecht an smarten Lösungen für die Stadt der Zukunft.

Ist Utrecht hierfür bereits ein Vorbild? Mehr Einblicke gibt es dafür auf der Bike Conference in Hannover, zu der auch der Utrechter Radverkehrsbeauftragte Herbert Tiemens eingeladen ist. Dort kann sich dann jeder nochmal selbst ein Bild von Utrecht machen.

Sascha Priesemann

Flo hilft den Radfahrenden das richtige Tempo zu finden, um die Ampel bei Grün zu erreichen.

Ein Fahrradparkleitsystem hilft Radfahrenden einen Stellplatz zu finden.

REGION HILDESHEIM
Ein Juwel für Radfahrer
www.innersteradweg.de

INNERSTE-RADWEG
Vorbei an beeindruckenden Landschafts-, Natur- und Kulturerlebnissen, wie dem Laves-Kulturpfad am Schloss Derneburg, führt der ca. 40 Kilometer lange Abschnitt des Radweges durch die Region Hildesheim.

Steigen Sie in Derneburg vom Rad und wandern Sie entlang des historischen Laves-Kulturpfades am Schloss Derneburg, mit seinen interessanten Bauten, wie dem Tempel, dem Mausoleum und dem Glashaus (Ausflugscafé).

TIPP Bahnanbindung von/nach Derneburg durch den Erixx. Fahrradmitnahme möglich.

Touren und Termine August bis Oktober 2017

AUGUST 2017

Mi.,2.8.: Radtour „Besichtigung Heizkraftwerk“ – 9:30 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz

Do., 3.8.: Motto-Radtour: „In Grafhorn ist es auch ganz schön!“ – 14:00 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz

So., 6.8.: Motto-Radtour – „Jazz an der Oker“ – 9:30 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz - Anmeldung: bis 30.7., Telefon: (05136) 9204009 oder info(at)adfc-burgdorf.de

So., 6.8.: Radtour ins Calenberger Land nach Pattensen – 40 km, 11:00 Uhr, T: Maschsee Nordufer, Fackelträger, bitte Maschseefest beachten! – Unsere Radtour führt entlang des Maschsees zur Döhrener Wolle. Nach einer Pause am Wiesendachhaus besuchen wir die Störche in Grasdorf und radeln weiter nach Pattensen in den historischen Ortskern zur Einkehr. Der Rückweg führt am Landschaftsschutzgebiet Koldinger Teiche vorbei nach Laatzen zur Einkehr in das Bauerncafé und weiter nach Hannover -gemütliche Tour, Manfred und Sabine Bressel, Telefon: (0511) 851749

So., 6.8.: Radtour zum Segelflugplatz nach Ehlershausen – Gelegenheit zum Mitfliegen! – 55 km, 10:00 Uhr, T: Rathaus Lehrte – bei Rückfahrt mit der Bahn ca. 35 km, bitte Rucksackverpflegung mitbringen, Anmeldung: bis 23.07., Renate Behre, Telefon: (05132) 2911 oder bei Heinz-Werner Schaller Telefon: (05132) 57336

Di., 8.8.: Feierabendtour „zur Kückenmühle“ – 20 km, 17:00 Uhr, T: Wennigsen, Hauptstraße 1-2 (Sonnenuhr am Rathaus) – durch die Feldmark, mit Einkehr in den Biergarten der Kückenmühle, Marlena Haacks, Telefon: (05103) 1534

Di., 8.8.: Feierabendradtour zum Biergarten Berenbosteler See – 38 km, 18.30 Uhr, T: Etude I-V/ Königsworther Platz – Andreas Walenzyk, Handy: 0160 98438648

Fr., 11.8. bis So., 13.8.: Rund Bremen (3 Tage) – 9:00 Uhr, T: Wennigsen, Kurt-Schumacher-Straße 1 (Bahnhof Südseite) – 3 Tage „Rund Bremen“, Wildeshauser Geest, Hunte, evtl. mit Abstecher nach Bremen; An-/Abreise mit der Bahn, tgl. 40-70 km, 14 Teilnehmer, Anmeldung: Kurt Schmitz (0421) 16118915 oder hanne-s@live.de

Sa., 12.8.: Rund um das 1125 Jahre alte Kirchdorf – 7 km, 13:00 Uhr, T: Barsinghausen-Kirchdorf, Heilig-Kreuz-Kirche, Landstraße – Umrundung des 1125 Jahre alten Kirchdorfs an den Gemarkungsgrenzen; zurück am Startpunkt Kirche nehmen wir am Gemeindefest teil, Heidrun Bartz, Handy: 0157-57099116 oder bartz-barsinghausen@t-online.de oder Pastorin Ute Kalmbach, Telefon: (05105) 585207

Sa., 12.8.: Durch die Hildesheimer Berge – für Geübte – 60 km, 10:00 Uhr, T: Pattensen, Rewe-Cnter, Johann-Koch-Str.2 – Die Strecke führt uns über Jeinsen und Schulenburg nach Nordstemmen. Dann fahren wir über Mahlerten nach Haus Escherde, wo wir eine kurze Rast machen! Von dort aus fahren/schieben wir den Berg hinauf zum Kammweg des Hildesheimer Waldes. Oben angekommen genießen wir die lange Abfahrt nach Sorsum. Wir fahren am Blaupunktwerk vorbei zum Kloster Marienrode, weiter nach Ochtersum. Bald sind wir am Fluss Innerste, dessen Verlauf wir bis in Höhe der Giesener Berge folgen. Dann radeln wir über Giften durch die Seenplatte nach Jeinsen zurück. Auf dem Wirtschaftsweg geht es an den Windrädern vorbei, nach Pattensen. Die Tour ist landschaftlich sehr abwechslungsreich. Einkehr in einem idyllisch gelegenen Café am Fluss ist möglich! Dauer ca.7 Std., ausreichende Verpflegung bitte mitnehmen! Helmut Krause und Jochen Lemke, Telefon: (05069) 7979, Anmeldung nicht erforderlich

So., 13.8.: Kloster Marienwerder und der Hinübersche Garten – 40-65 km, 13:00 Uhr, T: Barsinghausen-Egestorf, Nähe Kreisel: ALDI-Parkplatz – Am Mittellandkanal und auf dem Leineradweg nach Marienwerder, Besichtigung Kloster und Hinübersche Garten. Weiterfahrt zum Maschsee, Rückfahrt per Bahn oder Rad (40-65 km) Anmeldung, Heidrun Bartz Handy: 0157-57099116 oder bartz-barsinghausen@t-online.de

So., 13.8.: Sonntagstour nach Brelingen – 60 km, 10:00 Uhr, T: Garbsen Kastanienplatz/Hannoversche Str. – mit Einkehr, Marion Klücher/Ronald Brandt, Telefon: (05131) 479726

So., 13.8.: Sonntags-Überrachungsradtour – 32 km, 10:00 Uhr, T: Innenhof Rathaus Langenhagen – (Mitfahrt frei), Teil-Fahrt mit der Bahn mit eigenem GVH-Ticket, Einkehr auf eigene Kosten. Mitglieder und Gäste herzlich willkommen, Reinhard Spörer, Handy: 0151 240 799 75

So., 13.8.: Motto-Radtour: Sieben Seen – 65 km, 11:00 Uhr, T: Emmichplatz, Musikhochschule – Rundtour über Altwarmbüchener See, Parksee Lohne, Springhorstsee, Waldsee, Wietzesee, Hufeisensee und Silbersee, Annette Teuber, Telefon: (0511) 9207192

So., 13.8.: Radtour durch die Wümmewiesen ins künstlerdorf Worpswede – 75 km, 8:10 Uhr, T: Wunstorf Bahnhof, Ausgang ZOB – Die Bahn bringt uns in die Hansestadt. Durch den Park und entlang kleiner Kanäle führt die Route aus Bremen heraus. Die malerische Landschaft ist durch weite, ebene Wiesen und Felder sowie Flussläufe und Bäche geprägt. Die Wümmewiesen, Wilstedtermoor, Alleen und übersichtliche Straßendörfer führen uns durch die malerische Landschaft. Am Torfschiffswerft-Museum erfahren wir u.a., wieviel Körbe Backtorf ein „Halbhunt“ transportiert. Im künstlerdorf Worpswede besteht die Möglichkeit, die Meisterwerke der Gründergeneration zu erleben, einen Dorfrundgang zur Käseglocke zu unternehmen oder einfach ein kleines Café nahe der Bergstraße zu besuchen. Auf kurzer und ruhiger Route wird Bremen zur Bahnrückreise erreicht. Zum Teil nicht asphaltierte Wege. Bitte an Selbstverpflegung denken, Anne und Erwin Marquard, Handy: 0171-2987849 und Kerstin Neumann. Teilnehmer ab Hannover bitten wir um telefonische Kontaktaufnahme. Rückkehr ca. 20.30 Uhr

