HannoRad

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

3 | 2017

Luft: In Hannover stinkt es!

Winterdienst auf Radwegen

Radfahrer in Kutten

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,

die Nachricht ist in aller Munde: die Luft in Hannover ist schlecht. Es ist gut, dass wir endlich eine öffentliche Debatte über Luftreinheit führen. Viele Menschen in unserer Stadt leiden schon seit langer Zeit unter Luftverschmutzung und Lärm. Jetzt wissen wir, dass gesetzliche Vorgaben zum Schutz der Luftreinheit und der Gesundheit der Menschen systematisch umgangen wurden. Wir brauchen endlich ein Umdenken in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft. In dieser Ausgabe berichten wir darüber.

Schon seit über 30 Jahren machen sich viele Menschen allein oder gemeinsam in Vereinen und Verbänden stark für eine andere Verkehrspolitik. In Hannover bündeln wir die Kräfte nun: Wir vom ADFC Hannover haben uns im Frühjahr mit VCD, BUND, Wissenschaftsladen, Platzda! und Greenpeace zum Netzwerk HannovAIR Connection zusammengeschlossen. Unser Ziel: Klare Luft für Hannover. Das ist toll, denn hier stehen Verbände zusammen und sprechen mit einer starken Stimme. Unsere Forderungen nach sauberer Luft und einer echten Verkehrswende bringen wir jetzt auch gemeinsam vor.

Abgasskandal, Luftreinhaltepläne und drohende Klagen verschaffen dem Thema Luft und Mobilität eine Öffentlichkeit, wie es sie lange nicht gab. Der "Morgenmän Franky" von Radio ffn hat den Umstieg auf das Fahrrad gemacht. Von seinen Erfahrungen berichtet er in dieser Ausgabe. Doch viele Menschen können sich eine Veränderung ihrer persönlichen Mobilität (noch) nicht vorstellen. Dabei ist klar: ohne weniger Auto wird es zu keiner Verbesserung in Hannover kommen. Damit mehr Menschen aufs Rad umsteigen, brauchen wir dringend eine bessere Radinfrastruktur. Dem Fahrrad muss die Schlüsselrolle in der regionalen Mobilität eingeräumt werden, die es in anderen europäischen Städten schon erreicht hat. Der Utrechter Verkehrsplaner Herbert Tiemens gibt uns hierzu Denkanstöße.

Gute Verkehrspolitik macht Menschen mobil, ohne dass andere unter Lärm leiden oder durch Luftverschmutzung erkranken. Ohne dass wir den Tod durch Autounfälle als notwendiges Übel akzeptieren. Ohne dass unsere Städte so zugeparkt sind, dass kaum noch Platz für die Menschen bleibt. Dafür braucht es Menschen, die Mut zur Veränderung haben. Mut, die eigene Mobilität umzustellen. Mut unsere Stadt so zu gestalten, dass alle Menschen hier sicher und gesund leben können. Das Fahrrad ist der Schlüssel dafür.

Eure/Ihre
Swantje Michaelsen

Termin

Alle Jahre wieder...
Weihnachtsfeier des ADFC Hannover Stadt
15. Dezember ab 18 Uhr | ADFC-Geschäftsstelle

Zum Jahresausklang laden wir alle Mitglieder herzlich dazu ein, bei Glühwein und kleinen Leckereien mit uns auf das vergangene Jahr zurück zu blicken und für 2018 Ideen zu sammeln.

Impressum
Heft 3 | 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 05 11 – 1 64 03 12, Fax
05 11 – 1 64 03 91,
region@adfc-hannover.de

Anzeigenverwaltung
Peter Hofmann,
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktion
Daniel Cöster, Sören Stegner, Peter Hofmann, Harald Hogrefe, Martina Jung, 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
Sascha Priesemann und Sören Stegner

Titelfoto
Titelfoto: Ingo Laskowski/Sascha Priesemann

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.

Neu beim ADFC: Ronald Brandt

Ich bin seit 1. Juli der Nachfolger von Julia Stock, Geschäftsstelle ADFC e.V. Region Hannover, im Umweltzentrum. Ich heiße Ronald Brandt, geboren 1962 und wohne mit meiner Lebensgefährtin in Garbsen. Beim ADFC bin ich von den ersten Anfängen dabei - damals 1979 bis 1983 habe ich durch die Betreuung der ersten Geschäftsstelle in Bremen und die Durchführung der ersten Fahrradtouren in Zusammenarbeit mit den Bremer Verkehrsbetrieben den gerade gegründeten Verein mit aufgebaut.

Durch beruflich bedingte Umzüge innerhalb Deutschlands bin ich dann erst 2012 wieder aktiv im ADFC tätig geworden, zunächst in der Ortsgruppe Garbsen/Seelze, seit Anfang 2017 dort auch im Vorstand der Ortsgruppe. Und nun setzte ich mich tatkräftig für die Belange der Fußgänger und Radfahrer hier in der Geschäftsstelle ein. Ich bin gelernter Industriekaufmann und Betriebswirt (FR Möbel), zuletzt und jetzt auch noch in geringem Umfang als Einrichtungsberater in einem Möbelhaus tätig, und leidenschaftlicher Fahrradfahrer. Seit 1978 fahre ich große Fahrradtouren durch Deutschland und angrenzende Staaten und bewege mich auch im Alltag überwiegend mit dem Fahrrad fort. Anfang 2017 haben ich und meine Lebensgefährtin gerade unser letztes Auto verkauft, nachdem wir zwei Jahre geübt haben, ganz ohne ein Auto klar zu kommen. Es geht! Und mit einer Hannah gelingt jetzt auch jeder Schwertransport.

EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs Region Hannover e. V.

Am Donnerstag, den **15. Februar 2018, 18 Uhr,** im **Freizeitheim Vahrenwald**, (kleiner Saal) in Hannover, Vahrenwalder Straße 92.

TAGESORDNUNG

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Wahl eines Versammlungsleiters
4. Bericht des Vorstands
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache über Berichte des Vorstands und Entlastung des Vorstands
7. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplans 2018
8. Wahlen
9. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 08.02.2018)
10. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung am 17./18. März 2018 in Oldenburg
11. Verschiedenes

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

adfc Region Hannover

Inhalt

Editorial ... 2

Impressum ... 2

SCHWERPUNKTTHEMA

Hier stinkt was! ... 6

"Anreize statt Verbote": Interview mit SPD-Politiker Kelich ... 10

Kapitulation oder Kalkül: Kommentar zur Luftverschmutzung ... 13

HANNOVER AKTUELL

Radschnellwege: Stadt will Förderung ... 5

Rad-Experte: In Hannover fehlt es an Logik ... 14

"Andere Radwege": Wie verhalte ich mich richtig? ... 16

Winterdienst: So rollt das Rad im Winter ... 26

Umgestaltung Wedekindstraße: Parkplätze statt Radweg ... 28

STANDARDS

Touren und Termine Dezember 2017 bis Febuar 2018 ... 17

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern ... 13

Beitrittsformular ... 13

Kontakte vor Ort ... 31

ORTSGRUPPEN

Von Hof zu Hof ... 20

Langenhagen-Elf mit Meisterschale ... 20

Fahrradgottesdienst der Mariengemeinde ... 21

Aktion gegen Falschparker ... 22

Neues Lastenrad für Wennigsen ... 23

FAHRRADLEBEN

Wieder auf dem Rad: Interiev mit Morgenmän Franky ... 4

Cruiser Syndikat: Gefährte(n) zum Fahren ... 18

Rad ab! Die neue Kolumne ... 30

PLUS/MINUS

3D-Linien für mehr Aufmerksamkeit ... 25

Lange Wartezeiten am Pferdeturm ... 25

Gesperrte Feldwege in Lehrte ... 25

Widersprüchliche Beschilderung ... 25

Interview mit Morgenmän Franky

"Freunde konnten es nicht glauben"

Seit über 15 Jahren moderiert Frank Schambor (46) als "Morgenmän Franky" die Morningshow beim privaten Hörfunksender "radio ffn". Gut 180 Kilo brachte der humorvolle Lebemann auf die Waage, bevor er sich der Gesundheit zuliebe den Magen verkleinern ließ und 65 Kilo abnahm. Im Interview berichtet er davon, wie glücklich er war, danach wieder Fahrrad fahren zu können.

Radiomoderator Morgenmän Franky auf seinem neuen Fahrrad.

Sie haben auf Ihrer Facebook-Seite ein Video hochgeladen, in dem Sie zeigen, wie Sie zum ersten Mal nach Jahren wieder Fahrrad fahren. Wie war das Gefühl?

Franky: Es war sensationell. Mit 65 Kilo weniger kann ich mich endlich wieder bewegen und habe gleichzeitig das Gefühl, dass das Fahrrad nicht leidet (lacht).

Warum sind Sie zuvor nicht mit dem Rad gefahren?

Franky: Es war zu schwer, und ich hatte keine Beweglichkeit. Es ging halt einfach nicht, und ich hatte Angst, dass das Fahrrad unter meinen knapp 180 Kilo zusammenbricht.

Wie waren die Reaktionen auf die erste Radtour nach so langer Zeit?

Franky: Atemberaubend. Freunde, die mich gesehen haben, konnten es nicht glauben, denn sie haben mich ja seit 20 Jahren nicht Fahrrad fahren sehen. Die Reaktionen waren durchweg positiv. Mein Umfeld ist stolz, und alle finden es super.

Was war der Anstoß, dass Sie sich wieder auf das Fahrrad gesetzt haben?

Franky: Mein Sohn! Er ist fünf Jahre alt und fährt Fahrrad, und ich konnte bisher nie mit ihm zusammen fahren. Das war eine große Motivation, denn vorher war es nicht möglich, zusammen mit meiner Familie eine oder zwei Stunden auf dem Rad unterwegs zu sein oder zu unserem Schrebergarten zu fahren.

Haben Sie sich dafür ein neues Rad gekauft oder stand das bei Ihnen schon länger?

Franky: Ich habe mir ein neues Fahrrad gekauft; ein Citybike mit 3-Gang-Nabengetriebe. Mir war dabei wichtig, dass es einen weichen Sattel hat, weil mein Po das ja nicht gewöhnt war (lacht).

Nun ging es ja auch mit dem Rad zur Arbeit. Fahren Sie jetzt regelmäßig mit dem Rad?

Franky: Ja, aber ich bin zugegebenermaßen ein Schönwetter-Fahrer. Wenn ich morgens aus dem Fenster schaue und es regnet, dann ist das blöd. Kälte macht mir nichts aus, aber Regen...

Haben Sie ein Ziel auf dem Sattel?

Franky: Ich möchte die Tour de France mit ihren rund 3.600 Kilometern nachfahren (lacht).

Wir vom ADFC meinen ja, dass die Infrastruktur Menschen abschreckt, mit dem Rad zu fahren. Hat das bei Ihnen auch eine Rolle gespielt? Wie beurteilen Sie das jetzt, wie ist Radfahren in Hannover?

Franky: Ich würde mir wünschen, dass Radwege besser und sicherer gemacht werden. Hannover ist in dieser Hinsicht schon nicht schlecht, aber an vielen Brennpunkten wären größere und breitere Wege toll. Wenn ich mit meinem Sohn unterwegs bin, dann fahre ich auf dem Radweg und er noch auf dem Bürgersteig. Da wäre es schön, wenn die Radwege näher am Bürgersteig wären. Was ich hingegen auf der Lister Meile erlebe, ist eine Katastrophe. Da heißt es eigentlich, dass das Fahrradfahren bis 19 Uhr verboten ist, und trotzdem schießen manche dort mit einem mörderischen Tempo durch. Ich schiebe mein Rad durch die Fußgängerzone.

Im Auto kann man ja problemlos die Morningshow im Radio auf dem Weg zur Arbeit hören. Haben Sie schon eine Idee entwickelt, wie man das auf dem Fahrrad am besten macht?

Franky: "ffn" kann man unterwegs ja auch über unsere App hören. Entweder benutzt man eine USB-Box oder Kopfhörer als Verbindung zum Handy. Aber letztes dann bitte nur in einem Ohr, und das andere bleibt für das Verkehrsgeschehen offen!

Interview: Sascha Priesemann

Radschnellwege in Hannover

Stadt will Förderung

Der Radschnellweg in Richtung Lehrte führt auf dem Stadtparkweg entlang.

Foto: Priesemann

Wann dürfen Hannovers Radfahrende ihre ersten Runden auf einem Radschnellweg drehen? Fest steht das noch nicht, doch so lange dürfte es auch nicht mehr dauern. Die Landeshauptstadt hat beim Land Niedersachsen einen Antrag zur Förderung des Radschnellweg-Projekts von Hannover über Kleefeld und Anderten bis nach Lehrte gestellt. Die Landesregierung aus Grünen und SPD, die bis zur Landtagswahl im Oktober Niedersachsen regierte, hatte im vergangenen Jahr ein Sonderprogramm für Radschnellwege ins Leben gerufen. Hierfür sind für 2017 und 2018 12,35 Millionen Euro ausgewiesen. Im August hat das Verkehrsministerium die Förderrichtlinie veröffentlicht, bei der sich nun auch die Stadt Hannover um Mittel bewirbt. Gefördert werden demnach Radschnellwege mit einer Länge von fünf Kilometern, die in das Mobilitätskonzept der Kommune eingebunden sind und zumindest überwiegend dem Charakter eines Radschnellweges entsprechen. Die dafür zugrundeliegende Planungsrichtlinie sieht hierfür zum Beispiel vier Meter breite Radwege für das zweispurige Befahren in beide Richtungen oder drei Meter breite einspurige Radwege in eine Richtung vor. Auch Fahrradstraßen dürfen eingebunden werden.

Das Land bezuschusst zudem nur planerische und investive Aufwendungen. Das heißt, der Erhalt und die Pflege des Radschnellweges liegt später in den Händen der Kommunen. Radschnellwege künftig als Baulast des Landes auszugeben, wie dies in Nordrhein-Westfalen mit dem RS1 bereits geschehen ist, wird bisher nicht vorgesehen. Dies hätte zur Folge, dass das Land den Erhalt des Radschnellweges sichern müsste. „Die Stadt sieht in der Förderrichtlinie des Landes eine große Hilfe und Unterstützung zur Radverkehrsförderung und wünscht sich, dass das Land nach diesem Vorbild ein Jahresprogramm zur kontinuierlichen Förderung von Radschnellwegprojekten generiert", teilt die Presseabteilung der Stadt mit. Ob das Sonderprogramm eine Zukunft hat, hängt nun von der Koalitionsbildung auf Landesebene ab. Auch der Bund hat auf Druck des ADFC Mittel zur Förderung von Radschnellwegen zur Verfügung gestellt. Das Land schließt aber eine Doppelförderung aus.

Radschnellweg soll nach Lehrte führen

Gemäß eines Ratsbeschlusses wird in Hannover nun zunächst weiter vorrangig an dem Radschnellweg nach Lehrte geplant. Hierfür wurden bereits einige kleinere Maßnahmen umgesetzt, etwa die Pflasterung des Stadtparkweges in Richtung Pferdeturm oder die Neugestaltung der Scheidestraße. Bis 2018/19 soll der erste Abschnitt in Richtung Anderten fertig gestellt werden, ab 2019/20 soll der Radschnellweg dann sogar bis zur Stadtgrenze nach Lehrte führen. Abschnittsweise soll der Radschnellweg dann bereits für Radfahrende befahrbar sein. Trotz der in Aussicht gestellten Übernahme der Baukosten durch Land und Region gibt es bei der Stadt Lehrte immer noch Vorbehalte für die Weiterführung des Radschnellwegs bis ins Zentrum der Eisenbahnerstadt. Für den Radschnellweg nach Garbsen gebe es derweil einen „konstruktiven Austausch" zwischen den zuständigen Fachverwaltungen und den Verwaltungsspitzen, teilt die Stadt Hannover mit. Ein näherer Zeitplan liegt hier allerdings noch nicht vor. Die Strecke nach Laatzen durch die Leinemasch liegt hingegen erst einmal komplett auf Eis. Die Planungen waren hier auch beim ADFC auf Kritik gestoßen.

Sascha Priesemann

Hier stinkt was!

