



Kidical Mass: Für kinderfreundliche, grüne und zukunftsfähige Orte

■ **Fahrradklima-Test 2022:**
Jetzt noch mitmachen!

■ **Mehr Sicherheit für den Radverkehr:**
Was braucht es?

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

am Freitag, den 24. Februar 2023 um 18 Uhr im Freizeitheim
Ricklingen, Anne-Stache-Allee 7, Hannover

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Impulsvortrag Swantje Michaelsen, Mitglied des Bundestags
4. Wahl der Versammlungsleitung
5. Bericht des Vorstands
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache über den Bericht des Vorstands

8. Entlastung des Vorstands
9. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplan 2023
10. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung
11. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 17. Februar 2023)
12. Verschiedenes

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Das Vorstandsteam des ADFC Region Hannover

Evtl. Änderungen / Regelungen wegen der Pandemie-
verordnung werden bei Bedarf auf der Website

<https://hannover-region.adfc.de> bekanntgegeben.

Fahrradklima-Test 2022: Jetzt noch mitmachen!

Der zweijährliche Fahrradklima-Test des ADFC ist im September gestartet und läuft noch bis Ende November. Noch nicht mitgemacht? Hier geht's zur Umfrage:

<https://fahrradklima-test.adfc.de/> Sagt gerne auch Menschen in eurem Umfeld Bescheid!

Der ADFC Stadt Hannover hat bei der diesjährigen Kampagne einen der schlechtesten Punkte in den Mittelpunkt gestellt: Die Einrichtung von Baustellen. Hier gab es beim letzten Fahrradklima-Test die Note 4,6. Die Probleme bei Baustellen-Einrichtungen sind vielfältig und allen Radfahrer*innen sehr vertraut: keine selbsterklärende Wegeführung, unsinnige oder nicht ausgewiesene Umleitungen, verwinkelte Führung, Hindernisse im Weg oder schlechte Oberflächenqualität.

Für eine gemeinsame Aktion konnte der ADFC den Leiter der Straßenverkehrsbehörde, Carsten Siegert, gewinnen. Im Aktionszeitraum haben wir alle Radfahrer*innen dazu aufgerufen, auf ihren täglichen Fahrten genau auf die Einrichtung von Baustellen zu achten und Probleme an das Funktionspostfach der Stra-

ßenverkehrsbehörde zu melden – das geht natürlich auch nach Beendigung des Fahrradklima-Test Ende November. Die Adresse ist:

66.12@hannover-stadt.de

Hannover will im Fahrradklima besser werden, das hat auch Oberbürgermeister Belit Onay beim letzten Mal vorgegeben. "Es ist wirklich ein tolles Signal, dass LHH und ADFC hier in dieser Form zusammenarbeiten. Wir werden die eingeschickten Beispiele mit der Straßenverkehrsbehörde evaluieren, um herauszufinden, was schief läuft und wie es zukünftig besser werden kann.", sagt Eberhard Röhrig-van der Meer (Vorsitzender ADFC Stadt Hannover). Im Kampagnen-Zeitraum sind wir auch weiterhin unterwegs: Verteilaktionen im Pendelverkehr, Social-Media-Kampagne oder Mitmach-Aktionen auf Veranstaltungen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse des diesjährigen Fahrradklima-Test. Diese gibt es im Frühjahr 2023 – wir werden davon in der HannoRad berichten.

Lars Wöllecke



FOTO: ADFC

Beim autofreien Sonntag im September haben wir Werbung für den Fahrradklima-Test gemacht und hatten eine großartige Resonanz und viele spannende Diskussionen an unserem Stand.

EINLADUNG

Die Mitgliederversammlung
des ADFC Stadt Hannover

findet am 25. Januar 2023
um 19:00 Uhr statt.

Wie in den vergangenen Jahren digital per Zoom. Weitere Infos folgen über den Newsletter oder gerne per E-Mail: stadt@adfc-hannover.de



FOTO: ADFC

Liebe Leser*innen,

wir sind mittlerweile über 5.000 ADFC-Mitglieder in der Region Hannover. Dieser große Zuspruch freut uns sehr und macht deutlich, dass das Fahrrad in unsere Region einen großen Stellenwert einnimmt.

Damit ist aber auch ein Anspruch verbunden: Für die wachsenden Zahl der Radler*innen und für alle die noch nicht umgestiegen sind, brauchen wir endlich moderne, vernünftige und sichere Bedingungen. Wie das geht und was wir für mehr Sicherheit für den Radverkehr benötigen diskutieren wir im Schwerpunkt dieser Ausgabe.

Auch bei der diesjährigen Kidical Mass stand das Thema „Mehr Platz fürs Rad“ im Fokus. Gerade für die kleinsten Verkehrsteilnehmer*innen ist kaum Platz vorhanden und das Sicherheitsgefühl oft mangelhaft. Schlechte Radwege, zugeparkte Straßenecken – Alltag auf unseren täglichen Wegen. Die Kidical Mass hat die Vision, dass sich alle Kinder sicher und selbstständig mit dem Fahrrad bewegen können. Dafür setzen wir uns ein!

Die letzte HannoRad-Ausgabe für das Jahr 2022 berichtet darüber hinaus, wie gewohnt, von aktuellen Veranstaltungen, von Personen und Geschäften rund ums Fahrrad in der Region Hannover – und ist wieder gut gefüllt mit Beiträgen aus den unterschiedlichen Gliederungen des ADFC in der Region.

Und wer schon immer mal wissen wollte, wo denn die HannoRad eigentlich produziert wird: Das Redaktionsteam hat sich den Druckprozess mal genauer angeschaut und die Druckerei QUBUS media besucht. Viel Freude bei der Lektüre und eine schöne Winterzeit!

Herzliche Grüße
Lars Wöllecke

Inhalt

Fahrradklima-Test 2022: Jetzt noch mitmachen!.....	2
Editorial.....	3
Impressum.....	3

SCHWERPUNKTE

Mehr Sicherheit für den Radverkehr	4
Typen von Radfahrenden	5
Fahrrad-Monitor Deutschland	6
Wie schaffen wir mehr Sicherheit für Radfahrende?	6
„So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr“	7
Führungsformen des Radverkehrs innerorts	8
Was kann ich als Radfahrende*r selber tun?	12
Ist das Radfahren in Deiner Stadt eigentlich sicherer geworden?	13
Ein Beispiel beharrlicher Arbeit aus Langenhagen	14
Interview mit Polizeihauptkommissar Andreas Diekmann	15

AKTUELL

Wo kommt eigentlich die HannoRad her?	16
Kidical Mass Hannover	17
Siegerehrung Stadtradeln	18
Fancy Women Bike Ride	18
Nationale Radlogistik Konferenz	19
„Wir können auch anders“ –Party des ADFC in Wennigsen	20

MIT DEM RAD UNTERWEGS

Reiseimpressionen: Ciclopista del Garda und Porenzana	21
---	----

PROFILE

Vintage Stahlrahmen-Fahrräder von Stahl Royal	22
Wir stellen vor: Green-Bike Shop in Laatzen	23
Marcel's Fahrradversteigerungen	24
Rezension zu „Die Wiederentdeckung des Fahrrads“	25

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen	26
---	----

Impressum

Heft 3 | 2022 · Auflage: 8000

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

Herausgeber

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

Anzeigenverwaltung

Detlef Rehbock,
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktion

Lars Wöllecke (verantwortlich i. S. d. P.), Harald Hogrefe,
Olaf Kantorek, Andreas Beichler, Detlef Rehbock,
Eberhard Röhrig-van der Meer, Annette Teuber und
Meike Schröder.

HannoRad

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

Layout, Produktion und Druck

Andreas Beichler
QUBUS media GmbH, Beckstraße 10, 30457 Hannover

Titelfoto

Detlef Rehbock

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

Gedruckt auf
Circleoffset Premium White – 100% Recyclingpapier.

**DIE ZAHL
DES MONATS**

über

5000

Mitglieder hat der ADFC Region Hannover!



Mehr Sicherheit für den Radverkehr



FOTO: MARION DOMNICK

Das Gegenteil von Sicherheit für Radfahrende: Ein Schutzstreifen, der plötzlich zu Ende ist!

Fahrradfahren ist grundsätzlich eine sichere, zügige und spaßige Fortbewegung. Allerdings bewegen wir uns dabei in einer Welt fort, die auf das Auto zentriert ist und es dem Radverkehr oft unkomfortabel und gefährlich macht.

Schlechte Infrastruktur, wenig Platz, zugeparkte Wege schaffen eine (mindestens) subjektiv wahrgenommene Unsicherheit.

Wenn wir die Mobilitätswende wirklich voranbringen wollen, muss sich das Sicherheitsempfinden für den Radverkehr deutlich verbessern. Denn nur so steigen die Menschen, die bislang noch nicht mit dem Rad unterwegs sind, auch um.

In dieser HannoRad beleuchten wir verschiedene Aspekte der Sicherheit auf dem Fahrrad. Dabei wollen wir vor allem die Frage beantworten, was es braucht, um Menschen ihre Ängste zu nehmen und mehr Menschen fürs Fahrrad zu begeistern. Denn klar ist leider auch: Laut den jährlichen Berichten der Poli-

zeidirektion Hannover gehen die Unfallzahlen und die Anzahl der Toten und Verletzten seit 2017 insgesamt zurück, das betrifft aber nicht die Radfahrenden. Hier sind die Unfallzahlen gestiegen. Und da Radfahrende weder Knautschzone noch Airbag haben, kann jeder Unfall und auch schon jeder einfache Sturz gravierende Folgen haben.

Wir möchten alle ermuntern, sich selbst für gute Infrastruktur einzusetzen und aktiv zu werden. Das kann jede*r bei Einwohnerfragestunden bei Orts- oder Bezirksräten machen. Auf Webseiten der Gemeinden können Probleme gemeldet werden, von Schäden am Radweg über Verbesserungsvorschläge zur Verkehrsführung. Und wenn Sie behindert oder gefährdet wurden, der Radweg zugeparkt, Sie zu eng überholt oder Ihnen die Vorfahrt genommen wurde: zeigen Sie es an, bei den Bußgeldstellen von Stadt (32.41@hannover-stadt.de) und Region (verkehrswi@region-hannover.de) oder bei der Polizei (onlinewache.poli-

zei.niedersachsen.de.). Unsere Sicherheit ist es wert! Auch wenn es lästig erscheint und diesmal ja nichts passiert ist – beim nächsten Mal könnte es anders ausgehen.

Annette Teuber und Lars Wöllecke

HINWEIS:

Unterteilt in 7 Einzelvideos informiert der ADFC Region Hannover über Verkehrsregeln für Radfahrende und gibt Tipps zu Verhalten sowie zu sicherer Infrastruktur
<https://youtu.be/UkIREbVK2Kcd>



Radgeber

Räder – Service – Sachverstand

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

Wir beraten Sie gerne und freuen uns auf Ihren Besuch!



Eine Untersuchung aus den USA untersuchte das Verhalten von Radfahrenden und nicht Radfahrenden Menschen. Herausgekommen ist eine Einteilung in vier verschiedene Typen von Radfahrenden:

„60 %
Interessiert,
aber besorgt“



60 Prozent sind interessiert, aber besorgt: Diese Mehrheit in der Bevölkerung hat grundsätzlich Interesse, Rad zu fahren, wird aber häufig durch die fehlende separate Radverkehrsinfrastruktur davon abgehalten. Diese Menschen fahren gerne Rad, aber nur auf stressarmen Strecken. Sie bevorzugen besonders sichere Radverkehrsanlagen. 60 Prozent dieser Gruppe sind Frauen, Kinder (und deren Eltern) sowie ältere Menschen.

„6,5 %
Begeistert und
überzeugt“



6,5 Prozent sind begeisterte und überzeugte Radfahrende: Sie fahren mit wenig Angst, allerdings nicht unter allen Umständen. Wenn vorhanden, nutzen auch sie gerne eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur. 75 Prozent davon sind Männer, 80 Prozent sind im Alter zwischen 18 und 54 Jahren.

„0,5 %
Stark und
Furchtlos“



0,5 Prozent der Einwohner einer Stadt sind stark und furchtlos: Sie fahren selbstbewusst und ohne Angst Fahrrad. Sie benötigen keine separate Radverkehrsinfrastruktur, lehnen diese teilweise sogar dezidiert ab. 85 Prozent der Gruppe sind Männer, 90 Prozent davon zwischen 18 und 40 Jahre alt.

„33 %
Auf keinen
Fall!“



33 Prozent sagen „No way, no how“ – auf keinen Fall: Sie sind in keinem Fall für das Radfahren zu gewinnen, aus gesundheitlichen Gründen nicht dazu in der Lage oder sie müssen zu lange Distanzen zurücklegen.

Typen von Radfahrenden

Menschen sind verschieden und so auch Radfahrende. Und diese Typen haben alle unterschiedliche Bedürfnisse und Befürchtungen.

In den 1970er Jahren erschien das Buch „Effective Cycling“ von John Forester und prägte über vierzig Jahre die Radverkehrspolitik weltweit, auch die der Bundesrepublik. Die Kern-

these des Buches: „Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und gehört auf die Fahrbahn.“ Es ist ein Plädoyer für das selbstbewusste Radfahren im Mischverkehr. Allerdings zeigt sich sehr deutlich, dass die daraus abgeleitete Radverkehrsplanung von den meisten Menschen nicht angenommen wurde. Der Radverkehrsanteil stagnierte.