Mi., 16.8.: E-Bike Aktionstag mit Fahrrad Meinhold, Polizei und ADFC – 11:00 Uhr, T: Rathausplatz Garbsen –

Mi., 16.8.: Kaffeetour – Fahrt ins Blaue in Zusammenarbeit mit der Stadt Garben – 30 km, 14:00 Uhr, T: Rathausplatz Garbsen – Werner Meyer, Telefon: (05131) 55784

Fr., 18.8. bis Mo., 28.8.: Mehrtagestour Emsradweg – zus. 370 km, Ems-Radweg von Paderborn nach Emden ca. 370 km, max. 12 Personen. In Kooperation mit dem FZH Stöcken. Bearbeitungsgebühr 4€/Tag. Anmeldung: bis 01.04.2017, Jürgen Ludewigs, Telefon: (0511) 752017

So., 20.8.: Motto-Rennradtour zu den Schöninger Speeren – 99 km, 700 hm, 7:45 Uhr, T: Wennigsen, Kurt-Schumacher-Straße 1 (Bahnhof Südseite) – Von Braunschweig nach Schöningen und über die Höhenzüge Elm und Fallstein nach Börßum, Durchschnitt 25km/h mit Pausen, An-/Abreise mit dem Zug, Rolf Stegemann (rst62@live.com)

Do., 24.8.: Kaffeetour – Fahrt ins Blaue in Zusammenarbeit mit der Stadt Garben – 30 km, 14:00 Uhr, T: Garbsen Kastanienplatz/Hannoversche Str. – Peter Germeroth, Telefon: (05131) 54203

So., 27.8.: Rennradtour zum Forellenhof Hellendorf – 99 km, 700 hm, 10:15 Uhr, T: Wennigsen, Hauptstraße 1-2 (Sonnenuhr am Rathaus) – von Braunschweig nach Schöningen und über die Höhenzüge Elm und Fallstein nach Börßum, Durchschnitt 25km/h mit Pausen, An-/Abreise mit dem Zug, Rolf Stegemann (rst62@live.com)

So., 27.8.: Deisterkreisel – 120 km, T: Garbsen 10:00 Uhr Kastanienplatz/Hannoversche Str., Seelze 10:20 Uhr Alter Krug / Hannoversche Str. – mit Einkehr, schnelle Bergtour, Bastian Moll, Handy: 0160-3082477

SEPTEMBER 2017

Fr., 1.9. bis So., 3.9.: Tour ins Alte Land – zus.160 km, 8:45 Uhr, T: Wennigsen, Kurt-Schumacher-Straße 1 (Bahnhof Südseite) – In Buchholz starten wir unsere Tour ins Alte Land. Über Nebenstraßen und Radwegen erreichen wir Buxtehude, Jork, Stade und Hamburg an. An-/Abreise per Bahn, Teilnehmer: 15, Anmeldung: bis zum 01.06., Hildegard Trierweiler (hildi45@t-online.de)

Fr., 1.9.: Feierabendtour durch Feld und Wald zum Steinkrug – 25-30 km, 17:00 Uhr, T: Wennigsen, Hauptstraße 1-2 (Sonnenuhr am Rathaus) – zur Einkehr im Ortsteil Steinkrug, Axel Lambrecht, Telefon: (05103) 820333

Sa., 2.9.: Motto-Radtour – „Vier- und Marschlanden“ – 9:30 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz – Anmeldung: bis 2.7., Telefon: (05136) 7181 oder info(at)adfc-burgdorf.de

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

Touren und Termine August bis Oktober 2017

VZ ADFC-Mitglieder 12 €/ Nichtmitglieder 15 €

So., 3.9.: Radtour zum Radiomuseum nach Bissendorf – 60 km, T: Rathaus Sehnde 9:30 Uhr / Rathaus Lehrte 10:00 Uhr – mit Einkehr (bzw.30 km, Rückfahrt mit S-Bahn möglich über Hannover), Gabriele Schröder Telefon: (05138) 9816 und Gerhild Neumann (05132) 824288, Anmeldung: bis 27. August.

Mi., 6.9.: Motto-Radtour „Oper„ – 9:30 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz – (unter Vorbehalt), Anmeldung: bis 6.8., Telefon: (05136) 892276 oder info(at)adfc-burgdorf.de – VZ ADFC-Mitglieder 10 €/ Nichtmitglieder 13 €

Do., 7.9.: Radtour nach Wackerwinkel – 14:00 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz.

So., 10.9. bis Sa., 16.9.: Mehrtagestour in den Spreewald – zus. 295 km, 7:30 Uhr, T: Garbsen Kastanienplatz/Hannoversche Str. – Werner Meyer, Telefon: (05131) 55784

So., 10.9.: „Durchs Moor„ – 75 km, 10:00 Uhr, T: Musikhochschule, Emmichplatz - Tour-Start Musikhochschule (HMTMH) am Emmichplatz. Auf dem Regionsradweg R9 nach Bissendorf. Weiter nach Resse ins Moor-Informationszentrum Mooriz. Über Berenbostel auf dem R8 zurück. Die Strecke bleibt einfach zu fahren, Otto Schulze, Telefon: (0511) 345779

So., 10.9.: Durch das Calenberger Land – 45 km, 10:00 Uhr, T: Pattensen, Am Hallenbad 1 – Die Strecke verläuft zuerste über die Calenberger Ackerweg in Richtung Bennigsen und Gestorf. Dann radeln wir durch das Hallerburger Holz nach Hallerburg. Über Sonnenborn fahren wir weiter nach Eldagsen-Hallermühle und Mittelrode, wo es ein gemütliches Hofcafe gibt. Weiter geht es zum Rittergut Bockenrode. Vor Bennigsen biegen wir nach Lüdersen ab und kehren zum Ausgangspunkt Pattensen zurück, Dauer ca. 5 Std., Verpflegung bitte mitnehmen! Helmut Krause und Jochen Lemke, Telefon: (05069) 7979, Anmeldung nicht erforderlich.

So., 10.9.: Radtour um die Bückeberge – 73 km, 9:00 Uhr, T: Wunstorf Bahnhof, Gleis 7 – Nach der Bahnanreise bis Haste (nur Regionsticket) richten wir die Lenker nach Ohndorf aus. Für die Radtour um die Bückeberge herum besuchen wir kleine Dörfer im Südosten des Höhenzuges und genießen Ausblicke in das Tal der Aue. Dabei lassen sich einige wenige Steigungen nicht vermeiden. Ohne Eile pausieren wir in einem Kurort zum Kaffee. Die Nordseite der Bückeberge hält ruhige und steigungsarme Wege für uns bis zur Weser-Renaissancestadt Stadthagen bereit. Nach kurzem Schauen gelangen wir zurück nach Haste. Selbstverpflegungspause und Kaffeehauseinkehr, Anne und Erwin Marquard Handy: 0171-2987849 und Kerstin Neumann. Teilnehmer ab Hannover bitten wir um telefonische Kontaktaufnahme. Rückkehr ca. 17.30 Uhr

Do., 14.9.: Feierabend-/Biergartenradtour zum Lindener Berg – 36 km, 16:30 Uhr, T: Wennigsen, Hauptstraße 1-2 (Sonnenuhr am Rathaus) – Ingo Laskowski, Telefon: (05109) 63631

Do., 14.9.: Radtour mit Besichtigung (ein Geheimnis?) und Einkehr – 29 km, 9:30 Uhr, T: Innenhof Rathaus Langenhagen – Mitfahrt frei, Einkehr auf eigene Kosten. Mitglieder und Gäste herzlich willkommen, Reinhard Spörer, Handy: 0151 240 799 75.