„Husten, wir haben ein Problem" – in Hannover stinkt es. Und zwar gewaltig. Wie viele deutsche Großstädte hat auch die niedersächsische Landeshauptstadt Probleme mit der Luftverschmutzung. Insbesondere die Grenzwerte für Stickoxid werden regelmäßig überschritten. Die Stadt Hannover hat keinen Plan, zumindest nicht, um kurzfristig die Belastung zu reduzieren. Eine Klage könnte den Druck erhöhen, Hannover käme nicht um Fahrverbote für Dieselautos herum, ohne Strafgelder zu zahlen. Momentan wird abgewartet, kein Aktionismus, obwohl die schlechte Luft für viele Menschen schädlich ist. Und insbesondere die Radfahrer sind davon betroffen.

Marienstraße, nachmittags im Berufsverkehr. Es staut sich mal wieder vor der Kreuzung auf dem Aegi. Die Autos stehen in Reih und Glied, kommen nur in Schritttempo vorwärts, versperren sich selbst den Weg, ständig wird gehupt. Mief, Lärm, Gestank – diese Straße möchte man am liebsten so schnell es geht verlassen. Doch hier wohnen Menschen, die ihre Fenster nicht ohne Grund geschlossen halten. Die ganze Wohnung wäre schwarz. Mitleid? Fehlanzeige! Sie hätten ja auch woanders hinziehen können, wird häufig in der zumeist empathielosen Welt der sozialen Netzwerke kommentiert. So wie man das ja schließlich selbst gemacht hat. Und dann ist der Weg zur Arbeit leider zu weit, um anders als mit dem eigenen Diesel-Pkw dorthin zu kommen. „Ich bin nun einmal auf das Auto angewiesen. Ich habe keine Wahl", heißt es dann. Doch! Hätte man, nur den Schaden tragen ja dieses Mal andere.

Doch nicht nur die Leute, die dort wohnen, sind betroffen. Auch für Radfahrende ist die Marienstraße eine wichtige Verbindungsstraße in die City. Viele haben längst erkannt, dass der einige hundert Meter entfernte Weg entlang der Bahn durch das Zooviertel eine angenehmere Alternative ist. Doch manchmal geht auch das nicht. Tausende Radfahrende fahren täglich die Marienstraße rauf und runter, vorbei an den sich anstinkenden und meist stehenden Autos. Hier sind die Menschen definitiv auf zwei Rädern schneller unterwegs als auf vier Rädern – was eigentlich nicht nur hier, sondern fast in der gesamten Stadt gilt. Doch die Abgase müssen die Radfahrenden einatmen, die in der einen oder anderen Debatte (wir sind wieder in den sozialen Netzwerken) gerne als rücksichtslos bezeichnet werden. Hier atmen sie den Dreck ein, den andere in die Luft blasen, weil sie für die eigene Fortbewegung und die der immer größer werdenden, tonnenschweren und oft eher für den Ausnahmefall ausgelegten Karosserie lieber den Motor als ihre eigenen Muskeln betätigen – und wir reden hier nicht von tatsächlich mobilitätseingeschränkten Personen.

„Radfahrer atmen dreimal so viele Giftstoffe ein wie ein Fußgänger, der an der Straße entlangläuft", erklärt Hans Schweisfurth vom Pulmologischen Forschungsinstitut in Cottbus. Er berät das Netzwerk HannovAIR Connection, das gegen die Luftverschmutzung an der Leine kämpft und vom ADFC unterstützt wird. „Weil Radfahrer sich bewegen, atmen sie mehr Luft ein als Menschen, die sich nicht anstrengen. Und darunter sind

dann der Feinstaub und die Stickoxide", sagt Schweisfurth. Radfahren in der Stadt sei somit ein „Risiko" für die eigene Gesundheit. Lieber also das Fahrrad stehen lassen, um den Gesundheitsgefahren zu entgehen? Keine gute Idee, zumindest aus Sicht der Stadt Hannover, die bis 2025 den Radverkehrsanteil von jetzt rund 19 Prozent auf 25 Prozent heben möchte. Fest steht für Schweisfurth: „Die Politik hat in der Frage, die Gesundheit der Bürger aufrecht zu erhalten, komplett versagt."

Stickoxide übersteigen Grenzwerte

Nicht nur die Politik möchte man hinzufügen. Auch die Automobilindustrie, die dank der laschen Führung durch die Politik jahrelang die Gesellschaft mit geschönten Abgaswerten hinters Licht führen konnte. Und sicherlich auch die Städte, die jahrelang darauf gesetzt haben, dass die Autos im Laufe der Zeit immer sauberer werden. Das wurden sie ja auch – allerdings nur auf dem Prüfstand. Jetzt haben fast alle deutschen Großstädte das Problem mit der Luftverschmutzung. In Hannover werden die Werte für Stickoxid nahezu regelmäßig überschritten. Nachdem der Jahresmittelwert an der Göttinger Straße zwischen 2008 und 2011 auf 43 Mikrogramm pro Kubikmeter sank, stieg er in den letzten Jahren wieder an. Im vergangenen Jahr lag er mit durchschnittlich 48 Mikrogramm viel zu hoch. Der von der EU vorgegebene Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm. Der schlechteste Wert ist übrigens an der Friedrich-Ebert-Straße, somit auf der Bundestraße 6, mit 55 Mikrogramm pro Kubikmeter gemessen worden. In Hannover gibt es zwei offizielle Messstellen für die Stickoxidbelastung. Die an der eben angesprochenen Göttinger Straße ist für die Auswertung der Verkehrsbelastung zuständig, die Messstelle am Lindener Berg für die sogenannte „Hintergrundbelastung".

An der Göttinger Straße bleibt die Stickoxid-Belastung nur zwischen 23 Uhr und 6 Uhr regelmäßig unter dem Grenzwert – dann, wenn fast niemand mit dem Auto fährt. Sobald der Berufsverkehr rollt, schnellen die Werte in die Höhe. Am 27. Oktober wurde der Höchstwert um 7 Uhr gemessen. 141 Mikrogramm Stickoxid sind zu diesem Zeitpunkt pro Kubikmeter in der Luft. Der Grenzwert wird in diesem Moment um 250 Prozent übertroffen. Im Zeitraum zwischen dem 27. September und 27. Oktober wird der Grenzwert nur an zwei Tagen nicht überschritten – an den Sonntagen 1. Oktober und 22. Oktober. Am Lindener Berg sieht die Sache anders aus. Hier überschreitet der gemessene Stickoxid-Wert an nur vier Tagen im Monat den Grenzwert. Dies zeigt: Die Stickoxid-Belastung ist hauptsächlich auf den Verkehr zurückzuführen. Auch eine Untersuchung der Stadt kommt zu einem ähnlichen Ergebnis. Für 72 Prozent der Stickoxid-Werte seien Dieselfahrzeuge verantwortlich. Ein Feinstaub-Problem hat Hannover übrigens nicht. Die Grenzwerte wurden 2016 nicht überschritten – und auch 2017 sieht es nicht danach aus.

Und wo liegt dann das Problem? Schließlich gilt doch Feinstaub als besonders gesundheitsgefährdend und nicht Stickoxide. Dass das Reizgas kaum Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen hat, ist allerdings ein Mythos. Lange Zeit galten Stickoxide lediglich als Vorbote für andere Verschmutzungen in der Luft. Die Weltgesundheitsorganisation WHO schreibt jedoch: „Stickoxide sind nicht nur ein Indikator, sondern haben eigenen Anteil". Daher rät die Organisation, die Grenzwerte abzusenken. Das Fachmaga-

« 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

Messstation für die Verkehrsbelastung an der Göttinger Straße.

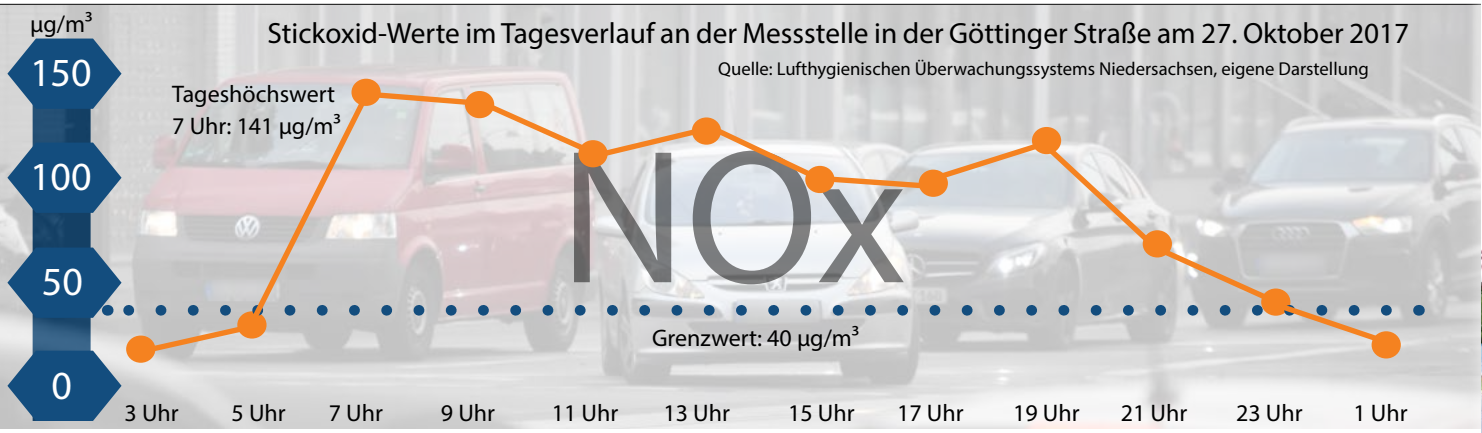
Foto: Priesemann

zin „Nature“ schätzt, dass es in Deutschland jedes Jahr zu etwa 38.000 vorzeitigen Todesfällen durch Stickoxide kommt. Das Reizgas verengt Bronchien und Blutgefäße und ist daher besonders für Allergiker, Asthmatiker sowie Kinder gefährlich. Zudem gibt es Hinweise, dass Stickoxide die Wirkung von Feinstäuben verstärken. Dadurch kann es zu einer Vielzahl von Krankheiten und Komplikationen kommen: Vom Herzinfarkt über Schlaganfall, Lungenkrebs, einem verringerten Lungenvolumen bei Kindern bis hin zu Fehl- oder Frühgeburten. Wer an einer vielbefahrenen Straße wohnt, hat ein zehnmal höheres Risiko, hiervon betroffen zu sein, weiß Schweisfurth. Je weiter entfernt man sich von einer vielbefahrenen Straße aufhält, desto besser: „Schon 100 Meter von der Straße entfernt zu sein, kann das Risiko senken“, sagt Schweisfurth. Das gilt im Übrigen auch für Radfahrer, die sich überlegen, ob sie an der Haupt- oder Nebenstraße entlangfahren.

Problembewusstsein fehlt

Warum aber setzen sich Politik und Gesellschaft nicht entschieden dafür ein, das Problem zu bekämpfen? Schweisfurth vermutet, dass die Gefahren noch nicht ins Bewusstsein der Menschen eingedrungen sind: „Die Luftverschmutzung sieht und riecht man nicht.“ Beim Rauchen habe es 50 Jahre gedauert, ehe zum Schutz der Mitmenschen politische Maßnahmen wie zum Beispiel das Rauchverbot in Restaurants ergriffen wurden. Auch bei der Luftverschmutzung werde das Jahre dauern. „Bis das im Bewusstsein der Menschen ist, braucht es viel Zeit“, sagt Schweisfurth. Zeit, welche die Verwaltung und die Kommunalpolitik nicht mehr hat. Da die Grenzwerte weiterhin überschritten wurden, hat die Deutsche Umwelthilfe Anfang November eine Klage angekündigt.

Sollte das passieren, müsste die Stadt Fahrverbote verhängen oder empfindliche Strafen zahlen. Die Ratspolitiker fast aller Parteien möchten eine solch drastische Maßnahme aber vermeiden. Das Argument: Die Bürger sollen nicht für die Verfehlungen der Automobilindustrie geradestehen müssen. Zumal die Wirkung von Fahrverboten umstritten ist. „Dann verlagert sich die ganze Verschmutzung in Nebenstraßen“, meint Mediziner Schweisfurth. Und auch die städtische Umwelt-Dezernentin Sabine Tegtmeyer-Dette (Grüne) sagt: „Der Verkehr sucht sich seine Wege“. Andere kurzfristig wirkende Maßnah-



men hat die Verwaltung jedoch auch nicht in Petto. Auf einer Ausschuss-Sitzung am 16. Oktober sollte sie einen Plan gegen die Luftverschmutzung vorstellen – ein neues Konzept hat die Stadt jedoch nicht erarbeitet, es gebe keine Lösung. Für die Opposition, namentlich die CDU, ist das eine Kapitulationserklärung.

Die von der Stadt in Angriff genommenen Maßnahmen sind in ihrer Wirkung begrenzt. Die Umrüstung der städtischen Fahrzeugflotte auf Elektroautos wird die Luft in Hannover etwa nicht grundlegend verbessern, erklärt selbst der städtische Luftexperte Dirk Schmidt. Fahrverbote oder eine Blaue Plakette wären wesentlich effektiver. Doch für beides fehlt die rechtliche Handhabe. „Bund, Länder und Kommunen müssen gemeinsam alles tun, um die Verkehre umwelt- und gesundheitsfreundlich zu gestalten. Übergangsweise muss mit der Blauen Plakette der Verkehr so regulierbar sein, dass sich die Luftverschmutzung in den vorgegebenen Grenzen hält. Hierzu muss der Bund das Instrument Blaue Plakette einführen und die Kommunen müssen es mit verträglichen Ausnahmeregelungen zumutbar ausgestalten", sagte Oberbürgermeister Stefan Schostok (SPD). Doch seine Hausaufgaben hat der Bund bisher nicht gemacht, die Städte stehen alleine da. Schostok wird sich dazu im November nach Redaktionsschluss dieser HannoRad-Ausgabe mit der Deutschen Umwelthilfe treffen.

„Ich bin enttäuscht", sagt ADFC-Ortsgruppensprecher Eberhard Röhrig-van der Meer, „die Stadt hat es nicht geschafft, die Entwicklung mit konkreten Zukunftsvorstellungen voranzutreiben." Auch jetzt fehle es nicht nur an Ideen, sondern auch an klaren Plänen zur Umsetzung. Dabei ist die Marschrichtung klar. In einem eigenen Gutachten hat die Stadt berechnet, dass die Stickoxid-Werte um drei Mikrogramm pro Kubikmeter sinken, wenn der Autoverkehr um zehn Prozent verringert werden würde. Auf der stark belasteten Friedrich-Ebert-Straße müsste der Autoverkehr somit etwa um 50 Prozent reduziert werden, damit die Grenzwerte eingehalten werden. Bereits in den vergangenen Jahren hat die Stadt Hannover ein Bündel von Maßnahmen durchgeführt oder begonnen: die Umweltzone, die Förderung der E-Mobilität, das Projekt "Urbane Logistik", die Förderung des Rad- und Fußverkehrs, die Anschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen durch die Verwaltung und die öffentlichen Verkehrsunternehmen. Doch viele dieser Projekte entfalten nur langsam ihre Wirkung. Der Anteil des Radverkehrs steigt in Hannover jährlich nur um etwa einen Prozentpunkt. Auf 1.000 Einwohner kommen in Hannover derzeit nur zwei Elektroautos, dafür aber 454 Benziner oder Dieselfahrzeuge.

Mehr Radverkehr würde helfen

Was gegen die schlechte Luft in Hannover hilft, das wäre mehr Radverkehr. Keine individuelle Mobilitätsform ist derart ressourcenschonend. „Ich wünsche mir mehr Sensibilität für die Gesundheit der Hannoveraner. Die aktuelle Problematik ist eine Chance für mehr Radverkehr und emissionsarmen Autoverkehr", sagt Röhrig-van der Meer. Mut, hier wirklich etwas grundlegend zu verändern, ist bei den Ratspolitikern aber kaum zu erkennen. Die CDU warnt vor „ideologischen Maßnahmen." SPD-Umweltexperte Philipp Kreisz gibt zu bedenken, dass es auch Menschen gibt, die auf das Auto angewiesen sind: „Es kann nicht jeder aufs Rad oder die Bahn umsteigen." Ja, das stimmt! Wer aber die Nutzung des Deutschen liebsten Kindes hinterfragt und die Statistik bemüht, wird schnell feststellen, dass sich der Autoverkehr dennoch reduzieren lassen könnte – ohne jene zu diskriminieren, die wirklich darauf angewiesen sind. Die Hälfte aller Autofahrten in der Stadt sind unter fünf Kilometer lang, ein Viertel sogar unter zwei Kilometer. Wer nicht gerade eine Waschmaschine und eine neue Sofagarnitur transportieren möchte, ist auf dieser Distanz mit dem Fahrrad meist schneller als auf vier Rädern. „Die Menschen fahren mit dem Auto zum Bäcker, weil die Alternativen zu unkomfortabel sind, das ist das Problem! Wir müssen die Alternativen zum Auto so attraktiv machen, dass sie gerne gewählt werden", sagt der verkehrspolitische Sprecher des ADFC-Bundesverbandes Ludger Koopmann.