Trotzdem wird dieser Ansatz regelmäßig bis heute weiterverfolgt. In Hannover kennen wir alle die sogenannten Schutzstreifen, in schönem Rot direkt auf der Fahrbahn. Eingeeignet zwischen überholenden Autos links und potentiell aufschlagenden Autotüren rechts. Subjektives Sicherheitsgefühl: mangelhaft.

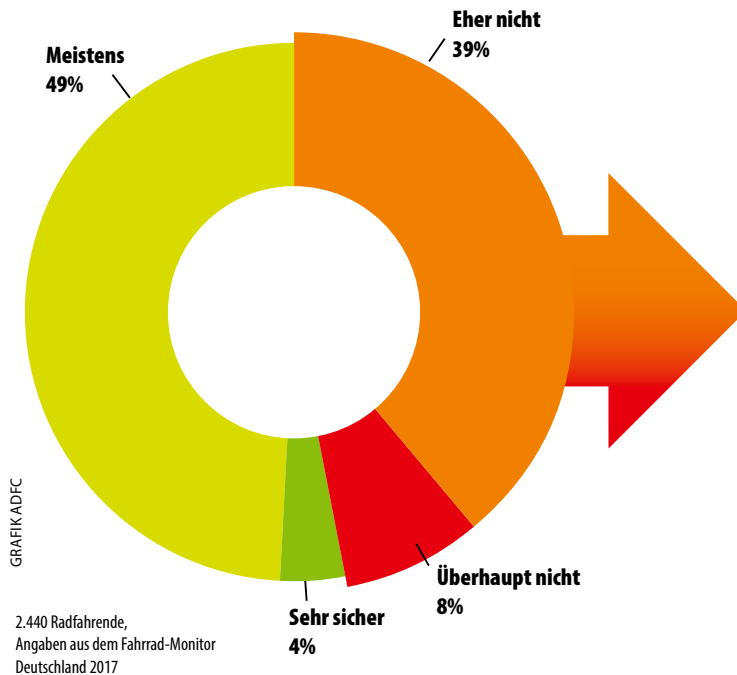
Fahrrad-Monitor Deutschland

Das die Typologie der Untersuchung aus den USA (siehe Seite 5) auch in Deutschland zutrifft, wird auch durch die Ergebnisse des Fahrrad-Monitors und des ADFC-Fahrradklimatest verdeutlicht: „Danach würde auch in

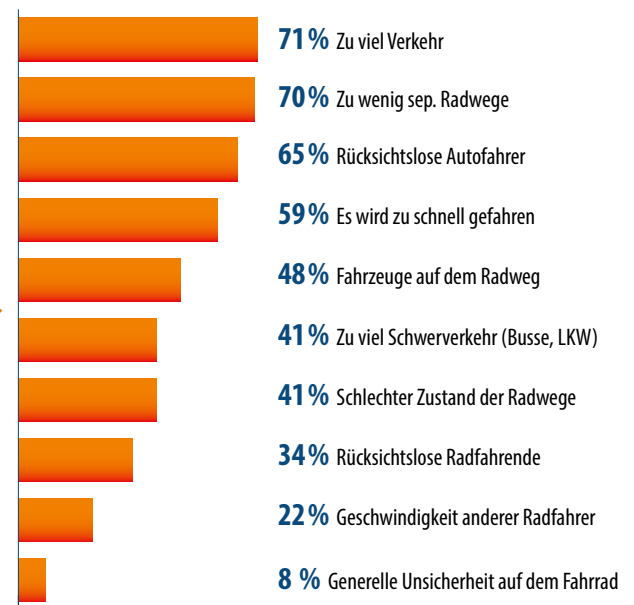
Deutschland die Mehrheit der Menschen gerne Fahrrad fahren, ein Großteil fühlt sich aber im Straßenverkehr nicht sicher genug. Dies trifft besonders auf vielbefahrene Straßen zu, auf denen Radfahrende zusammen mit den

Autos „auf der Fahrbahn ohne markierte Fahrspur“ fahren müssen, aber auch auf abmarkierten Schutzstreifen. Selbst viele routinierte Alltagsradfahrende möchten lieber vom Kfz-Verkehr getrennt fahren.“

„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



„Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?“ (Mehrfachnennung möglich)



1.141 befragte Personen, die sich im Straßenverkehr eher nicht/überhaupt nicht sicher fühlen.

Wie schaffen wir mehr Sicherheit für Radfahrende?

In erster Linie natürlich durch eine Infrastruktur, die nicht einseitig auf den Autoverkehr ausgelegt ist und ausreichend Platz für Rad- und Fußverkehr bietet. Dazu gehören Radwege, die breit genug sind zum Nebeneinanderfahren und Überholen, getrennt vom Auto-, aber auch vom Fußverkehr; Fahrradstraßen, die ihren Namen auch verdient haben; sichere Kreuzungen mit freien Sichtverhältnissen; Straßen, die nicht beidseitig so zugeparkt sind, dass Begegnungsverkehr nicht mehr möglich ist. Wir brauchen innerorts nicht nur #MehrPlatzFürsRad sondern überhaupt mehr Platz für Menschen. Und insbesondere an Außerorts-Straßen muss es natürlich überhaupt erst mal Radwege geben. Mehr dazu, wie sichere Radinfrastruktur aus Sicht des ADFC aussieht, findet sich

ab Seite 8 „Führungsformen des Radverkehrs innerorts“.

Zusätzlich zur Infrastruktur haben auch andere Dinge Einfluss auf meine Sicherheit als Radfahrende. Eis, Schnee, nasses Laub, aber im Sommer auch nasse Blütenblätter können beim Bremsen wie Schmierseife wirken; ob ich selber gut sehen kann und andere mich frühzeitig erkennen; Vorfahrtsregeln oder ob das Fahrrad in guten Zustand ist. Beim Menschen spielen Alter, Gesundheit, das Können und natürlich auch das eigene Verhalten eine große Rolle für die Sicherheit auf dem Rad.

Besonders gefährlich für Radfahrende sind jegliche Einmündungen und Kreuzungen – also überall dort, wo sich Rad- und Autoverkehr begegnen. Neben dem Roteinfärben der Radfurten und dem Sicherstellen von guten Sichtbeziehungen an allen Querungen muss bei Lichtsignalanlagen auch über separate Ampelphasen für den Geradeausverkehr nachgedacht werden. Dies darf aber nicht zu Lasten des Radverkehrs gehen.

Geringeres Tempo des Autoverkehrs führt zu weniger schweren Unfällen. Ein Auto, das bei Tempo 30 zum Stehen kommt, ist bei Tempo 50 immer noch über 40 km/h schnell. Daher fordert der ADFC Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit – es ist einfach sicherer und ist keine Ideologie, wie Kritiker immer wieder behaupten.

Annette Teuber

Wahrscheinlichkeitsraten als Fußgänger*in bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen:

... bei 30 km/h

... bei 50 km/h

... bei 70 km/h

... bei 100 km/h

1,5 %

8,3 %

35,4 %

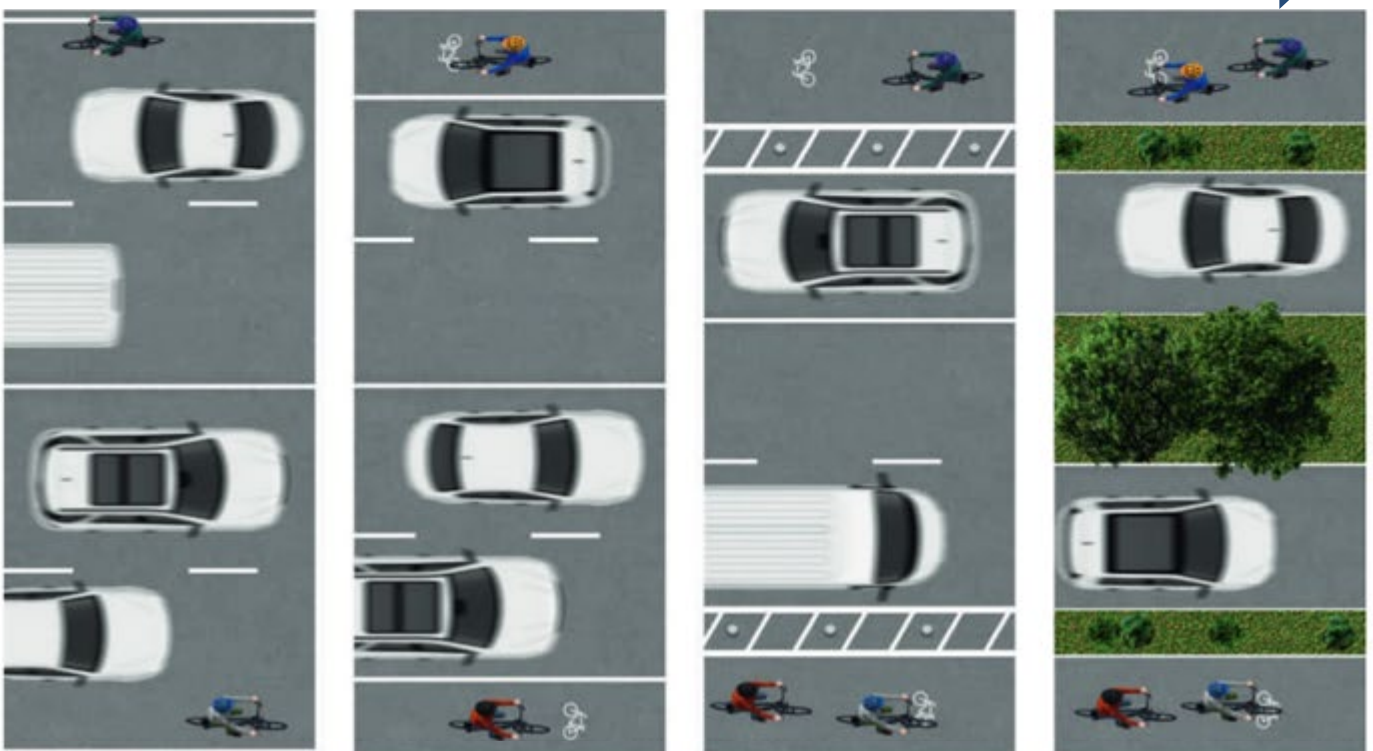
89,1 %

„So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr“

Wir stellen also fest: es gibt eine Vielzahl von Menschen, die gerne mehr mit dem Rad unterwegs sein möchten, sich aber nicht trauen. Ziel der Verkehrsplanung muss es also sein, das Sicherheits- und Komfortgefühl der Radfahrenden zu steigern.



Steigerung des Sicherheits- und Komfortgefühl von Radfahrenden im Straßenverkehr



Führungsformen des Radverkehrs innerorts



Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage



ADFC-POSITION

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlagen ist nur auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und Geschwindigkeiten bis 30 km/h sinnvoll. Dazu können verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, ruhige Anwohnerstraßen mit wenig Pkw- und so gut wie keinem Lkw-Verkehr, sowie Fahrradstraßen, auf denen Radfahrende Vorrang haben, zählen. Andere Straßen sind für die gemeinsame Fahrbahnutzung von Auto- und Radverkehr nicht geeignet.

sind häufig. Schutzstreifen erfüllen aus Sicht des ADFC nicht die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der Menschen aller Altersgruppen und Nutzertypen zügig, sicher und komfortabel Rad fahren können. Sie sind der Ausnahme-fall, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen tatsächlich nicht umsetzbar sind – und dann auch nur als vorübergehende Lösung, bis eine zufriedenstellende Lösung umgesetzt werden kann. Die in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (kurz: ERA) vorgeschlagenen Mindestbreiten und Sicherheitszonen hin zum ruhenden Verkehr sind völlig unzureichend.



Radfahrstreifen



ADFC-POSITION

Breite Radfahrstreifen sind eine gut geeignete Führungsform für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h.

Sie sind aus Sicht des ADFC aber nur dann sicher und komfortabel genug für alle Altersgruppen und Nutzertypen, wenn sie folgende Bedingungen erfüllen: Radfahrstreifen müssen so breit sein, dass sie das komfortable Überholen Nebeneinanderfahren und die Nutzung moderner Fahrradtypen (z.B. Transport- und Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger und mehrspurige Fahrräder) ermöglichen. Ferner müssen sie genügend Sicherheitsabstand zum fahrenden und parkenden Kfz-Verkehr bieten. Das heißt, sie müssen deutlich breiter sein, als dies bisher in der ERA vorgesehen ist.

Um das Zustellen, Befahren und zu nahe Überholen durch Autos zu verhindern, sollten Radfahrstreifen insbesondere an mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr hohen Geschwindigkeiten oder hohem Parkdruck zusätzlich mit einer Sperrzone und Trennelementen ausgestattet werden (siehe dazu folgender Abschnitt „Geschützte Radfahrstreifen“).