Fr., 15.9.: Feierabend- und Nachtradtour – 15.00 Uhr, Etwas Besonderes – Zur Abendmahlzeit nach Hagenburg zu Fischfeinkost Lindemann. Am Schloss und Hafen vorbei zum Steinhuder Meer, Sonnenuntergang mit Blick auf den Wilhelmstein. Zurück im Dunkeln über Steinhude und Wunstorf. Nach Absprache nächtliche Abschlusseinkehr, Anmeldung: Andreas Walenzyk, Handy: 0160 98438648

So., 17.9.: Unterwegs auf dem Grünen Ring – 80-95 km, 9:00 Uhr, T: Ronnenberg-Empelde, S-Bahn-Haltepunkt (Westseite der nördlichen Unterführung) – der Klassiker – Martin Klein, Telefon: (05105) 8448 oder Axel Lambrecht, Telefon: (05103) 820333

Do., 21.9.: Radtour nach Bad Nenndorf – 25 km, 17:00 Uhr, T: Wennigsen, Hauptstraße 1-2 (Sonnenuhr am Rathaus) – mit Einkehr im Bahnhofsbistro, Rückreise mit S-Bahn, Marlena Haacks, Telefon: (05103) 1534

Touren und Termine August bis Oktober 2017

So., 24.9.: Sonntagstour nach Gleidingen – 70 km, T: Garbsen 10:00 Uhr Kastanienplatz/Hannoversche Str., Seelze 10:20 Uhr Alter Krug/Hannoversche Str. – Werner Meyer, Telefon: (05131) -55784

Mi., 27.9.: Radtour nach Lauenau – 45 km, 16:00 Uhr, T: Barsinghausen-Kirchdorf, Bahnhof – über Bantorf und Rodenberg zum Felsenkeller in Lauenau, funktionierende Beleuchtung am Fahrrad erforderlich, Ralf Preller, Handy: 0157-72924145 / ralf.preller@gmail.com)

Do., 28.9.: Stammtisch mit verkehrspolitischen Themen und Berichten von Radtouren des ADFC Langenhagen – 18:00 Uhr, T: Clubheim RC Blau-Gelb, Emil-Berliner-Straße 32, 30851 Langenhagen – Eintritt frei, Mitglieder und Gäste herzlich willkommen. Reinhard Spörer, Handy: 0151 240 799 75

Do., 28.9.: Kaffeetour – Fahrt ins Blaue in Zusammenarbeit mit der Stadt Garben – 30 km, 14:00 Uhr, T: Garbsen Kastanienplatz/ Hannoversche Str. – Peter Germeroth, Telefon: (05131) 54203

Sa., 30.9. bis Di., 3.10.: Auf den Spuren der Tödden (4 Tage) – zus. 250 km, 10:20 Uhr, T: Wennigsen, Kurt-Schumacher-Straße 1 (Bahnhof Südseite) – Rundkurs durch das südliche Emsland und nördliche Münsterland auf dem Töddenland-Radweg (als ADFC-Qualitätsroute zertifiziert). Täglich ca. 50-80, 8 Teilnehmer, Anmeldung: Nicole Ehnert, Telefon: (05103) 706107 / n.ehnert@web.de). Vorbesprechung. am 28.09.

OKTOBER 2017

So., 1.10.: Durch´s Burgdorfer Land nach Wienhausen – 125 km, 10:00 Uhr, T: Garbsen Kastanienplatz/Hannoversche Str. – schnelle Tour, Karl-Heinz Giese, Telefon: (05131) 6769

So., 1.10.: ADFC OG Burgdorf bietet..... 11:00 Uhr, T: Burgdorf, Bürgerbüro – Oktober-Markt mit Klebe-Codierung, Informationsstand, Vorstellung des Lastenrades Hannah und Kaffee/Kuchen

So., 1.10.: Radtour Richtung Nord-Osten – 35 km, 10:00 Uhr, T: Innenhof Rathaus Langenhagen – mit interessanten Stopps, Mitfahrt kostenfrei. Einkehr auf eigene Kosten. Mitglieder und Gäste herzlich willkommen, Reinhard Spörer, Handy: 0151 240 799 75

So., 1.10.: Radtour zum Kürbisfest nach Eldagsen – 60 km, 10:00 Uhr, T: Maschsee Fackelträger – Besuch des Kürbisfestes mit Kunsthandwerkermarkt und Kürbisverkauf (für größere Einkäufe Fahrradanhänger vorhalten!), dort auch Einkehr, Rückfahrt nach Völksen und Einstieg in die S-Bahn (GVH), Martina Fricke, Handy: 0173/2383549

So., 1.10.: Radtour nach Hildesheim – 60 km, T: Rathaus Lehrte 10:00 Uhr/Rathaus Sehnde 10:30 Uhr – Bitte Rucksackverpflegung mitbringen, Führung Michaeliskirche möglich, Kostenbeitrag: 3,00 € pro Person, Dauer ca. 1 Stunde, Claudia Jander, Telefon: (05175) 5528 und Sigrid Peithmann, Tel.: (05132) 6206, Anmeldung: bis 24. September

Mo., 2.10, bis Fr., 13.10.: Radfahrkurs für Migrantinnen in Zusammenarbeit mit HELP, Polizei Garbsen, Fahrrad Meinhold und dem Physio-Therapie-Zentrum Korallus – 9:00 Uhr, T: Garbsen, Saturnring 22, Grundschule Saturnring

Mi., 4.10.: Radtour „ins Bunte„ – 9:30 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz -

Sa., 7.10.: Motto-Radtour: „Von der Rübe zum Zucker...“ mit Werksbesichtigung der Zuckerfabrik Nordstemmen – 48 km, 10:15 Uhr, T: Wennigsen, Hauptstraße 1-2 (Sonnenuhr am Rathaus) – Fahrt von Wennigsen nach Nordstemmen zur ca. 2,5-stündigen Besichtigung, Mindestalter 16 Jahre, Anmeldung: bis 23.09., karin.laugesen@htp-tel.de, Telefon: (05103) 1689

So., 8.10.: Radtour zum Tiergarten Hannover – 60 km, 10:00 Uhr, T: Garbsen Kastanienplatz/Hannoversche Str. – Startgebühr 3 kg Kastanien oder Eicheln, mit Einkehr, Familie Unger, Handy: 0177-6737048

So., 8.10.: Radtour zum Annaturm auf den Deister – 70 km, 10:00 Uhr, T: Maschsee Fackelträger – Wir fahren flott über Gehrden zum Deister und hinauf zum Annaturm. Danach über den Nienstedter Pass und einer Runde durchs Calenberger Land zurück nach Hannover, Michael Reigrotzki, Handy: 0160/97020622

Mi., 11.10.: Radtour „ins Blaue“ – 9:30 Uhr, T: Burgdorf, Spittaplatz

Do., 12.10.: Kerzen für Weihnachten – 35 km, 9:15 Uhr, T: Wennigsen, Heisterweg (Bahnhof Nordseite: Gleis 2) – Wir fahren mit dem S-Bahn nach Haste und von dort mit dem Rad zur Kerzenfabrik Coloris in Wölpinghausen. Jens Laugesen (05103) 1689 oder Jens.Laugesen@htp-tel.de

So., 22.10.: Motto-Radtour „Im herbstlichen Schaumburg“ – 60 km, 9:40 Uhr, T: Wunstorf Bahnhof, Ausgang ZOB – Durch das nördliche Schaumburg erradeln wir uns kleine Waldpassagen und nehmen Duft und Ausblicke des nahenden Herbstes in uns auf. Bei einem erwärmenden Getränk ist Raum zum Meinungsaustausch. An einem kleinen Flüsschen entlang beginnt die Route zurück nach Wunstorf. Bitte an Selbstverpflegung denken. Eine Einkehr zum Kaffee ist geplant, Anne und Erwin Marquard, Handy: 0171-2987849 und Kerstin Neumann. Teilnehmer ab Hannover bitten wir um telefonische Kontaktaufnahme. Rückkehr ca. 17.30 Uhr

Do., 26.10.: Stammtisch des ADFC Langenhagen – 18:00 Uhr, T: Clubheim RC Blau-Gelb, Emil-Berliner-Straße 32, 30851 Langenhagen – Mit Beiträgen zu verkehrspolitischen Themen und Berichten von Radtouren. Eintritt frei, Mitglieder und Gäste herzlich willkommen. Reinhard Spörer, Handy: 0151 240 799 75.

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

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

ARTPLUS
30171 Hannover, Höltystr. 8
Bäckerei Bruno Gebeke
31535 Neustadt-Mariensee, Höltystr. 34
Bluesky Outdoor GmbH
30159 Hannover, Kurt-Schumacher-Str. 9
el Leasing & Service AG
30159 Hannover, Ubbenstr. 15
e-motion Technologies
30159 Hannover, Am Markte 13
Ergodynamik Busch
31535 Neustadt a. Rbg., Schneerener Str. 8
und im OT Neustadt Mardorf, Mardorfer Str. 8
Fahrrad Kruse
30926 Seelze, Im Sande 2
Fahrrad Meinhold
30823 Garbsen, Kampweg 12
Fahrradhaus Rusack
31515 Wunstorf, Albert-Einstein Str. 3b
Fahrradkontor
30161 Hannover, Spichernstr. 7
Fahrradservice Mesic
30916 Isernhagen, Krendelstr. 24
Feine Räder Drahtesel GmbH
30175 Hannover, Volgersweg 58
Hotel-Restaurant Scheve
31535 Neustadt a. Rbg., Marktstraße 21
Paddeltour.de und PrimaKlimaTouristik
31535 Neustadt-Hagen, Hagener Str. 34
Pro Beruf GmbH
30161 Hannover, Bonifatiusplatz 1/2
Radgeber Linden GmbH
30453 Hannover, Wunstorfer Straße 22
Radhaus Schauerte
30169 Hannover, Hildesheimer Straße 53
Radhaus Sturm
31275 Lehrte, Burgdorfer Str. 7
Rad up!
30449 Hannover, Brauhofstr. 1
Räderwerk GmbH
30159 Hannover, Hainhölzer Straße 13
Tommy's Fahrradhus
31535 Neustadt a. Rbg., Im Heidland 25
üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
30159 Hannover, Georgstr. 52
Wecken Getränke GmbH
31535 Neustadt w. Rbg., Justus-von-Liebig-Str. 23
Zweirad Dannenberg
30890 Barsinghausen, Osterstraße 17