In dieselbe Kerbe schlägt auch der ADFC in Hannover und fordert ein Hardware-Update in der Infrastruktur. „Je besser das Angebot, desto mehr fahren mit dem Rad und nicht mit dem Auto", erklärt Röhrig-van der Meer. Dass die Luft in der Landeshauptstadt besser werde, gehe nur über den Verzicht aufs Auto, dazu brauche es konkrete Maßnahmen. Diese hat der ADFC schon öfter vorgestellt. Zuletzt etwa das Velorouten-Projekt. Auf 13 Routen soll der Radverkehr zügig, sicher und bequem von den Stadtteilen in die City geführt werden. Dies müsse nicht den Ausbaustandard eines Radschnellweges besitzen, manchmal seien nur kleinere Maßnahmen nötig, um diese Routen wirklich attraktiv zu machen. „Es wäre ein angemessenes Zeichen und eine klare Zielperspektive von der Stadt, wenn sie diese zwölf Velorouten in den nächsten drei Jahren realisiert", sagt Röhrig-van der Meer. Der ADFC-Ortsgruppensprecher erhofft sich, dass dadurch mehr Menschen vom Auto aufs Rad umsteigen. Und nur so wird die Luft in Hannover wieder sauber.

Sascha Priesemann

Interview mit SPD-Verkehrsexperte Lars Kelich

"Anreize statt Verbote"

Software-Update, Fahrverbote und Elektroautos – wieso spielt der Radverkehr keine große Rolle, wenn es um saubere Luft geht?

Kelich: Ich glaube nicht, dass der Radverkehr nicht vorkommt. Wir haben in Hannover einen Masterplan Mobilität 2025 und der Rat hat dort einen Modal-Split (A. d. R., Verkehrsmittelwahl, Anteil der zurückgelegten Wege mit einem Verkehrsmittel) von einer sogenannten Viertelregelung beschlossen. Wir streben an, dass wir jeweils 25 Prozent Radverkehr, Autoverkehr, Fußverkehr und ÖPNV-Verkehr haben. Da sind wir noch nicht. Das Auto ist noch deutlich zu dominant. Der Radverkehr macht ungefähr 20 Prozent aus und der ÖPNV-Verkehr ist ungefähr bei 25 Prozent. Wir haben schon eine Menge Fördermaßnahmen, die allerdings von der Öffentlichkeit bisweilen nicht in größerem Umfang wahrgenommen werden. Im Moment jedenfalls.

Und in der aktuellen Debatte um die Luftverschmutzung?

Kelich: Wenn man die Luft reiner bekommen möchte, muss man den Autoverkehr reduzieren. Das ist schon richtig und das sehe ich auch so. Die Frage ist allerdings, mit welcher Methode das gelingen kann. Macht man es über ein Verbot oder über Anreize? Und ich bin eher derjenige, der meint, dass Anreize da zielführender sind. Zum Beispiel ein vernünftiges Park&Ride-System.

Möglicherweise kommt Hannover nicht um Fahrverbote für Diesel-Autos umhin.

Kelich: Das kann passieren.

Wieso steht dann nicht eine große Investition in den Radverkehr auf der Agenda?

Kelich: Im Haushalt haben wir ja sogar relativ massive Gelder für Radverkehrsmaßnahmen vorgesehen. Allerdings hapert es da zum Teil wie bei den Radschnellwegen noch an der Planung und zum Teil auch an den Kommunen, die es mitbetrifft. Außerdem möchten wir, dass wir bei einem Neubaugebiet wie jetzt der Wasserstadt Limmer einen Radschnellweg bekommen. Das ist manchmal von außen sehr schwer zu sehen. Auch solche Programme wie GIB, also Grunderneuerung im Bestand, mit dem Straßen saniert werden. Das betrifft ja nicht nur Autostraßen, sondern auch Fahrradwege. Einer der Radwege ist bei mir ganz in der Nähe in der Haltenhoffstraße. Dort haben die Wurzeln der Linden den Radweg hochgedrückt. Jetzt haben wir dort wieder einen ebenen Weg. Das finde ich gut, denn ich fahre ja auch Rad – nur nicht jeden Tag.

Radfahrende sind durch die Luftverschmutzung besonders gefährdet, sie nehmen durch die Bewegung mehr Schadstoffe auf. Es gibt also sicherlich Radfahrende, die sich über Fahrverbote freuen würden.

Kelich: Ich bin ein Gegner von Fahrverboten. Ich halte etwas von Anreizen und ich finde es auch richtig, Anreize zu geben, um Rad zu fahren. Und ich bin auch dafür, Anreize zu schaffen, um sein Auto stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen. Dafür muss ich beides aber auch ausbauen. Das geht nicht von heute auf morgen, das wird lange dauern.

Und was spricht gegen Fahrverbote?

Kelich: Da kommen die Leute einfach nicht mehr in die Stadt. Viele von denen haben ja auch Familie, da können die Kinder vielleicht noch nicht mit dem Rad fahren. Man muss Maß und Mittel finden. Die Automobilindustrie hat tief geschlafen in den letzten Jahren und auch betrogen. Das ist ein Verschulden, was man eigentlich auf Bundesebene einklagen müsste. Es müsste eine klare Vereinbarung geben, bei der der Industrie gesagt wird, dass wir ihre Autos aus der Stadt raushalten, wenn diese nicht eingehalten wird. Im Moment würde ein Fahrverbot nicht die

Das ist Lars Kelich

Lars Kelich ist bei der Rats-SPD Sprecher für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr. Der 33-Jährige ist zudem stellvertretender Vorsitzender der Fraktion, die in einer Partnerschaft zusammen mit den Grünen und der FDP im Rat der Stadt Hannover die Mehrheit besitzt. Wir haben mit Kelich, der sich selbst als „Schönwetter"-Radfahrer bezeichnet, über die Luftverschmutzung und die Entwicklung des Verkehrs in Hannover gesprochen.

Automobilindustrie treffen, sondern diejenigen, die sich gerade nach bestem Wissen und Gewissen für ein Fahrzeug von einem gewissen Hersteller entschieden haben, der ihnen gesagt hat, dass es ja sauber sei, sie aber betrogen hat.

Vor ein paar Wochen sollte der neue Luftreinhalteplan der Stadt vorgelegt werden. Warum war es nicht der sonderlich umfangreiche Plan, der erwartet wurde?

Kelich: Ein paar Sachen stehen ja schon drin. Die sind jedoch nicht sofort wirksam. Bei den kurzfristig wirksamen Maßnahmen fehlt uns die rechtliche Handhabe. Die Kommune muss auf der Basis der Gesetze des Landes Niedersachsen und des Bundes handeln. Und beide haben keine gesetzliche Handhabe zum Beispiel für eine Blaue Plakette.

Fühlen Sie sich als Kommunalpolitiker von der Bundespolitik allein gelassen?

Kelich: Ja, absolut. Der Städtetag weist schon seit einigen Jahren darauf hin. Und es wird einfach nicht darauf eingegangen. Das ist ein Versagen der Bundeskanzlerin, weil sie ihre Richtlinienkompetenz nicht gegenüber ihrem Verkehrsminister Alexander Dobrindt eingesetzt hat, der bei diesem Thema in einer Tiefschlafphase steckte. Ich hatte manchmal das Gefühl, er hatte gar kein Interesse zu handeln.

In Hannover werden regelmäßig die Grenzwerte überschritten. Warum wiegt das Recht auf Mobilität mehr als das auf Gesundheit?

Kelich: Ich glaube nicht, dass man diese Rechte gegeneinanderstellen kann. Man muss einen Zukunftsweg finden, der beides gewährleistet – und daran hapert es im Moment. Und ich kann nicht einfach sagen, wir machen jetzt alles per Rad. Das funktioniert nicht und ist vor dem Hintergrund der Inklusion ein schwieriges Thema. Nicht jeder hat die Möglichkeit Rad zu fahren. Dafür muss ich auch andere Mittel vorhalten. Zum Teil sind wir auch abhängig von neuen Technologien oder solchen, die es schon gibt, aber noch zu teuer sind. Mit welcher Rechtfertigung kostet ein Elektroauto eigentlich 6.000 Euro mehr? Das macht überhaupt keinen Sinn.

Sie haben vor einigen Tagen gesagt, Hannover könne nicht das Fahrradparadies Kopenhagen sein. Warum?

Kelich: In Hannover wurden die Grundsatzentscheidungen anders gefällt als in Kopenhagen. Kopenhagen hat sich 1971 entschieden, alles auf den Radverkehr zu setzen und seine Straßenbahnen abzuschaffen. In der Folge hat die Stadt dann massiv Geld in die Hand genommen, um zum Beispiel Brücken zu bauen. Was ich übrigens gut finde. In Hannover wurde damals eher in die Stadtbahn investiert. Deswegen wurde damals der Kröpcke aufgebuddelt und ein Tunnelsystem gebaut. Jetzt hat Hannover ein gutes sternförmiges ÖPNV-System. Das wurde in Kopenhagen zeitgleich zurückgefahren. Im ÖPNV ist Hannover im Vergleich zu Kopenhagen ganz weit vorne. Dass in Kopenhagen der Radverkehr auf nunmehr 50 Prozent gestiegen ist, war eine lange Entwicklung. Das würde in Hannover nicht von jetzt auf gleich funktionieren.

Fotos: Priesemann

Warum fängt man aber jetzt nicht damit an?

Kelich: Macht man doch!

Andere Städte investieren viele Millionen Euro. Warum traut man sich das nicht in Hannover?

Kelich: In unserem Haushalt sind auch zig Millionen Euro für den Radverkehr vorgesehen.

Es gibt nicht den einen Topf für Radverkehr im Haushalt. Wie viel Geld ist es denn genau?

Kelich: Das kann ich gar nicht so genau beziffern und das ist genau das Problem, weil eben alles aus verschiedenen Töpfen bezahlt wird. Einer der größten Töpfe ist beispielweise unser ständiger Topf für die Sanierung von Straßen. Da sind 28 Millionen Euro drin. Davon profitieren auch Radfahrer. Wir stecken heute in Hannover auch nicht mehr so viel Geld in den Autoverkehr. Das ist ein Trugschluss. Wir steuern bei gewissen Bauprojekten auch um und sagen, dass nicht jeder in der Stadt unbedingt ein Auto haben will. Ich möchte Anreize schaffen und das heißt auch, für eine gute Fahrradinfrastruktur zu sorgen. Das beinhaltet auch Lückenschließung. Es gibt nämlich noch etliche Ecken in der Stadt, wo ein Radweg im Nirgendwo endet oder anfängt.

Warum sperren wir dann keine Autospuren um Anreize für den Radverkehr zu schaffen?

Kelich: Das ist für mich kein Anreiz. Wären die Radwege in Hannover völlig überfüllt, wäre das ein Anreiz. Im Moment ist das aber keiner. Das Einzugsgebiet von Hannover ist zudem viel größer. Die Leute auf dem Land fahren ja nicht 70 Kilometer mit dem Fahrrad in die Stadt. Das ist utopisch. Und wenn sie sich eine Waschmaschine kaufen, dann machen sie das mit dem Auto. Das muss man berücksichtigen, am Wochenende ist hier sehr viel los.

Aber nicht jeder kauft ja eine neue Waschmaschine.

Kelich: Das ist richtig. Ich komme ursprünglich von einem Dorf, in dem der letzte Bus nachmittags um 14:32 Uhr fuhr. Da ist man auf das Auto angewiesen. Leider! Und ich will das nicht verbieten.

Wie sieht der Verkehr der Zukunft in Hannover aus? Was bringt das für neue Probleme mit sich?

Kelich: Wir machen uns darüber große Gedanken. Wir sind derzeit eine wachsende Stadt. Wenn das so bleibt, werden wir uns auch über andere Dimensionen unterhalten. Wir müssen uns nicht nur darüber Gedanken machen, ob wir zusätzliche Radspuren brauchen, sondern ob die 70 Meter Hochbahnsteige für Stadtbahnen ausreichen. Müssen da noch Wagenzüge dran? Brauchen wir eine höhere Taktung? Das ist ein gravierendes Thema. Beim Verkehr gibt es ein grundsätzliches Problem: Jeder Nutzer eines Verkehrsmittels sieht seines als das wichtigste an. Und ich glaube, da liegt auch der Hase im Pfeffer. Es gibt wenig Rücksichtnahme, das betrifft alle.

Interview: Sascha Priesemann

Kommentar zu den Maßnahmen zur Luftreinhaltung

Kapitulation oder Kalkül?

Bis nach der Landtagswahl hat die Stadt gewartet, bevor sie Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Detail vorgestellt hat. Dabei stellt sie sogleich selbst fest, diese seien kurzfristig unwirksam. Kein Wunder, setzt sie doch weiter auf Maßnahmen, die auch in der Vergangenheit wenig Erfolg zeigten: Förderung der Elektromobilität, Modellprojekte und die „Verflüssigung des Verkehrs“ durch eine neue Software.

Gegen Diesel-Fahrverbote oder eine City-Maut sträubt man sich dagegen nach Kräften. Dazu heißt es vom Oberbürgermeister, man „müsse mehrere Interessen im Auge behalten und klug abwägen“. Dabei haben mittlerweile zahlreiche Gerichte bestätigt, dass das im Grundgesetz verbriefte Recht „auf Leben und körperliche Unversehrtheit“ (Art. 2, II) nicht gegen andere Interessen (Eigentum an Dieselfahrzeugen oder wirtschaftliche Interessen der Stadt) abgewogen werden darf.

Auch das Argument, ein Einfuhrverbot für ältere Dieselfahrzeuge könne man schwer kontrollieren, erscheint vorgeschoben. Das Verbot von Alkohol am Steuer ist ebenfalls nur mittels Stichproben zu kontrollieren – und doch käme wohl niemand auf die Idee, diese Regelung nicht anzuwenden. Zudem zeigen mittlerweile zahlreiche europäische Städte, wie beispielsweise eine City-Maut erfolgreich umgesetzt werden kann. In Stockholm führte eine solche Regelung zu einem Rückgang des Autoverkehrs um 20 bis 25 Prozent – übringens ganz ohne Einbußen für den innerstädtischen Handel.

Gerade mit Blick auf die zahlreichen positiven Beispiele aus anderen Städten – von Oslo, über London bis nach Madrid – wirkt die Erklärung der Stadtspitze, man könne nichts tun, absurd. Statt im eigenen Zuständigkeitsbereich alle Hebel in Bewegung zu setzen, wird mit dem Finger auf andere gezeigt: die schummelnde Automobilindustrie und die untätige Bundesregierung.

Obwohl die Stadt sich in einer Studie bestätigen lässt, dass zehn Prozent weniger Autos die Stickstoffdioxidbelastung um drei Mikrogramm pro Kubikmeter senkt, traut sie sich nicht, die daraus folgende unbequeme Wahrheit auszusprechen: an zahlreichen belasteten Straßen muss der Autoverkehr um 30 bis 50 Prozent reduziert werden. Dafür bedarf es, neben den oben erwähnten

Beschränkungen, auch einer veränderten Angebotspolitik in unserer autogerechten Stadt: Stichwort Radverkehr! Beim Punkt „weiterer Ausbau des Radverkehrs“ bleibt die Stadt jedoch konkrete Maßnahmen schuldig. Dass Hannover noch immer nicht einen Radschnellweg aus der Region in die Stadt fertiggestellt hat, ist ein Armutszeugnis. Und auch von der Umwidmung von Autospuren zu Fahrradstreifen ist bei der Vorstellung der Maßnahmen im Umweltausschuss keine Rede – vermutlich aus Angst vor nervösen Reaktionen der örtlichen Autolobby. Stattdessen spricht sich der Oberbürgermeister vorsorglich gegen einen „stark dominierenden Radverkehr“ aus – als sei dieser irgendwo in Sicht!