Der ADFC ist der Auffassung, dass grundsätzlich alle Straßen - mit Geschwindigkeiten über 30 km/h sowie Tempo-30-Straßen mit einem hohen Kfz-Aufkommen – weitestgehend mit breiten komfortablen Radfahrstreifen ausgestattet werden sollten. Bei Geschwindigkeiten über 50 km/h fordert der ADFC baulich getrennte Radwege.



Schutzstreifen



ADFC-POSITION

Aus Sicht des ADFC sollen Schutzstreifen nur in Straßen mit geringem Verkehr, niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und in Verbindung mit einem absoluten Halteverbot eingesetzt werden. Im Grunde sind Schutzstreifen keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur, da sie legal vom Kraftverkehr mitgenutzt werden dürfen. Konflikte und riskante Situationen durch zugestellte Schutzstreifen und zu geringe Sicherheitsabstände zwischen Radfahrenden und Kfz



Geschützte Radfahrstreifen (GRS)



ADFC-POSITION

Geschützte Radfahrstreifen sind aus Sicht des ADFC eine sehr sichere, hochwertige und gut geeignete Führungsform für den Radverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten über 30 km/h. Dies gilt insbesondere an Straßen mit viel Stress für Radfahrende durch mehrere Kfz-Fahrspuren, signalisierte Kreuzungen sowie bei viel Lkw- und Busverkehr und häufigen Konflikten durch Falschparken auf dem Radfahrstreifen oder in der zweiten Reihe. Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfiehlt es sich, Geschützte Radfahrstreifen in der Regel im Einrichtungsverkehr an beiden Richtungsfahrbahnen zu planen und anzulegen.

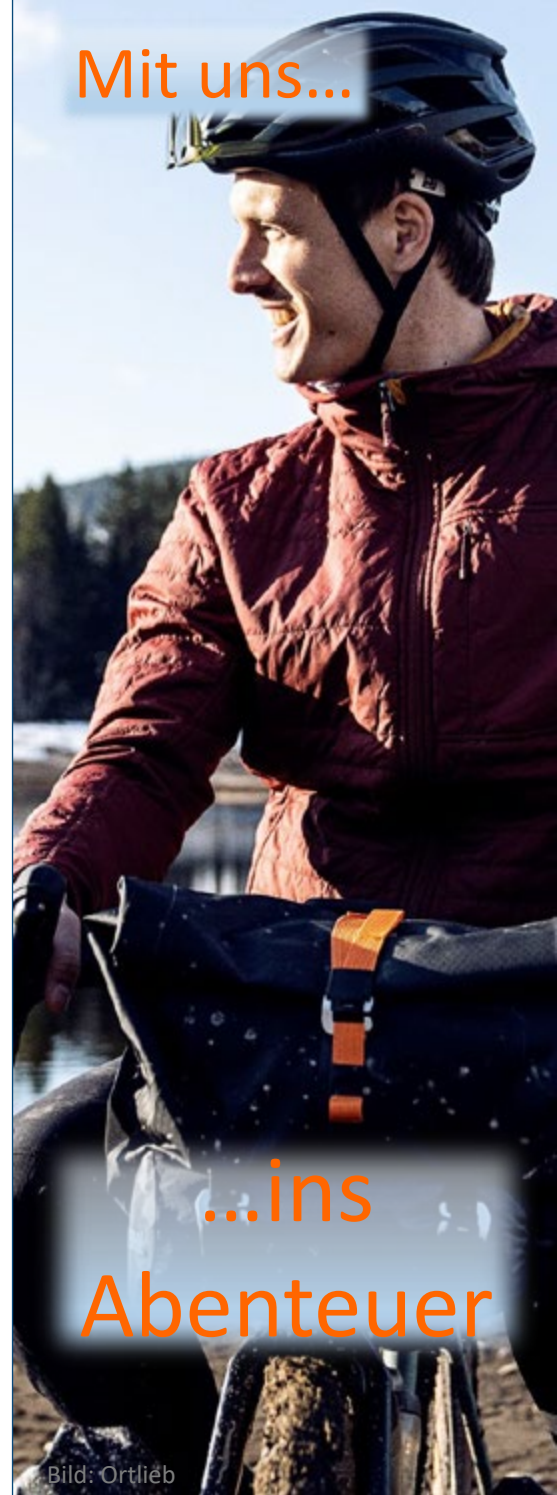
Deutschland hat bei der Schaffung einer nutzungsgerechten, sicheren Radverkehrsinfrastruktur massiven Nachholbedarf. Vielerorts werden dringend Radverkehrsanlagen benötigt, die es ermöglichen, dass dort Menschen von 8 bis 80 Jahren sicher und komfortabel Rad fahren können. Aber baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege, die modernen Standards gerecht werden, sind teuer und für ihre Errichtung sind langwierige und aufwändige Umbauten erforderlich. Geschützte Radfahrstreifen bieten eine gute Möglichkeit, um kurzfristig die bestehende Lücke zwischen den fehlenden baulichen Radwegen und ungeschützten Markierungslösungen zu schließen.

Auch wenn Geschützte Radfahrstreifen in Deutschland bisher noch nicht praktisch erprobt worden sind, stellen sie auf der Basis gesicherter Erkenntnisse im Ausland einen Entwicklungsstand dar, der dieses – in Bezug auf Deutschland – fortschrittliche Designelement als praktisch geeignet erscheinen lässt, um mehr Sicherheit und Komfort im Radverkehr zu erreichen. Geschützte Radfahrstreifen sind mit den in Deutschland anerkannten Regeln der Technik für den Radverkehr (ERA) vereinbar und lassen sich auch unter Beachtung der StVO realisieren, sodass ihrer Planung und Anordnung keine rechtlichen Hindernisse entgegenstehen.

Der ADFC fordert daher, dass geschützte Radfahrstreifen in Deutschland als grundlegendes Entwurfs- und Gestaltungselement in Modellversuchen erprobt und evaluiert werden. Sie müssen als qualitativ hochwertige Form des Radfahrstreifens in die neue Fassung der ERA aufgenommen werden. Die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen dafür sind bereits gegeben. Ein ausführliches ADFC-Positionspapier zu „Geschützten Radfahrstreifen“ finden Sie auf der ADFC-Homepage (www.adfc.de).

Weiter auf Seite 10 →

Mit uns...



...ins
Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9



Baulicher Radweg



ADFC-POSITION

Moderne bauliche Radwege sind als Führungsform für Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 und höheren Kfz-Geschwindigkeiten, sowie bei starkem Kfz-Verkehr, sehr gut geeignet, wenn sie eine verkehrssichere Gestaltung haben und hohen Fahrtkomfort besitzen.

Besonders sicher sind bauliche Radwege, wenn sie direkt im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs verlaufen. Ist dies nicht möglich oder wegen der hohen Kfz-Belastung für die Radfahrenden nicht attraktiv, ist es wichtig, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen rechtzeitig ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt wird und dass Zufahrten und Einmündungen entsprechend gestaltet werden. Um dies zu gewährleisten, sind bei Bedarf ausreichend Flächen vom parkenden Kfz-Verkehr freizuhalten.

Die meisten Menschen bevorzugen attraktive Radwege, die vom Kfz-Verkehr getrennt sind, da sie sich dort am sichersten fühlen. Moderne bauliche Radwege sind hervorragend für Radfahrende aller Altersgruppen und Nutzungstypen geeignet, das zeigen Vorreiterstädte wie Kopenhagen und viele Städte in den Niederlanden. Sie sollten aus Sicht des ADFC als grundlegendes Infrastrukturelement für den Radverkehr deutlich häufiger zum Einsatz kommen, damit mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen.



Gemeinsamer Geh- und Radweg

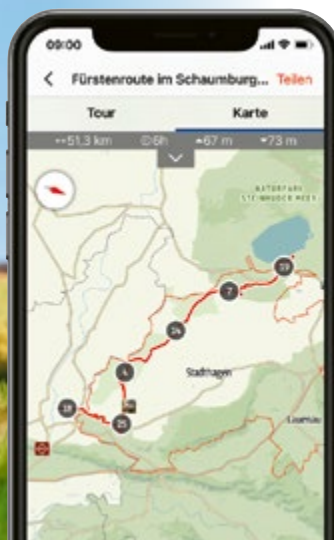


ADFC-POSITION

Gemeinsame Geh- und Radwege sind sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr nur sehr eingeschränkt geeignet. Sie stellen als separate Führungsform lediglich eine Alternative für Radfahrende dar, die lieber räumlich getrennt vom fließenden Kfz-Verkehr fahren möchten. Gleichzeitig stellt die Mischung mit den Fußgängern aber ein Problem dar und ermöglicht in der Regel weder komfortables Radfahren noch zu Fuß-gehen. Gemeinsame Geh- und Radwege sollten daher wirklich nur bei sehr geringem Rad- und Fußverkehr eingesetzt werden sowie dort, wo bessere Lösungen aus Platzgründen tatsächlich ausgeschlossen sind. Insbesondere in kleineren Kommunen sind gemeinsame Geh- und Radwege trotz der damit verbundenen Einschränkungen für beide Verkehrsarten sehr verbreitet. Die Möglichkeit zur Mitfinanzierung von Ortsdurchfahrten für Straßen in Baulast des Bundes oder der Länder darf aber aus Sicht des ADFC nicht als Ausrede dafür herhalten, dass auf eine höherwertige Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr verzichtet wird.

Die Beispiele und Positionen stammen aus der Broschüre des ADFC Bundesverbands „So geht Verkehrswende - Infrastrukturelemente für den Radverkehr“. Hier finden sich für interessierte Leser*innen noch mehr Hinweise und Beispiele.
<https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende>

Unterwegs



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

Jetzt die App kostenlos laden



www.schaumburgerland-tourismus.de



Fahrradstraße



ADFC-POSITION

Gut umgesetzte Fahrradstraßen sind eine gut geeignete Radverkehrsführung für Radfahrende aller Altersstufen und Nutzertypen. Darüber hinaus besitzen sie eine wichtige Funktion für das Radwegenetz, auch als Teil von komfortablen innerörtlichen Radverbindungen.

Gut umgesetzte Fahrradstraßen können das Radfahren deutlich leichter und angenehmer machen. Sie schaffen mehr Platz und Vorrang für den Radverkehr und sie erhöhen den Komfort und die Sicherheit für alle Radfahrenden. Da die Menschen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren und sich unterhalten können, wird auch das gemeinsame Radfahren angenehmer und kommunikativer.

Der Erfolg von Fahrradstraßen hängt jedoch ganz wesentlich von ihrer Umsetzung ab. Momentan gibt es in Deutschland ein breites Spektrum verschiedenster Lösungen, das von der reinen Ausschilderung bis hin zu aufwändigen baulichen Lösungen reicht. Zudem gibt es regional und lokal unterschiedliche Anord-

nungen, inwieweit der motorisierte Verkehr in Fahrradstraßen eingeschränkt wird und ob der Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen Vorfahrt erhält. Dies ist aus Sicht des ADFC nicht zielführend.

Fahrradstraßen sind nur dann sinnvoll, wenn sie als spezifische Führungsform des Radverkehrs klar und eindeutig erkennbar sind und möglichst einheitlich gestaltet werden. Ferner ist es von zentraler Bedeutung, dass in Fahrradstraßen kein durchgehender Autoverkehr ermöglicht wird und sie gegenüber den einmündenden Straßen und an Kreuzungen Vorrang erhalten. Parkverbote sind beidseitig und nur im Ausnahmefall einseitig einzurichten. Das Design der Fahrradstraße muss sich von einer normalen Straße im Nebennetz deutlich unterscheiden. Ähnlich dem niederländischen Vorbild muss die Fahrradstraße als eigentlicher Radweg erkennbar sein, in dem Autos nur ausnahmsweise „zu Gast“ sein können. Um Kfz-Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen zu unterbinden, sind bauliche Sperren („Modale Filter“) gut geeignet.

Was kann ich als Radfahrer*in selber tun?

Neben den geltenden Verkehrsregeln, die jede*r kennen und einhalten sollte, gibt es einige Grundregeln, die zu beherzigen sind.

Grundregeln

- **Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme**
- **Vorausschauend und eindeutig fahren – berechenbar für Andere!**
- **Handzeichen, Handzeichen, Handzeichen**
- **Blickkontakt**
- **Nach außen selbstbewußt, innerlich defensiv**
- **Auf der Fahrbahn ausreichend Abstand halten (50–100 cm zum Fahrbahnrand, 75–125 cm zu parkenden Autos)**
- **Geradeaus fahren – nicht in Parklücken abtauchen**

Was bedeutet das?

Eigentlich ist an allen Kreuzungspunkten und Einmündungen besondere Vorsicht angesagt. Seien Sie aufmerksam und bremsbereit. Besonders bei abbiegenden LKW immer sicherstellen, dass die fahrende Person einen gesehen hat. Gegen die Dooring-Gefahr hilft nur ausreichender Abstand und bei Fußgänger*innen, Hunden und Kindern neben dem Radweg Geschwindigkeit reduzieren. Zur Rücksichtnahme gehört auch ausreichender Abstand zum Fußverkehr und zu anderen Radfahrenden.

Vorausschauend fahren heißt aufpassen – und vor allen Dingen darauf achten, was andere Verkehrsteilnehmer*innen machen oder voraussichtlich machen werden. Vertrauen Sie auf Ihr Bauchgefühl! Oft kann man schon erahnen, dass dieser Autofahrer gleich ohne Schulterblick die Biege machen wird, oder die Radfahrerin vor Ihnen abbiegen will.