Beitritt

auch auf www.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

Name

Vorname | Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig) | Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

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

Einzelmitglied ◯ **ab 27 Jahre (56 €)** ◯ **18 – 26 Jahre (33 €)**
◯ **unter 18 Jahren (16 €)**

Familien- / Haushaltsmitgliedschaft ◯ **ab 27 Jahre (68 €)** ◯ **18 – 26 Jahre (33 €)**

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

◯ **Zusätzliche jährliche Spende:** €

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname | Geburtsjahr

Name, Vorname | Geburtsjahr

Name, Vorname | Geburtsjahr

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

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

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

◯ Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum **Unterschrift**

Garbsen-Seelze

Vom Welfenschloss zum Maschinenbaucampus Garbsen

Die Velo-City-Night (VCN) führte am 18.Mai von der Leibniz Universität zur Baustelle des Maschinenbaucampus in Garbsen. Die Ortsgruppe Garbsen/Seelze des ADFC war den Teilnehmenden aus Hannover zur Begrüßung entgegengeradelt. Starkregen und Gewitter bis unmittelbar vor dem Start konnten 11 Mitglieder nicht abschrecken.

Der Rundkurs der VCN startete bei trockener Witterung. Mit dabei Bürgermeister Christian Grahl aus Garbsen. Vorbei am Rathaus Garbsen wurden die ca. 600 Radfahrenden am PZH Garbsen von Herrn Bauer (Bauleiter) und Herrn Prof. Stephan Kabalac (Dekan Maschinenbaufakultät) begrüßt. Frau Claudia Wonnemann (Studiendekanat Maschinenbau) – seit Beginn der Veranstaltung um 17:30 Uhr dabei – übernahm die Moderation. Herr Bürgermeister Grahl unterstrich die Bedeutung des Standorts für die Entwicklung der Stadt Garbsen.

Er setzt auf die Verwirklichung eines Radschnellweges zwischen dem Welfenschloss und dem Maschinenbaucampus. Das Richtfest auf dem künftigen Campus fand am 23. Mai statt.

Karl-Heinz Giese

Seniorenradeln in Hannover

Nur eine kleine Runde – das würde mir sehr gefallen!

Der Blick auf die Seiten „Touren und Termine“ oder in das Faltblatt „Radtouren 2017“ weist auf vielfältige Angebote und schöne Herausforderungen hin. Doch mit der Zeit mussten treue Nutzer dieser Angebote erkennen, es dürfte etwas langsamer gefahren werden und auch nicht mehr ganz so weit. Unter anderem raten Knie und Rücken zu weniger Tempo und Strecke. Und in der Tat, es gibt genügend attraktive Ausflugsziele fast gleich um die Ecke.

Kurz und gut: Der ADFC, Ortsgruppe Hannover Stadt, will künftig Rad-Ausflüge anbieten, bei denen „Die Entdeckung der Langsamkeit“ und „Sieh, das Schöne liegt so nah“ im Vordergrund stehen.

Wie kommen wir zusammen? Nun, zum Einstieg bietet sich unser RadlerInnentreff zum Kennenlernen und für erste Verabredungen zu einer Tour an, siehe „hannover.adfc-nds.de/index.php?id=4971“.

Der Termin passt nicht? Na dann: Wer in dieser Angelegenheit seine E-Mail-Adresse an „stadt@adfc-hannover.de“ mitteilt, wird bei der Rund-Mail-Aktion auf den nächsten Termin aufmerksam gemacht. Ansonsten gibt es noch das Telefon 0511/ 164 03 22 /91.

Auf die Plätze fertig los – aber gelassen!

Otto Schulze

Hannover

Aktualisierte Neuauflage der Radwege- und Freizeitkarte Hannover 1:20 000

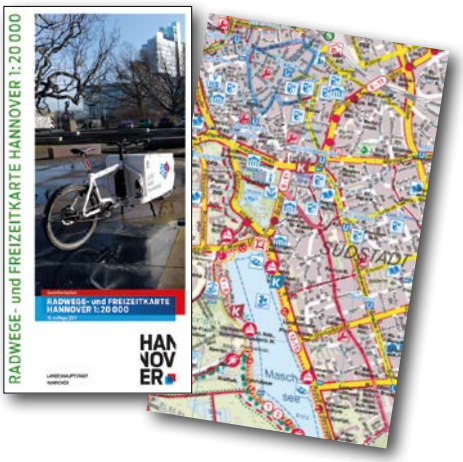
Bereits seit Ende April ist die aktualisierte Neuauflage der Radwege- und Freizeitkarte von Hannover und Umgebung zwar schon erhältlich, aber es gibt von ADFC Seite noch einige Anmerkungen.

Die letzte Ausgabe von 2014 beinhaltete laut Legende nur benutzungspflichtige Radwege und sollte auch diesmal so erscheinen. Inzwischen hat sich bei der Entwidmung von Radwegen einiges getan, so dass dadurch die Karte total unübersichtlich und unbrauchbar geworden wäre. Dies haben die Verantwortlichen auf unsere Kritik hin eingesehen und in der vorliegenden Fassung sind – soweit möglich – alle vorhandenen Radwege und teilweise auch Fahrradschutzstreifen eingezeichnet. In der Legende gibt es dazu folgende Fußnote: „Darstellung vorhandener Angebote ohne Aussagen bezüglich einer Benutzungspflicht gemäß StVO.“ Also: der/die Radfahrer/in kann selbstständig vor Ort entscheiden, ob ein nicht benutzungspflichtiger Radweg oder die Fahrbahn befahren wird!

An dieser Stelle ein herzlicher Dank an die beteiligten ADFC Aktiven in Stadt und Region, die durch ihre Ortskenntnis über das Radwegenetz dazu beigetragen haben, die Karte für die Nutzer zu einem hilfreichen Informationsgeber werden zu lassen!

Die Karte ist plus Straßenverzeichnis und GVH Streckennetzplan in der ADFC Geschäftstelle zu den Öffnungszeiten oder nach Absprache mit den Mitarbeiterinnen zum Preis von 6,60 Euro sowie im Buchhandel , Tourist-Info, Bürgerämtern u.a. erhältlich. Außerdem ist sie in digitalisierter Form unter www.hannover-gis.de kostenlos einsehbar.

Jürgen Niehoff



Langenhagen

ADFC-Radtour durch alle Langenhagener Ortsteile – 65 radelten zusammen mit dem Bürgermeister

Unerwartet gut besucht war mit 65 Teilnehmern die Radtour, die der ADFC am Sonntag am Rathaus startete: Es hatten sich auch viele „langjährige“ Langenhagener eingetroffen, obwohl es eigentlich Sinn dieser Tour war, den „Neubürgern“ die schönen und teilweise etwas verborgenen Ecken ihrer neuen Heimatstadt vorzuführen. Bürgermeister Mirko Heuer fuhr die gesamte Strecke über 35 km mit und konnte sachkundige Hintergrundinformationen geben. Und das schöne Wetter trug dazu bei, dass die Stimmung in der großen Gruppe richtig gut war.

Interessante Stops mit persönlichen Erläuterungen

Nach dem ersten Stop im Ortszentrum Krähenwinkel ging es durch Weiherfeld zur Bockwindmühle Kaltenweide und weiter über den neuen Fahrradweg an der Heinrich-Hagemann-Straße zum Bahnhof Pferdemarkt mit

Restaurant „Emma“. Nach der Mittagseinkehr im Landgasthaus Rust in Schulenburg ging es zum Bauernhof Auras in Engelbostel und über Schulenburg und Wiesenau zum Ausklang in die Strandbar Beachside am Silbersee.

Sechs Stunden auf Entdeckertour

Der Bürgermeister fasste am Ende der Tour seine Eindrücke stellvertretend für alle so zusammen: „Die vom ADFC angebotene Tour war eine schöne Möglichkeit, um neue Menschen kennenzulernen und alte Bekannte zu treffen.“ Und genau wie er sind auch die anderen während der sechs Stunden mit vielen ins Gespräch gekommen und haben bei der Fahrt durch die zahlreichen schönen Ecken Langenhagens viel Spaß gehabt.

