

## Velorouten: Eine ADFC Erfolgs- geschichte

### ■ Fahrradstraßen

Richtungsweisendes  
Urteil

### ■ Von der Wiege – bis zur Bahre

Lastenräder im  
gewerblichen Alltag



## Licht am Ende des Tunnels

Am 20.03.2022 sollen fast alle Einschränkungen durch die Corona Pandemie fallen. In Bezug auf wieder stattfindende Veranstaltungen sind wir daher vorsichtig optimistisch.

Geführte Radtouren können wieder stattfinden, gemeinsame Treffen mit Gleichgesinnten werden wieder möglich sein und Stück für Stück wird wieder Normalität in den Alltag einkehren.

Nach zwei langen Jahren, in denen Treffen fast nur noch virtuell vor dem Bildschirm stattfinden konnten und Veranstaltungen abgesagt werden mussten, erwarten wir alle einen Frühling und einen Sommer mit vielen Veranstaltungen.

Den Auftakt macht die Citygemeinschaft Hannover, die am 27.03.2022 einen verkaufsoffenen Sonntag unter dem Motto „Lust auf Fahrrad“ veranstaltet. Mit einer Mischung aus Show, Information und Service sollen an diesem Sonntag die Menschen motiviert werden, mit dem Fahrrad in die Innenstadt zu radeln.

Ab April sind dann wieder monatliche Velo City Night Events geplant. Mit Musik und guter Laune können alle Radfahrenden auf für den Autoverkehr gesperrten Strecken ihre Stadt entdecken. Details zu Strecken und Terminen findet ihr unter [www.velohannover.de](http://www.velohannover.de) Auch beim STADTRADELN der Region Han-



**Mit einer Auftaktveranstaltung auf dem Opernplatz wie hier aus dem Jahr 2015 startet die Region Hannover den diesjährigen STADTRADELN Wettbewerb.**

nover wird es wieder mehr real stattfindende Angebote für die Radfahrenden geben. Der STADTRADELN Wettbewerb findet in diesem Jahr vom 29.05.2022 bis zum 17.06.2022 statt. Aktuelle Informationen findet ihr unter [www.stadtradeln-hannover.de](http://www.stadtradeln-hannover.de) Am 29.05.2022 wird es zur Eröffnung des STADTRADELN endlich wieder eine StadtMensch&FahrRad auf dem Opernplatz geben. Gemeinsam mit dem Umweltzentrum organisiert der ADFC Stadt Hannover ein umfangreiches Programm rund um das Thema Fahrrad und Mobilitätswende. Der 35. Entdeckertag der Region Hannover lockt am 11.09.2022 die Besucher\*innen mit

zahlreichen Tourenangeboten und einem Programm rund um das Thema Fahrrad in die Region. Informationen zum Entdeckertag gibt es demnächst unter [www.entdeckertag.de](http://www.entdeckertag.de) Übrigens, ein umfangreiches Tourenangebot des ADFC findet ihr hier <https://touren-terminen.adfc.de> im neuen Tourenportal des ADFC oder auf den Webseiten der einzelnen Gliederungen. Unser Tipp: Bringt zu eurer nächsten ADFC-Radtour gute Freund\*innen mit und begeistert sie für eine Mitgliedschaft im ADFC. In diesem Sinne wünsche ich euch allen einen ereignisreichen schönen Fahrradsommer.

Detlef Rehbock



FOTO: ADFC

## Liebe Leserinnen und Leser,

nun ist sie fertig die erste HannoRad im neuen Jahr. Im Schwerpunkt geht es diesmal um zwei überaus bedeutsame verkehrspolitische Themen für den Radverkehr in Hannover: Velorouten und Fahrradstraßen. Mit den Velorouten geht es gut voran, im Artikel fassen wir noch einmal die Geschichte hinter den Velorouten zusammen und geben einen Überblick über die Routenführung und die Standards. Gesprochen haben wir mit Jan Krüger, Vorstandsmitglied beim ADFC Stadt Hannover. Er berichtet vom Stand der Umsetzung und der aktuellen Arbeit des ADFC zu den Velorouten.

Im zweiten Schwerpunkt geht es um das richtungsweisende Urteil des Verwaltungsgerichts zur Fahrradstraße Kleefelder Straße. Besonders gefreut haben mich dabei die Beiträge aus unseren Umlandgliederungen – wer hätte gedacht, dass es die erste Fahrradzone der Region Hannover in Barsinghausen gibt?

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von kleinen und großen Beiträgen über unsere ADFC-Themen in Stadt und Land, Berichte von den Mitgliederversammlungen vom ADFC Region und Stadt Hannover und einen Überblick über ausgewählte Tourenvorschläge der Gliederungen.

Und der ADFC Stadt Hannover hat mit Maria Heidemann seit Anfang des Jahres eine neue Kollegin, die sich im Heft vorstellt – und auch bereits einige Beiträge beigesteuert hat! Am Ende gibt es die aktualisierte Übersicht über Kontakte und regelmäßige Termine des ADFC in der Region Hannover.

Ich wünsche euch viel Freude bei der Lektüre unserer HannoRad und bedanke mich herzlich bei allen Menschen, die die HannoRad zu dem machen was sie ist – weiter so!

Lars Wöllecke

## Inhalt

Licht am Ende des Tunnels .....	2
Editorial.....	3
Impressum.....	3

### SCHWERPUNKTE

Velorouten-Netz – die Geschichte einer Erfolgsstory .....	4
Interview mit Jan Krüger .....	8
Fahrradstraßen: Richtungsweisendes Urteil.....	9
Fahrradservice in Hannover 2022 .....	14

### AKTUELL

Aktionsplan: Hannover, so geht #Fahrradstadt! .....	15
Digitale Mitgliederversammlung der Gliederung Stadt Hannover.....	16
Mitgliederversammlung ADFC Region Hannover e.V. ....	17
Radfahrerschule jetzt gut aufgestellt.....	18
Best of Baustelle – wehrt euch, beschwert euch! .....	19
Neu beim ADFC: Maria Heidemann .....	20
Reiseberichte von guten Radverkehrsbeispielen.....	21
„Rauf aufs Rad“: ADFC-Regions-Radtouren-Kalender.....	22

### PROFILE

Von der Wiege – Die Hebamme Susanne Huhndorf fährt Lastenrad.....	24
Bis zur Bahre – Ein Lastenrad für den letzten Weg.....	25
ADFC Mitgliedsbeitrag schließt Pannenhilfe ein .....	26

### AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen .....	27
---	----

### PLUS/MINUS

**30**

Gutes und Schlechtes aus dem Radverkehrserleben

## Impressum

Heft 1 | 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, Maria Heidemann, Detlef Rehbock,  
Eberhard Röhrig-van der Meer und Annette Teuber.

## HannoRad

Redaktionsanschrift  
siehe Herausgeber  
redaktion@adfc-hannover.de

### Layout, Produktion und Druck

Andreas Beichler  
QUBUS media GmbH  
Beckstraße 10, 30457 Hannover

### Titelfoto

Olaf Kantorek

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 Enviro Top aus 100% Recyclingpapier.

Beiträge für die HannoRad  
bitte an:

[redaktion@adfc-hannover.de](mailto:redaktion@adfc-hannover.de)

Termine bitte an:

[termine@adfc-hannover.de](mailto:termine@adfc-hannover.de)

Anzeigen bitte an:

[anzeigen@adfc-hannover.de](mailto:anzeigen@adfc-hannover.de)

Redaktionsschluss für

HannoRad 2 | 2022: 23. 05. 2022



Der Vorstand des ADFC Stadt Hannover auf Velorouten-Tour mit OB Belit Onay im Sommer 2020.

## Velorouten-Netz – die Geschichte einer Erfolgsstory

In den letzten Monaten sind die Velorouten in Hannover zunehmend sichtbar geworden: Auf der Straße mit einer provisorischen Kennzeichnung und ersten baulichen Maßnahmen im Zuge der Veloroute 08 in Wülfel. In den hannoverschen Stadtbezirksräten, die über die Pläne einzelner Velorouten beraten. In den Medien, wo viel über die Umgestaltung der Straßenräume im Zuge der Velorouten diskutiert wird und Journalisten\*innen wie Leser\*innen zunehmend den Gewinn an Lebensqualität für alle betonen. Die Erwartungen, die wir an das Veloroutennetz-Konzept geknüpft haben, beginnen sich zu erfüllen. Als einer der Initiatoren und Vertreter dieses Konzepts freut mich das sehr: wow, das haben wir, der ADFC, geschafft!