Sich selber eindeutig verhalten bedeutet in erster Linie Handzeichen, Handzeichen, Handzeichen. Nach rechts oder links und wenn irgendwo viel Betrieb ist, auch die Hand heben als Zeichen, dass man anhalten will. Handzeichen übrigens immer und überall, denn meistens können wir nicht hören, ob andere Radfahrende hinter uns sind. Das muss so in Fleisch und Blut übergehen, dass Sie die Handzeichen automatisch machen, auch wenn Sie alleine im Wald sind. Vorher natürlich ein kurzer Blick nach hinten.

Blickkontakt zu anderen ist ganz wichtig, denn dann sieht man oft, ob die aufpassen. Außerdem kann man sich im Zweifel miteinander verständigen. Wirken Sie selbstbewusst, Sie sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*in, nehmen Sie sich ausreichend Raum. Auf der Fahrbahn nicht eng am Rand oder an parkenden Fahrzeugen vorbei (Dooring-Gefahr), nicht in Parklücken abtauchen. Aber natürlich immer die Hand an den Bremsen!

Seit über 25 Jahren das komplette Programm!

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

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

BROMPTON

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

z.B. das E-Bike von Brompton



z.B. umweltschonende Lastenräder:

Diverse Modelle von 5 verschiedenen Herstellern

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



z.B. E-Bikes und Pedelecs:

Vorführbereit über 50 Modelle von 7 Herstellern

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



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



RÄDERWERK

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

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

Falsches Abbiegen sowie kreuzender Verkehr sind Hauptunfallursachen bei Radunfällen in der Region Hannover



Schau doch einfach selber nach: Ist das Radfahren in Deiner Stadt eigentlich sicherer geworden?

In den 21 Kommunen der Region Hannover unterstützen die Ortsgruppen des ADFC die Maßnahmen von Kommunen, Polizei und auch von den Radfahrenden selber, das Radfahren sicherer zu machen.

Aber: Was ist eigentlich in den letzten fünf Jahren dabei herausgekommen: Sank die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden in Deiner Stadt – oder stieg sie sogar? Was sind die Ursachen, und wo kann in Deiner Stadt besonders etwas für mehr Sicherheit getan werden?

Die Antworten auf diese Fragen findet man in einem einfach zu bedienenden Online-Statistiktool, das Torsten Schönebaum (ADFC Rastede) und Reinhard Spörer (ADFC Langenhagen) im Frühjahr 2022 anlässlich eines Statistikkurses des ADFC Niedersachsen über die Sicherheit des Radfahrens entwickelt haben: Dieses Tool beantwortet – auf sehr einfache Art – genau diese Fragen für jede Kommune bundesweit und somit auch individuell für die 21 Kommunen der Region Hannover.

Einfach mal selber nachschauen

Der einfache Zugang zu den Daten jeder der Kommunen in der Region Hannover befindet sich, bereits vorsortiert, auf dieser Webseite:

<https://unfallstatistik.torstenschoenebaum.de/03/2/41//fahrradunfallrate>.



Auf der nächsten Seite zeigt ein Beispiel aus diesem Statistiktool (hier bezogen auf 100.000 Einwohner), dass nicht nur die aktuelle Höhe der Zahlen, sondern auch die Entwicklung der Unfallzahlen leicht auslesbar ist.

Weiter auf Seite 14 →



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

Wir zahlen Ihre Reparaturrechnung bei

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

Ihr Spezialist für Geräteschutz und Garantiever sicherung für alles, was einen Akku, Stecker oder Speichen hat.

Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com



Kunden-
zufriedenheit
- Kundenbetreuung

www.tuv.com
ID: 9105052129

WERTGARANTIE®
Einfach. Gut. Geschützt.

Tendenz für schwere Radunfälle: Sinkend in der Stadt Langenhagen

Beispiel beharrlicher Arbeit: Gemeinschaftlich getragene Maßnahmen senken Unfallzahlen

Die Grafik zeigt die Zahlen aus dem Wohnsitz des Autors: Um 42% sanken die Unfallzahlen mit Beteiligung Radfahrender/mit Schwerverletzten in der Stadt Langenhagen in den letzten fünf Jahren (2017 bis 2021). Als Ursache für dieses massive Absinken werden u. a. die folgenden, bereits vor mehr als 10 Jahren initiierten gemeinschaftlich getragenen Maßnahmen gesehen:

- kaum noch Falschparker: Systematisches Freihalten der StVO-vorgeschriebenen Sichtfelder an Straßenkreuzungen und Einmündungen durch das städtische Ordnungsamt
- Umbau einer Vielzahl von Ampeln, sodass sie getrennte Zeiten für Fuß- und Radverkehr geradeaus bzw. für rechtsabbiegende Kfz haben
- systematischer, gemeinsamer Umbau von Unfallhäufungspunkten, wie sie im Unfallatlas des statistischen Bundesamtes leicht zu erkennen sind
- regelmäßige, teilweise auch recht kontrovers geführte Besprechungen mit verkehrsrelevanten Behörden bzw. Vereinen
- ab 3,5t sind alle LKW der Stadt Langenhagen laut Ratsbeschluss von 2018 mit Abbiegeassistenten ausgerüstet, darunter auch alle Lkw der Feuerwehr
- am Heck aller Fahrzeuge der Stadt Langenhagen (Pkw, Lkw, Anhänger) befinden sich seit 2020 Aufkleber „Überholabstand min. 1,5 m“
- Einladung zu gemeinsamen Schulungskursen von Polizei, Verkehrswacht, ADAC und ADFC für Pedelec-Fahrende
- ADFC-Fahrrad-Lernkurse für Frauen mit Migrationshintergrund zusammen mit dem Integrationsbeirat
- Kontrollen/Sanktionierung des Radverkehrs durch die Polizei
- Belohnung von Radfahrenden, die sich an StVO-Regeln halten, durch den ADFC Langenhagen
- Veranstaltungen rund um den Verkehr mit Aufklärung inkl. Fahrradüberprüfung wie „Sicherheitstag“ und „Aktionstag Mobilität“
- lösungsorientierte Leserbriefe/Öffentlichkeitskampagnen des ADFC Langenhagen

Der Weg zu weniger Rad-Unfällen: Ursachen abstellen!

Wer Unfälle mit Radfahrenden reduzieren will, muss an die Ursachen ran: Das Datentool bietet auch die Möglichkeit, die Ursachen für jede einzelne Stadt oder auch für übergeordnete Körperschaften (Region, Land, Bund) darzustellen.

Für die Region Hannover ist dies mit deutlich mehr als der Hälfte die Unfallart „Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug“.

Reinhard Spörer

Interview mit Polizeihauptkommissar Andreas Diekmann von der Fahrradstaffel der Polizeidirektion Hannover



Die Fahrradstaffel der Polizeidirektion Hannover, hier nicht in voller Stärke (Gesamtstärke jetzt 7 Beamt*innen).

*Die Fahrradstaffel der Polizeidirektion Hannover ist seit März 2021 im Einsatz und wurde Anfang 2022 noch einmal aufgestockt. Wie viele Kolleg*innen sind denn mittlerweile dabei und welche Arbeitsschwerpunkte sehen Sie derzeit?*

Mit Stichtag zum 01.10.22 versehen sieben Beamtinnen und Beamte in der Fahrradstaffel Dienst, gleichwohl ist unsere Rekrutierungsphase noch im Gange und wird zu Beginn der neuen Radfahrtsaison 2023 weiter fokussiert. Insofern nehme ich den Begriff der Arbeitsschwerpunkte gerne auf, denn nur so können wir effektiv arbeiten.

Zu Beginn des Piloten wurde in der Grundsatzverfügung zur Einführung der Fahrradstaffel als eine der Hauptaufgaben die sichtbare Präsenz aufgeführt. Dem widmen wir uns gerne und fahren durch unsere große Zuständigkeit in der gesamten Region Hannover teilweise über 50 km pro Tag Streife. Wir setzen unsere Schwerpunkte dabei auf Örtlichkeiten, die man als Unfall- oder Gefahrenschwerpunkte bezeichnet durch konzentrierte Kontrollen. Als Beispiel dient hier unter anderem die Sallstraße, dessen Radwege häufig verbotswidrig durch Radfahrende entgegen der Fahrtrichtung genutzt werden und eine entsprechende Beschwerdelage seitens der Anwohnenden herrscht. Darüber hinaus kontrollieren wir beispielhaft aber auch die Einhaltung des unbedingten Haltgebotes an Stoppschildern, vor allem wenn die untergeordnete Straße an einem Zweirichtungsweg mündet, sowie am z. B. Göttinger Hof Ecke Göttinger Chaussee.

Dies sind nur zwei Beispiele aus unserem Tätigkeitsfeld, wie wir im täglichen Dienst einen Kompromiss zwischen sichtbarer Präsenz und Kontrollen zum Schutz des Radverkehrs finden. Das Herbeiführen einer Verhaltensänderung bei der das Fehlverhalten verursachende Verkehrsart, ohne auf eine Gruppe fixiert zu sein, ist unser Ziel. Wir haben im Rahmen unseres Grundsatzauftrages alle Verkehrsteilnehmenden im Blick – motorisiert oder nicht.

Dazu gehen wir übrigens auch Kooperationen mit benachbarten Behörden ein. Anfang September beispielsweise sind wir erstmals mit dem Verkehrsaußendienst der Landeshauptstadt Hannover Streife gefahren. Wir konnten hierbei beide Arbeitsbereiche vergleichen und profitierten vom jeweiligen Erfahrungsschatz. Wir wollen unsere Zusammenarbeit weiter

ausbauen, weitere Kooperativstreifen sind geplant. Dabei scheuen wir uns nicht, auch neue Regelungen der Straßenverkehrsordnung wie das Überholverbot einspuriger Fahrzeuge (VZ 277.1) zu überwachen, so wie letzte Woche erst in Neustadt am Rübenberge. Oder eben, was Sie ja auch direkt ansprechen, das Überholen von Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden mit ausreichendem Seitenabstand. Das macht im Übrigen einen wesentlichen Faktor unserer Arbeitsmotivation aus: Wir erfinden das „Rad“ nicht unbedingt neu, sind aber neuen Überwachungsmethoden und Gesetzesnovellen sehr aufgeschlossen, sodass der Pilot eigentlich nie geendet hat.

Das komplette Interview ist online nachzulesen unter: <https://t1p.de/s1gfl>



Eine Kontrolle der einzuhaltenden Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen von Kfz über 3,5 t zGG (§ 9 Abs. 6 StVO).

Wo kommt eigentlich die HannoRad her?

Redaktionsausflug zu QUBUS media



FOTOS (2): ADFC

Das Team der HannoRad-Redaktion mit Drucker Lars Schicking (3. von rechts) und einer von 3 Geschäftsführern Armin Ahrens (rechts).

Die HannoRad-Redaktion hatte sich vorgenommen, den Betrieb zu besuchen, in dem die HannoRad produziert wird – die QUBUS media GmbH. Andreas Beichler war so freundlich, einen Besichtigungstermin zu organisieren und führte an einem Freitagnachmittag einen Teil des Redaktionsteams zusammen mit Herrn Ahrens aus der Geschäftsführung von QUBUS media durch die Druckerei. Zunächst haben wir gesehen, wie die 32 Seiten der HannoRad mit einem sogenannten Ausschießprogramm an einer Workstation auf dem zukünftigen Druckbogen, einem sogenannten Falzbogen, platziert werden. Hier werden alle Marken und Kennzeichnungen, die für die weitere Verarbeitung notwendig sind, digital positioniert. Anschließend wird dieser digitale Druckbogen auf eine Druckplatte aus Aluminium belichtet. Dann geht es an die Druckmaschine, auf der die HannoRad auf umweltfreundliches Recyclingpapier gedruckt wird.

Ich glaube wir alle waren überrascht, was für eine große Halle sich hinter dem zweistöckigen Firmengebäude am Mühlenberg auftut und noch mehr waren wir beeindruckt von dem ohrenbetäubenden Lärm in der Druckerei. Hier wird nicht ohne Grund mit vorgeschriebenem Gehörschutz gearbeitet.

Auch die neue 8-Farben-Druckmaschine, auf der die HannoRad gedruckt wird, ist allein aufgrund ihrer Größe sehr beeindruckend. Ich schätze mal, dass diese Maschine mehr als 17 m lang und ca. 6 m breit ist. Außerdem

überragt sie uns alle in der Höhe. Es können 16 Seiten der HannoRad in einem Durchgang auf Vorder- und Rückseite eines sogenannten Rohbogens in der Größe 88 cm Breite und 63 cm Höhe bedruckt werden.

Im Offsetdruckverfahren wird pro Farbwerk jeweils eine Farbe (Cyan, Magenta, Gelb und Schwarz) nacheinander aufgetragen, so dass am Ende ein fertiger Bogen mit 16 farbigen Seiten der HannoRad auf die vorbereitete Palette der Auslage fällt. Dies alles erfolgt in hoher Geschwindigkeit mit ca. 16.000 Druckbögen pro Stunde mittels dieser hochmodernen Maschine.