Auch hier würde der Blick über den Tellerrand helfen, denn: „Studien aus den USA belegen: Neue Radwege oder Fahrradstreifen bremsen Autofahrer gar nicht aus. Im Gegenteil.“ Zu diesem Schluss kommt, wer hätte es gedacht, der ADAC(!).

Logisch ist, je mehr Menschen aufs Rad

HANNOVAIR CONNECTION
Netzwerk für klare Luft

und den ÖPNV umsteigen, desto schneller kommen auch die Autofahrer voran (da sie faktisch mehr und nicht weniger Platz haben). Dass die vom ADAC angeführte Neugestaltung der Columbus Avenue in New York zudem die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Verletzten um ein Drittel reduzierte, dürfte wohl jedem Einsichtigen sofort einleuchten Es sind also mittlerweile nicht nur die Fahrradländer Dänemark und die Niederlande, in denen ein Umdenken stattfindet. Zuletzt hat auch Madrid einen ambitionierten „Plan A“ vorgestellt, der darauf setzt, echte Alternativen zum Auto zu schaffen. So soll eine Umgestaltung der Infrastruktur nicht nur mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer schaffen, sondern auch für Anlieger, Lieferanten und natürlich den ÖPNV. Auch die von Mobilitätsforschern lange geforderte Multimodalität wird in der spanischen Hauptstadt umgesetzt. Mit der Monatskarte für den ÖPNV können in Madrid auch Elektroräder ausgeliehen werden - und werden so zu einem festen Baustein des Nahverkehrs. Ein Leihradsystem in Hannover als Teil des öffentlichen Nahverkehrs? Offensichtlich ebenfalls kein Thema für die Oberen der Stadt!

Während in anderen Ländern also längst an einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Infrastruktur gearbeitet wird, legt die Landeshauptstadt die Hände in den Schoß. Die Aussage des Oberbürgermeisters „wir können nur abwarten und hoffen“, muss angesichts der aufgezeigten Möglichkeiten, vehement zurückgewiesen werden.

Stattdessen braucht es Dreierlei:

1. Ein klares Bekenntnis der Stadt zu sagen: Wir möchten weniger Autos in der Stadt!
2. Eine klare, ambitionierte Zielvorgabe: Bis 2025 sollen 80 Prozent der innerstädtischen Wege ohne Schadstoffausstoß zurückgelegt werden.
3. Den Mut, die Infrastruktur neu auszurichten und eine echte Verkehrswende einzuleiten.

Arne Käthner für die
HannovAIR Connection

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**

Bike Conference der Grünen

Rad-Experte: In Hannover fehlt es an Logik

Für den Utrechter Verkehrsplaner Herbert Tiemens war es ein typisches Bild für den Radverkehr in Hannover. Auf einer seiner Touren durch die Stadt, deren Eindrücke er bei der Bike Conference Hannover der Grünen präsentierte, beobachtete er ein älteres Ehepaar auf dem Fahrrad, das hintereinander fuhr. Die Frau vorneweg, der Mann hinterher. Der niederländische Radverkehrs-Experte folgte den beiden über eine längere Strecke, doch an keiner Stelle radelten sie nebeneinander und sprachen miteinander. Das Verhalten war kein Abbild einer Ehekrise, berichtete Tiemens: „Es war einfach nicht möglich, nebeneinander zu fahren, so schmal waren die Radwege. Es ist doch aber schön, sich beim Radfahren auch mal unterhalten zu können."

Tiemens kommt aus dem Land, wo der Traum eines jeden Radfahrenden Wirklichkeit geworden ist. In den Niederlanden gibt es breite, geschützte Radwege. Nebeneinander zu fahren ist hier möglich, wenn auch nicht überall. Im Utrechter Stadtzentrum werden rund 60 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Jeder Mensch, der statt mit dem Auto mit dem Fahrrad fährt, bringt seiner Stadt im Jahr 735 Euro, errechnete das Forschungsinstitut Decisio in Utrecht. Es gibt nur wenige Metropolen auf der Welt, die mit den Radverkehrsbedingungen in Tiemens´ Heimatstadt konkurrieren können.

Wie das gelang und wie sich die Stadt verändert hat, darüber referierte Tiemens auf der vom Stadtverband der Grünen organisierten Bike Conference. Am Vortag war er zusammen mit einigen Pressevertretern durch die Stadt gefahren und hatte bereits dort erklärt, wie auch Hannover eine fahrradfreundliche Stadt werden könnte. In Utrecht, so machte er deutlich, sei die gute Radverkehrsinfrastruktur auch nicht vom Himmel gefallen. Es sei ein langer Weg gewesen. Zunächst habe die Stadt nur einige Wohnviertel fahrradfreundlich umgestaltet, dann wollten auch die Nachbarn solche Radwege haben – und bald hatte sie die gesamte Stadt. Das ist auch der Weg, den Tiemens Hannover vorschlug: Referenzgebiete schaffen, die als Vorbild für andere Stadtteile gelten könnten.

Herbert Tiemens beim Rundgang mit der lokalen Presse.

Foto: Bike Conference

Seine Kritik an der hiesigen Radverkehrsinfrastruktur ähnelte der Kritik des Kopenhagener Stadtdesigners Mikael Colville-Andersen bei der ersten Auflage der Bike Conference vor zwei Jahren. „In Hannover fehlt es an Logik. Man wird als Radfahrer nicht klar geführt", sagte Tiemens. Es fehle an durchdachter Wegweisung, die Radwege hätten kein einheitliches Design, Fahrradstreifen würden Lücken aufweisen und es fehlten klare Regeln an Ampelschaltungen. „So entsteht bei vielen ein Gefühl der Unsicherheit, und sie setzen sich dann doch lieber ins Auto", erklärt Tiemens. Colville-Andersen hatte bei seinem Besuch hierfür die Metapher eines Videospiels verwendet: Radfahren in Hannover sei wie ein Computergame, bei dem der Radfahrende viele Level mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden lösen müsse.

In relativ kurzer Zeit hat hingegen Heinrich Strößenreuther in Berlin viel erreicht. Der Berliner kam ebenfalls zur Bike Conference und stellte dort die Erfolgsgeschichte des von ihm initiierten und unter anderem vom Berliner ADFC unterstützten Fahrrad-Volksentscheids in der Hauptstadt vor. Der „Verkehrsrebell im schwarzen Anzug", wie ihn die „Zeit" einst nannte, schaffte es mit provokanten Aktionen, das Thema Fahrrad zu einem der wichtigsten Wahlkampfthemen bei den Wahlen in Berlin zu machen. Die Gruppe des Volksentscheids formulierte zusammen mit beteiligten Verbänden ein Radgesetz, das zum Ziel hat, den Anteil des Radverkehrs in der Hauptstadt von derzeit 13 auf 30 Prozent anzuheben und die Zahl der Verkehrsgeschädigten im Stadtstaat massiv zu verringern. Kerninhalte sind ein lückenloses Netz von Radverkehrsinfrastruktur, das auch den Aspekt der „gefühlten Sicherheit" mit einbezieht. Es sollen Radschnellwege und bis zu 100.000 zusätzliche Radabstellmöglichkeiten entstehen. „Das sind keine übertriebenen Forderungen, die wir gestellt haben. Wir wollen in zehn Jahren sicher durch Ber-

Mehr über Utrecht: Für die vergangene Ausgabe der HannoRad haben wir Utrecht besucht. Den Reisebericht finden Sie in unserem Archiv auf www.hannorad.de

lin fahren", sagte Strößenreuther. In kurzer Zeit sammelte die Initiative die 100.000 Unterschriften für einen Volksentscheid über das Radgesetz, zu dem es gar nicht mehr kam. Die neue rot-rot-grüne Landesregierung übernahm ganz ohne Volksabstimmung die Ideen der Fahrradaktivisten und investiert nun bis 2019 jährlich rund 50 Millionen Euro in den Radverkehr. Ein Erfolg, den Strößenreuther nun in andere Städte tragen möchte. Der 50-Jährige hat sich mit seiner Idee mittlerweile selbstständig gemacht und will auch in anderen Städten Volksentscheide initiieren. In Bamberg gibt es bereits eine Gruppe, die dort mit einem Radentscheid ähnliche Erfolge erzielen möchte. In Hannover fehlen derzeit entsprechenden Pläne. „Die politische Struktur in Städten ist auch eine andere als in einem Stadtstaat wie Berlin", betonte Strößenreuther. Das heißt: Um einen Volksentscheid in Städten wie Hannover zu initiieren, sind andere Anforderungen notwendig als in einem Stadtstaat.

Anschließend formulierten die rund 100 Teilnehmer der Bike Conference selbst einen politischen Forderungskatalog, den die Grünen anschließend in den politischen Prozess einbrachten. Die Ideen stießen jedoch bereits innerhalb der rot-grün-gelben Stadtregierung auf Ablehnung. Besonders der Vorschlag, Fahrspuren zu sperren, um Platz für den Radverkehr zu schaffen, wurde von SPD und FDP heftig kritisiert. „Das ist für mich kein Anreiz", sagte SPD-Verkehrsexperte Lars Kelich in unserem Interview (Seite 10). Mit einzelnen Ideen konnte sich die Kommunalpolitik dann aber doch anfreunden. Mehr Radabstellplätze könnten etwa demnächst in nicht voll besetzten Autoparkhäusern geschaffen werden. Ein Fahrrad-Verleihsystem für Hannover wäre attraktiv und die Lücken im Radwegnetz sollten geschlossen werden, hieß es aus den großen Fraktionen des Rates der Stadt Hannover.

Sascha Priesemann

Bike Conference: Der Maßnahmenkatalog

Maßnahme 1: Radwege schnell und komfortabel

Bei Um- und Neubauten werden Radverkehrsanlagen grundsätzlich eben und in rotem Asphalt ausgeführt. Besonders an Kreuzungen ist auf die gute Erkennbarkeit der Radverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu achten. Pro Jahr werden mindestens zehn Kilometer Schotterwege auf den Hauptrouten des Radverkehrs durch allwettertauglichen Untergrund erneuert.

Maßnahme 2: Kreuzungen sicher und schnell querbar machen

Knotenpunkte sind so zu gestalten, dass Radfahrende diese in einer Ampelphase queren können. Pro Jahr werden die zehn Kreuzungen, die laut Unfallforschung am gefährlichsten sind, sicher umgebaut. Dabei werden insbesondere klare Sichtbeziehungen geschaffen, um Abbiegeunfälle zu verhindern. Jährlich erhalten zehn Kreuzungen rote Aufstellflächen.

Maßnahme 3: Führung des Radverkehrs bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten

Bei gemeinsamer Führung von Rad- und Autoverkehr in demselben Verkehrsraum, insbesondere auch bei Schutzstreifen, ist die Geschwindigkeit des Autoverkehrs auf Tempo 30 zu reduzieren. Bei Tempo 50 ist der Radverkehr getrennt zu führen.

Maßnahme 4: Bau eines Radschnellwegnetzes in Stadt und Region

Ein Radschnellwegnetz bildet das Rückgrat des Radverkehrsnetzes in Stadt und Region. Mindestens zwei Durchquerungsrouten in nord-südlichem und west-östlichem Verlauf werden bis 2025 eingerichtet. Knotenpunkte werden an den Anforderungen der über sie geführten Radschnellwege ausgerichtet und die Ausbaustandards werden auch in der Innenstadt eingehalten.

Maßnahme 5: Breite Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

An allen Hauptstraßen werden eigenständige Radverkehrsanlagen eingerichtet. Ihre Breite von mindestens zwei Metern ermöglicht zweispuriges Fahren und die sichere Nutzung mit Lastenrädern. Vorrangig werden umgebaut: Hildesheimer Straße, Vahrenwalder Straße, Brühlstraße, Marienstraße, Bödekerstraße, Podbielskistraße und Schulenburger Landstraße.

Maßnahme 6: Einrichtung von echten Fahrradstraßen

Auf Hauptrouten abseits von Hauptverkehrsstraßen werden Fahrradstraßen angelegt. In diesen wird KFZ-Verkehr grundsätzlich nicht mehr oder nur noch für Anlieger*innen zugelassen.

Maßnahme 7: Einsatz von Lastenrädern steigern

Bis 2025 werden die Hauptrouten des Radverkehrs für die Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern fit gemacht. Dabei wird insbesondere dem höheren Platzbedarf in Kurvenbereichen, Durchfahrten und auf Aufstellflächen Rechnung getragen. Die Stadtverwaltung sorgt dafür, dass der Anteil des Radverkehrs am innerstädtischen gewerblichen Verkehr bis 2025 auf mindestens zehn Prozent gesteigert wird. Dazu gehört die ganztägige Freigabe der Fußgängerzonen für Lastenräder, die Schrittgeschwindigkeit fahren.

Maßnahme 8: Hochwertiges Fahrradparken im öffentlichen Raum

Für Fahrräder werden in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs 10.000 Abstellmöglichkeiten geschaffen. Bis 2025 entstehen an allen Stadtbahn- und S-Bahnstationen insgesamt 35.000 neue, sichere Abstellmöglichkeiten. Nochmals 35.000 Abstellmöglichkeiten werden in den Wohngebieten geschaffen, nach Möglichkeit überdacht und von Schrotträdern befreit. Bei privaten und öffentlichen Neubauten ist eine ausreichende Anzahl Fahrradstellplätze einzuplanen.

Maßnahme 9: Fahrradverleihsystem für Hannover

Es wird ein stadtweites, preislich attraktives Fahrradverleihsystem mit mindestens 2.000 Rädern aufgebaut. Im Angebot sind auch Lastenräder enthalten.

Maßnahme 10: Verkehrswende in der Verwaltung

Die Fahrten der hannoverschen Stadt- und Regionsverwaltung, insbesondere Botendienste, werden möglichst mit Fahrrädern erledigt. Die Verwaltungen schaffen bis 2020 jeweils einen Pool von unterschiedlichen Fahrrädern – auch Lastenrädern und Pedelecs – an. Damit nehmen die Verwaltungen eine Vorbildfunktion ein.

Wie verhalte ich mich hier richtig?

Für den im Rahmen der von den Grünen organisierten Bike Conference in Hannover weilenden niederländischen Verkehrsplaner Herbert Tiemens gehörte eine Stelle an der Kanalbrücke des Groß-Buchholzer Kirchwegs zu den Negativbeispielen für das hannoversche Radverkehrsnetz. Dort führt ein Radwegesymbol auf die Fahrbahn, rechts daneben führt allerdings auch ein klassischer, in diesem Fall aber nicht benutzungspflichtiger Radweg entlang. Die Markierung sei uneindeutig und führe zusätzlich zu Verwirrung, argumentierte der Niederländer. Der Radfahrende wisse nicht, wo er nun zu fahren habe. Die Regelung ist aber letztlich eindeutig: Der Radfahrende hat an dieser Stelle die Wahlfreiheit und kann sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Radweg fahren. „Der Radweg ist als solcher erkennbar, besonders deshalb, weil die Radfahrerfurt auch auf ihn zuläuft, nicht nur auf die Fahrbahn. Radfahrer haben das Recht dort zu fahren", sagt ADFC-Rechtsexperte Roland Huhn. Dies ermöglicht beispielsweise schnelleren Fahrern auf die Fahrbahn auszuweichen, während unsichere auf dem alten, nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg fahren dürfen. Gleichzeitig wird den Autofahrenden signalisiert, dass der Radfahrende an dieser Stelle auch auf der Fahrbahn fahren darf.