Lassen Sie uns einen Blick auf die wichtigsten Stationen des Weges werfen. Auch als Reaktion auf ein städtisches Programm, die Radverkehrsanlagen lediglich im Bestand mit 100 Maßnahmen instand zu setzen, entstand im ADFC 2015 eine Projektgruppe, die unter der neuen Bezeichnung „Veloroute“ eine auf hohes Radverkehrsaufkommen, auf Zuwachs ausgerichtete Radverbindung vorstellte. Sie benannte erste Grundsätze der Gestaltung und stellte beispielhaft drei Routen vor. Die Verwaltung zeigte sich interessiert und stellte eine testweise Realisierung der Pilotroute nach Bothfeld in Aussicht. Bis heute ist dies nicht erfolgt, was die Notwendigkeit von langem Atem und Beharrlichkeit deutlich macht. 2017 beschloss die Mitgliederversammlung

des ADFC Stadt Hannover ein Konzept für ein Netz von Velorouten in 12 Stadtbezirke sowie eines City-Rad-Rings zu entwickeln und die Stadt zur Umsetzung innerhalb von fünf Jahren aufzufordern. Von diesem Bezug zu den Stadtbezirken rührt auch die Nummerierung her, die im Uhrzeigersinn der der Stadtbezirke folgt. Die Standards sollten sich an den Grundsätzen sicher, zügig, komfortabel orientieren, in der konkreten Umsetzung im Unterschied etwa zu den Standards für Rad-schnellwege flexibel bleiben. Entscheidend für das Gewinnen neuer, zusätzlicher Radfahrender ist die durchgängig verlässliche Umsetzung der Standards. Gemeinsam mit vielen Mitgliedern wurden auf mehreren Workshops die Führung der Routen sowie ein Katalog an Standards erarbeitet. Die Ergebnisse wurden 2018 mit einem Flyer in hoher Auflage kommuniziert. „Velorouten-Netz – sicher, zügig und komfortabel mit dem Rad durch Hannover“ ein „Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität“. Damit hatten wir als ADFC einen wichtigen Veränderungsschritt getan: wir nahmen nicht mehr nur zu Plänen oder Maßnahmen der Stadt Stellung oder kritisierten einzelne Mängel, jetzt hatten wir ein eigenes Projekt entwickelt, mit dem wir der Stadt Impulse geben konnten, mit dem wir selbst konkrete Ziele vorgeben konnten. Gemeinsam mit Swantje Michaelsen, unserer damaligen Geschäftsstellenleiterin, und unterstützt von den anderen Vorstandsmitgliedern, haben wir uns auf den Weg gemacht, bei Politik und Verwaltung Zustimmung und Unterstützung einzuwerben. Waren die Ratsvertreter\*innen

### Standards von Velorouten kurz zusammengefasst

<b>Führung</b>	Bauliche Umgestaltung Kreuzungen, Trennung vom Autoverkehr getrennte Ampelschaltungen (!), Fahrradstraßen, keine Niveauunterschiede (z.B. Bordsteinkanten), Winterreinigung
<b>Oberfläche</b>	Durchgängig hohe Oberflächenqualität, geringer Rollwiderstand
<b>Beleuchtung</b>	Ausreichend beleuchtet (objektive und subjektive Sicherheit)
<b>Reisezeit</b>	Grüne Welle für Radfahrende (Tempo: 20km/h), grundsätzliche Vorfahrtsregelung
<b>Breite</b>	Pro Richtung: 2,50m (berücksichtigt Lastenräder, Anhänger und entspanntes Überholen)
<b>Erkennung</b>	Einheitlich gestaltet und eindeutig bei Tag und Nacht erkennbar
<b>Leitbild</b>	Die Routen werden so bemessen, dass sie den angestrebten Radverkehrsanteil von mehr als 25% aufnehmen können. Sie sind für unterschiedliche Radverkehre geeignet. 10-jährige Kinder können dort unterwegs sein ebenso wie schnelle Radfahrer*innen mit 20 – 30km/h.



**Neu asphaltierter und verbreiteter Teil der Veloroute 08 am Maschsee – sehr gut so!**

zunächst skeptisch, so erhielten wir deutliche Unterstützung aus den Stadtbezirken. Die Erwartung: mit den Velorouten und der damit verbundenen Debatte könne es leichter werden, anstelle vieler Detail-Probleme künftig erfolgreicher „Dicke Bretter“ anzugehen. Der Leiter des Fachbereichs Tiefbau, Andreas Bode, vermittelte Interesse und Sympathie für unser Konzept, erklärte uns aber auch, dass er für die Umsetzung zusätzliches Personal und Sachmittel benötige. Dafür möge doch bitte der ADFC werben. Uns wurde klar, wir brauchen einen Ratsbeschluss. Wir führten viele Gespräche und es gelang: im Zuge der Haushaltsberatungen konnten wir erreichen, dass ab 2019 zwei zusätzliche Planstellen und ab 2020 Sachmittel zur Umsetzung einer ersten Pilotroute, der **Veloroute 03**, zur Verfügung gestellt wurden. Dies bedeutete einen großen Schritt in der Entwicklung der hannoverschen Radverkehrsbewegung. In den Jahren und Jahrzehnten zuvor waren zum Teil in Verbindung mit der Verwaltung verschiedentlich Zukunftskonzepte (Masterplan 2004, Leitbild 2009) für den Radverkehr erarbeitet worden. Keines erhielt die für eine konkrete Realisierung nötige Unterstützung des Stadtrats. Dies war jetzt dem ADFC mit dem Velorouten-Netz Konzept erstmals gelungen.

Die Verwaltung ließ das Netzkonzept zunächst durch Verkehrsplanungsbüros überprüfen. Deren im März 2020 vorgelegtes Gutachten bestätigte weitgehend die Routenvorschläge des ADFC. In einem Workshop begrüßten Vertreter\*innen anderer Umwelt- und Verkehrsverbände das Konzept. In der Folge gab es dann einen Grundsatzbeschluss des Rates, das Velorouten-Netz innerhalb von 10 Jahren zu realisieren. Die Verwaltung konnte mit der konkreten Planung beginnen. Die Stadt wählte für ein erstes Umsetzungspaket fünf Velorouten aus: **03, 06, 08, 09, 12**. Der mögliche Verlauf dieser Routen wurde zunächst provisorisch markiert. Im Herbst 2020 erörterte die Verwaltung mit Vertreter\*innen von ADFC



**Bauarbeiten an der Veloroute 05 in der Stadtstraße, Fahrbahn-Erneuerung und Ertüchtigung der Straße zu Velorouten-Standards.**