Herr Ahrens zeigte uns anschließend noch die weiteren Verarbeitungsschritte: Im nächsten Schritt werden die bedruckten Bögen vollautomatisch zunächst gefalzt und dann geheftet, bevor die Hefte im letzten Schritt in den Versand gehen, wo sie postaufbereitet versendet werden bzw. ein Teil der Auflage in die Geschäftsstelle des ADFC geliefert wird.

Alles in allem war es ein sehr beeindruckender Besuch. Er hat uns auch etwas Verständnis gebracht für den Druckprozess und die Erfordernisse, die das vor allem terminlich erfordert. Denn nun ist uns allen klar, warum eine Erhöhung oder Verringerung der Seitenzahl der HannoRad nur in Schritten von 16 Seiten wirtschaftlich ist. Es werden immer 16 Seiten auf einen Rohbogen gedruckt. Wollten wir davon abweichen, ändern sich die Kosten pro Seite erheblich.

Olaf Kantorek



Das Papier liegt bereit. Die hochmoderne 8-Farbendruckmaschine druckt einen 16-seitigen Bogen beidseitig in einem Durchgang. In einer halben Stunde ist der erste von 2 Bögen der HannoRad gedruckt – immerhin 8.000 Stück.

Mitarbeit in der HannoRad-Redaktion

Hast du Interesse bei der HannoRad-Redaktion mitzumachen? Wir freuen uns immer über neue Gesichter und über Beitragsvorschläge. Melde dich am besten bei Lars Wöllecke

E-Mail: l.wollecke@adfc-hannover.de

Kidical Mass Hannover

Die Kidical Mass Hannover ist Teil einer weltweiten Protestbewegung, die es seit dem Jahr 2017 auch in Deutschland gibt. Mit bunten Fahrraddemos erobern Radfahrende von 0 bis 99 Jahren die Straßen. Beim täglichen Irrsinn auf deutschen Straßen ist für die kleinen Verkehrsteilnehmer*innen kaum Platz. Welche Eltern schicken ihre Kinder mit dem Fahrrad auf die Straße ohne dabei ein mulmiges Gefühl zu haben? Die Kidical Mass will Kinder als Verkehrsteilnehmer*innen sichtbar machen. Sie hat die Vision, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbständig mit dem Fahrrad bewegen können. (Was es für sicheren Radverkehr braucht haben wir im Schwerpunkt dieser Ausgabe dargestellt.)

Mit der Kidical Mass Bewegung verschaffen sich engagierten Eltern bundesweit bei Verkehrsplaner*innen und Politiker*innen Gehör für diejenigen, die sich nicht über starke Lobbyverbände zu Wort melden können. Sie fordern kinderfreundliche, grüne und zukunftsfähige Orte, in denen es viele und vielfältige Freiräume zum Spielen und für ein soziales Miteinander zwischen allen Generationen gibt. Mittlerweile gibt es Kidical Mass Demos in über 200 deutschen Städten. Zum 4. Mal waren am 24.09.22 über 200 Kinder und Erwachsene beim Start am Neuen Rathaus dabei. Organisiert wurde diese Demo vom ADFC Region Hannover, Velo Hannover, Parents for Future und der HANNOVAIR Connection. Nach einem bunten Rahmenprogramm und gemeinsamen Tanzen ging es auf gesperrten Straßen einmal um die Innenstadt. Auf dieser Tour machten die Teilnehmenden lautstark und mit selbstgebastelten Schildern auf Ihre Forderungen aufmerksam. Es wird nicht zum letzten Mal gewesen sein.

Detlef Rehbock



Und Abfahrt! Die Kidical Mass war trotz Regenwetter gut besucht. Los gings am Trammplatz und dann einmal auf gesperrten Straßen um die Innenstadt. (Foto: © Dirk Hillbrecht)



^ **Mit dem Fahrrad über die Raschplatz-Hochbrücke: ein besonderes Erlebnis! (Foto: © Maike Feldner)**

< **Noch schnell das ADFC-Windrad montieren und schon kann die Demo starten. (Foto: © Dirk Hillbrecht)**

Siegerehrung Stadtradeln



Auf dem Entdeckertrag wurden die Sieger*innen des diesjährigen Stadtradelns geehrt.

Der Entdeckertag der Region Hannover am 11.09.22 bildete einen würdigen Rahmen für die Siegerehrungen des Stadtradeln Wettbewerbs 2022. Wieder einmal konnte ein neues Rekordergebnis für die Region Hannover erzielt werden. Mit 4.217.587 geradelten Kilometern mussten wir uns nur Berlin geschlagen geben und landeten bundesweit auf dem 2. Platz. Bei den angemeldeten Radfahrenden waren wir mit 23.555 gemeldeten Teilnehmenden sogar deutlich vor Berlin. Leider ist Teilnehmendenzahl absolut keine Wertungskategorie beim Stadtradeln. Zu diesem großartigen Ergebnis haben alle Ortsgruppen des ADFC Region Hannover einen wichtigen Teil beigesteuert. Der unermüdlichen Arbeit unserer Ortsgruppen-sprecher*innen und weiteren Aktiven in den Kommunen ist es zu verdanken, dass dieser Wettbewerb Jahr für Jahr mehr Menschen motiviert, mit dem Rad zu fahren und im

dreiwöchigen Wettbewerbszeitraum die geradelten Kilometer zu erfassen. Besonders zu erwähnen ist Wennigsen. Die ADFC Ortsgruppe konnte in der Kategorie „Meiste Kilometer pro Teammitglied“ bei 7 Teilnehmenden eine durchschnittliche Kilometerleistung von 1.269 km erzielen. Dank des engagierten Einsatzes unserer Mitglieder Ingo Laskowski und Axel Lambrecht konnte Wennigsen auch das beste Kommunalparlament und die fahrradaktivste Grundschule stellen.

Für das kommende Jahr sind schon viele Touren und Aktivitäten im Rahmen des Stadtradeln-Wettbewerbs in Planung. Der Wettbewerbszeitraum ist vom 4. Juni 2023 bis 24. Juni 2023 terminiert. Zum Auftakt soll es wieder eine Fahrradsternfahrt geben. Nähere Infos findet ihr dann in der nächsten HannoRad-Ausgabe.

Detlef Rehbock

Fancy Women Bike Ride



FOTOS (4): ADFC

Selay und Maïke organisierten den ersten Fancy Women Bike Ride in Hannover. Der Termin fürs nächste Jahr steht schon, los geht's am 17. September 2023.

Am 18.09.22 war es soweit. In Hannover startete der erste Fancy Women Bike Ride. Initiiert wurde diese Premiere in Hannover von Selay und Maïke, die sich, inspiriert von Veranstaltungen in anderen Städten, auch einen Fancy Women Bike Ride für Hannover wünschten. Aus einem Wunsch wurde Wirklichkeit. Damit reiht sich Hannover ein in die Liste der Fancy Women Städte, die es inzwischen in über 30 Ländern und weit über 200 Städten gibt.

Der Fancy Women Bike Ride begann im Jahr 2013 in Izmir. Die Freundinnen Sema Gür und Pinar Pinzuti wollten sich in einer klar männlich dominierten Fahrradwelt in der Türkei behaupten und gleichberechtigt am Straßenverkehr teilnehmen.

Aus Solidarität mit Frauen in der Türkei und auf der ganzen Welt und um dem grauen Verkehrsalltag eine bunte, weibliche Note zu geben, machen auch immer mehr Städte in Deutschland beim Fancy Women Bike Ride mit, der jeweils am 3. Sonntag im September stattfindet.

Selay und Maïke waren sich schnell einig, dass es auch im Jahr 2023 wieder einen Fancy Women Bike Ride geben soll. Der Termin steht mit dem 17. September 2023 auch schon fest.

Detlef Rehbock



MEYER'S HOF
Frisch. Lecker. Direkt.

[f/meyershof](https://www.facebook.com/meyershof)

Schauen Sie doch mal bei uns in Wassel vorbei!

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

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

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

Nationale Radlogistik Konferenz

Am 20. und 21.09.22 fand in Hannover die dritte Nationale Radlogistik Konferenz statt. Viele Radlogistiker*innen und Hersteller*innen von Lastenrädern versammelten sich zum Auftakt der Konferenz am 20.09.22 auf dem Trammplatz vorm Neuen Rathaus. Begrüßt wurden sie mit einer enga-

gierten Rede unseres Oberbürgermeisters Belit Onay. In seiner Rede spielte die emissionsfreie und stadtverträgliche Logistik mit Lastenrädern und Anhängern eine wichtige Rolle. Im Anschluss an die Rede des Oberbürgermeisters machten sich die Konferenzteilnehmenden auf den Weg und entdeckten auf

einer Tour durch Hannover interessante Punkte der Radlogistik, besuchten Mikrodepots für den Warenumschlag und Akteur*innen der lokalen Radlogistik.

Weitere Informationen zur Radlogistik Konferenz gibt es im Internet unter <https://rlvd.bike/konferenz/>
Detlef Rehbock



Eine Rundtour durch die Innenstadt brachte interessante Einblicke in die Ideen und Pläne für eine nachhaltigere, Lastenrad-basierte, Logistik.



Auch unser Landesvorsitzender des ADFC Niedersachsen, Rüdiger Henze, war vor Ort und machte sich ein Bild von den Entwicklungen im Bereich der Radlogistik.

„Wir können auch anders“: Party des ADFC Wennigsen



Ein gelungener, sehr geselliger Abend in der Tenne – die Stimmung war hervorragend.

Das Motto der Party des ADFC Wennigsen war „Wir können auch anders“. Rund 70 Mitglieder und Freund*innen kamen im Oktober in die Tenne in Degersen. Im Anschluss an das Buffet gab es mit „S.O.N.Y.A and Band“ noch einen Live-Auftritt und damit nette musikalische Untermalung für den Abend.

Die Organisatoren Matthias Peuker, Hans-Heinrich Schwalenberg und Frank Hoffmann sind sonst die Gestalter der ADFC-Aktivitäten in Wennigsen. Schön, dass ihr auch den geselligen Part so gut hinbekommt. Ich war mit meiner Frau gerne dabei.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Der ADFC Wennigsen lud zur Party „Wir können auch anders“ in die Tenne in Degersen.



FOTOS (3): ADFC

Die Organisatoren waren Matthias Peuker, Hans-Heinrich Schwalenberg (beide im Vordergrund) und Frank Hoffmann (leider verdeckt am Schlagzeug).



Unsere monatlichen Newsletter!

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

Einkehren auf:



HOMEYERS HOF

Familienfeiern / Lesungen / Konzerte
Flammkuchen-Mobil



Tel.: 05131 465107
Frielinger Str. 12
30826 Garbsen-Horst



Reise-Impressionen

Ciclopista del Garda

Über dem Gardasee schweben mit Blick auf Wasser und Berge? Und dabei gleichzeitig mit dem Rad entlang der Küste fahren? Dieses Erlebnis hatte ich in diesem Sommer wirklich. Die Ciclopista del Garda ist als eigenständiger Rad- und Fußweg parallel zur Straße an die Felsen über dem See gebaut. Ein äußerst spektakuläres Angebot. Bereits 2018 wurden die ersten gut zwei Kilometer von Limone sur Garda bis zur Grenze der Region Lombardei fertig gestellt. Dort ist leider Schluss, die Nachbar-Region Trentino hat mit dem Bau des Anschlusses nach Riva del Garda noch nicht begonnen – trotz erheblicher EU-Fördermittel. Wer hier seine Fahrt fortsetzen will, muss zunächst sein Rad durch eine Gitter-Schikane lenken und dann den Mut für eine Fahrt auf der Autofahrbahn, streckenweise durch Tunnels, aufbringen. Dies tun erfreulich viele Radfahrende und auch wir kommen u.a. Dank rücksichtsvoller Autofahrender sicher in Riva an.



FOTOS (2): EBERHARD RÖHRIG-VAN DER MEER

Traumhafter Radweg über dem Gardasee



Spannender Radweg auf einer alten Eisenbahntrasse in Kroatien – aber eher für Mountainbikes geeignet.

Parenzana

Mit dem Rad abseits der Straßen auf ehemaligen Bahntrassen zu fahren, ist ein Vergnügen, dass nicht nur in Deutschland möglich ist. In Istrien bietet eine Fahrt auf der Parenzana eine gelungene Abwechslung zum Urlaub an der Adria. Eine Eisenbahntrasse verband von 1902 bis 1935 das italienische Triest mit dem slowenischen Koper und dem kroatischen Porec. Seit 2002 wird die weitgehend erhaltene Trasse als Radweg hergerichtet. Besonders

attraktiv ist die Fahrt durch das kroatische Hügelland vorbei an etlichen sehenswerten historischen Städten und Dörfern. Die Steigungen sind auch für unmotorisierte Radfahrende zu schaffen. Leider ist die Fahrbahn auf Mountainbikes ausgerichtet: Mitunter ist der Schotter so grob, dass eine Fahrt mit dem Trekkingrad mühsam ist. Wir haben dennoch mit Vergnügen und vielen Ausblicken eine Tagestour bei Motovun gemacht.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Vintage Stahlrahmen-Fahrräder von Stahl Royal



FOTOS:ADFC

Bernd Zylla und Moritz Kaplick in ihrem Atelier in der Südstadt. Hier werden alte Stahlräder restauriert und angeboten. Die restaurierten Räder sind schön und nachhaltig, ein Besuch lohnt sich.