Auf der Kanalbrücke des Groß Buchholzer-Kirchwegs haben Radfahrende die Wahl

Foto: Priesemann

In Hannover gibt es eine Vielzahl von sogenannten „anderen Radwegen": Dies sind Wege, die in der Vergangenheit mal benutzungspflichtig gewesen sind, aufgrund der rechtlichen Neubewertung allerdings nicht mehr benutzt werden müssen. Dies kann daran liegen, dass sie nicht mehr die Voraussetzungen für einen benutzungspflichtigen Radweg erfüllen. Das bedeutet, dass sie zum Beispiel in Tempo-30-Zonen verlaufen, zu schmal oder in einem schlechten Zustand sind. Dass sie nicht mehr benutzt werden müssen, erkennen Radfahrende daran, dass das rundlich blaue Schild zur Kennzeichnung von benutzungspflichtigen Radwegen fehlt. Solange der alte Radweg aber noch als solcher zu erkennen ist, etwa durch eine deutliche getrennte Markierung zum Fußweg, kann dieser noch benutzt werden. Muss es aber nicht! Radfahrende dürfen auch die Fahrbahn benutzen, sie haben die Wahlfreiheit. Radfahrende, die sich entscheiden, auf dem alten Radweg zu fahren, sollten allerdings vorsichtig sein: Die Benutzungspflicht wurde zumeist nicht grundlos abgeschafft. sp

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

Touren und Termine Dezember bis Februar 2018

DEZEMBER 2017

Sa., 2.12.: Adventsstimmung pur - per Rad erleben! - OG Lan, 35 km, 10:00 Uhr, T: Bahnhof Langenhagen Mitte, Tour mit Bahn (GVH-Ticket auf eigene Kosten) und Rad zum Weihnachtsmarkt in Hildesheim. Eintritt frei, Mitglieder und Gäste herzlich willkommen. Kontakt: R. Spörer, Handy (01 51) 24 07 99 75.
Mi., 6.12.: Zum Weihnachtsmarkt nach Göttingen, Uhr (bitte erfragen), T: Bahnhof Lehrte, Bahnhofstrasse, Ansprechpartner: Siegfried Rohmann, Telefon: (0 51 32) 9 36 17.
Weitere Informationen bitte der Tagespresse entnehmen.
So., 10.12.: Radtour im Advent nach Alt-Garbsen, 40 km, 13:30 Uhr, T: Wunstorf Bahnhof, Ausgang ZOB – durch das Calenberger Land nach Alt-Garbsen zum Adventsmarkt. Heißgetränke, Kuchen und Gebasteltes an der Dorfkirche. Ruhige Wirtschaftswege, Leitung: Erwin Marquard, Handy (01 71) 2 98 78 49

JANUAR 2018

Mi., 10.1.: Mitgliederversammlung der ADFC Lehrte/Sehnde, 19:00 Uhr, T: Haus der Vereine, Marktstraße 23, 31275 Lehrte - Rückblick, Berichte sowie Anregungen und Wünsche zur weiteren Arbeit
Fr., 19.1.: Mitgliederversammlung ADFC Laatzen, 19:00 Uhr, T: Stadthaus Marktplatz
Do., 25.1.: Mitgliederversammlung ADFC Wennigsen/Barsinghausen, 19:30 Uhr, T: Gasthaus Pinkenburg, Wennigsen, Hauptstraße 6
Do., 25.1.: Jahresversammlung der ADFC-Ortsgruppe Langenhagen -OG Langenhagen, 18:00 Uhr, T: Clubheim RC Blau-Gelb, Emil-Berliner-Straße 32, 30851 Langenhagen-Rückschau 2017 und Vorschau 2018: Touren, Treffen, Taten, Technik, Tricks, Transfers, Takte, … Für Mitglieder. Kontakt: R. Spörer, Handy (01 51) 24 07 99 75.
Fr. 26.1.: Neujahresempfang des ADFC Region Hannover, 17 Uhr im Umweltzentrum, Hausmannstraße.

EINLADUNG ZUM NEUJAHRESEMPFANG

Aus Anlass des 35-jährigen Bestehens des ADFC Kreisverbandes Hannover, laut Eintrag in das Vereinsregister 1983, lädt der Vorstand alle Mitglieder am

Freitag, den 26. Januar, 17 Uhr

zu einem Neujahrsempfang ins Umweltzentrum ein!

Zur besseren Vorbereitung bitten wir um eine Anmeldung bis zum 22. Januar an: region@adfc-hannover.de.

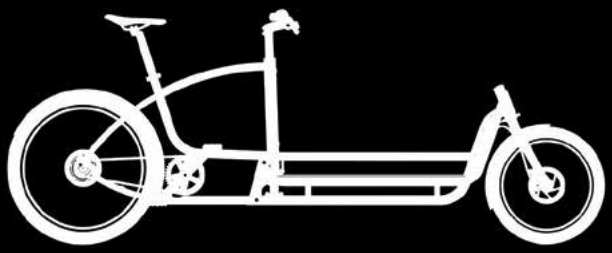
FEBRUAR 2018

Mo., 5.2.: Mitgliederversammlung des ADFC Hannover-Stadt, 18 Uhr im Umweltzentrum Hannover, Hausmannstraße 9-10
Do., 15.2.: Jahreshaupt-/Mitgliederversammlung ADFC Region Hannover, 18:00 Uhr, T: Freizeitheim Vahrenwald - mit Wahlen

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

welovebikes.DE

Jetzt … Lust mit der Last!



DOUZE das modulare Lastenradsystem ab 2.480 €

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

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

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

BIKE IN HÖLTY Apotheke
… bei uns stehen Sie im Mittelpunkt

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

Bernd & Sibylle Gerstl

Einkaufen & Fahrrad im Blick

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

Wir sind für Sie da mit 2 Standorten in Garbsen

Unser Ladengeschäft

Fahrrad Meinhold
Hannoversche Str. 164 30823 Garbsen
05137-72808
www.fahrrad-meinhold.de

Unsere Werkstatt
Kampweg 12
30823 Garbsen
Tel.: 05137/8250427

Cruiser Syndikat Hannover

Gefährte(n) zum Fahren

Einzigartige Stahlrösser und die bewusste Ausfahrt mit dem muskel- statt dem motorbetriebenen Bike: Dafür steht das Cruiser Syndikat Hannover. Und außerdem natürlich für jede Menge Spaß.

Es gibt zwei Fragen, die den insgesamt acht Jungs und Mädels vom Cruiser Syndikat Hannover mit Blick auf ihre alles andere als alltäglichen Fahrräder ganz besonders häufig gestellt werden. Die erste lautet: „Kann man mit so was überhaupt fahren?" „'Nö' sage ich dann immer", erklärt Gründungsmitglied Fränky schmunzelnd, „'wir schieben die Teile immer nur!'" Die andere immer wieder gestellte Frage lautet: „Was kostet das?" Lakonische Antwort von Horst: „Geld." Denn: „Backsteine hat der Händler nicht genommen!" Grundsätzlich ist klar: Solcherart Fahrräder sind nicht billig. Aber auf der anderen Seite kommt es auch nicht unbedingt auf den Cent an. Eine Leidenschaft lässt sich schließlich nicht in Geld aufwiegen. Und die Arbeit, die in den meist höchst individuell (um-)gestalteten Cruiser-Bikes steckt, ohnehin nicht. Es handelt sich um Kleinode, um Begleiter, um Gefährte(n) zum Fahren. Sie sind praktisch unersetzlich. Entsprechend gut wird auch auf die Räder aufgepasst – und zwar auch gegenseitig. Horst erzählt, wie er eins seiner Bikes mal einem Kumpel ausgeliehen hatte. Der drehte damit nur eine kurze Runde. Und schon klingelte bei Horst das Telefon: Ein weiterer Kumpel war dran und erzählte, dass er gerade irgendjemanden auf dem ihm nur allzu bekannten und definitiv Horst gehörenden Fahrrad gesehen habe. Und dieser Jemand war eben zweifellos nicht Horst. Also stellte sich die Frage, ob er die unbekannte Person vom Rad holen sollte. Horst musste fernmündlich beschwichtigen.

Nur gucken, nicht anfassen

Völliges Unverständnis herrscht beim Cruiser Syndikat dementsprechend auch darüber, dass es bisweilen Menschen gibt, die an abgestellten Bikes die Bremse ziehen, auf den Sattel drücken oder sich in ähnlicher Weise an den Unikaten vergreifen. „Wenn jemand irgendwo sein Auto stehen hat, klappe ich ja auch nicht einfach mal so die Scheibenwischer hoch", sagt Bine. Grundsätzlich gilt: Nur gucken, nicht anfassen. Und wenn, dann vorher fragen. Das funktioniert übrigens problemlos bei den regelmäßig europaweit stattfindenden Treffen mit anderen Clubs und Cruiser-Enthusiasten, auf denen sich die Szene trifft, austauscht und fachsimpelt. „Das läuft ab wie große Familientreffen", berichtet Bine. Wichtiger Programmpunkt ist natürlich jeweils eine gemeinsame Ausfahrt („Cruise") von in der Regel einigen Dutzend Kilometern. Und eben das Gespräch mit Gleichgesinnten von nah und fern. So stehen dann Trauben von Menschen um die Bikes, bewundern die Kreativität und das Schraubertalent der jeweiligen Besitzer – und holen sich selbstredend auch neuen Input für eigene Ideen. Denn während es durchaus auch Cruiser-Räder aus der Fabrik gibt – populärer Hersteller ist etwa die

Fotos: Stegner

US-Firma Schwinn, deren Räder jenseits des Atlantiks zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts die beliebtesten überhaupt waren und deren Modelle noch heute gerne als „Oldtimer" gefahren werden –, so beginnt für viele die wahre Leidenschaft doch erst so richtig mit sogenannten Custom Bikes. Dabei handelt es sich um Stahlrösser, die von ihren Besitzern auf die unterschiedlichste Art und Weise modifiziert, umgebaut und ausgerüstet werden. Die Bandbreite reicht von kleinen Verzierungen an bestehenden Rädern bis hin zu waghalsigen Velozipeds, die wenig bis gar nichts mehr mit den Fabrikmodellen zu tun haben. „Der Fantasie sind da keine Grenzen gesetzt", erklärt Fränky. „Das finde ich ja gerade so toll." Es wird geschweißt, geschraubt und gewerkelt. Heraus kommen individuelle Lackierungen, Lenkerformen oder Ledersättel. Das benötigte Zubehör finden die Schrauber eher im Baumarkt als im Fahrradhandel.

In diesem Werkeln liegt denn auch ein Ursprung der Szene: Als in den 1950er Jahren die Daddys in den USA begannen, an ihren Hot Rods und Choppern rumzuschrauben, bastelten sie ihren Kids eben ähnliche Ge-

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

Seeweg 8
31515 Wunstorf-

„Beim Motorradfahren kann man sich doch gar nicht unterhalten“: Bine, Nicole, Horst, Fränky, Tommy und Daniel vom Cruiser Syndikat Hannover. Nicht im Bild: Die Mitglieder Claudi und Jani.

fährte – nur dass der führerscheinlose Nachwuchs halt zunächst mal mit muskel- statt motorbetriebenen Fahrzeugen vorliebnehmen musste. Oder durfte. Denn so würden es die Mitglieder des Cruiser Syndikats Hannover heute bezeichnen. Während die meisten Menschen das Cruisen mit Club und Kutte ja doch eher in die Welt der motorisierten Zweiräder verorten, wird hier bewusst auf Fahrräder gesetzt. „Beim Motorradfahren kann man sich doch gar nicht unterhalten“, unterstreicht etwa Tommy einen unschlagbaren Vorteil. Außerdem sei man insgesamt weg vom Autoverkehr und könne deutlich schönere Wege durchs Grüne befahren. Und schließlich komme man ja auch noch in Bewegung, womit man sich selbst auch noch etwas Gutes tue. Und der Umwelt obendrein.

In der Bahn wird es eng

Umweltfreundlich reist das Cruiser Syndikat denn auch zu den meisten Treffen – nämlich mit der Bahn. Das bringt allerdings mitunter das eine oder andere Problemchen mit sich. Denn die Fahrradabteile der Züge sind nun einmal eher für handelsübliche Fahrräder als für überdimensionale Cruiser ausgelegt. In Nahverkehrszügen mit den klappbaren Vario-Sitzen lässt sich das meist ganz gut arrangieren. Im InterCity mit seinen Aufhängevorrichtungen im Fahrradabteil hingegen weniger. „Versuch doch mal, 'ne 15-Zentimeter-Felge über so einen schmalen Haken zu kriegen“, beschreibt Fränky das Dilemma. Bislang habe man aber immer irgendwie eine Lösung gefunden. Und sei es durch freundliches Werben um Verständnis bei mitunter etwas miesepetrigen Schaffnern. Nur wartet am Zielort bisweilen ein weiteres Hindernis: Bahnhöfe, in denen es gar keine oder zu kleine Fahrstühle gibt. „Mein Rad wiegt etwa 35 Kilo“, sagt Fränky. Und da es ja nun auch nicht gerade handlich ist, ist der Weg über die Treppe ein durchaus beschwerlicher.

Meist deutlich weniger beschwerlich ist denn aber der Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern bei den Cruises. Denn während im normalen Stadtverkehr viele Autofahrer den Radfahrern zunehmend aggressiv gegenüberstehen, lassen sich im Fall der Cruiser-Ausfahrten die meisten Kraftfahrer auch dann nicht aus der Ruhe bringen, wenn hier und dort mal der Verkehr aufgehalten wird, damit die Gruppe sicher und geschlossen eine Straße überqueren kann. Nur einmal moserte eine Fahrerin. Es handelte sich ausgerechnet um eine Polizistin auf dem Weg zum Dienst. Dabei ist grundsätzlich auch das Verhältnis zu den Ordnungshütern ein entspanntes. Fränky berichtet, wie die Truppe mal in der Leinemasch angehalten wurde – und sich herausstellte, dass die Polizisten lediglich um Fotos mit den Rädern bitten wollten. Ein andermal weckten sie in Hameln den Argwohn der Uniformierten. Ob sie eventuell eine Motorradgang seien, wurden die Mitglieder des Cruiser Syndikats gefragt. Wenn dem so sei, berichtet Horst noch immer lachend über die damalige Situation, müsse man wohl einen Diebstahl anzeigen. Denn: „Dann hat uns gerade jemand alle Motoren geklaut!“

Sören Stegner

Lehrte

Von Hof zu Hof

Das Team Regionale Naherholung der Region Hannover hatte beim ADFC nachgefragt und um eine Tourenführung im Rahmen des Projektes Urban Gardening gebeten. Dem Wunsch haben wir, Helen Adam und Martha Priesemann, entsprochen. Vorgegeben wurden die drei Höfe Nöhrenhof in Lehrte, Jürn's Hof in Immensen und der nach den Demeter-Regeln Gemüse anbauende Hof Vollmer in Sievershausen. Alle drei angefahrenen Höfe bieten ihre Produkte unterschiedlichen Käuferschichten an. Bei Vollmer geht fast alles über Mundpropaganda. Ein Gemüsekistenservice ist etabliert. Familie Hattendorf vom Jürn's Hof bietet von 7 bis 19 Uhr immer frische gekühlte Milch, aber auch Gemüse, Eier und ähnlich wie der Nöhrenhof, der zur Obstzeit auch zum Selbstpflücken einlädt, ein Sortiment an Fleisch-/Wurstwaren, Honig und vielem mehr an. Für Städter zum Anfassen waren Kühe und Schweine vor Ort, die sich über die kleine illustre Besuchergruppe freuten. Wieder zurück in Lehrte hatte die Gruppe 73 Kilometer zurückgelegt.

Martha Priesemann

Foto: Reimann

Langenhagen

Langenhagen-Elf mit Meisterschale

Elf Radfahrer machten sich aus Langenhagen zu einer herbstlichen Vormittagstour auf den Weg zu Hannover 96. Zunächst ging es zum Vereinsheim zu einem interessanten Vortrag über Wurzeln, Gründung, Historie und Entwicklung dieses Vereins durch den 96-Archivar Sebastian Kurbach. Dann ging es weiter zur HDI-Arena, dem Heimspiel-Stadion des Vereins, mit einem Einblick in die Katakomben unter den Tribünen inklusive Pressebereich und dem Einlauf in die Arena mit Zuschauen bei der Rasenpflege und Trainerbank. Dritter Stopp dieser schönen Radtour war die Einkehr im neuen Restaurant "Anna Leine", mit vielen interessanten Gesprächen über die zur Zeit des Besuchs mit dem zweiten Platz sehr gute Tabellenposition von Hannover 96. "Weiter so, Hannover 96!", waren sich da alle Radtourteilnehmer einig!