Tour-Wiederholung für Neubürger in zwei Jahren

In zwei Jahren, am 5. Mai 2019, bietet der ADFC wieder eine Sonntags-Entdecker-Radtour für die Neubürger Langenhagens an. Weitere Aktionen unter www.ADFC-Langenhagen.de.

Reinhard-Spörer

HANNOVAIR CONNECTION
Netzwerk für klare Luft

Netzwerk für klare Atemluft „HannovAIR Connection“ gegründet – Kundgebung am 10.6. auf dem Opernplatz – ADFC fordert konsequente Förderung des Radverkehrs

„Lüftje Lage“ unter diesem Motto ging es bei der Kundgebung am 10. Juni auf dem Opernplatz um saubere Luft für Hannover. Dahinter steht ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis. ADFC, BUND, Greenpeace, PlatzDa!, VCD und Wissenschaftsladen haben sich zum Netzwerk HannovAIR Connection zusammengeschlossen. Ziel ist saubere Atemluft in Hannover. Gemeinsam vertritt die HannovAIR Connection drei Kernforderungen:

1. Saubere Luft. Die Stadt Hannover soll Luftschadstoffe effektiv reduzieren. Gesundheitsschutz muss oberste Priorität der Stadtpolitik werden.
2. Transparenz: Informationen zu den Überschreitungen der Grenzwerte und den daraus resultierenden Gesundheitsgefahren müssen leicht zugänglich bereitgestellt werden.
3. Verkehrswende: Statt Symptombekämpfung zu betreiben, muss die Stadt endlich eine echte Verkehrswende einleiten. Saubere Mobilität ist möglich!

Die Grenzwerte für Luftschadstoffe werden in Hannover regelmäßig überschritten. Vor allem Stickoxide stellen eine unsichtbare, dauerhafte Belastung dar, denn sie führen zu Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Problemen und hemmen die Entwicklung der Lungenfunktion. Insbesondere Kinder und Senioren leiden unter den Folgen der schlechten Atemluft.

„Die Stadt Hannover muss jetzt Verantwortung für die Gesundheit ihrer Bürger* übernehmen“, sagt Arne Käthner, Initiator der Veranstaltung. „Die Hauptquelle der Stickstoffdioxidbelastung in den Städten sind Autoabgase. Deshalb fordern wir, dass in Hannover endlich eine andere Verkehrspolitik betrieben wird.“

Eberhard Röhrig-van der Meer stellte für den ADFC bei der Kundgebung folgende Forderungen an die Stadt:

- City-Verbote für einzelne besonders stinkende Autos reichen nicht aus.
- Mehr Radverkehr, Bus+Bahn, Carsharing und Fußgänger wirken sich für alle in unserer Stadt positiv aus. Es gibt bessere Luft, mehr Lebensraum, weniger Verkehrstote und Verletzte, zügigere und flexible Mobilität.
- Wir fordern die Stadt Hannover auf, ein Konzept für eine Verkehrswende 2030 für eine gesunde und lebenswerte Stadt vorzulegen!
- Das Konzept muss die Stadtentwicklung und den Bevölkerungszuwachs Hannovers berücksichtigen. Eine konsequent nachhaltig ausgerichtete Stadtentwicklung bietet die Chance, im Wettbewerb der Metropolen um qualifizierte Arbeitskräfte erfolgreich mit zu halten.
- Sicherem, zügigem und komfortablem Radfahren kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu.
- Die Verkehrsinfrastruktur kann und muss für noch viel mehr Menschen in Hannover entsprechend fahrradgerecht ausgebaut werden.
- Dazu zählen leistungsstarke Velorouten, die die City mit den Stadtbezirken verbindet ebenso wie Radschnellwege zu Städten im Umland.
- Die Radfahrenden erhalten auf diesen Routen einen sicheren Raum. Sogenannte Schutzstreifen und ein Mehr an Beschilderung etwa für Fahrradstraßen sind keine Lösung mit Perspektive.
- Tempo 30 muss die Regelgeschwindigkeit werden, um den Verkehr in Hannover sicherer und sauberer zu machen.
- Der Einsatz von Lastenrädern für den Gütertransport muss in der City und in den Stadtteilen gefördert werden.
- Hannover braucht ein Radverleihsystem, das gut mit Bahn + Bus verbunden ist.
- Hannover braucht einen dem Rat verantwortlichen Radverkehrsbeauftragten zur fachübergreifenden Steuerung der Radverkehrsentwicklung.

Anfang September lädt HannovAIR Connection zu einem Info-Abend ein. Alle Informationen unter www.facebook.com/Hannovair-Connection.

Swantje Michaelsen

Rad-Wander-Tag 2017

Am 11.Juni fand zum vierten Mal der Rad-Wander-Tag in Hannover statt – zwar durchaus noch eine junge Veranstaltung, aber doch schon etabliert.

Aus den Erfahrungen und Teilnehmer-Rückmeldungen der Vorjahre ergeben sich im Ablauf dabei weiterhin Änderungen und Verbesserungen an Organisation, Strecke, Faltblatt und Markierungen.

Dieses Mal hatte das Organisations-Team im Vorfeld etliche Schwierigkeiten zu meistern: von der Terminfindung (Pfingsten, Schulferien, Ideen-Expo, Stadtradeln – alles führte zu dicht gedrängten Terminkalendern) über die Streckenführung (Langzeitbaustelle in Ricklingen und kurzfristige Sperrung der Leinebrücke am Veranstaltungswochenende) und Standortsuche (Ricklingen) bis zur Standbesetzung (ADFC musste noch je einen Stand von der Region Hannover und AOK übernehmen).

Die Stände an den Infopunkten waren erstmals mit zusätzlichen Materialien ausgestattet: laminierte Detailkarten (um den Streckenverlauf zum nächsten Infopunkt zeigen zu können), orangefarbene Teilnehmerbändchen (Erkennungsmerkmal, um Orientierungs- und Kontaktaufnahme unter den Teilnehmern zu erleichtern), Stadtradeln-Listen zum Eintragen, der gefahrenen Kilometer von Teilnehmern, die bisher nirgends geführt werden Außerdem wurden an den ADFC -Stützpunkten Broschüren/Materialien usw. an interessierte Radfahrende verteilt, die sich über die Arbeit und die Ziele des ADFC informieren wollten, Tourentipps gegeben und über Technik diskutiert.

Das traumhafte Wetter war eine weitere wichtige Grundlage für einen herrlichen Fahrradtag. Angesichts der vielen anderen Veranstaltungen können wir mit der Teilnehmerzahl (geschätzt 1.800–2.000) ganz zufrieden sein. Auf der Strecke waren junge Familien, Senioren, Einzelfahrende, aber auch geführte Rad-Gruppen aus allen Teilen der Region mit dabei. Kleine Besonderheit am Rande: Wir haben uns auch intensiv mit Teilnehmern der ADFC-Ortsgruppe Braunschweig austauschen können, die vor Ort eine ähnliche Veranstaltung organisieren – allerdings dort mit wechselnden Strecken.

Die beiden „Streckenguides“ haben unterwegs mit Tipps, technischer Hilfe und Wundheilspray geholfen und, wie auch die Helfer an den Ständen, reichlich Teilnehmer-Rückmeldungen (Lob und Kritik) eingesammelt. Diese waren größtenteils sehr positiv – deutlich bessere Wegemarkierungen (trotzdem: noch Potenzial ...), gut gelaunte und sehr freundliche Standhelfer überall (Danke!) und natürlich die mit wenigen Ausnahmen sehr schöne, abwechslungsreiche Strecke haben allen viel Radvergnügen beschert.

Aber auch unsere Standort-Partner (Gaststätten, Kirchengemeinde, Kanugemeinschaft) sind wichtig und immer wieder eine wertvolle Bereicherung; insbesondere die Kanugemeinschaft, die sogar ihren Aktionstag mit dem Rad-Wander-Tag koordiniert.

Ein großer Dank gebührt auf jeden Fall allen Helfern an den Infopunkten und auch unseren Kooperationspartnern AOK, Region Hannover und Hannoversche Allgemeine Zeitung für ihre Unterstützung.

Fazit: Der Aufwand hat sich gelohnt – und die Vorbereitung für das nächste Jahr hat bereits begonnen ...

Axel Lambrecht

Die Bambusräder werden in Ghana gefertigt.

Ein Fahrrad aus Bambus

Fahrräder werden inzwischen aus den unterschiedlichsten Materialien gefertigt. Alu- oder Stahlfahrräder kennt jeder. In den vergangenen Jahren wurden zudem immer mehr Zweiräder aus Holz gefertigt – neuester Trend sind die Bambus-Fahrräder. Bekanntester Hersteller in diesem Bereich ist MyBoo. Die Fahrräder des Kieler Unternehmens werden auch in Hannover in den vier Wänden der Calenberger Radkultur verkauft.