Ob klassisch oder neu interpretiert, das Fahrrad Atelier „Stahl Royal“ von Bernd Zylla und Moritz Kaplick in der Südstadt lässt so manches Liebhaber*innen-Herz alter Vintage Stahlrahmen-Fahrräder höherschlagen. Rennräder aber auch Touren- und Cityräder aus den 1970er bis 1990er Jahren, der Blütezeit des Stahlrahmens, werden in der eigenen Werkstatt mit viel Liebe zum Detail in Handarbeit aufgebaut und anschließend im Atelier verkauft. Beim Aufbau wird je nach Modell und Erhaltungszustand des Fahrrads darüber entschieden, ob das Rad klassisch restauriert wird oder daraus ein Einzelstück ent-



steht. Der Kreativität sind hierbei keine Grenzen gesetzt. Von einem Holzlenker oder selbstentworfenen Holzpedalen sowie einem goldenen Lenkerband war schon alles dabei. Auch Sonderanfertigungen nach Kund*innenwunsch sind möglich. Die Auswahl der neuen

Ersatzteile geschieht jedoch mit Sorgfalt, da beide Inhaber großen Wert darauflegen, den Stil des Fahrrads zu erhalten. Sofern möglich, werden auch originale Ersatzteile aus der Zeit verwendet.

Bernd Zylla und Moritz Kaplick haben sich seit der Eröffnung des Ateliers im Februar 2022 bewusst dafür entschieden, nur Fahrräder

mit Stahlrahmen zu verkaufen. Stahl ist nicht nur ein sehr stabiles Material mit guten Fahrereigenschaften, auch aus historischer und nostalgischer Sicht hat Stahl einen besonderen Stellenwert in der Fahrradwelt, da lange Zeit nur Stahlrahmen gebaut wurden. Die Vintage Stahlrahmen-Fahrräder mit ihren dünnen Querschnitten, schönen Verzierungen und einer leichten, reduzierten Form sehen somit nicht nur toll aus, sondern lassen sich auch gut fahren. Zum Angebot von „Stahl Royal“ zählen u. a. bekannte französische und italienische Stahlrahmenmarken wie Motobecane, Peugeot, Bianchi und De Rosa. Auch ein altes Stahlrahmen-Tandem kann ausgeliehen werden. Um das individuell passende Rad zu finden, nimmt sich das „Stahl Royal“-Team viel Zeit. Interessierte können außerdem eine Probefahrt vereinbaren und individuelle Beratungsgespräche außerhalb der Öffnungszeiten sind nach Terminabsprache möglich. Das „Stahl Royal“-Team freut sich über einen Besuch!

Meike Schröder

Kontakt und Öffnungszeiten:

Stahl Royal
 Roseggerstraße 1,
 30173 Hannover
 Telefon 0178 7316186
 oder 0176 64113572

Di. und Do. 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr
Sa. 10:00 Uhr bis 14:00 Uhr
 Weitere Termine nach Rücksprache.

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 | 2023: 12.02. 2023

Wir stellen vor: Green-Bike Shop in Laatzen



FOTOS: ADFC

Patrick Held hat sein Geschäft bereits vor 10 Jahren gegründet. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum und Willkommen beim ADFC.

zu finden. Neben dem Verkauf selbst spielt auch die Beratung eine wichtige Rolle. „Fast alle Modelle, die wir im Onlineshop anbieten, kann man bei uns in Laatzen kostenlos Probefahren und sich ausführlich über unsere Räder beraten lassen“, so Patrick. So kann für Interessierte das perfekte Lastenrad gefunden werden. Und auch der gemütliche Empfangsbereich mit Sitzecke und Kaffeemaschine ist in Planung und wird bald kommen.

Doch um das alles wie geplant umsetzen zu können, fehlt es an der ein oder anderen Stelle noch an Personal. Hier also ein Ausruf an alle jobsuchenden Fahrradbegeisterten: Das Team in Laatzen ist auf der Suche nach Unterstützung und bietet neben einer Stelle als Verkäufer*in auch eine Stelle als „Allrounder*in“ an, welche*r sich um Reklamations- und Logistikaufgaben kümmert und am besten ein bisschen technisches Grundverständnis mitbringt.

Bianca Sieg

Wir freuen uns, ein weiteres Fördermitglied des ADFC Hannover vorzustellen: Green-Bike Shop. Mit großem Verkaufsraum, dem Fokus auf Lastenräder und einer grünen Agenda möchte das Team vom bisher primären Online-Auftreten nun auch Fahrrad-Interessierten vor Ort die Möglichkeit geben, sich umfangreich beraten zu lassen. Wir haben uns mit dem Green-Bike Gründer Patrick Held getroffen und konnten uns im Laatzenener Standort genauer anschauen. 2012, mit jungen 18 Jahren, hat Patrick Green-Bike gegründet und vor ca. zwei Jahren, neben dem ersten Standort in Ahnsen, einen zweiten Standort in Laatzen eröffnet.

Wer einen klassischen, kleinen Fahrradladen erwartet, wird eines Besseren belehrt: Die Räumlichkeiten wirken auf den ersten Blick eher wie eine riesige Halle bestückt mit unzähligen Lasten- und vereinzelt auch normalen Fahrrädern. „Gerade kam viel Ware rein, daher steht hier aktuell alles voll mit neuen Rädern“ wird mir auf meine staunenden Blicke über die Menge an Lastenrädern und ein witzelndes „deswegen sind Lastenräder überall ausverkauft!“ entgegengebracht. Doch Patrick hat eine klare Vision für den Standort, von welcher vieles bereits umgesetzt wurde.

Alleinstellungsmerkmal ist bereits, dass bei Green-Bike Lastenräder der unterschiedlichsten Preisklassen angeboten werden. Wer also nicht das teuerste Modell kaufen möchte, greift vielleicht eher zu einem Lastenrad von Babboe, während auch luxuriösere Modelle wie das Family von Urban Arrow zur Verfügung stehen. Zielgruppen sind bei Green-Bike nicht nur Familien mit Kindern oder Privatpersonen, auch Modelle für schwerere Lasten und gewerbliche Zwecke gibt es hier

Kontakt:
GREENBIKE-SHOP
 Würzburger Str. 4,
 30880 Laatzen
<https://www.greenbike-shop.de/green-jobs>

Marcel's Fahrradversteigerungen

Was geschieht eigentlich mit Fahrrädern, die gestohlen wurden und die, nachdem die Eigentümer*innen die Entschädigungen der Versicherungen bekommen haben, zufällig wieder bei der Polizei auftauchen? Marcel Birth aus Wunstorf hat im letzten Jahr 15 solcher Räder von der Versicherung Wertgarantie geschenkt bekommen, wieder verkehrstauglich gemacht und für einen guten sozialen Zweck weitergegeben oder versteigert. Besonders wertvolle Räder hat er online versteigert und dafür öffentlich geworben, u.a. über die Leinezeitung und das Meer-Radio. „Da waren mehrere richtige Knaller dabei“, sagt Birth, MTB-E-Bikes mit einem Neupreis von rund 7.000 €. „Das hat richtig Geld eingebracht, das ich dann weitergeben konnte.“ Unter anderem für das Kinderkrankenhaus auf der Bult, an eine Jugendfeuerwehr, den Tagestreff für Obdachlose, die Wunstorfer Tafel und andere.

Birth macht das ehrenamtlich, beruflich ist er Dachdecker. Seit 2020 betreibt er eine Fahrradgarage, in der er Fahrräder für Kinder und Senioren kostenlos und ehrenamtlich repariert. „Mir liegt die Verkehrssicherheit von Kindern und Senioren sehr am Herzen“ betont er. Mehrere Stunden in der Woche schraubt er an Rädern, die ihm Junge und Alte vorbeibringen. Seine Frau, Kimberley Campbell, unterstützt ihn bei der Öffentlichkeitsarbeit. Und dabei ist sie sehr erfolgreich: Vor einem Jahr berichtete SAT1Regional über Births Fahrradgarage. Das brachte ihm den Kontakt zur Wertgarantie und zu Sponsoren für Ersatzteile. Mit einem der Sponsoren, der Fahrradmarke Fischer, will er demnächst alle Schüler*innen einer Wunstorfer Schule mit Helmen ausstatten. „Die sollen dann ein gutes Vorbild abgeben“, sagt er. Auch mit dem ADFC Wunstorf steht er im Kontakt. „Da ist sicherlich eine Zusammenarbeit möglich, zum Beispiel beim Codieren.“ Und dann hat er noch eine Zukunftsidee: ein E-Lasterad für einen mobilen Reparatur-Service für die Räder seiner Kinder und Senioren. Dafür sucht er noch nach Sponsoren.

Eberhard Röhrig-van der Meer



Marcel Birth holt acht hochwertige E-Bikes als Fahrradspende bei Marion Wessel von der Wertgarantie ab.

FOTOS (2): ADFC



In seiner Fahrradgarage repariert Marcel Birth in Wunstorf ehrenamtlich Fahrräder für Kinder und Senioren.

MIT ABSTAND DIE BESTEN MOMENTE

SFU
immer unterwegs

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

SFU SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

HANNOVER
Schillerstraße 33 | 0511 4503010

BRAUNSCHWEIG
Neue Straße 20 | 0531 13666

BESUCH UNS AUCH AUF
www.sfu.de | [@](#) | [f](#) | [v](#)



Rezension zu

„Die Wiederentdeckung des Fahrrads“

von Eberhard Röhrig-van der Meer und Klaus Geschwinder

In der Publikation „Die Wiederentdeckung des Fahrrads“ erörtern die zwei Autoren Eberhard Röhrig-van der Meer, Vorsitzender des ADFC Stadt Hannover, und Klaus Geschwinder, Teamleiter für Verkehrsentwicklung und -Management des Fachbereichs Verkehr der Region Hannover, die einzelnen Schritte der letzten ca. drei Jahrzehnte zur Wiederentdeckung des Fahrrads als Verkehrsmittel, sowohl auf kommunaler als auch auf Bundesebene. Außerdem werden Ursachen herausgestellt, die diese Entwicklung gefördert als auch gehemmt haben und heutzutage noch beeinflussen. Der 22 Seiten umfassende Artikel ist dieses Jahr in dem Buch „Klimaschutz und Energiewende in Deutschland: Herausforderungen – Lösungsbeiträge – Zukunftsperspektiven“ von dem Herausgeber Udo Sahling im Springer Verlag, ISBN: 978-3662620212, erschienen.

Der Artikel beginnt mit der Entstehungsgeschichte des Fahrrads sowie einer historischen Einordnung bezogen auf die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel in der Gesellschaft. Im Hauptteil wird detailliert auf die Entwicklung des Radverkehrs auf kommunaler und Bundesebene anhand zahlreicher existierender Radverkehrskonzepte und -pläne eingegangen. Zukunftsfähigen Fahrradinfrastrukturbeispielen, Bike-Sharing-Modellen und der Bedeutung des Fahrrads als Wirtschaftsfaktor wird ebenfalls jeweils ein Kapitel gewidmet. Auch die in jüngerer Zeit aufgekommenen Radentscheide, Werbekampagnen und Interessensvertretungen, die seit ein paar Jahren ein gewachsenes Potenzial für eine politisch initiierte Verkehrswende haben, werden beleuchtet. Insgesamt gibt der Artikel einen umfassenden Einblick in die Thematik und die lesende Person bekommt verständlich erzählt, wie sich die Wiederentdeckung des Fahrrads historisch darstellt und an welchem Punkt wir heute stehen. Eberhard Röhrig-van der Meer und Klaus Ge-

schwinder beschreiben dabei gekonnt, dass die Wiederentdeckung des Fahrrads im Kleinen, nämlich in den Kommunen begann, diese aber oftmals mit Absichtserklärungen und ohne konkrete Maßnahmen in diversen kommunalen Radverkehrskonzepten „feststeckte“. Doch mit wirklichem Nachdruck schreitet die Wiederentdeckung des Fahrrads erst voran, seitdem der Bund für die Verkehrswende, beginnend mit den Nationalen Radverkehrsplänen seit 2002, finanzielle Mittel bereitstellt. Die kommunale Radverkehrsentwicklung wird in dem Artikel hauptsächlich am Beispiel der Stadt und Region Hannover beschrieben. Für uns in und um Hannover ist es somit von Vorteil, dass die beiden Autoren eng mit Hannover verbunden sind und ein Großteil der angebrachten Beispiele aus Hannover stammen. Ein weiterer, von den Autoren herausgestellter Beschleunigungsfaktor für die Wiederentdeckung des Fahrrads ist die Klimadebatte. Insbesondere das im Jahr 2019 beschlossene Klimaschutzprogramm 2030, welches ebenfalls mit finanziellen Mitteln den bundesweiten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur fördert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ich den Artikel grundsätzlich all denjenigen empfehlen kann, die sich für den historischen Verlauf der Wiederentdeckung des Fahrrads und/oder für eine fahrradgerechte Verkehrswende interessieren. Der Artikel ist informativ, gut strukturiert geschrieben und gibt einen umfangreichen Überblick zur Thematik, auch wenn der Fokus oft auf Hannover liegt.