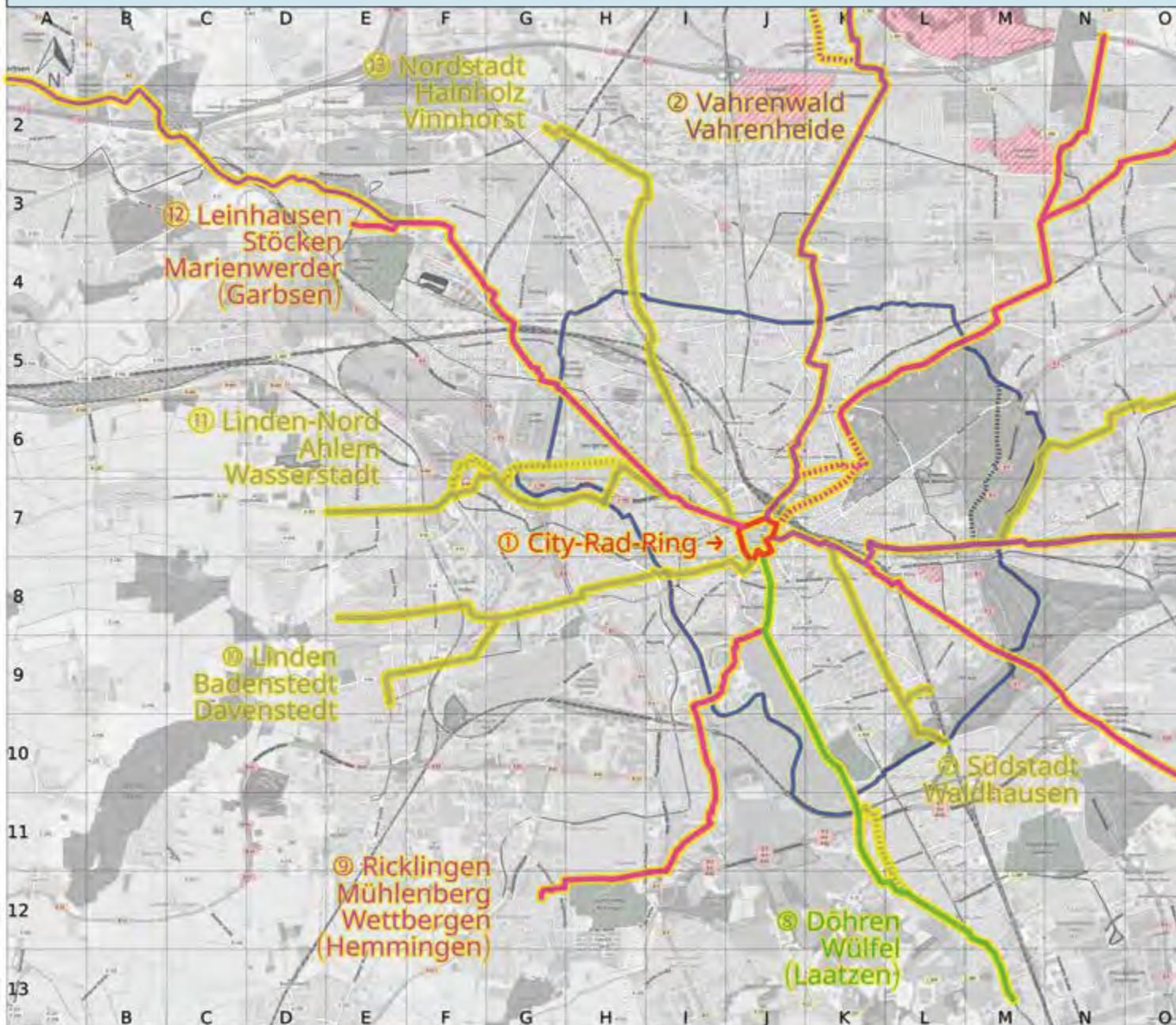
und BIU die Entwurfsplanungen für die ersten Teilabschnitte der 03. Außerdem Planungen für die 08 durch Döhren und Wüfel zur Stadtgrenze mit Laatzen (<https://www.hannorad.de/hannorad-2021-1/>). In Laatzen hatte der Rat beschlossen, das Zentrum über die Hildesheimer Straße nach Norden im Velorouten-Standard mit Hannover zu verbinden. Da wollte man in Hannover mit dem passenden Anschluss nicht zögern und räumte der 08 Priorität ein. Die Region Hannover, ansonsten auf Radschnellwege fokussiert, begleitete das Vorhaben koordinierend und unterstützte bei der Akquise von Fördermitteln. Bereits 2021 wurde die 08 teilweise fertig gestellt, im Herbst 2022 soll sie auf verbliebene Schwachstellen überprüft werden. **Die Veloroute 08** ist ein gutes Beispiel für die Verknüpfung der Velorouten mit dem Vorrangnetz der Alltagsrouten im Umland. Der Velo-Standard endet nicht an der hannoverschen Stadtgrenze, sondern die Umlandgemeinde führt die Route auf ihrem Gebiet mit möglichst den gleichen Standards weiter.

Damit begann der heute andauernde und noch einige Jahre andauernde Prozess, der kritisch konstruktiven Begleitung der Umsetzung des Konzepts. Dies stellt für den ADFC eine

neue große Herausforderung dar: Befahrung der Routen mit Mitgliedern, um Hinweise auf Problemstellen und Lösungen zu sammeln. Erörterung der Entwurfspläne mit der Verwaltung. Beteiligung an der öffentlichen Diskussion der Pläne in Stadtbezirksräten und Bürger\*innenversammlungen. Stellungnahmen zum letztlichen Verwaltungsvorschlag für die Beratungen des Rates und der Stadtbezirksräte. Ich freue mich, dass Jan Krüger, seit 2021 im Vorstand, diese Aufgaben mit großem Erfolg und Geschick federführend übernimmt. Die Rolle des ADFC ist vor allem die des Hüters der Standards: sicher, zügig und komfortabel. In Bezug auf zu wenig den Perspektiven und Gewohnheiten der Radfahrenden entsprechende Planungen genauso wie in Bezug auf Einwände und Verhinderungsversuche von Gegnern aus dem Kreis der Gestrigen, die sich ein Leben nur mit Priorität fürs Auto vorstellen können. Ich bin begeistert, dass wir als ADFC in der Lage sind, eine solch beachtete Aufgabe im öffentlichen Dialog zu einem Baustein der Verkehrswende zu übernehmen. Mit manchmal etwas strapazierter Geduld und Vorfreude bin ich gespannt darauf, die realisierten Velorouten abfahren zu können.

*Eberhard Röhrig-van der Meer*

## Veloroutennetz für Hannover – wie ist der Stand heute?



Copyright © 2018 MapOSMats/OCitySM developers. Map data © 2018 OpenStreetMap contributors (see <http://osm.org/copyright>)  
 Map styles: OpenStreetMap Carto with colors reduced to grayscale  
 Map rendered on: 04 März 2018. OSM data updated on: 04 März 2018 17:44. The map may be incomplete or inaccurate.

# 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!





Postprocessing © 2021 Dirk Hillbrecht with Gimp and Inkscape, v1

### VELOROUTE 01 – City Radring

Die VELOROUTE 01 ist der City Radring und soll perspektivisch weitestgehend getrennt vom Autoverkehr laufen. Hier enden und beginnen alle radialen Velorouten. Im Innestadtdialog diskutieren Bürger\*innen auch den zukünftigen Verlauf des City Radring.

### VELOROUTE 02 – List-Vahrenwald-Vahrenheide-Langenhagen

Die VELOROUTE 02 führt von der Lister Meile, durch die List und Vahrenwald über Vahrenheide nach Langenhagen. Diese Veloroute wurde zunächst als Radschnellweg Hannover-Langenhagen geplant. Der weit fortgeschrittene Planungsstand wurde Anfang des Jahres öffentlich diskutiert und nun von der Verwal-

tung finalisiert. Den Baubeginn plant die Stadt für 2022 und die Fertigstellung bis Ende 2024.

### VELOROUTE 03 – List-Sahlkamp-Bothfeld

Die VELOROUTE 03 führt von der Innenstadt, durch die Oststadt und am Rand der Eilenriede Richtung Bothfeld. Von da aus geht es weiter nach Isernhagen Süd oder Lahe. In der Oststadt werden aktuell zwei Varianten diskutiert: Variante A führt über die Friesen- und die Yorckstraße, Variante B verläuft über den Volgersweg und die Lärchenstraße. Hierzu gab es Anfang 2022 ebenfalls ein Beteiligungsverfahren. Die Veloroute soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein.

### VELOROUTE 04 – Kleefeld-Groß-Buchholz-Misburg

Die VELOROUTE 04 zweigt in Kleefeld am Rodelberg von der Veloroute 05 ab und führt durch Groß-Buchholz bis nach Misburg-Nord. Die Planungen der Veloroute haben noch nicht begonnen.

### VELOROUTE 05 – Heideviertel Anderten

Die VELOROUTE 05 führt von der Innenstadt vorbei an Kleefeld und Misburg Süd nach Anderten. Von hier aus wird die Veloroute später als Radschnellwegverbindung zur Stadt Lehrte weitergeführt. Am 8. Februar haben Ober- und Bezirksbürgermeister gemeinsam den symbolischen ersten Spatenstich in der Stadtstraße vorgenommen, wo das Kopfsteinpflaster zugunsten fahrradfreundlicher Oberflächen ausgetauscht wird. Die Veloroute soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein.

### VELOROUTE 06 – Bult – Bemerode-Kronsberg-Wülferode

Die VELOROUTE 06 führt von der Innenstadt über die Bult nach Bemerode, Kronsberg und Wülferode. Nach einer Bürger\*innenbeteiligung Ende 2021 veröffentlichte der ADFC eine Stellungnahme mit detaillierten Hinweisen, um den Radverkehr bestmöglich zu führen. Die Route geht noch in diesem Jahr in die Umsetzung und soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein.