Reinhard Spörer

Garbsen-Seelze

KULTOUR 2017 geradelt

Die Stadt Garbsen hatte am 20. August zur KULTOUR 2017 eingeladen. Im Angebot: Von 12 bis 17 Uhr zu jeder vollen Stunde an sieben Standorten je ein halbstündiges Bühnenprogramm. Dazu Kunstausstellungen und kulinarische Angebote.
Kurzfristig hat sich der ADFC OG Garbsen/Seelze entschlossen, hierzu eine Fahrradtour anzubieten. Ein Bühnenstandort musste ausfallen. Fünf Etappen zwischen 3 und 6 km waren geplant. Eine Absprache vorab mit der Stadt Garbsen als Veranstalter war wertvoll. Danke für die Unterstützung.
Während der bezaubernden Darbietung der Band Fairytale trafen am Startplatz in Berenbostel die ersten sieben TeilnehmerInnen ein. Trotz kleiner Verspätung wurden wir in Stelingen von Jens Ohle von der Bühne aus begrüßt. Seine Mischung aus Artistik, Jonglage und Comedy trieb uns die Tränen in die Augen. Weiter über Havelse (Carry Me) nach Meyenfeld (Shift'n Shuffle). Die schwarzen Regenwolken haben wir dort durchziehen lassen. Die nächste Etappe war kurz, also viel Zeit für Kunstbetrachtungen. Mit einem weiteren Radler über regennasse Straßen nach Horst zur Lehrerband der Musik- und Kunstschule: Good Company. Zum Abschlusskonzert um 17 Uhr noch kurz nach Frielingen. Saxofresh und eine SaxophonNixe waren ein würdiger Ausklang. Die Kulturabteilung hat uns ein sehr schönes Geschenk gemacht. Vermisst wurde nur ein Bratwurststand zur rechten Zeit. Auch wenn die Radeltour eine „Zwangsauswahl" aus dem Programm bedingt, 2018 wollen wir wieder gemeinsam unterwegs sein.

Karl-Heinz Giese

Barsinghausen

Fahrradgottesdienst der Mariengemeinde

Der erste Fahrradgottesdienst in Barsinghausen mit anschließender gemeinsamer Radtour fand bei beständigem, warmem Sommerwetter statt.

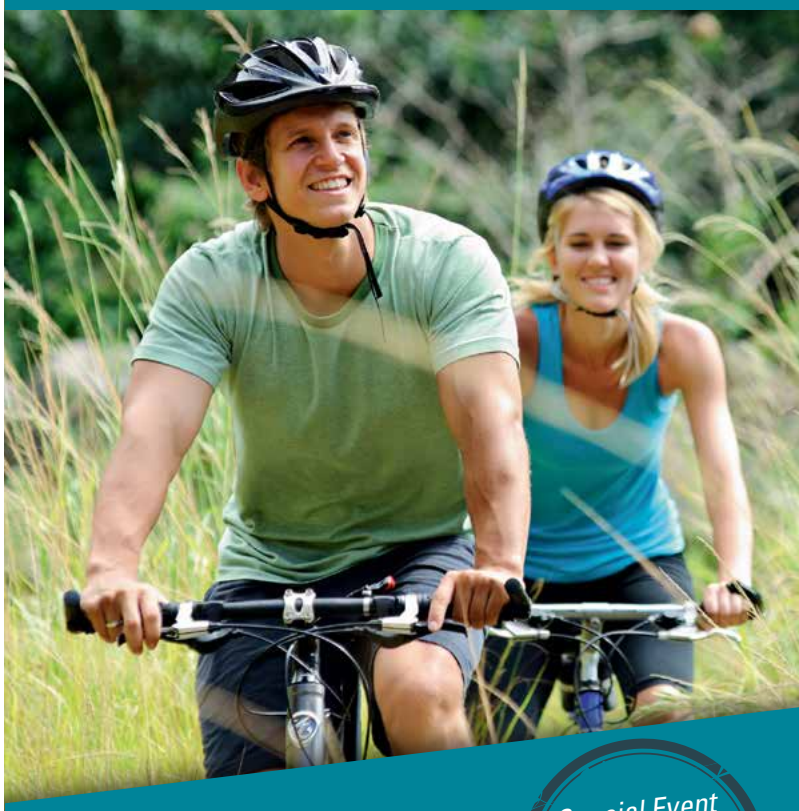
Pastor Jürgen Holly hatte die Idee und wir vom ADFC haben ihn gerne bei der Umsetzung unterstützt. Im Gottesdienst wurden viele Aspekte des Radfahrens beleuchtet, unter anderem das Naturerleben, der Beitrag zum Klimaschutz und auch gesundheitliche Auswirkungen.

An der anschließenden 13 Kilometer langen Radtour beteiligten sich etwa 30 Gemeindeglieder jeden Alters. Über das Naturfreundehaus, Höhenluft und Walhalla radelten wir zum Hohenbosteler Grillplatz, wo wir uns mit kühlen Getränken erfrischen konnten. Knifflige Fragen rund ums Radfahren und zur heimatlichen Deisterregion erwarteten uns auf einem Quizbogen. Weiter ging es über Hohenbostel und das Geistfeld nach Winninghausen und dann übers Zollhaus zum Mittelpunkt Barsinghausens. Hier wurde die zweite Rast eingelegt. Über den Gänsefußweg radelten wir anschließend zurück zur Klosterkirche. Im Klostergarten konnten wir uns auf frisch gegrillte Würstchen und Getränke freuen, die Jury wertete die Fragebögen aus und kürte die Gewinner mit Preisen. Aber auch alle anderen gingen nicht leer aus, sondern durften eine Klingel mit nach Hause nehmen und den Radführer durch die Kirchen des Kirchenkreises Ronnenberg.

Heidrun Bartz

abf

Messe für aktive Freizeit



Special Event
PHOTO + ADVENTURE
2.–4. Febr.

abf Fahrrad & Outdoor – Startklar in die neue Radsaison!

Markenvielfalt – Es erwartet Sie eine einzigartige Auswahl von über 60 Marken – ganz gleich ob City-Bike oder Trecking-Rad, Mountain-Bike oder Rennrad, Pedelc oder E-Bike – hier finden Sie garantiert Ihr neues Traumfahrrad!

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

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

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

31. Jan. – 4. Febr. 2018

Messegelände Hannover
10 – 18 Uhr

www.abf-hannover.de

Landesverband Niedersachsen

Aktion gegen Falschparker

Was behindert und gefährdet Radfahrer auf ihrem täglichen Weg? Parkende Fahrzeuge auf den Geh- und Radwegen! Dieses Ergebnis des Fahrradklimatests 2016 nahmen der Landesverband des ADFC Niedersachsen und die Landesverkehrswacht zum Anlass, die Aktion „Bitte Freimachen" ins Leben zu rufen. „Der Fahrradklimatest 2016 zeigte eine große Unzufriedenheit der niedersächsischen Radfahrer hinsichtlich falschen Parkens auf Geh- und Radwegen. Daraus ergab sich für den ADFC Niedersachsen Handlungsbedarf", sagt der ADFC-Landesvorsitzende Dieter Schulz.
Falschparker sollen mit der Aktion auf ihr Fehlverhalten hingewiesen werden. Zu diesem Zweck werden Informationspostkarten unter die Scheibenwischer verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge geklemmt. Auf der Postkarte wird der betroffene Falschparker über die Problematik der Gefährdung aufgeklärt. Auf eine Belehrung mit dem erhobenen Zeigefinger wird bewusst verzichtet. Ein positiver und aufklärender Hinweis soll das Bewusstsein schärfen und für mehr Rücksicht und mehr verständnisvolles Miteinander im Straßenverkehr werben. Denn Radfahrer und Fußgänger werden - vor allem in den Städten - tagein tagaus mit parkenden Autos auf Ihren Wegen konfrontiert. „Wer sein Fahrzeug jedoch regelwidrig auf einem Geh- oder Radweg parkt, nimmt für seinen eigenen Vorteil den Nachteil anderer in Kauf", sagt Heiner Bartling von der Landesverkehrswacht Niedersachsen. Für Fahrradfahrer oder Fußgänger, die dann ausweichen müssen, steigt das Unfallrisiko erheblich.

Mehr Informationen auf www.bitte-freimachen.de

Mecklenburger-Boots-Rundtour

Kombitour mit Rad und Boot

Start/Ziel: Dallgow-Döberitz ▸ Ruppiner Land ▸ Mecklenburger Seenplatte ▸ Prignitz ▸ Havelland

Radtouren und mehr:
Katalog kostenfrei anfordern
Tel. 03322-25616, Fax-25614

www.aktiv-reisen-bb.de

Garbsen Seelze

Fleißige Kastaniensammler

Gut gelaunt machten sich elf Radler des ADFC Garbsen/Seelze auf den Weg zum Tiergarten Hannover. Jeder, der mitfahren wollte, sollte mindestens drei Kilo Kastanien oder Eicheln gesammelt haben. Gesammelt wurden aber gut 130 Kilogramm, wobei die größte Einzelmenge 27,2 Kilogramm betrug.
Der Wettergott hatte ein Einsehen und ließ nach anfänglichem Zögern die Sonne scheinen. Beeindruckend war, dass nach dem Sturm der letzten Tage selbst in der Eilenriede die meisten Wege schon wieder gesäubert waren. So macht das Radfahren auch im Herbst Spaß.

Monika Unger

Hannover

"Standarbeit, die erste"

Der ADFC konnte erfolgreich Mitglieder und solche, die es schon immer mal werden wollten, aktivieren. Gleich drei neue Ehrenamtliche waren am 3. September angetreten und haben ihr Wissen, die Ziele des ADFC und die Bemühungen für eine bessere Infrastruktur an Besucher des Umweltforums im Schulbiologiezentrum weitergegeben. Der Stand wurde gut besucht. Insbesondere Hannah war gefragt, wurde oft Probe gefahren und man kann sagen, viele Radfahrende interessieren sich für sie als Ersatz für ein Erst- oder Zweitauto. Besonders Kinder waren angetan, wenn Eltern sie für eine kurze Fahrt mitnahmen.
Wenn Ihr auch Lust habt, mal beim ADFC-Stand dabei zu sein und unser Team zu verstärken, dann meldet Euch entweder unter der Rufnummer: 05138/709959 oder folgender Mailadresse: m.priesemann@adfc-hannover.de.

Martha Priesemann

Wennigsen

Lastenrad für Wenigsen

Der kostenfreie Lastenrad-Verleih „Hannah" des ADFC Region und Stadt Hannover in Kooperation mit Velogold ist seit zweieinhalb Jahren ein Erfolgsmodell. Inzwischen sind es 19 Hannahs, die in Hannover und den Umlandkommunen an wechselnden Standorten entliehen werden können.

Auch in Wennigsen war Hannah in der Vergangenheit fast durchgängig ausgebucht, wenn sie dort stationiert war. Der Nachteil: Da sich in der südwestlichen Region insgesamt vier Kommunen eine Hannah teilen, war sie in jeder Kommune rein rechnerisch nur ca. dreimal im Jahr für einen Monat stationiert. Dieses brachte die Nutzer zwar auf den Geschmack, es fehlte aber die verbindliche Konstanz. Wenn man sie kurzfristig einmal benötigte, stand sie gerade in einer anderen Kommune. Aus diesem Hintergrund entstand beim Wennigser ADFC die Idee, ein eigenes elektrounterstütztes Lastenrad für Wennigsen anzuschaffen.

Unterstützt von den Wennigser Grünen begannen wir im Mai die Suche nach Spendern und Sponsoren, vier Monate später waren 7.000 Euro eingeworben. Eine Summe, die über den Anschaffungspreis hinaus für fünf Jahre die Folge- und Unterhaltungskosten deckt.

Mit Infoständen, Mail-Akquise und vor allem persönlicher Ansprache wurde die Werbetrommel gerührt. Neben der Klimaschutzagentur und dem Regions-ADFC trugen 21 Wennigser Gewerbetreibende, Geldinstitute, der Ortsrat, die Grünen und auch viele Privatpersonen zu der Summe bei. Die letzte größere Deckungslücke übernahm nach einem Zeitungsartikel das Wennigser Energieplanungsbüro PBS. Auch den diesjährigen Wennigser Stadtradeln-Gewinn stellte der Bürgermeister für das Projekt zur Verfügung.

Einige Nutzer fragten, ob es für das im Hannahprojekt genutzte „CargoBikeLongSteps" von Bakfiets eine Alternative gibt, da es insbesondere für Nutzer mit kleiner Körpergröße nicht einfach zu handhaben ist. Nach wochenlangen Recherchen und Probefahrten von zwei- und dreirädrigen, kurzen und langen Lastenrädern (sogar mit Neigetechnik) entschieden wir uns letztendlich doch für das Bakfiets, das sich seit über zwei Jahren im Hannahprojekt bewährt hat. Das Rad ist bestellt, im März 2018 wird es an den Start gehen.

Beim Einloben der Sponsorengelder bekamen wir von Geschäftsleuten, bei der die Hannah bislang in Wennigsen zum Verleih stand, zu hören, dass sie oft von Hannoveranern und dann über längere Zeiträume (Mehrfachbuchungen) entliehen wurde. Deshalb müsste im Buchungstool von Hannah ein Hinweis verankert werden, dass ein mit Wennigser Geldern angeschafftes Lastenrad auch vornehmlich Wennigser Nutzern zur Verfügung steht.

Auf jeden Fall können wir auf ein gelungenes Projekt zurückblicken. Wir bedanken uns bei den Spendern und freuen uns, dass in Wennigsen ab März nächsten Jahres durchgängig ein freies Lastenrad zur Verfügung stehen wird. Es wird ein weiteres Zeichen dafür setzen, dass das Fahrrad auch im Lastenbereich eine Alternative zum Kraftfahrzeug darstellen kann.

Ingo Laskowski

Barsinghausen

Radverkehrskonzept für Barsinghausen

Am 01. Juni 2017 fand im Zechensaal die erste Arbeitskreissitzung aus Vertretern der Verwaltung, des Rates, des ADFC und weiterer interessierter Vereine statt. Aufgabe war, ein Leistungsbild abzusprechen, das in der Ausschreibung für ein Radverkehrskonzept Berücksichtigung finden soll. Am 15. September wurde die finanzielle Förderung durch die ILE Region beantragt. Die Verwaltung rechnet mit einer Bewilligung gegen Jahresende. Dadurch wird sich die für September 2017 avisierte Beauftragung eines Ingenieurbüros auf Anfang 2018 verschieben. Wir freuen uns, dass nun nach Jahren des Stillstands endlich eine Grundlage für radverkehrspolitische Entscheidungen geschaffen wird!

Heidrun Bartz

Zukunft ungewiss

Es ist still geworden auf der alten Radrennbahn in Wülfel – sehr still sogar. Im September wurde hier das letzte Rennen ausgetragen. Bei der Derny-Europameisterschaft jagten die Radsportler aus vielen Ländern mit ihren Rädern ein letztes Mal über die alten Bretter der inzwischen einzigen Freiluft-Holzradbahn in Deutschland.

Beim Blick über die große, von außen unscheinbare Anlage der Radrennbahn Wülfel spürt man, dass hier in den letzten 53 Jahren große Rennen stattgefunden haben müssen. Jubelnde Sieger, erschöpfte Verlierer tauchen vor dem imaginären Auge auf – dann RUMS! Nebenan auf dem Schrottplatz hat ein Bagger ein großes Metallteil fallen lassen. Die Stadt Hannover hat zwar noch nicht entschieden, was mit der alten Radrennbahn passieren soll, doch man bekommt das Gefühl nicht los, dass irgendwann auch einmal die Bestandteile hannoverscher Radsportgeschichte dort landen könnten. Denn zum 31. Dezember endet der Pachtvertrag mit dem Verein Radrennbahn Hannover. Dann räumen die Ehrenamtlichen das Feld. Die Zukunft der Anlage? Ungewiss.

„Das ist sehr schade", sagte Jürgen Apel. Der Schatzmeister des Vereins pflegt seit den späten 90er Jahren die Radrennbahn. Er tauscht Bretter aus, mäht den Rasen und sorgte dafür, dass hier im Sommer Wettkämpfe ausgetragen werden konnten. Dass es mit der Radrennbahn zu Ende geht, hängt auch ein bisschen mit ihm zusammen. „Ich habe meiner Frau versprochen, dass ich damit aufhöre, wenn ich 80 Jahre alt werde. Nun ist es soweit und es gibt niemanden, der die Aufgaben hier übernehmen könnte", sagt Apel wehmütig. Nahezu täglich ist der Hemminger zur fünf Kilometer entfernten Bahn gefahren, um sie in Schuss zu halten.