Meike Schröder



Erschienen im Buch
„Klimaschutz und
Energiewende in
Deutschland“,
871 Seiten.

ADFC Stadt Hannover

WiLas: Wir nutzen Lastenräder

Das Projekt WiLas ging dieses Jahr nach einer dreijährigen Pause in die zweite Runde und wir können erste Fazits ziehen.



FOTO: ADFC HANNOVER

Fazit Nummer 1: Lastenräder sind im Alltag angekommen!

Inzwischen wissen wahrscheinlich alle Hannoveraner*innen, was ein Lastenrad ist und dass es davon mehr als nur eine Ausführung gibt. Viele Fahrradläden bieten Lastenräder im Verkauf an und so lässt sich eine große Bandbreite an Lastenrädern in Hannover erwerben. In anderen Worten: Für jeden Topf findet sich hier der passende Deckel! Egal ob mit vier Kindern, den Großeltern, Großeinkäufen oder zwei Kisten Bier- für wirklich jedes Einsatzgebiet gibt es das passende Lastenrad in Hannover zu kaufen. Um sich einen Überblick über die erhältlichen Lastenräder zu verschaffen, lohnt sich ein Blick auf unsere WiLas-Website, hier gibt es eine Übersicht vieler verschiedener Modelle, inklusive Vor- und Nachteile und den wichtigsten Eckdaten.

(<https://hannover-stadt.adfc.de/lastenraeder/>)

Fazit Nummer 2: „Sharing is caring!“

Doch es muss ja nicht immer gleich das eigene Lastenrad sein. Auch der Lastenrad-Verleih hat in Hannover an Fahrt aufgenommen, von Hannah und stadtradLa (Lastenrad-Verleih von stadtmobil) bis zu Kirchengemeinden und Supermärkten gibt es viele Verleih-Ange-

bote und das oft sogar kostenlos oder zumindest zu sehr fairen Preisen. Wir finden die Entwicklung super, denn Sharing-Modelle sind ein wichtiger Teil der Mobilitätswende und sind die Antwort auf den noch herrschenden Platzmangel in deutschen Städten wie Hannover. Auch hierzu haben wir auf unserer WiLas-Website eine Übersicht über das Verleih-Angebot im Stadtgebiet Hannover erstellt.

Fazit Nummer 3: Die Menschen haben Lust aufs Lastenrad!

Die Nachfrage nach manchen Modellen ist deutlich höher als das Angebot, auch wenn dieses in Hannover in den letzten Jahren deutlich größer geworden ist. Im Rahmen von WiLas sind wir mit vielen Interessierten in Kontakt gekommen, haben uns auf Veranstaltungen ausgetauscht und beraten, Testfahrten angeboten und einwöchige Probenutzungen vereinbart. Das Feedback ist hier sehr erfreulich, denn die meisten kommen nach der einwöchigen Probenutzung zurück und wollen das Lastenrad eigentlich gar nicht wieder hergeben. Hier zeigt sich: wer dem Lastenrad eine Chance gibt, wird überzeugt! Den Nutzer*innen (und ihren Kindern) macht das Fahren viel Spaß und besonders mit Motorisierung ist das Lastenrad im Alltag, sowohl für Einkäufe als auch für Ausflüge und längere Touren, die perfekte Begleitung.

Fazit Nummer 4: Es mangelt an Parkplätzen.

Auch beim Thema Lastenräder gibt es noch Probleme. Beim Feedback der Probenutzungen sehen wir hier einen ganz klaren Trend: Viele Nachteile gibt es beim Lastenrad nicht, doch der größte Knackpunkt ist und bleibt das sichere und wettergeschützte Abstellen der Lastenräder. Dies sehen auch wir als großes Problem, denn wenn für mehr Lastenrad-Nutzung plädiert wird, muss auch für mehr Platz gesorgt werden. Viele Abstellplätze für Fahrräder sind zu kurz, oder das Lastenrad passt nicht an bzw. zwischen die Fahrradbügel und oben drauf kommt noch hinzu, dass wir ohnehin nicht ausreichend wettergeschützte Fahrradstellplätze haben. Auch in den Wohngebieten ist das problematisch, denn ein Großteil der Lastenräder kann aufgrund des Gewichts und der Größe nicht in den Fahrradkeller oder durch den Flur in den Hinterhof getragen werden. Um hier eine echte Wende zu erzielen und weiter Menschen zum Lastenrad (und weg vom Auto) zu bringen, muss dieses Problem angegangen und im Stadtbild auch deutlich sichtbar gemacht werden: wir schaffen aktiv Platz fürs Lastenrad.

Freudige Gesichter beim Testfahren unseres Babboe Carve. Entstanden beim Sommerfest der freien Waldorfschule in Bothfeld.

Vorgaben für barrierearme Bushaltestellen – Kollision mit Radverkehr

Im Barsinghäuser Stadtgebiet sind an der B 65 zwischen Wichtringhausen und Bantorf die Bushaltestellen barrierearm umgestaltet worden. In den Bauvorschriften enthalten ist auch die Positionierung des Haltestellenschildes. Was für einen reinen Gehweg akzeptabel sein mag, ist für einen an der Bushaltestelle verlaufenden Zwei-Richtungs-Radweg, der in diesem Bereich ohnehin schon eingengt ist, ein gefährliches Hindernis. Wir setzen uns für eine Versetzung der Haltestellenschilder ein und ganz kurzfristig wurden die Schilder bis zur Rückwand des Warthäuschens versetzt. Auch fand in Wichtringhausen der Abfallbehälter, der am Warthäuschen befestigt war und in den Fahrweg ragte, auf unsere Initiative hin einen günstigeren Standort.

Heidrun Bartz



FOTO: ADFC BARSINGHAUSEN

Zwei-Richtungsradweg durch die Bushaltestelle: Wieder ein Beispiel für eine einseitige Bevorzugung des Autoverkehrs. Durch die Haltebucht für den Bus wird dafür gesorgt, dass der Autoverkehr ungehindert fließen kann, zu Lasten des Radverkehrs, der dadurch noch weniger Raum erhält. Würde der Bus auf der Fahrbahn halten, wäre ausreichend Platz, um den Radweg um die Bushaltestelle herum zu führen.

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

BFFL HANNOVER E.V. – BUND FÜR FAMILIENSORT UND FREIE LEBENSGESTALTUNG,
Waldstraße 99, 30629 Hannover

BLUESKY OUTDOOR GMBH
Kurt-Schumacher-Straße 9, 30159 Hannover

BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG
Stiftstraße 12, 30159 Hannover

E-MOTION TECHNOLOGIES
Am Markte 13, 30159 Hannover

ERGODYNAMIK BUSCH
Schneenerener Straße 8, 31535 Neustadt a. Rbg.
und in der Mardorfer Straße 8,
OT Neustadt Mardorf,

FAHRRAD KRUSE
Im Sande 2, 30926 Seelze

FAHRRAD MEINHOLD
Kampweg 12, 30823 Garbsen

FAHRRADHAUS RUSACK
Albert-Einstein Straße 3b, 31515 Wunstorf

FAHRRADKONTOR
Spichernstraße 7, 30161 Hannover

FAHRRADSERVICE MESIC
Krendelstraße 24, 30916 Isernhagen

FEINE RÄDER DRAHTESEL GMBH
Volgersweg 58, 30175 Hannover

GREENBIKE-SHOP
Würzburger Str. 4, 30880 Laatzen

KONVIS – VISIONÄR KONZEPTE
Martin Steudter, Rampenstraße 7D,
30449 Hannover

PRO BERUF GMBH
Bonifatiusplatz 1/2, 30161 Hannover

RADGEBER LINDEN GMBH
Wunstorfer Straße 22,
30453 Hannover

RADHAUS SCHAUERTE
Hildesheimer Straße 53,
30169 Hannover

RADHAUS STURM
Burgdorfer Straße 7, 31275 Lehrte

RÄDERWERK GMBH
Hainhölzer Straße 13, 30159 Hannover

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GMBH
Schillerstraße 33, 30159 Hannover.

STEINHUDER MEER TOURISMUS
Meerstraße 15–19, 31515 Wunstorf

STEP
Odeonstraße 14, 30159 Hannover

TOMMY'S FAHRRADHUS
Im Heidland 25,
31535 Neustadt a. Rbg.

ÜSTRA HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE AG
Georgstraße 52, 30159 Hannover

VELOGOLD
Wunstorfer Straße 39A, 30453 Hannover

ZWEIRAD RESCHKE
Welzer Straße 16, 31535 Neustadt OT Welze

Werde ADFC-Mitglied

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

Das sind exklusive Mitglieder-Vorteile:

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

Nicht zögern – jetzt Mitglied werden!

Einfach QR-Code einscannen und zum digitalen Mitgliedsantrag gelangen.



ADFC Barsinghausen

Kapitulation vor Elterntaxen?

Aufhebung einer Fahrradzone in Barsinghausen

Im Juli 2021 wurde das von einem Ingenieurbüro erarbeitete Radverkehrs-konzept für Barsinghausen vom Rat verabschiedet: Auf den Zubringer-routen zu den Schulen werden Fahrradstraßen als geeignetes Element der Radverkehrs-führung empfohlen. Der Ergebnisbericht hatte Konflikte zwischen abfahrenden PKW und Radfahrenden auf der Straße „Am Spalterhals“ zum Schulschluss im Schulzentrum konstatiert. Zur Zeit der Untersuchung durch das Ingenieurbüro war die Hauptzubringerstraße Bestandteil einer 30er Zone, und – nicht der Rechtslage entsprechend – als ein benutzungspflichtiger Fuß-/Radweg ausgewiesen. Anfang 2022 wurde im Bereich um das Schulzentrum eine Fahrradzone ausgewiesen (HannoRad berichtete) und der Fußweg der Straße „Am Spalterhals“ wurde zur (freiwilligen) Nutzung für Radfahrende freigegeben.

In der Folge brach ein Sturm der Entrüstung los: Schule und Elternschaft sprachen sich für die weitere Benutzungspflicht des Fußweges aus, auf der (sehr breiten) Straße sei es bei „Hundertern von Autos zu Schulbeginn“ viel zu gefährlich. Anstatt die Elterntaxen auszubremsen und zu kanalisieren, beispielsweise durch eine ausschließliche Ausweisung einer „Anlieferungszone“ auf dem Parkplatz mit Zufahrt nur von der Durchgangsstraße aus, kapitulierte die Verkehrsbehörde der Stadt Barsinghausen und verbannte die Radfahrenden von der Straße: Um rechtssicher einen benutzungspflichtigen Radweg wieder einführen zu können, dürfen die wenigen Meter bis zur Einmündung Holunderweg mit Tempo 50 befahren werden, danach gilt eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30, die dann kurz vor der Einmündung Egestorfer Kirchweg (durfte 30er Zone bleiben) wieder



Hat nicht einmal ein Jahr gehalten: Die erste Fahrradzone in der Region Hannover. In der HannoRad 1/22 berichteten wir noch recht euphorisch von der Einrichtung der Fahrradzone in Barsinghausen, mittlerweile wurde diese aufgrund von Protesten der Schule und Eltern in der Straße „Am Spalterhals“ schon wieder zurückgenommen und die Stadt Barsinghausen kapituliert vor den Elterntaxis. Extrem enttäuschend!

aufgehoben wird. Statt „Mehr Platz fürs Rad“ heißt es in Barsinghausen „Mehr Platz für Autos“. Und manchen Autofahrenden reicht der Platz immer noch nicht: Anwohner*innen berichten, dass Elterntaxen auf dem Radweg stehen, um auf die Kinder zu warten.

Heidrun Bartz

Verkehrssicherheit an der Röntgenstraße

An dem Zwei-Richtungs-Radweg an der Röntgenstraße kam es an der Einmündung der Bunsenstraße zu einem schweren Unfall, bei dem eine Pedelec-fahrerin schwerste Kopfverletzungen davongetragen hat. An der Einmündung war unter dem „Vorfahrt gewähren“ Schild lediglich ein Zusatzschild mit zwei gegenläufigen Pfeilen ohne Radfahr-symbol angebracht, die weiße Markierung der Furt war kaum noch wahrnehmbar, Radfahrende, die von rechts kommen, sind durch Hecken und Buschwerk erst spät sichtbar. Wir setzten uns für eine Rotfärbung der Furt und den Ersatz der Vorfahrtregelung durch ein Stoppschild ein, da auch die Kfz auf der Röntgenstraße teilweise kurz hinter dem Ortsschild noch ein hohes Tempo fahren. Leider wurden wir zum Anhörungstermin nicht eingeladen. Das Stoppschild wurde abgelehnt, das Zusatzschild mit den Pfeilen enthält nun das Radfahr-symbol. Erfreulich ist, dass bereits am 30.06.2022 eine Rotfärbung der Furt aufgebracht wurde und die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden damit an dieser Stelle zumindest ein wenig verbessert wurde.

Heidrun Bartz

Diese Ecke ist sehr schwer einzusehen. Die frische Rotmarkierung sorgt zumindest für eine kleine Verbesserung. Mindestens ein Stoppschild für den Autoverkehr wäre angemessen.