„Durch einzelne Kammern und eine dicke Außenwand ist der ghanaische Bambus extrem stabil, steif und gleichzeitig leicht. Das sind perfekte Eigenschaften für Fahrräder“, erklärt Laden-Inhaber Raphael Aziz. „Alle in Ghana erzielten Erlöse werden in Schulstipendien und Mikrokredite investiert“.

Bambus wächst in dem westafrikanischen Land in großen Mengen. Nach der Ernte wird er über mehrere Monate getrocknet. Anschließend werden für den Bau der Fahrradrahmen die schönsten Rohre ausgewählt. Bei der Herstellung würden die Arbeiter nach Angaben des Herstellers fair entlohnt und seien sozial versichert. . Verbunden ist die Fertigung der Bambusräder mit einem Projekt nahe der Stadt Kumasi, das sich für mehr Bildungschancen für Kinder und Jugendliche sowie für Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen einsetzt.

Eine in Deutschland entwickelte Rahmenlehre garantiert schließlich während der Fertigung exakte Symmetrie. In liebevoller Handarbeit werden die Verbindungen aus Hanffasern und Harz abgeschliffen und perfektioniert. Jeder Rahmen wird anhand einer umfangreichen Checkliste sorgfältig geprüft. Ein deutsches Prüfinstitut testet die Rahmen auf Herz und Nieren nach den DIN EN-Normen für Fahrräder.

Eine hochwertige Lackierung durch einen Speziallackierer in Deutschland schützt die Rahmen vor Wind und Wetter. In einer Manufaktur werden die Rahmen von ausgebildeten Zweiradmechanikern zu individuellen Rädern endmontiert. Einzig für Gabelschaft, Tretlager und Sattelstütze sind Aluminiumrohre verarbeitet.

Bei der Ausstattung der Räder setzt MyBoo ebenfalls auf Qualität: Schaltung, Bremsen und Nabendynamo sind vom häufig empfohlenen Trekkingrad My Tano Deore von Shimano, die Beleuchtung kommt von Busch und Müller. Trotz der hochwertigen Arbeit schießt der Preis nicht direkt in die Höhe. Rund 1.900 Euro muss man für das Trekkingrad zahlen.

Inzwischen stellt MyBoo sogar E-Bikes her. Es ist das erste Pedelec aus Bambus mit einem Mittelmotor. Allerdings wird es hier erwartungsgemäß teurer. Rund 4.000 Euro muss man für das E-Bike aus Bambus zahlen. Auf der Homepage von MyBoo können die Fahrräder individuell gestaltet werden.

Wer sich zu einer Probefahrt auf ein Fahrrad setzt, der merkt eigentlich kaum einen Unterschied zum gewohnten Fahrrad. Das Fahrgefühl ähnelt dem eines Stahlrahmens, denn Bambus dämpft leichte Erschütterungen besser als Aluminium. Das Bambusrad wirkt stabil, ist zugleich nachhaltig und sieht zugleich auch noch richtig schick aus.

Karin Kellerer und Sascha Priesemann

Rasante Ballsportart auf dem Fahrrad

Spitzensport in Hannover? Da fallen einem gleich Hannover 96 oder die TSV Hannover-Burgdorf ein. Doch die Radballer vom RC Taube Hannover dürften dabei die wenigsten auf dem Schirm haben. Die erste Mannschaft der Radballer von der Leine spielt immerhin in der 2. Bundesliga. Trainiert wird dafür in der kleinen Halle an der Goethestraße. Insgesamt sieben Mannschaften hat der Radsport-Club bei den Herren und bei der Jugend gemeldet. Die jüngsten Taube-Talente sind gerade erst elf Jahre alt.

Gespielt wird Radball in Zweier-Mannschaften. Dabei versuchen die Sportler, wie beim Fußball, Tore zu schießen. Dies dürfen sie allerdings nicht mit den Füßen, sondern ausschließlich mit dem Fahrrad – idealerweise mit einem der beiden Laufräder.

Ein Tor mit dem halben Kilogramm schweren Ball zählt nur dann, wenn beide Beine auf den Pedalen und beide Hände am Lenker sind. Kurios ist übrigens die Entstehungsgeschichte des Radballs. Der Legende nach soll Ende des 19. Jahrhunderts dem damals bekannten Kunstfahrer Nick Kaufmann ein kleiner Hund vor das Rad gelaufen sein. Um einen Sturz zu vermeiden, beförderte er ihn sanft zur Seite. Statt eines Hundes wurde dann aber doch ein Ball als Spielgerät gewählt.

Sascha Priesemann,
Fotos: Karin Kellerer

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

Fahrrad Kruse
Im Sande 2 - 30926 Seelze-Letter
0511 40 91 72 - www.fahrrad-kruse.de
AKTIV & GESUND
MEISTERWERKSTATT
MIT FAHRRÄDERN AUS LETTER
• E-Bike Spezialist
• Über 200 Fahrräder am Lager
• Hol- und Bringservice
• Fahrradleasing
• 0% Finanzierung
STEVENS BIKES VICTORIA WINORA

UEC
BDR
Radrennbahn Hannover e.V.
Derny-Europameisterschaft
18. und 19. August 2017
Programm
Freitag 18. August 2017
Vorläufe ab 17 Uhr
Samstag 19. August 2017
Kleines Finale Start 17 Uhr
Finale Start 18 Uhr
Niedersächsische LOTTO-SPORT-STIFTUNG
KSG HANNOVER
HANNOVER
LOTTO

Rauf aufs Rad – Ausflüge in die Region

Der nächste Sommer kommt bestimmt. Dann gibt es zu Tagesausflügen ins „Grüne“ keine Ausreden mehr. Vermutlich macht der Klimawandel das Radfahren noch attraktiver. Das heißt auch, rechtzeitig die Sahnestückchen aus dem Riesen-Kuchen der verschiedenen Angebote und Anbieter herausfinden und einplanen.

Während unserer Termine beim RadlerInnenTreff konnten wir uns – neben sehr verschiedenartigen Themen – auch schon ausführlich über verschiedene Touren-Anregungen austauschen, die auf regionalen WEB-Seiten zu finden sind. Wir treffen uns jeden zweiten Mittwoch im Monat in der ADFC-Geschäftsstelle. Auf Nachfrage versende ich gerne einige Ergebnisse aus unseren Recherchen – per E-Mail.

Hier soll es jetzt aber um die „Ausflugstipps in der Region“ gehen, die mal in „magaScene“ und „LIVE“ eingeheftet waren. Aus der großen Zahl der möglichen Ziele möchte ich an dieser Stelle einige wenige meiner Favoriten herausgreifen.

Zunächst fallen mir Hinweise zu Badeseen ein, die beispielsweise auf den gut ausgeschilderten RegionsRouten angefahren werden können:

- Silbersee, Wietzesee (zur Einkehr lockt das Seehaus), dann Waldsee-Krähenwinkel/Twenge (schön einsam) und Springhorstsee über R9.
- Altwarmbüchener See über R10. Auf der Westseite gibt es kleine Einkehrhütten zum Regenerieren.
- Der Blaue See in Misburg (R10/R11) ist zwar kein Badesee, aber der Blick über das Wasser am Haus der Naturfreunde lädt zum Verweilen und Träumen ein. Baden geht dann im nahen Sonnensee jenseits der A2 über die RegionsRoute R11.
- Giftener See über R15. Schon auf dem Weg dorthin lassen sich Bademöglichkeiten bereits sehr zahlreich finden. Bei den Koldinger Seen lockt ganz eindrucksvoll die Natur, Baden ist dort nicht erlaubt. Wer schon vorher schwächelt, sollte in Wilkenburg die St.-Vitus-Kapelle anfahren. Vor dem Besuch lohnt zu prüfen, ob der Zugang gegeben ist. Ein besonderes Erlebnis verspricht die Einkehr in Ullis Fischerstübchen, wo die Voranmeldung wegen sehr eigenwilliger Öffnungszeiten zwingend erforderlich ist.

Natürlich lädt sowohl vor Ort wie auch auf den Wegen zu den Zielen annehmbare Biergarten-Gastronomie zum Verweilen ein.