### VELOROUTE 07 – Südstadt-Waldhausen

Die VELOROUTE 07 geht östlich vom Hauptbahnhof von der Veloroute 06 ab und führt durch die Sallstraße bis nach Waldhausen. Die Planungen der Veloroute haben noch nicht begonnen.

### VELOROUTE 08 – Südstadt-Döhren-Wülfel-Laatzen

Die VELOROUTE 08 führt von der Innenstadt am Maschsee entlang über Döhren und Wülfel nach Laatzen. Die Route wurde bereits

größtenteils umgesetzt. Es fehlt noch die Verkehrsberuhigung der Wiehbergstraße. Auf der Hildesheimer Straße wird derzeit ein Verkehrsversuch durchgeführt. Die Veloroute soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein.

### VELOROUTE 09 – Ricklingen-Mühlenberg-Wettbergen-Hemmingen

Die VELOROUTE 09 beginnt am Arthur-Menge-Ufer, wo sie von der Veloroute 8 abzweigt und führt weiter über Ricklingen nach Mühlenberg, Wettbergen und Richtung Hemmingen. Die Route befindet sich aktuell in der Vorplanung, d.h. dass das Planungskonzept skizzenartig dargestellt und erläutert wird. Dieser Planungsschritt ist vorbereitend für die tatsächliche Entwurfsphase. Eine Bürger\*innenbeteiligung hat Ende 2021 stattgefunden. Die Veloroute soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein.

### VELOROUTE 10 – Linden-Badenstedt-Davenstedt

Die VELOROUTE 10 führt von der Markthalle durch die Calenberger-Neustadt und Linden-Mitte und teilt sich am Lindener Hafen in die Richtungen Davenstedt und Badenstedt. Die Planungen der Veloroute haben noch nicht begonnen.

### VELOROUTE 11 – Linden-Nord-Ahlem-Wasserstadt

Die Veloroute 11 führt vom Königsworther Platz, wo sie von der Veloroute 12 abzweigt, durch Linden Nord und Limmer bis nach Ahlem. Die Planungen der Veloroute haben noch nicht begonnen.

### VELOROUTE 12 – Leinhausen-Stöcken-Marienwerder

Die VELOROUTE 12 führt vom Steintor, durch den Georgengarten über Ledeburg, Stöcken und Herrenhausen bis nach Garbsen. Die Route wurde bislang provisorisch markiert. Mit einer baulichen Umsetzung von Velorouten Standards wurde noch nicht begonnen. Die Region Hannover führt derzeit eine Machbarkeitsstudie durch, diese Veloroute als Radschnellverbindung nach Garbsen weiter zu führen, um die Wissenschaftsstandorte miteinander zu verbinden.

### VELOROUTE 13 – Nordstadt-Hainholz-Vinnhorst

Die VELOROUTE 13 führt durch die Nordstadt und Hainholz, vorbei an Brink-Hafen und endet in Vinnhorst. Die Planungen der Veloroute haben noch nicht begonnen.

## Wie ist der Stand der Umsetzung bei den VELOROUTEN?

HannoRad sprach mit Jan Krüger, Vorstandsmitglied beim ADFC Stadt Hannover

**Jan, du begleitest das Projekt seit letztem Jahr intensiv. Wie zufrieden bist du mit der bisherigen Umsetzung durch die Landeshauptstadt?**

Wenn man „Umsetzung“ wörtlich nimmt, muss man zugeben, dass bisher nur Teile der VELOROUTE 08 tatsächlich auf der Straße angekommen sind. Denn auf Plänen, Beteiligungen und politischen Diskussionen kann man bekanntlich nicht radfahren. Allerdings nehmen die Planungen durchaus Fahrt auf und sie werden auch besser und mutiger, denn in den Bürger\*innenbeteiligungen wird immer wieder deutlich: Viele warten darauf, dass die Infrastruktur besser wird und unterstützen ein beherrztes Vorgehen bei der Verkehrsberuhigung und dem Freiräumen von Flächen für den Radverkehr.

**Wurden alle geforderten Standards eingehalten? Hast du jetzt mit der Umsetzung feststellen können, dass einige geforderte Standards zu hoch oder zu niedrig sind?**

Zur Ausgestaltung der Fahrradstraßen hatte der Ratsbeschluss noch nicht viel gesagt, da ist das gerade veröffentlichte Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover zur Kleefelder Straße eine nützliche Ergänzung. Bei der Breite für den Zweirichtungs-Weg von 3 Metern bin ich persönlich skeptisch ob das langfristig ausreicht. Zumindest an Stellen, die sich zukünftig nur mit großem Aufwand verbreitern ließen, sollte man schon heute etwas mehr in Zukunftssicherheit investieren, indem man breiter baut als der Standard vorsieht.

**Ist die Anpassung von Ampelschaltungen auf Radverkehr Thema bei der Stadt?**

Auf den Velorouten werden auch Ampelschaltungen für den Radverkehr optimiert. Insbesondere soll der berüchtigte Bettelknopf an vielen Stellen durch Sensorik ersetzt werden, so dass die Ampel idealerweise schon „grün“ zeigt, wenn die Radfahrer\*in ankommt und die Fahrt ohne Unterbrechung fortgesetzt werden kann.

**Du bist auch stark involviert in die jeweiligen Beteiligungen zu Velorouten, bereitest Präsentationen vor und gehst in den Diskurs. Ist das nicht Aufgabe der Verwaltung?**

Die Beteiligungsformate werden von der Verwaltung durchgeführt, der ADFC ist dort ein (hoffentlich gern gesehener) Gast. Ich sehe es als unsere Aufgabe an, Rückenwind für dieses Vorhaben zu erzeugen und Ideen zu entwickeln, wie man es vielleicht noch etwas besser machen könnte. Bei manch berechtigter Kritik an Details sollten wir nicht aus den Augen verlieren, dass diese Velorouten ein großer Fortschritt für den Radverkehr in Hannover sein werden.

**Jetzt befinden sich ja schon einige Routen im Umbau. Worauf können sich Hanoveraner\*innen freuen, wenn das Netz fertiggestellt wird?**

Das lässt sich in zwei Worten sagen: Sicherheit und Durch-

### Zur Person

FOTO: PRIVAT



Für den ADFC begleitet **Jan Krüger**, Vorstandsmitglied der Gliederung Stadt Hannover, das Projekt intensiv. Er vertritt den ADFC in den Beteiligungsformaten, schreibt Stellungnahmen und bietet verkehrspolitische Rad-

touren an. So hat er schon alle Velorouten abgefahren und genauestens unter die Lupe genommen. Wir haben mit ihm gesprochen und ihm um seine Einschätzung gebeten.

gängigkeit. Es geht darum, mehr Menschen auf's Rad zu bekommen, die heute noch nicht radfahren, es aber tun würden, wenn die Bedingungen besser wären. Aus Studien wissen wir, dass die Bereitschaft einen Weg mit dem Rad zu erledigen, erheblich sinkt, wenn es unterwegs auch nur eine einzige Stelle gibt, an der ein Gefühl der Unsicherheit aufkommt. Zum Beispiel eine ungeschützte Querung einer vielbefahrenen Straße oder ein Stück auf dem man im Mischverkehr mit Autos und LKW unterwegs ist. Wenn Kinder und Großeltern die Velorouten gleichermaßen gut finden, haben wir's richtig gemacht.

**Zum Abschluss: Was ist deine ganz persönliche Einschätzung der Radverkehrsentwicklung in Hannover? Gehen wir in die richtige Richtung? Was gehört noch mehr in den Fokus? 12 VELOROUTEN, und dann?**

Die Richtung stimmt. Schon heute ist Radfahren in Hannover eine der schnellsten und zugleich günstigsten Möglichkeiten von A nach B zu kommen. Das wird mit den Velorouten noch attraktiver werden und mehr Menschen die Möglichkeit geben, aktiv unterwegs zu sein.

Der Bau der Velorouten sollte uns jedoch nicht davon abhalten, auch an anderen Stellen tätig zu werden. Der ADFC hat mit seinem Aktionsplan "Hannover, so geht #Fahrradstadt" die wichtigsten Punkte aufgezeigt.

**Vielen Dank!**

Das Interview führte Maria Heidemann

# Fahrradstraßen: Richtungsweisendes Urteil

Eine Fahrradstraße soll die Situation von Radfahrenden im Straßenverkehr verbessern. Dafür gibt es bestimmte Regeln und Anforderungen, damit Konflikte zwischen Kfz und Radfahrenden vermieden werden. In Hannover werden solche Standards nicht überall erfüllt. Dass diese eingehalten werden müssen, entschied nun ein Gericht. Die Stadt muss handeln. Die Entscheidung des Gerichts sei ein Einzelfall, dennoch bleibt zu prüfen, was das für andere Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt bedeutet. Worauf ist zu achten?