ADFC Burgdorf

Einladung zur Mitgliederversammlung

Der ADFC OG Burgdorf/Uetze wird demnächst eine Mitgliederversammlung einberufen um eine Neuwahl durchzuführen, da Beate Rühmann von der Position der OG-Sprecherin zurückgetreten ist und dieses Amt nur noch bis zur nächsten Mitgliederversammlung kommissarisch führt.

Folgende Mitglieder haben ihren Hut in den Ring geworfen:

Kathrin Roth, Michael Roth und Sascha Schwartz.

Da bisher noch kein genaues Datum feststeht, bitten wir alle Mitglieder, die keine E-Mail-Adresse hinterlegt haben, sich entsprechend über die Homepage www.adfc-burgdorf-uetze.de zu informieren. Alle anderen Mitglieder werden per E-Mail informiert.

Beate Rühmann

Die Stadt Burgdorf hat sich die Verkehrswende auf die Fahnen geschrieben, inklusive einiger Hindernisse

Die Stadt Burgdorf im Nordosten der Region Hannover möchte die Verkehrswende in Angriff nehmen. Dazu hat die Stadt vor zwei Jahren ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben und stellte Teile dieses Konzept in diversen Workshops der Politik und den Verbänden von Burgdorf vor. In Anbetracht, dass dieses Mobilitätskonzept sehr umfangreich ist und da natürlich noch nicht alles „in Stein gemeißelt ist“, wurde das Konzept noch nicht in voller Gänze veröffentlicht. Aktuell wurde über die örtliche Presse lediglich eine Idee zur Umgestaltung der Innenstadt bzw. der Markstraße und Braunschweiger Straße zu einer Einbahnstraße vorgestellt. Diese Umgestaltung, vor kurzem im Ausschuss für Verkehr beschlossen, ist als befristeter Verkehrsversuch ab Mitte 2023 angedacht. Gegen diesen Vorschlag gibt es entsprechend Vorbehalte aus allen möglichen Richtungen. Einige Politiker*innen haben Bedenken, dass die Verkehrswende Burgdorf noch weiter verschulden wird. Burgdorfer Geschäftsleute fürchten um Kund*innen, die mit dem PKW in die Stadt kommen. Und wir vom ADFC haben Befürchtungen, dass die angedachte Fahrtrichtung des PKW-Verkehr dem Radverkehr nicht förderlich ist. Und selbst die Stadtverwaltung inklusive des Bürgermeisters hat Bedenken geäußert, den Verkehrsversuch und das Mobilitätskonzept ohne weiteres Personal nicht umsetzen zu können.

Auch gab es schon einige Info-Veranstaltungen zum Schulwegradverkehr. Mittlerweile wurde auch ein Schulwegekonzept vom Stadtrat genehmigt, welches immerhin eine neue Fahrradstraße enthält. Aber

auch dieses Konzept zeigt an diversen Knotenpunkten noch Verbesserungsbedarf, um ein sicheres Vorrangkommen des Radverkehrs zu gewährleisten. Und auch hier wird dringend Personal zur weiteren Planung und Umsetzung benötigt.

Der ADFC Burgdorf/Uetze versucht sich natürlich in dieses Konzept mit einzubringen, wundert sich aber darüber, dass die Politik scheinbar immer noch nicht akzeptieren kann, dass der Radverkehr eine echte Alternative zum Kfz darstellt. Des Weiteren hat die Stadt Burgdorf im Rahmen des Mobilitätskonzept nur zwei Handlungsfelder, die sie selbst aktiv umsetzen kann. Zum einen die Förderung des Fuß- und Radverkehr, zum anderen die Umgestaltung des Kfz-Verkehr zu Gunsten des Fuß- und Radverkehr. Beim ÖPNV ist Burgdorf auf das Wohlwollen der Region angewiesen.

Seit August gibt es in Burgdorf eine Initiative um Probleme mit dem Rad aufzuzeigen. Immer am letzten Freitag im Monat wollen Radfahrende durch gemeinsame Touren die Problemstellen anfahren und Präsenz zu zeigen.

Der ADFC Burgdorf/Uetze unterstützt diese Initiative und beteiligt sich an den Touren. Viele weitere Radfahrende und Aktive sind erwünscht und können sich informieren und gerne beteiligen.

Mehr Infos hier:

Facebook „Mehr Platz fürs Rad Burgdorf“ oder adfc-burgdorf-uetze.de

Sascha Schwartz

ADFC Wunstorf

Einladung zur Mitgliederversammlung

Am Mittwoch, 18.01.2023, 19 Uhr, findet die Mitgliederversammlung der ADFC Ortsgruppe Wunstorf statt.

Themen:

- Berichte 2021/22,
- Wahlen OG-Sprecher*in und Stellvertreter*in
- Planungen und Touren 2023

Mitglieder und Gäste sind willkommen. **Tagungsort ist das Gasthaus „Altens Ruh“, Am Hohen Holz 51, 31515 Wunstorf.**

Erwin Marquard

ADFC Garbsen

Erster roter Radschutzstreifen in Garbsen

In Garbsen-Havelse wurde nach Abschluss der Deckenarbeiten der erste rote Radschutzstreifen markiert. In den Nachbargemeinden sind sie bereits fester Bestandteil im Straßenbild. In Garbsen gab es zuvor nur rot eingefärbter Führungen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen. Ein Radfahrstreifen ist auf der Horst markiert. Die Straße Am Hasenberge ist ein viel genutzter Schulweg und als Hauptverkehrsrouten für Radelnde im Mobilitätskonzept 2030 ausgewiesen. Dennoch war im Vorfeld eine kontroverse Diskussion der politischen Parteien zu beobachten. Letztendlich hat der Rat mit knapper Mehrheit dem Antrag der Verwaltung zugestimmt. Radschutzstreifen sind Teil der Fahrbahn, dort wo Radelnde ohnehin unterwegs sind. Sie er-

setzen keine Radwege, die für eine Radverkehrsinfrastruktur dringend erforderlich sind. Innerhalb der Stadtteile von Garbsen fehlt hierfür leider oft der notwendige Platz. Dort wo es möglich wäre, müssten zuvor Grundstücke auf der Länge von Ortsdurchfahrten gekauft werden, aktuell nicht vorstellbar. Innovative Lösungen haben sich auch noch nicht gezeigt. Rote Radschutzstreifen sind für uns als „Notlösung“ aber ein guter Beitrag für mehr Verkehrssicherheit und zur Mobilitätswende. Sie verdeutlichen mehr als nur ein kleines Piktogramm auf der Fahrbahn: Hier sind Radelnde unterwegs! Die Stadt will die Auswirkungen erst mal beobachten, auswerten und später

FOTO: ADFC GARBSEN



Der erste rotmarkierte Schutzstreifen in Garbsen. Als Notlösung hier ein guter Beitrag für mehr Sichtbarkeit für den Radverkehr.

über weitere Maßnahmen entscheiden. Was bleibt ist die Forderung nach einem besseren Miteinander im Straßenverkehr. Der Abstand von mindestens 1,5 m zwischen Außenspiegel des Autos und dem Lenkerende des Fahrrades wird von den Autofahrenden zu oft nicht eingehalten. Ein faktisches Überholverbot bei Gegenverkehr hat sich noch nicht eingestellt.

Karl-Heinz Giese

ADFC Langenhagen

Aufklärung? Hilft im Verkehr

Polizei, Banner und Westen erhöhen Überholabstände in Langenhagen

Ausgerechnet auf Langenhagens Fahrradstraße überholen die Personen am Steuer von Kfz die dort Radfahrenden von ganz jung (viele Schulkinder!) bis richtig alt oft besonders eng - und damit gefährlich: So hat es sich bei den in der Region Hannover aktuell laufenden Messungen des Überholabstandes mit den 17 OpenBikeSensoren (OBS) herausgestellt.

Der ADFC Langenhagen hat(te) was dagegen

Direkt an bzw. im direkten Umfeld der Karl-Kellner-Fahrradstraße liegen ein Kindergarten sowie Grund- und weiterführende Schulen. Um radelnde Kinder auf dem Schulweg durch größere KFZ-Überholabstände zu schützen, verfolgte die Langenhagener ADFC-Gliederung eine mehrteilige Strategie, u.a.:

- Abstandsmessungen der mobilen Meßstaffel der Polizeidirektion Hannover
- das Ordnungsamt kontrolliert regelmäßig/wirksam Kreuzungen und Einmündungen auf falsch parkende Kfz
- vermehrtes Tragen der ADFC-Abstands-Aufklärungswesten beim Radfahren gerade auf dieser Straße,
- mehrfacher, längerer Aushang der beiden Abstandsbanner an mehreren Stellen an dieser Fahrradstraße: Diese beiden Banner können kostenfrei beim ADFC Region Hannover e. V. ausgeliehen werden



FOTO: ADFC LANGENHAGEN

Ständige Aufklärung hilft: Der Überholabstand der Autofahrer zu den Radfahrenden wird u.a. durch den (fast) ständigen Aushang der beiden Banner an Langenhagens Fahrradstraße langsam merklich größer.

Mehr Informationen zu den gerade laufenden OBS-Überhol-Abstandsmessungen des ADFC Region Hannover e. V. gibt's nach Einscannen des QR-Codes oder durch Eintippen:

www.OBS.AdfcLangenhagen.de



Das intensive Informieren (und auch das Verwarnen) der Personen in den Kfz auf verschiedenen Kanälen scheint zu helfen: Radfahrende berichten zwar von immer noch zu engen, aber sich langsam vergrößernden Überholabständen, und auch die letzten Ergebnisse der OBS-Messungen weisen auf vergrößerte Abstände hin. Daher wird der ADFC Langenhagen die genannten Maßnahmen fortführen und baut darauf, dass das Radfahren auf dieser Fahrradstraße durch ständige Aufklärung und daraus resultierende größere Überholabstände bald entspannter wird.

Reinhard Spörer

ADFC Neustadt

Erster Spatenstich

Nach sage und schreibe 40 (!) Jahren Planungszeit wurde nun endlich der erste Spatenstich am Fuß- und Radweg zwischen Mandelsloh und Helstorf getätigt. Ein kleiner Wermutstropfen ist die Tatsache, dass die Landesstraße zwischen Mandelsloh und Helstorf jetzt für etwa ein halbes Jahr bis zum Frühjahr 2023 für alle Verkehrsarten (auch Fuß- und Radverkehr) während der Bauarbeiten gesperrt wird. Ein weiterer Punkt wird noch zu klären sein: der neue gemeinsame Fuß- und Radweg soll gemäß behördlicher Planung auf dem kurzen Abschnitt der Leinebrücke so schmal sein, dass künftig „Radfahrer absteigen“ erforderlich sein soll. Da wird der ADFC in Zusammenarbeit mit den dafür zuständigen Behörden versuchen, eine bessere Lösung zu finden.



FOTO: ADFC NEUSTADT

Eine der letzten Amtshandlungen des Verkehrsministers Althusmann: Spatenstich nach 40 Jahren Planungszeit in Neustadt.

Fahrradrallye für Familien

Nach zweijähriger Corona-Pause konnte die beliebte ADFC-Fahrradrallye für Familien im Juli 2022 endlich wieder stattfinden. Eine etwa 15 Kilometer lange Route von Neustadt nach Poggenhagen musste mit insgesamt drei Unterwegs-Stationen bewältigt werden, um die nötigen Lösungen für die Fahrtenbücher zu finden. Am Zielort in Poggenhagen auf dem Platz der Jugendfeuerwehr konnten die Teams am Fahrradparcours der Polizei teilnehmen oder auf dem „Spaß-Rad“ von Zweirad Reschke Wasser in einen Eimer pumpen. Das Orga-Team hatte ein weiteres Ratespiel sowie Stockbrotbacken und eine Hüpfburg vorbereitet, um die Wartezeit bis zur Siegerehrung zu verkürzen. Am Bratwurstgrill sowie am Getränkestand konnte frische Energie nachgetankt werden.

Zum Dessert noch ein selbst gemachtes Eis rundete das Event ab. Insgesamt 12 Familienteams waren am Start, sodass inklusive der Helfer etwa 50 Personen beteiligt waren. Aus dem Helferteam ist Frank Borges besonders zu loben, da er trotz eigener Familie mit zwei kleinen Kindern und Beruf den Großteil der Vorbereitungen übernommen hat. Dafür gebührt ihm im Namen des ADFC und der teilnehmenden Familien ein besonderer Dank. Aus der Neustädter Geschäftswelt sowie von weiteren Spender*innen hat der ADFC großzügige Sach- und Geldspenden in Form von Einkaufsgutscheinen o.ä. für die Siegerehrung erhalten. Auf diesem Wege möchte der ADFC Neustadt allen Spender*innen ein dickes Dankeschön zukommen lassen!

Volker Kempf

Bei der ADFC-Fahrradrallye für Familien in Neustadt gab es tolle Angebote und viele Gäste.



FOTO: ADFC NEUSTADT

abf

Messe für aktive Freizeit



abf Fahrrad & Outdoor – Startklar in die neue Radsaison!

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

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

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

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

1.– 5. Februar 2023

Messe Hannover · 10 – 18 Uhr

www.abf-hannover.de