Wege und Ziele, die einfach schon landschaftlich reizvoll zu erreichen sind, werden ebenfalls vorgestellt:

- Glashütte Steinkrug bei Bennigsen am Deisterrand über R2. Einkehr vielleicht schon am Hemminger Kirchweg in der Shinebar (mit Badeteich) oder wenig später noch vor Ihme-Roloven in der Kückenmühle (Il Mulino). Für die Rückfahrt bietet sich die S-Bahn an, beispielsweise ab Bennigsen oder Wennigsen. In Wennigsen locken „Deister-Café Woller“ und „Pinkenburg“ zum Einkehren.
- Hannoversches Straßenbahnmuseum in Wehmingen. Einkehr bereits in den Biergärten Bischofshol - weiter auf der R14 über Seelhorst zum Kronsberg; vielleicht mit mutigem Schlenker durch das Bockmerholz über den Autobahnzubringer (A37) zum Birkensee ... oder - leider etwas abseits gelegen ... zum

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 –

Seeweg 8
31515 Wunstorf-Luthe
Tel. (05031) 94 93 11

Müllinger Tivoli. Ab dort auf normalen Straßen bis Müllingen/Wirringen und dann alternativ noch kurz auf einem Feldweg zum Ziel. Zurück bietet sich der Mittellandkanal bis Anderten an. Pause im dortigen Bahnhof? Über den Eisenbahnlängsweg (immer noch R13) ist die Eilenriede bald erreicht.

- Kloster Wienhausen ist über R11 zu erreichen. Nicht nur das Klosterstübchen lockt mit Kaffee und Kuchen. Der Radweg entlang der Aller führt sehr angenehm nach Celle, wo sich nach Besuch im „Französischen Garten“ für die Rückfahrt der Nahverkehr aufdrängt.
- Alfeld/Leine: Der Besuch ist am Entdeckertag der Region per Bahn am einfachsten zu haben, Termin: 19.09.2017. Wer allerdings dann doch nur das Rad nehmen möchte, ist auf dem Leineradweg richtig, der als R15 beginnt. Das Weltkulturerbe Fagus Werk ist unbedingt einen Besuch wert. Vor dem Start lohnt ein Blick in den Veranstaltungskalender. Die historische Altstadt bietet einen zweiten Höhepunkt. An die Glorie von 1870/71 erinnert das aus der Zeit gefallene Denkmal „dulce et decorum est pro patria mori“. Die Altstadt bietet aber mehr.
- Zum Benther Berg führen viele Wege – beispielsweise der R3. Wer auf der Westseite bleibt, kann in der Bergschänke (Northen) einkehren - von dort beeindruckende Fernsicht ins Calenberger Land. Heimwärts kann es - nach einem Besuch im „www.nds-kalisalzmuseum.de“ - auf einem Abschnitt des Grünen Ringes bis Mühlenberg gehen. Dann entlang des Bornumer Holzes hinauf zum Lindener Berg. Im dortigen Biergarten darf man sich für seine Mühen belohnen.

Für Hannover Stadt lädt das ADFC-Faltblatt „Radtouren 2017“ zu geführten Ausflügen ein. Voraussichtlich gibt es wie im Vorjahr wieder nahezu 20 Termine. Doch wer gerne alleine oder in nur kleiner Gruppe unterwegs sein möchte, mag sich durch meine kleine Auswahl anregen lassen. Wie schon gesagt, beim RadlerInnenTreff besteht die gute Gelegenheit, sich ausführlich zu informieren und sich über alte Erfahrungen auszutauschen. Also: Wir treffen uns jeden zweiten Mittwoch im Monat ab 18 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle.

Fotos und Text: Otto Schulze

1 *Leinebogen auf R7*

2 *Steinhude_auf R6*

3 *Wedemark_auf R8*

4 *Wennigsen – Wem die Stunde schlägt*

5 *Springhorst_auf dem R9*

Foto: Alien Blohm

Foto: Ingo Laskowski

Radschulwegpläne

Bereits vier Regions-Kommunen am Start

Vor vier Jahren warb die HannoRad mit dem Schwerpunktthema „Sicher mit dem Rad zur Schule“ für die Erarbeitung von Radschulwegplänen. Im letzten Jahr der Grundschule findet meist die Fahrradprüfung für die Schüler statt, ihr Mobilitätsradius erweitert sich. Gleichzeitig wird der Schulweg durch den Wechsel in die weiterführende Schule länger. Was bietet sich da mehr an, als im Freundeskreis mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren?

Der Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen zeigt, dass besonders viele Unfälle bei fahrradfahrenden Kindern passieren. Die Schulwege mit dem Fahrrad müssen also sicherer gestaltet werden. Gleichermaßen wird hierdurch das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Schule gegenüber dem leidigen Eltern-Taxi gestärkt.

Der ADFC regte die Regionskommunen an, Radschulwegpläne für ihre Schulen zu entwickeln. Durch Befragung der Schüler können in diesem Rahmen Schulwege und deren Gefahrenstellen ermittelt werden. Durch Beteiligung der entsprechenden Behörden ist es möglich, bereits im Rahmen der Entwicklung Gefahrenstellen zu entschärfen und positiv zu verändern. Für Gefahrenpunkte, die nicht verändert werden können, werden Alternativrouten entwickelt oder ein sicheres Umgehen mit den Gefahren beschrieben. Allein durch die Auseinandersetzung mit dem Thema entwickelt sich ein positiver Umgang mit dem Fahrradfahren auf dem Weg zur Schule.

Wennigsen reagierte auf Anregung des örtlichen ADFC als erste Kommune und entwickelte 2014 gemeinsam mit den Schulen, der Polizei und den unterschiedlichen Verwaltungsebenen Radschulwegpläne für die Sophie-Scholl-Gesamtschule und sogar für die Grundschulen in Wennigsen und Bredenbeck.

Im Folgejahr präsentierte das Team Mobilitätsmanagement der Region Hannover gemeinsam mit dem ADFC, Vertretern der Landesschulbehörde und der Polizei das Wennigser Pilotprojekt sowie die „Schulweg-Checker“ der Polizeiinspektion Burgdorf in der Veranstaltung „Radschulwegpläne leichtgemacht“. Eingeladen waren Vertreter der Kommunen und der Schulen in der Region Hannover.

Die Region stellte im Rahmen des Aktionsnetzwerkes „movidu - unsere Wege machen Schule“ Fördermittel zur Erarbeitung weiterer Radschulwegpläne bereit. Inzwischen gibt es Vorhaben und Ansätze dafür in drei weiteren Kommunen: Burgwedel, Laatzen und Pattensen.

In Burgwedel begleitet Steffen Timmann, Sprecher des örtlichen ADFC, die Kommune bei der Entwicklung der Pläne. 2016 wurde an der Grundschule Großburgwedel eine flächen-

RadhauSchauerte

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

Trekkingräder
Cityräder
Kinder- und Jugendräder
Anhänger
Werkstattservice

Foto: Alien Blohm

Foto: Juliane Krause

deckende Fragebogenaktion durchgeführt. Der Rücklauf war gut. Die Fragebögen wurden vom ADFC ausgewertet, die Mängelmeldungen bei der Stadt Burgwedel eingepflegt. In Kürze wird eine Mängel-Besprechung mit der Kommune, der Polizei und der Schule stattfinden. Weiterhin ist eine Fragebogen-Aktion für das Schulzentrum Großburgwedel geplant. Auch drei Grundschulen in den umliegenden Dörfern haben Interesse angemeldet.

In Laatzen haben bereits zwei Runde Tische zu diesem Thema stattgefunden. Federführend wird das Konzept von den Teams Stadtplanung und Wirtschaftsförderung sowie Bildung und Sport vorangetrieben, beteiligt wurden die Polizei, der ADFC sowie drei weiterführende Schulen. Die Verwaltung informierte die Politik im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Feuerschutz und erhielt dort einvernehmliche Unterstützung. Die konkrete Erarbeitung ist für den Sommer 2017 anvisiert.

In Pattensen ist die Klimaschutzbeauftragte Dagmar Moldehn die federführende Kraft im Entwicklungsprozess. Bei einem ersten verwaltungsinternen Runden Tisch wurde das Projekt vom ADFC vorgestellt, die Verwaltung plante den Start für die Entwicklung nach den Kommunalwahlen. Der ADFC hat aktuell daran erinnert.

Durch Bemühungen von Matthias Peuker vom ADFC-Regions-Vorstand kam ein Kontakt zum Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) zustande. Die Behörde hat grundsätzlich Bereitschaft erklärt, an einem landesweiten GIS-gestützten Radschulwegplaner mitzuarbeiten. Es bestehen Kontakte zur Landesvermessung Baden-Württemberg, die bereits mit einem WebGIS-Radschulwegplaner arbeitet. Das System besteht aus einem Erfassungstool für die Bestandsaufnahme der Radschulwege und ihrer Problemstellen, einem Analysetool für die datenanalytische Herleitung des Handlungsbedarfs, ein Planungstool für die Erarbeitung der Routenempfehlungen und die Planerstellung sowie ein Visualisierungstool für die Online-Bereitstellung der Routenempfehlungen/Radschulwegpläne. Die mühevolle Auswertung per Filzstift auf im Format DIN A 0 ausgeplotteten Karten wie in Wennigsen scheint damit überholt. Schüler, Lehrer und Verwaltungen haben hiermit die Möglichkeit, direkt in einem System zu arbeiten und alle Informationen zusammenfließen zu lassen. Wenn es gut läuft, könnte der Planer für Niedersachsen als Pilot in einer Kommune der Region starten. Wir bleiben dran!