Die Erwartungen an Fahrradstraßen sind nachvollziehbar: Sie sind frei vom Durchgangsverkehr, bieten genug Platz damit sich zwei nebeneinander Fahrende entgegenkommen können und sind möglichst frei von parkenden Kfz. Sie sollen dazu dienen sichere und durchgängige Wegverbindungen zu schaffen, um die Attraktivität des Radfahrens in der Stadt für alle Altersklassen und sozialen Gruppen zu steigern. Das sieht auch das Gesetz so vor und hat den Begriff Fahrradstraße an verschiedene Bedingungen geknüpft. Grundsätzlich bedeutet Fahrradstraße Vorrang für Fahrräder (und Elektro-Kleinstfahrzeuge wie z.B. E-Scooter). Um dies zu gewährleisten, dürfen Kfz diese Straßen nur zur Erreichung von Zufahrten, Garagen, Anwohner\*innen Stellplätze oder Parkhäusern befahren. Außerdem dürfen Pflegedienste, Rettungswagen, Taxen, Fahrdienste und Müllabfuhrer Fahrradstraßen benutzen. Das Nebeneinander-Fahren ist erlaubt und es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle. Unberührt von Fahrradstraßenregeln bleibt der Mindestabstand beim Überholen von 1,50 m, so wie die Vorfahrtsregel Rechts-vor-Links, solange nicht anders ausgeschildert.

Die Fahrradstraße ist ein Sonderweg, der eingeführt wurde, um den Radverkehr zu fördern, und wird im Idealfall im Rahmen einer flächen-deckenden Radverkehrsplanung eingesetzt.



**Kleines Schild, große Veränderung: 72 % aller Fahrradstraßen sind mit dem Zusatzschild „Kfz-frei“ markiert – die Kleefelder Straße in Hannover seit kurzen nicht mehr.**

## Sind Fahrradstraßen gut fürs Gewissen oder gut für den Radverkehr?

Fahrradstraßen sind statistisch gesehen keine Unfallschwerpunkte. Insgesamt zeigt sich, dass mit 1–2 Unfällen pro Jahr, Fahrradstraßen vergleichsweise sicher sind. Trotzdem lag der Anteil schwerverletzter Verkehrsteilnehmer\*innen nur leicht unter dem bundesweiten Durchschnitt. Die meisten Unfälle passieren aufgrund von Verletzung der Vorfahrts- und Parkregelungen oder, mit einer auffallenden Häufigkeit, mit dem ruhenden Verkehr. Dieser wird auch in der subjektiven Empfindung von befragten Radfahrenden als größter Unsicherheitsfaktor wahrgenommen. Dicht gefolgt von der Geschwindigkeit fahrender Autos und die Fahrbahn querende Fußgänger\*innen. Die aktuellsten Studienzahlen zeigen, dass 72% der Fahrradstraßen mit dem Zusatzschild „Kfz-frei“ ausgestattet sind und in nur 15% der Fahrradstraßen das Parken nicht erlaubt ist (s. GDV 2016).

*Weiter auf der nächsten Seite ►*

## Jetzt Traum e-Bikes beim Experten sichern!

- ✓ Große Marken- & Typenauswahl
- ✓ Mehr als 100 e-Bikes vor Ort
- ✓ Kostenlose Probefahrten
- ✓ Finanzierung & Firmenleasing

Jetzt online  
deinen Termin  
vereinbaren!



Südstadt



Mitte



**2x in Hannover  
2x für Sie da!**

**e-motion**  
DIE E-BIKE EXPERTEN  
www.emotion-technologies.de

**e-Bike Welt Hannover-Südstadt**  
☎ 0511 475 329 40  
📍 Rüterburg 3, 30173 Hannover

**e-Bike Welt Hannover-Mitte**  
☎ 0511 370 698 74  
📍 Am Markte 13, 30159 Hannover

- ▶ Bei der Evaluation von Fahrradstraßen müssen wir uns also folgende Fragen stellen: Wurden alle rechtlichen Vorgaben eingehalten? Erfüllt die Fahrradstraße ihren Zweck?

Frage eins lässt sich leicht überprüfen. Es gibt Standards, Vorgaben und Abmessungen die nachgemessen werden können. Allerdings sind die Mindeststandards fragwürdig; Ein 2 m Parkstreifen scheint bei dem heutigen SUV-Hype wenig realistisch, sodass regelwidriges halbhoch Parken auf dem Gehweg zu erwarten ist. Auch eine Schutzzone von 0,5 m Sicherheitstrennstreifen erscheint wenig und bei Radwegen mit einer Breite von 1,75 m ist die Begegnung mit Autos nicht mehr möglich, wenn nebeneinander gefahren wird.

FOTO:ADFC



**Durch einen modalen Filter kann der Durchgangsverkehr, wie hier in der Edenstraße, herausgenommen werden.**

	Regelquerschnitt	Mindestmaße der LHH
Gehweg	2,50	2,50
Radweg	2,00	1,75
Parkstreifen	2,10	2,00
Schutzzone	0,75	0,50

Bei der zweiten Frage spielt das subjektive Empfinden eine Rolle: Ob der Zweck einer Fahrradstraße erfüllt ist, nämlich die Förderung des Radverkehrs, lässt sich mit den Nutzungszahlen überprüfen. Und hier kommt das subjektive Empfinden ins Spiel: fühlen sich Radfahrende im Verkehr nicht sicher, ist die Hemmschwelle größer auf das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel umzusteigen.

Schon in der HannoRad Ausgabe 3/2016 wurden die Erfahrungen mit Fahrradstraßen zusammengefasst: „Die meisten Autofahrer\*innen kennen die Regeln für Fahrradstraßen nicht, es wird weiterhin zu schnell gefahren und der Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen wird in Hannover in der Regel nicht unterbunden.“ Nimmt man die Kritik am Regelwerk und die subjektive Empfindung von Unsicherheitsfaktoren hinzu, herrscht auch sechs Jahre später noch hoher Handlungsbedarf.

**Handlungsbedarf in Hannovers Fahrradstraßen durch Gericht verdeutlicht**

In Hannover wurde zuletzt die Fahrradstraße Kleefelder Straße als rechtswidrig deklariert. Ein Anwohner hatte geklagt, um die Fahrradstraße los zu werden und zog gegen die Landeshauptstadt vor Gericht. Dieses gab dem Kläger recht: die Kleefelder Straße ist keine Fahrrad-

straße, da sie die rechtlichen Vorgaben nicht erfüllt. Das Aufstellen von Schildern und kleinere Veränderungen in der Straße reichten an dieser Stelle nicht aus, um die Sicherheit von Radfahrenden zu gewährleisten und den Sonderweg Fahrradstraße auszuweisen, so das Gericht in der Urteilsbegründung. So ist die Fahrbahn in der Kleefelder Straße zu eng, sodass nebeneinander fahrende Räder nicht mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50 m überholt werden können. Deswegen würde das Einrichten der Fahrradstraße Gefahren an dieser Stelle erhöhen, so das Gericht weiter. Außerdem hätte die Stadt Hannover nicht genügend begründet, warum das Zusatzschild „Kfz frei“ angebracht wurde, was dazu führt, dass die Kleefelder Straße als Schleichweg genutzt würde (<https://bit.ly/3v6KE2W>). Zudem erreicht die Fahrbahn neben den parkenden Autos am Straßenrand eine Breite von 3,50 m, was die Regelbreite von 4,75 m (2x2 m Radweg + 0,75 m Schutzzone) und auch die eigenen Mindeststandards der LHH unterschreitet.