Dass die Radrennbahn heute überhaupt noch steht, war von ihren Erbauern nicht geplant gewesen, berichtet Apel. Für 25 Jahre war sie ausgelegt, als sie 1965 auf altem Döhrener Kriegsschutt errichtet wurde. Sie hat deutlich länger überlebt. „Die Rennen auf einer Freiluftbahn haben ihren besonderen Flair", meint Apel. Auch wenn es meist ein Kraftakt war, diese Rennen überhaupt stattfinden zu lassen. Denn die Natur machte sich an der Radrennbahn zu schaffen – sei es das Wetter oder Tiere wie Maulwürfe. An Renntagen brauchte es nur ein bisschen Regen und der ganze Wettkampf musste abgeblasen werden. Die Bahn wäre zu rutschig für die Rennfahrer gewesen.

Doch nicht nur Rennen wurden hier ausgetragen. Hannovers Radsportler trainierten in den Sommermonaten auf der Anlage. „Momentan wäre das lebensgefährlich", sagt Apel. Einige Bretter sitzen nicht richtig, ein Sturz bei hoher Geschwindigkeit wäre vorprogrammiert. Die Radsportler müssen nun auf die Straße ausweichen oder auf andere Bahnen wie etwa in Göttingen. Es wird bereits über eine neue Bahn auf dem Expogelände nachgedacht. Zwölf Millionen könnte der Neubau einer Multifunktionsanlage kosten, so die Planung. Für Apel geht es nun wieder nach Hause. Er schließt die Tore – bald zum letzten Mal.

Sascha Priesemann

Fotos: Priesemann

Plus/Minus

3D-Linie für mehr Aufmerksamkeit

PLUS

In den Einmündungen Archivstraße, Escherstraße, Klagesmarkt und Leinhäuser Weg hat die Stadt Hannover 3D-Linien aufbringen lassen. Durch den 3D-Effekt sollen sie bei Autofahrenden eine höhere Aufmerksamheit erzeugen. Auch in der Region gibt es bereits solche Markierungen, etwa in Großburgwedel.

Sascha Priesemann

Viel Split auf Radstrecke

MINUS

Auf der beliebten Pendler-Radstrecke zwischen Ahlten und Anderten wurde derart viel Split aufgetragen, dass der Weg für Radfahrende kaum zu passieren ist. Bei höherem Tempo kommt man unweigerlich ins Schlingern. Hier soll später einmal der Radschnellweg nach Hannover lang führen.

Sascha Priesemann

Lange Wartezeiten am Pferdeturm

MINUS

Der Weg aus der Eilenriede über die Straße Am Pferdeturm rüber in Richtung Kleefeld gehört wohl zu den viel befahrenen Radstrecken. Allerdings seit Sommer mit einem Hindernis. An der Baustellenampel müssen sich Radfahrende auf unverschämt lange Wartezeiten von bis zu sieben Minuten einstellen - so lange ist dort das rote Licht zu sehen.

Sascha Priesemann

Foto: Kühn

Gesperrte Feldwege in Lehrte

MINUS

Der ADFC hat die Stadt Lehrte aufgefordert, die rechtswidrige Sperrung des Feldweges in Ramhorst für Radfahrende zu beenden. Seit geraumer Zeit ist dieser Feldweg in Lehrte für Fahrzeuge aller Art gesperrt; also auch für Radfahrende. Auf diesen rechtswidrigen Zustand hatte der ADFC bereits vor Monaten hingewiesen; geändert habe sich bisher nichts. Besonders absurd ist der Zustand in Ramhorst deshalb, weil die Radwegweisung Radfahrende Richtung Westen nach Lehrte schickt, während Schilder genau dies untersagen!

Peter Hofmann

Neue Pflasterung

PLUS

Die Pflasterung des Radweges an der Hannoverschen Straße in Barsinghausen (K 241, Bild links) ist bis zum Kreisel neu verlegt worden und lässt sich nun wieder gut befahren.

Heidrun Bartz

Widersprüchliche Beschilderung

MINUS

Auf der Egestorfer Landstraße in Barsinghausen (L391) wurde die Benutzungspflicht abgeschafft, aber nicht überall die Schilder in "Radfahrer frei" umgewandelt. Dadurch ergibt sich eine widersprüchliche Beschilderung. In Groß Munzel (L392, Bild unten) ist ähnliches passiert.

Heidrun Bartz

Fotos: aha

Winterdienst in Hannover

So rollt das Rad im Winter

Es wird kalt, die Tage werden kürzer – der Winter kommt mit all seinen für Radfahrende ärgerlichen Begleiterscheinungen. Viele hält das jedoch nicht davon ab, sich morgens bei den immer milder werdenden Wintern auf dem Weg zur Arbeit aufs Fahrrad zu setzen. Bei Eis und Schnee hört für manche aber der Spaß auf. Auf dem Zweirad wird es dann schnell rutschig und das kann böse enden. Auch weil in Deutschland Radwege meist stiefmütterlich behandelt werden und nicht so wie zum Beispiel in den Niederlanden oder Kopenhagen vor der Autofahrbahn geräumt werden, sondern in der Regel erst hinterher. Bei einigen Radwegen wird aber manchmal gar kein Handgriff getan, hier sind Radfahrende dann mit Pech von der Außenwelt abgeschnitten.

Auch in Hannover werden Radwege nicht vor den Autostraßen geräumt. Der Winterdienst läuft aber nach einem genauen Plan ab. Der Abfallentsorger aha, der für den Winterdienst in der Stadt Hannover zuständig ist, hat in Zusammenarbeit mit dem ADFC ein Netz aus 250 Kilometern an verkehrswichtigen Radwegen definiert, die in Dringlichkeitsstufe 1, also mit einer besonderen Priorität, behandelt werden sollen. Aha betreut insgesamt 435 Kilometer Radwege im Stadtgebiet. Radwege der Dringlichkeitsstufe 2 werden jedoch erst geräumt, werden die priorisierten Strecken komplett abgearbeitet worden sind.

An einem heißen September-Monat haben die aha-Mitarbeiter bereits für den Ernstfall trainiert. Im kommenden Winter sollen 260 von ihnen mit 60 großen sowie 40 kleinen Streu- und Räumfahrzeugen für freie Fahrt sorgen. 150 Mitarbeiter stehen auch an Wochenenden in Rufbereitschaft. Bricht das Chaos aus, bekommen sie von der Straßenreinigung der Landeshauptstadt Unterstützung. Schneit es morgens, dann werden vorrangig zunächst die genannten 250 Kilometer Radwege und ein Straßennetz von 450 Kilometern geräumt. Dabei werden die Radwege zumeist parallel mit den Autofahrbahnen von Eis und Schnee befreit. Immer mal wieder erleben Radfahrende dann zugeschüttete Radwege, aber freie Fahrbahnen. „Die Räumfahrzeuge sind mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs, sodass schon geräumte Radwege zugeschoben werden. In solchen Fällen arbeiten die Kollegen die Strecke nach", erklärt aha-Sprecherin Helene Herich. Bei Radwegen, die auf den Fahrbahnen verlaufen, verhalte es sich anders. Weil Fahrbahnen immer von der Mitte zum Fahrbahnrand geräumt würden, ist nach dem ersten Durchgang der Radweg am Rand noch nicht voll benutzbar. „Die Nacharbeiten finden in der Regel zeitnah statt. Die aufgemalten Radwege sind in unseren Plänen vermerkt", verspricht Herich. Tipp: Sollten Radwege aufgrund von sehr viel weißer Pracht zugeschneit oder generell nicht passierbar sein, dürfen Radfahrende die Fahrbahn benutzen. In Hannover wird in diesem Jahr die Solestreuung vermehrt zum Einsatz kommen. Ein Testversuch in der List sei positiv abgeschlossen worden, teilte aha mit. Die Technik werde in Hannover nun vermehrt eingesetzt. Hierbei sprüht eine Spezialfahrzeug eine Solelösung auf die Wege. Sie soll die Radwege möglichst frei von Schnee und Glatteis halten. Der handelsübliche Salzeinsatz ist in der Stadt aufgrund der Umweltfolgen verpönt und teilweise verboten. Mit der Solelösung konnten

Winterdienst: Welche Radwege von aha vorrangig geräumt werden, finden Sie auf einer interaktiven Karte unter www.adfc-hannover.de/service/winterdienst-2/

Winterdienst in der City: Die rot markierten Radwege sollen vorrangig geräumt werden.

Über diese Karte: Diese Karte wurde mit Open-Street-Map (www.openstreetmap.de) erstellt. Die Karten können unter der CC-by-SA-Lizenz 3.0. (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/) genutzt werden.

auf den Testpisten in Hannover 67 Prozent Salz eingespart werden. Sie ist allerdings nur bis circa minus zehn Grad Bodentemperatur wirklich effektiv. In der Region Hannover läuft der Winterdienst ein wenig anders ab. Für die Räumung der Radwege in Zuständigkeit der Region Hannover gibt es keine Prioritätenliste. Die rund 340 Kilometer Radweg werden kontinuierlich abgearbeitet, erklärt Regionssprecher Klaus Abelmann. Für das geplante Alltagswegenetz sei allerdings ein Winterdienst im Vorrang angedacht, hierzu fanden jedoch erst nach Redaktionsschluss erste Gespräche statt. Für die Radwege innerhalb der Ortschaften sind die Kommunen für den Winterdienst zuständig. Einen Einfluss darauf nehme die Region nicht. In Garbsen etwa werden Radwege nur in zweiter Priorität genannt. „Das heißt aber nicht, dass die Radwege erst einen Tag später als die Fahrbahnen geräumt werden", sagt Karl-Heinz Giese vom ADFC Garbsen/Seelze. Problematisch ist das vor allem dann, wenn der Radverkehr auf einem Gehweg nur freigegeben ist – und das kommt in den Ortsteilen vergleichsweise häufig vor. Hierfür sind dann die Grundstückseigentümer zuständig. „Die Stadt räumt sauber. Allerdings lässt der Winterdienst privater Anlieger bei uns in Barsinghausen zu wünschen übrig", erklärt Heidrun Bartz vom ADFC Barsinghausen. Ein Ordnungsgeld hätte die Stadt Barsinghausen im vergangenen Jahr nicht verhängt.

Sascha Priesemann

RadhauSchauerte

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

Trekkingräder
Cityräder
Kinder- und Jugendräder
Anhänger
Werkstattservice

Tipps zur Fahrradpflege

Das A und O ist Ölen und Fetten, denn wo das ausreichend vorhanden ist, hat Nässe keine Chance, Rost zu bilden oder gar zu frieren. Nehmen wir zum Beispiel die

Bowdenzüge für Schaltung und Bremsen: Früher rieb Metall auf Metall, heutzutage wird die Bowdenzugseele von der Außenhülle durch eine Teflonschicht separiert - dies soll den Zug sowohl gegen Wasser und Dreck abdichten, als auch leicht gleiten lassen. Zusätzliche Fette oder Öle sind hier kontraproduktiv, da sie den Kunststoff quellen lassen. Anders bei den "alten" herkömmlichen Zügen - hier wirkt Öl oder Fett einer Korrosion und damit Schwergängigkeit entgegen.

Bremsen: Sie müssen auf jeden Fall kontrolliert werden, denn sie müssen auf nasser Fahrbahn fassen können.

Reifen: Für eine gute Bodenhaftung muss der Luftdruck stimmen. Vier Bar ist als Anhaltswert zu empfehlen. Der Vorteil hierbei ist, dass Gegenstände wie zum Beispiel Splitt nicht so schnell eindringen und eine Reifenpanne verursachen können. Dieser Luftdruck lässt sich allerdings nicht mit einer normalen Handpumpe schaffen.

Metallteile am Rad: Beim Reinigen, angefangen mit einem Handfeger bis zum Eimer mit Wasser und Putzmittel, kann man sein Rad gut inspizieren. Dort, wo sich bewegliche Teile befinden, entweder Öl oder pastöse Schmierstoffe verwenden. Vor Rost- und Korrosion am Rahmen schützen nachhaltig Wachssprays oder Korrosionsschutzkriechöle aus dem Fachhandel.

Lichtkabel: Wer kennt es nicht – man will losfahren, es ist dunkel und man hat kein Licht. In diesem Fall darf heute auch mit Klemmlampe im öffentlichen Straßenverkehr gefahren werden. Dazu hält der Fachhandel straßenverkehrstaugliche LED-Leuchten bereit.

Und was müssen Radfahrende beachten, die ihr Zweirad in die Winterpause schicken? Auch hier spielt der Luftdruck eine große Rolle - idealerweise wird das Rad aufgehängt, um die Reifen zu entlasten.

Alfred Busse und Martha Priesemann

Kritik an Planung für die Wedekindstraße

Parken statt Radweg

Die Wedekindstraße in der List soll erneuert werden. Bisher ist für Radfahrende nur ein Schutzstreifen vorgesehen.

Fotos: Priesemann

Aufgemalte Streifen auf einem holprigen Fußweg: Die Wedekindstraße ist ein Sinnbild dafür, wie vor einigen Jahrzehnten der Radverkehr geplant wurde. Zu einer Zeit, in der sich die Radfahrenden noch weniger in den Ideen der Verkehrsplaner wiederfanden als heute. Nun soll die wichtige Durchgangstraße für sämtliche Verkehrsarten im östlichen Teil der City saniert werden. Endlich, mag man da als Radfahrender denken. Endlich wird der Platz klar zwischen Radfahrenden und den zu Fuß gehenden getrennt. Endlich ist angenehmes Fortkommen auf einem gut geführten Radweg möglich. Dahinter steckt allerdings die Annahme, dass der Radverkehr heutzutage, da die Politik seinen Anteil ja erhöhen möchte, besser geplant wird als früher. Dass dem Radverkehr tatsächlich ein Raum gegeben wird, auf dem sich die Radfahrenden sicher und zügig fortbewegen können.

Doch wer sich die Planungen für die Wedekindstraße anschaut, dem kommen an dieser Stelle Zweifel. „Mir machen die Planungen der Verwaltung Sorgen“, sagt der hannoversche ADFC-Ortsgruppensprecher Eberhard Röhrig-van der Meer. Der Grund: Radfahrende sollen nach der Umgestaltung der Straße auf einem aus Sicht des ADFC viel zu schmalen und baulich nicht getrennten Schutzstreifen fahren. Wie das aussehen kann, ist in der List bereits an vielen Stellen – etwa auf der Celler Straße oder explizit auf der Ferdinand-Wallbrecht-Straße – zu beobachten. Dort darf der motorisierte Verkehr den Schutzstreifen befahren – und das birgt Gefahren für den Radverkehr. Denn da auch noch die Hecks regulär geparkter Fahrzeuge auf den Radstreifen hinausragen, wird es oftmals sehr eng. „Neue Radspur birgt neue Gefahren“ titelte die „Hannoversche Allgemeine Zeitung“ in ihrer Online-Ausgabe im September. Entstehen nun auch in der Wedekindstraße neue Gefahren durch neue Planungen?

Kommen wir zunächst erst einmal zu den Plänen der Stadt. Die Wedekindstraße soll für rund 1,5 Millionen Euro umgestaltet werden. Der Wunsch ist, dass 2019 die Bauarbeiten abgeschlossen sind. Auch der Wedekindplatz soll umgestaltet werden. Doch nach Bürgerprotesten wird sich in „Klein-Paris“, wie der Platz von den Anwohnern liebevoll genannt wird, auf die Schnelle wahrscheinlich nichts ändern. Laut den Ideen der Verwaltung soll in der Wedekindstraße mittig auf fünf Metern Breite zunächst der motorisierte Verkehr fahren. Weiter außen kommen als nächstes die Radfahrenden auf etwa zwei Meter breiten Schutzstreifen, die vom Autoverkehr in Ausnahmefällen auch überfahren werden dürfen und auf denen auch gehalten werden darf. Dann sind auf beiden Seiten Parkstreifen mit Bäumen vorgesehen. Und schließlich kommen die Fußwege. Die in der Wedekindstraße vorliegenden Verkehrsverhältnisse mit 1.200 Kraftfahrzeugen in Spitzenstunden, einem Lastwagen-Anteil von rund fünf Prozent und einer tatsächlichen Regel-Geschwindigkeit von 40 Kilometern pro Stunde bieten laut der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) die Voraussetzung, den Radverkehr auf Schutzstreifen zu führen – argumentiert die städtische Verwaltung. „Aus Sicht der Verwaltung ist dies eine gute Lösung, die allen Nutzungsansprüchen gerecht wird“, teilt sie mit.