Von 21 Regionskommunen sind nun vier mit den Radschulwegplänen auf dem Weg. Das ist immerhin ein Fünftel. Andererseits ist das Thema so wichtig, dass es mehr sein sollten...

Wenn Sie als Eltern, Lehrer oder Politiker Interesse daran haben, auch in Ihrer Kommune Radschulwegpläne zu initiieren, der ADFC Region Hannover unterstützt Sie gerne!

Ingo Laskowski
ADFC-Projektgruppe Radschulwegpläne

Plus/Minus

Radfahrer werden ausgebremst

MINUS

In der Nähe der Großbaustelle am Großen Hillen (Anderten/Kirchrode) werden Radfahrende ausgebremst. Sie müssen auf ihrem Radweg an der Brabeckstraße dem rechtsfahrenden Autoverkehr Vorrang gewähren. Dessen Umleitung wird über die Ostfeldstaße geführt. „Damit die Umleitung leistungsfähig ist, ist an der Einmündung eine abknickende Vorfahrt eingerichtet worden“, schreibt die Stadt Hannover.

Sascha Priesemann

Hannover-Anderten, Höversche Starße Ecke Lehrter Straße

PLUS

Die Verwaltung hat reagiert, sie hat die Ampelschaltungen für Fuß- und Radfahrer mit dem Autoverkehr gleichgeschaltet. Endlich ist das elende Warten vorbei. Danke!

Martha Priesemann

Radfahrerfurt sorgt für Verwirrung

MINUS

An der ampelgesteuerten Kreuzung Stresemannallee/Altenbekener Damm ist eine kuriose Radwegführung zu besichtigen. Die Radfurt aus der Stresemannallee in Richtung Süden über den Altenbekener Damm wird erst auf einen Fußweg mit Kennzeichen „Radfahrer frei“ geführt und nach wenigen Metern auf die Fahrbahn der verlängerten Stresemannallee. Anstatt die Furt direkt auf die Fahrbahn zu führen, wird der Radfahrer aus nicht nachvollziehbarem Grund auf den Fußweg geführt und dann beim Einfädeln auf der Fahrbahn vom nachfolgendem Autoverkehr unnötig gefährdet!

Jürgen Niehoff

Baustellenabsperrung in der Tiestestraße (Südstadt)

PLUS

Durch einen Wohngebäudebau in der Tiestestraße (Südstadt) ist die Fahrbahn dort auf ca. 50 m halbseitig blockiert und in diesem Abschnitt der Autoverkehr nur in einer Fahrtrichtung als Einbahnstraße freigegeben. Eine erfreuliche Regelung für den Radverkehr bedeutet aber das Zusatzschild „Radfahrer frei“!

Jürgen Niehoff

CONTOURA
Caldera E
Feine Räder
Pedelec
Shimano Steps Antrieb
Alfine Nabe
ab 22 Kg
ab 3099,–
Volgersweg 12 | 30175 Hannover
Tel 0511 / 3 48 15 12
www.feine-raeder-hannover.de
Öffnungszeiten
Mo - Fr: 9 -18 Uhr
Sa: 10 - 14 Uhr

23. + 24.9., 10–18 Uhr
Tag der offenen Plantage
Anreise mit Fahrrad erbeten.
Näheres unter:
www.hahne-obstplantage.de
Obstplantage Klaus Hahne
Hildesheimerstraße 574
Gleidingen
Telefon (0 51 02) 23 03

Regelmäßige Termine und Kontakte

REGION HANNOVER

Vorstand:
vorstand@adfc-hannover.de
Matthias Peuker
0 51 03 – 70 56 78
Volker Kempf
0 50 34 – 92 62 82
Annette Teuber
05 11 – 9 20 71 92
Beisitzer:
Jürgen Niehoff
Wilfried Stürmer-Bortfeld

Info-Laden/ Geschäftsstelle

Leitung: Ronald Brandt
Umweltzentrum
Hausmannstraße 9–10
30159 Hannover
05 11 – 16 40 31 2
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: n. N.
region@adfc-hannover.de
Liegerad und Ökomobil
Michael Holert
m.holert@adfc-hannover.de
05 11 - 70 03 59 09
Treffen am 2. Donnerstag im Monat, 19:00 Uhr, Räderwerk, Hainhölzer Straße 13, 30159 Hannover
IT-Gruppe
Ralf Preller
r.preller@adfc-hannover.de

STADT HANNOVER

Eberhard Röhrig-van der Meer
0151-12701367
e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de

Geschäftsstelle

Leitung: Swantje Michaelsen
05 11 – 16 40 32 2
stadt@adfc-hannover.de

BURGDORF/UETZE

Beate Rühmann
05 136 – 9 20 40 09
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
05 139 – 76 71
s.timmann@adfc-hannover.de
www.adfc-burgwedel.de

GARBSEN/SEELZE

Werner Meyer
05 131 – 5 57 84
w.meyer@adfc-hannover.de

Radlertreff

Jeden 1. Montag im Monat um 18:30 in Garbsen-Stelingen Sporthof Stelingen, Stöckener Straße 6

GEHRDEN/ RONNENBERG

Wernhard Thielemann
05 108 – 92 10 06
w.thielemann@adfc-hannover.de
www.adfc-gehrden-ronnenberg.de

HEMMINGEN/ PATTENSEN

Jens Spille
05 11 - 42 86 61
Jens.Spille@web.de
www.adfc-hemmingen-pattensen.github.io/

ISERNHAGEN

Klaus-Jürgen Hammer
05 139 –97 19 50
k.hammer@adfc-hannover.de
www.adfc-isernhagen.de

Radlertreff

Jeden 4. Montag im Monat, 19:00 Uhr, Begegnungsstätte Altwarmbüchen, An der Riehe 32

LAATZEN

Rüdiger Janecke
05 11 – 82 47 61
r.janecke@adfc-laatzen.de
www.adfc-laatzen.de

LANGENHAGEN

Reinhard Spörer
0151 - 24 07 99 75
www.adfc-Langenhagen.de

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
05 132– 45 42
lehrte@adfc.de

Radlertreff

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

NEUSTADT

Volker Kempf
05 034 – 92 62 82
v.kempf@adfc-hannover.de
www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de

Radlertreff

Jeden 1. Montag im Monat um 18:30 Uhr Cafe Regenbogen, Neustadt, Mittelstraße 23.

SPRINGE

Stefan Klein
05 041 – 77 03 78
s.klein@adfc-hannover.de

WEDEMARK

Wolfgang Leichter
05 130 – 65 03
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
05 109 – 6 36 31
für Barsinghausen:
Heidrun Bartz
05 105 – 8 19 33
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
05 031 – 7 05 10 80
e.marquard@adfc-hannover.de
Kerstin Neumann
05 031 – 5 18 57 1
k.neumann@adfc-hannover.de

CELLE

Ingrid Dollinger
05 141 – 88 08 29
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
05 11 – 28 25 57
niedersachsen@adfc.de
www.adfc-niedersachsen.de

BUNDESVERBAND

ADFC Bundesverband
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 3 | 2017: 22.09.2017

JETZT HIER ERHÄLTLICH: www.hannover.de/onlineshop und in der Tourist Information Hannover

NEUER RADWANDERFÜHRER: **FAHR RAD!**

Der druckfrische Radwanderführer »Fahr Rad!« soll jetzt besonders Lust machen, den Start in den Sommer auf zwei Rädern zu genießen. Zusammengestellt und getestet wurden die ansprechend illustrierten Touren von den Autoren und Fahrrad-Experten Bernd Haase und Thorsten Fuchs. Die jeweiligen Tourenkarten zeigen den detaillierten Streckenverlauf und geben konkrete Hinweise zur Beschilderung vor Ort. Dabei radelt man über Moorwege, unter Alleebäumen, auf verträumten Pfaden zu idyllischen Dörfern und Städten. Die Ziele sind zum Teil – über die Urlaubsregion Hannover hinaus – etwas weiter gesteckt, so dass auch etwa Nienburg, Celle, Peine, Hameln oder Stadthagen mit dabei sind.

Und was am Wegesrand alles sehenswert ist, wo es sich gut einkehren lässt und auch der Weg zum nächsten Bahnhof sind übersichtlich und fundiert beschrieben. Die Urlaubsregion Hannover hat für jede Altersgruppe, jeden Fitnessgrad, jede gewünschte Dauer sowie jede Lieblings-Landschaft einen passenden Tourenvorschlag!

FAHR **RAD!**

Die 17 schönsten Touren durch die Fahrradregion Hannover

www.HANNOVER.de/urlaubsregion