Hier geht es zum Urteil des VG Hannover zur Kleefelder Straße:



Wer jetzt denkt, Hannover hätte eine Fahrradstraße weniger hat nicht mit dem Ehrgeiz der Landeshauptstadt gerechnet: Die Verwaltung hebt die Fahrradstraße nicht auf, sondern setzt die rechtmäßige Anordnung um:

„Zur Reduzierung der Durchgangsverkehre wird an der Ausfahrt aus dem Michael-Ende-Platz ein Rechtsfahrgebot in Richtung Lönnsstraße angeordnet, um damit einen Schleichverkehr vom Braunschweiger Platz in das Zooviertel zu unterbinden, und die Zusatzzeichen, mit denen das Parken in den markierten Bereichen gestattet wurde, werden entfernt. Im Nachgang dazu werden auch diese Stellplätze demarkiert.“ Mit dieser Urteilsbegründung müssen jetzt auch weitere Fahrradstra-

# Seit über 25 Jahren das komplette Programm!

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

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



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



z.B. das E-Bike von Brompton

**z.B. umweltschonende Lastenräder:** Diverse Modelle von 5 verschiedenen Herstellern  
z.B. Christiania Lastenräder, die Vorbilder aus Kopenhagen mit bis 100 kg Zuladung.



**z.B. E-Bikes und Pedelecs:** Vorführbereit über 50 Modelle von 7 Herstellern

z.B. das vollgedeckte 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

ßen Hannovers unter die Lupe genommen und auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden. Dies muss eine tatsächliche Umsetzung der Anforderungen an Fahrradstraßen zur Folge haben. Bei der Etablierung neuer Regeln können verstärkte Kontrollen gerade zu Beginn der Maßnahmen die tatsächliche Einhaltung und Einübung der neuen Regeln fördern.

Massenhaftes Parken und Durchgangsverkehr müssen aus Fahrradstraßen rausgenommen werden, um das Sicherheitsgefühl zu steigern und somit auch unsicheren Verkehrsteilnehmer\*innen den Umstieg auf das Rad zu erleichtern. Denn am Ende des Tages haben Fahrradstraßen den Zweck Radfahren zu fördern und da gehört das Einbeziehen der Erfahrungen von Nutzenden mit dazu. Veränderung gelingt nur mit den Menschen, nicht gegen sie.

*Maria Heidemann*

## Fahrradstraßen in Hannover



KARTE: ADFC

**Zusammenhangslos und ohne Masterplan in der Stadt verteilt – die Fahrradstraßen (Linien orange) in der Landeshauptstadt**

Das 1997 eingeführte Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ fand im Sommer 2010 Einzug in die Landeshauptstadt. Die Lange Laube wurde als erste Fahrradstraße Hannovers eingeweiht. Von hier kamen über die Jahre 14 neue Fahrradstraßen hinzu. Das stärkste Jahr: 2016! 8 neue Fahrradstraßen wurden umgesetzt und geplant. Insgesamt verzeichnete Hannover damit 23 Fahrradstraßen. Seit dem: wenig passiert. Auch 2022 zählen wir noch 23 Fahrradstraßen. Und die sind auch noch spöttlerhaft, zusammenhangslos und ohne Masterplan in der ganzen Stadt verteilt.

Neben der Überprüfung von bestehenden Fahrradstraßen braucht Hannover dringend ein zusammenhängendes Netz aus Fahrradstraßen in Verbindung mit den Velorouten und Radschnellwegen im Umland. Zumindest wissen jetzt schon mal alle, wie es richtig geht. Und auch die im Jahr 2020 geschaffene Möglichkeit der Fahrradzone sollte für Hannover ins Auge gefasst werden!

## Fahrradstraßen im Umland

### Burgdorf

Die Fahrradstraße in Burgdorf verläuft vom Berliner Ring bis zur Goethestraße und verbindet das Schulzentrum und die Sportanlagen im Süden über den Stadtpark mit der Innenstadt und der Weststadt. Die Fahrradstraße ist auf ganzer Länge vorfahrtsberechtigt, obwohl sie in einer Tempo-30-Zone liegt. Die einmündenden Straßen sind aufgrund



**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](http://wertgarantie.com)



Kunden-  
zufriedenheit  
- Kundenbetreuung

[www.tuv.com](http://www.tuv.com)  
ID: 9105052129

 **WERTGARANTIE**<sup>®</sup>  
Einfach. Gut. Geschützt.

FOTOS (3): ADFC



**Auf ganzer Länge Vorfahrt für den Radverkehr – die Fahrradstraße in Burgdorf.**

- ▶ der durchgezogenen Bordanlagen der Fahrradstraße untergeordnet. An der Parksituation hat sich nichts geändert, aber es ist nur Anliegerverkehr erlaubt.

*Beate Rühmann*



**Die erste Fahrradzone der Region gibt es in Barsinghausen.**

**Barsinghausen: Die erste Fahrradzone in der Region Hannover**

Im Januar 2021 wurde das vom Ingenieurbüro PGV erarbeitete Radverkehrskonzept für Barsinghausen vorgestellt, das der Rat der Stadt im

Juli 2021 verabschiedete. Im Maßnahmenkatalog wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. -zonen in der Berliner Straße, dem Gänsefußweg sowie auf den Zubringerrouen zum Schulzentrum am Spalterhals vorgeschlagen. Bislang war Barsinghausen „fahrradstraßenfrei“. Mittlerweile sind folgende Maßnahmen umgesetzt: Der östliche Teil der Berliner Straße vom Bahnhof bis zur Witkoppkreuzung ist nun Fahrradstraße, ebenso der nördliche Abschnitt des Gänsefußweges bis zur Querung der Entlastungsstraße. Die Straße Am Spalterhals, direkt am Schulzentrum, ist Fahrradzone, auf dem zuvor benutzungspflichtigen Radweg besteht ein Benutzungsrecht. Um den Autoverkehr zu reduzieren, ist nur noch Anliegern gestattet, die Straße zu befahren. Eine Stellwand informiert über die neue Regelung. Gleichfalls sind der parallel verlaufende Steinweg sowie der Holunderweg Fahrradzonen und nur noch für Anlieger zu befahren.

*Heidrun Bartz*



FOTO: ADFC LANGENHAGEN

**Eng durch den Kfz-Verkehr in beide Richtungen mit plötzlichen Überholaktionen, und dann werden auch noch überraschend Kfz-Türen geöffnet (Dooring): Diese Fahrradstraße ist gefährlich auch für die vielen Kinder auf ihren Radfahrten zu den umliegenden Schulen.**

**Langenhagens Fahrradstraße: Freie Fahrt für alle Kfz**

Bereits im Oktober 2014 wurde die Karl-Kellner-Straße zu Langenhagens bisher einziger Fahrradstraße umgewidmet: Sie ist eine schmale Straße, die mit Gegenverkehr überwiegend durch Wohngebiete führt. Zunächst hatte sie eine Länge von 1,8 km, heute weist sie eine stolze Gesamtlänge von 2,4 km auf. Es wurden Fahrradpiktogramme auf die Straße aufgebracht und die entsprechenden Schilder aufgestellt, die auch die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren. Wie bei fast allen anderen Fahrradstraßen in der Region erlaubte auch Langenhagen mit einem Zusatzschild den motorisierten Verkehr, an der Vorfahrtsregelung ‚rechts-vor-links‘ änderte sich nichts, und auch das Parken blieb unverändert.

Die Bilanz heute: Leider herrscht mittlerweile nach der anfänglichen Euphorie erhebliche Ernüchterung. Sehr schnell zeigte sich, dass in der Realität diese Fahrradstraße nichts anderes ist als eine reguläre Autostraße, die häufig auch noch bei Baustellen auf anderen Straßen als Umgehungsstraße ausgeschildert wird: Leicht entsteht der Eindruck, dass Radfahrende gedrängt werden bzw. Radfahrende sich hier dem motorisierten Verkehr unterzuordnen haben.

Beidseitig darf weiterhin auf dieser Straße geparkt werden, was den Verkehrsraum nicht nur für Radfahrende einengt, sondern auch eine große Gefahr durch das plötzliche Öffnen von Autotüren darstellt, gerade bei dem vorherrschenden ständigen Gegenverkehr. Der motorisierte Durchgangsverkehr in beide Richtungen tut sein Übriges, den

Mit uns...



...ins  
Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &  
Reiseausrüster  
Kurt-Schumacher-Str. 9

Radfahrenden das Fahren auf der Fahrradstraße zu vergrätzen. Die ADFC-Gliederung Langenhagen versuchte in verschiedenen Anläufen, diese Fahrradstraße zu dem zu machen, was sie eigentlich sein sollte: Gerade im Hinblick auf die starke Nutzung dieser Straße als Radstrecke zu verschiedenen Schulen sollte die Stadtverwaltung u.a. dazu bewegt werden, eine teilweise Einbahnstraßenregelung zu veranlassen bzw. durchgehend nur Anliegerverkehr zuzulassen: Allerdings erfolglos. Auch der Vorschlag zur Vorfahrt für den Radverkehr dort wurde nicht umgesetzt.