Doch die lokalen Vereine und Initiativen, die sich für die Belange des Radverkehrs einsetzen, protestieren gegen die Pläne auf der auch für viele Radfahrende wichtigen Verbindungsachse. Einen Aufruf des früheren Piraten-Ratsherrn Dirk Hillbrecht Anfang September unterstützten der ADFC, der VCD, das Bündnis HannovAir, die Velo City Night sowie die PlatzDa!-Initiative. „Diese Planungen sind ein Hohn für jede Beteuerung, die Verkehrssicherheit erhöhen zu wollen“, stellt Hillbrecht in seinem Schreiben klar. Die Kritik: Da das Parken auf beiden Seiten zulässig ist, wird es für die Radfahrenden auf dem Schutzstreifen eng. „Die Radfahrenden sind zum Schutz vor sich plötzlich öffnenden Autotüren dazu angehalten, mit einem Abstand von 1,50 Metern an den parkenden Autos vorbeizufahren. Und auch die Autofahrenden müssen diesen Abstand einhalten, um die Radfahren überholen zu dürfen“, erklärt Röhrig-van der Meer. Er befürchtet, dass die Autofahrenden bei einem Tempo von 50 Kilometern pro Stunde die Radfahrenden in viel zu geringem Abstand überholen würden, weil die Fahrbahn für den Autoverkehr selbst nur fünf Meter breit ist. Zwei Autos mit den heutigen SUV-Breiten passen so gerade aneinander vorbei, zwei Busse schon nicht mehr. Außerdem müssten die Radfahrenden auch den Fahrzeugen ausweichen, die den Schutzstreifen als Parkstreifen missbrauchen. Und das schließlich nur, weil die Stadt auf den beiden Seiten das Parken vorsieht und so wichtige Meter für den fließenden Verkehr auf vier sowie auf zwei Rädern verloren gehen. „Auf dem Parken darf nicht die Priorität liegen. Sicherheit ist ein höheres Gut als die Verfügbarkeit von Parkplätzen“, macht Röhrig-van der Meer deutlich. Mit Blick auf mögliche Unfallfolgen, sei die Umgestaltung so „höchst bedenklich“.

Die Stadt hält die geplante Führung des Radverkehrs in der neugestalteten Wedekindstraße für angemessen – mehr noch. Die Schutzstreifen seien eine „sichere und komfortable Lösung“ für Radfahrende. Die Vorteile dieser Planung seien, dass der Radverkehr auf dem Schutzstreifen immer im unmittelbaren Sichtfeld des Autoverkehrs fahre und an Knotenpunkten somit auch rechtzeitig wahrgenommen werde. Außerdem würden sowohl die Breite der Fahrbahn als auch des Schutzstreifens den für die Verkehrsführung dargelegten Empfehlungen – zum Beispiel in der ERA – übertreffen. Die zwei Meter breiten Schutzstreifen ermöglichten dem Radverkehr ausreichenden Bewegungsraum auch im Hinblick auf sich öffnende Autotüren, erklärt die Stadt.

Um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, hatten SPD und Grüne im Bezirksrat

Vahrenwald-List einen Antrag eingereicht, um die zulässige Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt zwischen der Lister Meile und der Bödekerstraße auf Tempo 30 zu reduzieren. Hierfür sollte die Wedekindstraße in das Modellprojekt Tempo 30 des Landes Niedersachsen aufgenommen werden. Sollte dies nicht umgesetzt werden können, sollten Emissions- und Lärmwerte gemessen werden, um darüber die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Der Antrag ging erfolgreich durch den Bezirksrat. Die Stadt macht jedoch deutlich, dass die Straßenverkehrsordnung für die der Fahrbahn angrenzende Nutzung bisher keine Reduzierung des Tempos vorsieht. Und die Kriterien zur Aufnahme in das Modellprojekt waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht konkretisiert. Die Verwaltung versprach aber einen entsprechenden Antrag zu stellen, falls die neu gestaltete Wedekindstraße die Kriterien erfüllt. Für Röhrig-van der Meer ist klar: Damit die Wedekindstraße für den Radverkehr attraktiv werden kann, wird eine andere Gestaltung benötigt.„Wir brauchen eine baulich von der Autofahrbahn getrennte Radspur“, sagt der ADFC-Ortsgruppensprecher. Wie das aussehen kann, zeigt eine Planung der Bürgerinitiative Umweltschutz (B.I.U.). Sie sieht Parkmöglichkeiten auf lediglich einer Seite vor. Dafür gibt es zwei vom Auto- und Fußverkehr nach Kopenhagener Vorbild auf halber Bordsteinhöhe baulich getrennte Radspuren mit einer Breite von 1,60 Metern. So ist dann auch die Fahrbahn breit genug, dass Autos oder Lastwagen bei breitem Gegenverkehr nicht auf die Radspur ausweichen müssen.

Mindestens eine gute Sache haben die Planungen der Landeshauptstadt aus Sicht der Radfahrenden dann aber doch. Auf der Wedekindstraße sind künftig zwölf Fahrradbügel mit insgesamt 24 Abstellplätzen vorgesehen.

Sascha Priesemann

Die schmalen Radstreifen wie hier in der Ferdinand-Wallbrecht-Straße sind für Familien unangenehm zu fahren.

Kommentar

Die Stadt Hannover bezeichnet die Führung des Radverkehrs in den Planungen für die Wedekindstraße als„sichere und komfortable Lösung“. „Komfort“ begreift der Duden als eine „bestimmten Luxus bietende Ausstattung“ und die „Komfortzone“ als so etwas wie „Risikofreiheit“. Ein zwei Meter breiter Schutzstreifen, der überfahren wird, und mitten zwischen parkenden und fahrenden Autos sowie Lastwagen hindurchführt, ist für Stadt Hannover also bereits eine Form von Luxus. Sicherlich, der Begriff „Luxus“ oder auch „Komfort“ ist nicht geschützt – schon gar nicht, erlauben Sie den Kalauer, bei einem Schutzstreifen. In manchen Städten wie etwa Wiesbaden wären die Radfahrenden sicherlich schon glücklich über irgendeinen Schutz. Eine Stadt aber, die den Radverkehrsanteil erhöhen möchte und dringend nach geeigneten Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung sucht, hat andere Standards. Ein Schutzstreifen, wie er in der Wedekindstraße geplant ist und auf dem wir weder unsere 80-jährige Großmutter noch unseren zwölfjährigen Sohn gut aufgehoben wissen, ist schon gar kein Luxus. So etwas ist eigentlich gar nichts, denn es erfüllt nicht mal die Grundvoraussetzungen, die eine Radverkehrsinfrastruktur erfüllen muss. Nämlich allen Bevölkerungsschichten – ob männlich, weiblich, alt, jung, schnell oder langsam – die sichere Benutzung zu ermöglichen. Wir brauchen keinen Luxus oder Komfort, sondern zunächst einmal Radwege oder Radspuren, auf denen man keine Sorge um seine körperliche Unversehrtheit haben muss. sp

Zeit spenden: Die HannoRad sucht Verstärkung!

Die Hannorad ist eine Erfolgsgeschichte: Bereits über 25 Jahren gibt es das ADFC-Magazin von Radfahrern für Radfahrer in Hannover. Jedes Jahr werden mehr als 20.000 Hefte gedruckt, aufgeteilt auf drei Ausgaben. Texte schreiben, Fotos machen, Anzeigen akquirieren: Das sind alles Aufgaben, die bei der Erstellung der Hannorad erledigt werden müssen. Dabei ist fast die komplette Arbeit ehrenamtlich. Wir suchen deswegen immer wieder freiwillige Redaktionsmitglieder, die bei uns mitmachen wollen.

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

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

Verteiler/in: Die Hefte der HannoRad werden in Hannover und der Region verteilt. Unsere Verteiler fahren nach Druck in die Geschäfte und zu den Auslegestellen und bringen dort die neue Ausgabe vorbei.

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

Hast du Interesse? Dann meldet euch per Mail unter redaktion@adfc-hannover.de

RAD AB!

Die Ampel wird grün, ich trete in die Pedale. Und frage mich, ob der abbiegende Kastenwagen wohl anhält? Nein, tut er nicht; forsch schneidet das Auto frontal auf die Fahrradfurt. Bremsen, ausweichen – Zusammenstoß verhindert. Der Fahrer des Kastenwagens hat mittlerweile das Seitenfenster nach unten surren lassen – und brüllt mir vier zackige Silben entgegen: „Falsche Seite!“ Was er mitteilen möchte, ist Folgendes: Der Kastenwagenlenker ist der Meinung, dass ich den Fahrradweg quasi als Geisterfahrer in der verkehrten und zur benachbarten Straße entgegengesetzten Richtung benutze. Was er hier an der Podbi in Höhe Klingerplatz offensichtlich nicht mitbekommen hat: Der Radweg verläuft an dieser Stelle stadtauswärts zweispurig auf der linken Seite in Richtung Noltemeyerbrücke. Mit anderen Worten: Ich bin hier vollkommen richtig. Und das ist anhand von Schildern eigentlich auch recht ordentlich zu erkennen. Dass besagter Autofahrer in der irrigen Annahme, er sei hier im Recht, einen vermeintlichen (Fahrrad-)Falschfahrer maßregelt, ist mindestens unglücklich. Dass er in der offensichtlichen Absicht, diesen Radfahrer zu einem verkehrsregeltreueren Menschen zu erziehen, nicht davor zurückschreckt, einen für den Radler lebensbedrohenden Zusammenstoß zu provozieren, ist derweil zynisch und absurd.

Es handelt sich bei dieser Geschichte um eine Anekdote von vielen, die den vermeintlichen und vielzitierten „Krieg“ zwischen Auto- und Fahrradfahrern auf deutschen Straßen illustriert. Die Zeitschrift „AutoBild“ fuhr im vergangenen Oktober ein besonders schweres Artikel-Geschütz in dieser Auseinandersetzung auf. Schon auf der Titelseite prangte effektvoll zwischen Fahrradspeichen getextet: „Sie treten, spucken, pöbeln. Sie rasen ohne Helm und Licht. Sie klauen uns die Straße. Sind Radfahrer wichtiger als wir Autofahrer?“ Im dazugehörigen Beitrag im Innenteil war dann vom „Wutbürger auf zwei Rädern“ die Rede. Dazu die Feststellung: „Fahrradfahren macht gesünder, aber offenbar nicht gelassener.“ Nun bleibt es zweifellos eine Frage, ob Fahrradfahren tatsächlich gesünder macht, wenn man beim wohlmeinenden Erziehungsversuch eines Wutbürgers auf vier Rädern beinahe totgefahren wird. Gelassener machen solche Situationen jedenfalls tatsächlich nicht.

Auf der anderen Seite gibt es ja tatsächlich auch Radfahrer, die sich geflissentlich über Verkehrsregeln hinwegsetzen, für die rote Ampeln lediglich eine vage Empfehlung darstellen und die rasant durch Fußgängerzonen heizen. Wenn sie allerdings – wie von der „AutoBild“ moniert – „ohne Helm und Licht“ unterwegs sind, schaden sie eher sich selbst als anderen. Denn Fahrradfahrer haben nun einmal keine Knautschzone, sondern sie befinden sich an der frischen Luft – was ihnen im Übrigen auch erst die Möglichkeit zum „Treten, Spucken, Pöbeln“ gibt. Dabei handelt es sich freilich um Verhaltensweisen, die grundsätzlich nicht zum zivilisierten Umgang zwischen erwachsenen Verkehrsteilnehmern gehören. Sie sind allerdings nicht zweiradspezifisch, sondern würden von den motorisierten Widersachern ohne die umgebende Blechbarriere bisweilen wohl ebenfalls eingesetzt. Die „AutoBild“ rechnet in ihrem Artikel vor: „2016 kam es zu 81.274 Fahrradunfällen, vier Prozent mehr als 2015. In drei von vier Fällen war ein Auto Unfallgegner – täglich rund 166-mal.“ Das klingt in dieser Argumentationslinie fast so, als würden die bösen Radfahrer permanent mutwillig und mit Karacho in Autos hineinfahren. Was natürlich Quatsch ist. Bei all diesen Unfällen – von denen jeder einzelne einer zu viel ist – dürften sich ganz abgesehen von der individuellen Schuldfrage weit häufiger die beteiligten Rad- als die Autofahrer verletzt haben. Insofern wäre im gesamten Straßenverkehrs-Zusammenleben etwas weniger Öl, beziehungsweise Kraftstoff im Feuer wünschenswert. Denn Fahrradfahrer „klauen“ Autofahrern kaum je die Straße; erst recht nicht, wenn sie es nicht müssen, sondern sichere Fahrradweg-Alternativen haben. Und sie sind ganz sicher auch nicht „wichtiger“ als Autofahrer. Aber eben deutlich verwundbarer.

Sören Stegner

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 – 1 64 03 12
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 – 1 64 03 22
stadt@adfc-hannover.de

RadlerInnentreff

Jeden 2. Mittwoch im Monat, 18:00 Uhr, Umweltzentrum, Hausmannstraße 9-10.

BURGDORF/UETZE

Beate Rühmann
0 51 36 – 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
0 51 39 – 76 71
s.timmann@adfc-hannover.de
www.adfc-burgwedel.de

GARBSEN/SEELZE

Werner Meyer
0 51 31 – 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
0 51 08 – 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
0 51 39 –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
0 51 32– 45 42
lehrte@adfc.de
www.adfc-lehrte-sehnde.de

Radlertreff

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

NEUSTADT

Volker Kempf
0 50 34 – 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
0 50 41 – 77 03 78
s.klein@adfc-hannover.de

WEDEMARK

Wolfgang Leichter
0 51 30 – 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
0 51 09 – 6 36 31
für Barsinghausen:
Heidrun Bartz
0 51 05 – 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
0 50 31 – 7 05 10 80
e.marquard@adfc-hannover.de
Kerstin Neumann
0 50 31 – 51 85 71
k.neumann@adfc-hannover.de

CELLE

Ingrid Dollinger
0 51 41 – 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 1 | 2018: 31.01.2018

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Mitgliedervorteile auf einen Blick

Der ADFC setzt sich für Ihre Interessen als Radfahrer ein. Außerdem hat er mit ausgewählten Kooperationspartnern ein Vorteilsprogramm für Sie entwickelt.

Shopping-Gutschein bis zu
100€

ENTEGA schenkt Ihnen im ersten Jahr zusätzlich zur Neukundenprämie einen BestChoice Einkaufsgutschein (Höhe abhängig von gewählten Tarifen).

29€ Keine Anmeldegebühr bei **DriveNow** zahlen!

9€

Sie sparen bei **nextbike** 9 Euro im RadCard-Tarif.

50%

Bei **stadtmobil** erhalten Sie einen Rabatt von 50% auf die Anmeldegebühr.

50%

Bei **cambio Car-Sharing** erhalten Sie einen Rabatt von 50% auf die Anmeldegebühr.

5% Bei **Flinkster**, dem Carsharing der Bahn, erhalten Sie 5 % Rabatt und sparen bis zu 50 Euro bei der Anmeldung.

10€

Bei **Call a Bike** sparen Sie 10 Euro bei der Jahresgebühr, als BahnCard-Kunde können Sie zwei Fahrräder ausleihen.

15€

Als ADFC-Neumitglied erhalten Sie 15 Euro Ermäßigung auf die **VSF-Wartung**.

Sie sind als Radfahrer und Fußgänger **haftpflicht- sowie rechtsschutzversichert**.

ADFC-Pannenhilfe: Über die 24h-Service-Hotline erhalten Sie im Pannenfall unkompliziert Hilfe, damit Sie Ihre Fahrradfahrt innerhalb Deutschlands schnell fortsetzen können.

24 h

Über 11 % sparen Sie bei Produkten der **BIKE-Assekuranz**. Plus: Rabatte auf weitere Versicherungen.

11%

Auf ausgewählte Radreiseangebote im **„Radurlaub“** bieten Ihnen viele Reiseveranstalter 25 Euro Rabatt. Die Reiseziele reichen von Deutschland über Europa in die weite Welt.

25€

Sorgenfrei Radfahren – europaweit. Die **ADFC-PannenhilfePLUS** können nur ADFC-Mitglieder zusätzlich buchen.

PLUS

Alle Vorteile und Konditionen auf **www.adfc.de**

Stand: Juli 2017 I Angebote können variieren – stets aktuell: www.adfc.de/mitgliedschaft