Diese Haltung der Verwaltung dürfte mit der gerade laufenden Planung des Radschnellweges zwischen Hannover und Langenhagen und dessen Behandlung in den politischen Gremien zusammenhängen: Die sehen die Integration der Karl-Kellner-Straße als Teil des Radschnellweges vor. Vor dessen Bau, so er denn kommt, dürften infrastrukturelle Änderungen an dieser Fahrradstraße wohl kaum realisiert werden. Der ADFC fragt im Verkehrsausschuss, ob das aktuelle Urteil sofortige Aktionen der Stadt Langenhagen an der Fahrradstraße nach sich ziehen muss.

*Rudi Eifert und Reinhard Spörer, Langenhagen*



**Fahrradstraße mit Kopfsteinpflaster in Wunstorf – das geht gar nicht!**

#### **Wunstorf**

In Wunstorf sind aktuell drei Fahrradstraßen eingerichtet:

- **Gustav-Kohne-Straße (nahe dem Bahnübergang Luther Weg)**
- **Nordrehr (führt Richtung Klein u. Großenheidorn sowie Steinhude)**
- **Stiftsstraße (zentrumsnah)**

Die Stiftsstraße ist nur im Bereich der Stiftskirche Fahrradstraße. Sie wird viel genutzt, nicht nur von Tourist\*innen und Beschäftigten der Innenstadt, sondern besonders auch von Schüler\*innen aus oder in Richtung der östlichen Stadtteile und Hannover. Aber ansonsten ist sie eher zum Abgewöhnen: Die Oberfläche lässt stark zu wünschen übrig. Eine (historische) Kopfsteinpflasterdecke, welche in der Straßenmitte einen Fahrradstreifen mit abgeflachten Pflastersteinen trägt. Dieser Streifen ist holprig und löchrig. Einige Steine sind abgeplatzt, einige haben sich gesenkt. Und durch die in den letzten Jahren breiter gewordenen PKW wird der Platz für Radfahrer\*innen in Begegnungsfällen durch parkende PKW erheblich eingeschränkt, da in den Radstreifen hineingeparkt wird. Eine Instandsetzung ist hier dringend geboten. Die Gliederung wird hierzu in Kontakt mit der Stadt Wunstorf treten.

*Erwin Marquard*

# Fahrradservice in Hannover 2022

Viele Radfahrende werden in diesen Tagen von einem schlechten Gewissen geplagt. Entweder war das Fahrrad im harten Wintereinsatz oder es steht schon seit Monaten im Keller und wurde nicht angerührt. In beiden Fällen wäre eine Frühjahrsinspektion nötig um das Fahrrad fit zu machen für die schönste Zeit des Jahres mit täglichen Fahrten und für viele schöne Touren durch die Natur.

Wie wäre es denn z. B. mal mit einer Fahrradwäsche um den Dreck bzw. Staub vom Fahrrad zu entfernen und den Lack wieder zum Glänzen zu bringen? Da gibt es doch die Fahrradwaschanlage von Step am Hauptbahnhof. Einfach vorbeifahren und in wenigen Minuten glänzt das eigene Fahrrad wieder wie neu. Aber was, wenn das Fahrrad einen umfangreicheren Service benötigt? Die Kette ist verrostet, die Bremsen funktionieren auch schon einmal besser und war da nicht auch ein Problem beim Schalten in den höheren Gängen? Wir haben uns im Bereich Fahrradservice in Hannover für euch umgehört und waren bei einigen Radgeschäften und Selbsthilfwerkstätten zu Besuch.

## Wartezeiten von mehreren Wochen bei den Radgeschäften

„Fahrradreparaturen haben aktuell einen hohen Stellenwert,“ sagt Dennis Saß vom Fahrradkontor in der List. „Die Auslastung bei uns ist das ganze Jahr über hoch: Die Wartezeiten für einen Reparaturtermin betragen momen-



FOTO:ADFC

## Sehr hohe Nachfrage auch bei den Selbsthilfwerkstätten. Hier zu Besuch bei den „Drahtesel\*innen“ in Linden.

tan sechs bis sieben Wochen. Notfälle wie z. B. ein kaputtes Licht oder Bremsen versuchen wir aber innerhalb einer Woche zu reparieren. Da wir so hoch ausgelastet sind, reparieren wir nur bei uns gekaufte Fahrräder.“

Beim Räderwerk in Hannovers Nordstadt gibt es die Erstinspektion beim Kauf gratis dazu: „Gerade bei Alltagsrädern, die täglich in Gebrauch sind, machen wir eine Erstinspektion verpflichtend und achten genau darauf, dass alles sitzt“, so Mitarbeiter Bernd Rodemüller. Fahrräder aus dem Online Shop werden hier nicht zusammengebaut. „Wir kennen unsere Hersteller und Marken und können gewährleisten, dass nach der Erstinspektion alles passt. Das ist mit Rädern aus anderen Online Shops gar nicht möglich und da wollen wir uns nicht haftbar machen“, so Rodemüller weiter.

Nach gefahrenen 200–300km sollte dann die nächste Inspektion folgen, sagt der Experte. So sei das Maximum an Lebensdauer für Räder raus zu holen. Er empfiehlt auch beim Kauf ein Gleichgewicht zwischen Anschaffungs-

und Wartungskosten zu finden: Billigräder sind auf lange Sicht eher teurer.

Momentan beträgt die Wartezeit etwa 1–2 Monate. Die ist im ganzen Jahr relativ konstant, dafür gibt es nur ein Limit bei Reparaturwünschen: „Nur basteln geht nicht, alles muss schon Hand und Fuß haben. Die Sicherheit muss gewährleistet bleiben!“.

Anders sieht es aus bei Zweirad Krüger in Langenhagen. Nach Fusionierung weht mit Herrn Hecht ein neuer Wind durch den Laden und die Werkstatt. Das Team wurde

gerade erst verstärkt und so können aktuell Fahrräder ohne Termin abgegeben werden und sind in der Regel nach 3 Tagen repariert – auch nicht hier gekaufte Räder werden angenommen.

## Selbsthilfwerkstätten

Wir haben auch bei Selbsthilfwerkstätten vorbeigeschaut, wo man selbst Hand anlegen kann. Eine davon ist die Selbsthilfe Werkstatt „Drahtesel\*innen“ Fröbelstr. 5 (Hinterhof) in Linden, mit einem ganz besonderen Schwerpunkt: Diskriminierungsfreiheit und Solidarität. Gestartet in 2015 hat sich die Werkstatt mit der Nachbarschaft zusammengetan und gebrauchte Räder wieder fit gemacht und denen vermittelt, die eins brauchten. Heute sind sie einmal wöchentlich vor Ort und bieten Hilfe zur Selbsthilfe. Großartig Werbung brauchen sie nicht: der soziale Charakter spricht sich schnell herum und teilweise werden sie von ganzen Gruppen besucht.

Jeden dritten Mittwoch im Monat bietet das Team eine FLINTA-Werkstatt an, d. h. hier sind ausschließlich Frauen, intergeschlechtliche, nicht binäre, trans und geschlechtslose Menschen Willkommen. Hierfür werden noch Bastler\*innen zur Unterstützung gesucht.

Organisiert von Ehrenamtlichen arbeiten sie auf Spendenbasis. Das Team freut sich über Spenden in Form von Verbrauchsmaterial (Schläuche, Mäntel, Lichter, etc.), Werkzeuge oder nicht mehr gebrauchte Räder.

Bei Interesse meldet euch bei: [drahtesel\\_innen@riseup.net](mailto:drahtesel_innen@riseup.net)

Mehr Infos gibt es auf:

[www.drahtesel-innen.de](http://www.drahtesel-innen.de)



Maria Heidemann, Detlef Rehbock,  
Hanna Gebhard




# BACKWERK

WIR SIND DIE, DIE MIT DEM RAD LIEFERN

dienstags bis samstags ab 7 Uhr



[WWW.BACKWERK.BIO](http://WWW.BACKWERK.BIO)

# Aktionsplan: Hannover, so geht #Fahrradstadt!

In Hannover soll der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 auf 25%, gemäß Leitbild Radverkehr von 2010, und bis 2030 auf 30%, entsprechend der Zielvorstellung von Oberbürgermeister Onay gesteigert werden. Der zentrale Schlüssel, diese Ziele erfolgreich zu erreichen, liegt in der deutlichen Verbesserung der Bedingungen unter denen in Hannover die Radfahrenden unterwegs sind. Entscheidenden Einfluss darauf haben Rat und Verwaltung der Stadt. Mit Blick auf die im Herbst 2021 begonnene Wahlperiode hat der ADFC Stadt Hannover den Aktionsplan „Hannover, so geht #Fahrradstadt!“ erstellt. Angeregt wurden wir dazu durch den ADFC-Bundesverband und dessen Aktionsplan „So geht #Fahrradland“ für die neue Bundesregierung. Am 1. Dezember haben wir unseren Aktionsplan an die Vorsitzende des Bauausschusses, Elisabeth Clausen-Muradian, und Baudezernent, Thomas Vielhaber, übergeben. Hannover wird Fahrradstadt bedeutet, den Radverkehr sicherer, komfortabler und zügiger zu gestalten. Eine Fahrradstadt mit hohem Radverkehrsanteil bringt darüber hinaus weitgehende Vorteile:

- die Klimabilanz wird signifikant verbessert;
- der Straßenraum wird entlastet und zum Lebensraum;
- die urbane Mobilität wird für viele kostengünstiger und gesünder.

Investitionen in Maßnahmen für den Radverkehr haben damit eine positive Wirkung für wichtige gesellschaftliche Ziele und „rechnen sich“ schnell. Der 2021 vom Deutschen Bundestag beschlossene Nationale Radverkehrsplan 2030 gibt als Ziel Ausgaben der Kommunen von 30 € pro Jahr und Einwohner\*in vor. Der Haushaltsplan der Stadt Hannover sieht



FOTO: ADFC



für Radverkehrsmaßnahmen im Jahr 2022 Mittel in Höhe von 9,2 Mio. € vor, was einem Betrag von ca. 17 € pro Einwohner\*in entspricht. Noch 2019 wurden lediglich 4,1 Mio. € ausgegeben. Die finanziellen Voraussetzungen für entschlossene Schritte zur Fahrradstadt sind damit in Hannover gegeben.

Mit dem Aktionsplan benennt der ADFC die wichtigsten Handlungsfelder und definiert

**Übergabe des Aktionsplans an den Baudezernenten Thomas Vielhaber (2. v. l.) und die Ausschussvorsitzende Elisabeth Clausen-Muradian (mitte) durch den Vorstand des ADFC Stadt Hannover.**

klare Ziele, die bis 2026 erreicht werden sollen. Daran können Rat und Verwaltung ihre Arbeit orientieren und daran können sie auch in fünf Jahren zur nächsten Kommunalwahl gemessen werden.

- das Netz mit 13 Velorouten ist fertig gestellt, die Planungen für Erweiterungen haben begonnen;
- die Fahrradstraßen weisen weniger Durchgangsverkehr und Parken auf, sind damit sicherer und attraktiver;
- die Zahl der Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 wird reduziert, sie weisen durchgängig geschützte Radwege oder -spuren mit den aktuellen Mindestbreiten auf;

*Weiter auf der nächsten Seite ►*

- für das übrige Straßennetz gilt Tempo 30 – die Stadt setzt sich für die erforderlichen Änderungen des Straßenverkehrsrechts ein und nutzt Verkehrsversuche;
- in allen Wohnquartieren gibt es barrierefrei zugängliche Fahrradgaragen im öffentlichen Raum;
- die Innenstadt ist einladend mit dem Rad erreichbar und weitgehend autofrei.

Mit Bezug auf die im Fahrradklimatest 2020 erhobenen am stärksten negativen Bewertungen für Hannover fordert der ADFC außerdem nicht-investive Maßnahmen, für deren Erfolg eine weniger autozentrierte und mehr rad-



**Der ADFC Stadt Hannover zu Besuch im Bauausschuss. Mit dabei der Aktionsplan „Hannover, so geht #Fahrradstadt!“ und Fahrrad-Brezeln vom Backwerk.**

verkehrsorientierte Haltung der Verwaltung wesentlich ist:

- Steuerung von Ampelanlagen;
- Einrichtung von Baustellen;
- Kontrolle von Falschparkenden.

Wir sind derzeit recht optimistisch, dass sich Hannover in fünf Jahren deutlich zur Fahrradstadt entwickelt haben wird. Die Planung und Realisierung von sechs Velorouten kommt

voran, die Konzepte für eine autofreie Innenstadt werden konkreter, Tempo 30-Abschnitte werden mehr und länger und es soll sogar schon mehr kleine Fahrradgaragen geben. Auch gezielte Falschparkerkontrollen hat der ADFC initiieren können.

Natürlich wissen wir, dass die Veränderungen nicht alleine durch Ratsbeschlüsse zu erreichen sind. In den Köpfen mancher Planer\*innen ist noch immer das Auto dominant. Wir freuen uns jedoch, dass die Verwaltung inzwischen dem ADFC die Möglichkeit zu frühzeitigen Stellungnahmen, etwa bei den Velorouten und der Bauleitplanung, gibt und damit versucht, der Radfahrenden-Perspektive mehr Gewicht zu geben. Stadtbezirksräte laden ADFC Vertreter\*innen ein und diskutieren unsere Vorschläge und Stellungnahmen. In den Medien und in Versammlungen kommen immer wieder Gegner\*innen einer Verkehrswende zu Wort, die sich auf den Parkplatz vor ihrer Haustür auswirkt. Doch es ist sehr erfreulich zu beobachten, dass die Zahl der positiven Wortmeldungen deutlich überwiegend ist, die sich für Veränderungen aussprechen und die breiten Vorteile betonen.

Für uns als ADFC stellt dieser Prozess eine große Herausforderung dar: wir sind viel mehr als in der Vergangenheit gefordert, Prozesse kompetent kritisch-konstruktiv zu begleiten, was meist erheblich aufwändiger als bloßer Protest ist. Dafür ist der ADFC ganz stark auf das ehrenamtliche Engagement von Mitgliedern angewiesen. Erfreulicherweise gibt es sehr aktive Kolleg\*innen im Vorstand, und viele Mitglieder bei Projekt- und Arbeitsgruppen oder einzelnen Vorhaben. Und wir haben mit Lars Wöllecke und Maria Heidemann inzwischen zwei hauptamtlich Beschäftigte, die uns dabei sehr gut unterstützen.

*Eberhard Röhrig-van der Meer,  
Vorsitzender ADFC Stadt Hannover*

## Mitgliederversammlung ADFC Stadt Hannover



**Swantje Michaelsen in neuer Rolle zu Gast beim ADFC-Verkehrswende-Dialog mit Rebecca Peters. Das digitale Format kam gut an.**

Am 7. Februar lud die Gliederung Stadt Hannover zu ihrer Mitgliederversammlung ein. Das digitale Format kommt bei den Mitgliedern an: mit fast 100 Teilnehmenden erreichte die Beteiligung einen Höchststand! In einer knackigen Präsentation führte der Vorstand durch den Jahresrückblick: In Sachen Verkehrspolitik hat sich der ADFC in vielen städtischen Debatten positionieren können und ist nicht zuletzt wegen der Velorouten immer wieder im Gespräch. Doch nicht nur verkehrspolitische Themen wurden 2021 platziert. Mit Experimentierräumen, Codierungen, Dialogen und vielen Netzwerkaktionen war der ADFC Stadt Hannover in der Stadtgesellschaft präsent. Und wir werden mehr: die Mitgliederzahlen wachsen und auch in unserer Geschäftsstelle sind jetzt dauerhaft zwei Mitarbeitende angestellt.

Das Highlight kam jedoch zum Schluss: Die kurz zuvor aus der Geschäftsstelle verabschiedete Swantje Michaelsen sprach gemeinsam mit der Bundesvorsitzenden des ADFC Rebecca Peters über die Verkehrswende. Geführt wurde das Gespräch vom Vorsitzenden Eberhard Röhrig-van der Meer. „Es ist nach wie vor so, dass im Verkehrsbereich vorwiegend Männer tätig sind. Und es braucht mehr Stimmen, die andere Perspektiven einbringen“, begründet Swantje ihre Entscheidung für den Bundestag zu kandidieren. Rebecca wurde während einer Kopenhagen Reise mit der Frage konfrontiert: „Warum klappt das hier so gut und bei uns nicht?“. Diese Frage hat die heute 25-Jährige nicht mehr losgelassen und bis in den Bundesvorstand des ADFC getrieben. Ihr sind ganzheitliche Ansätze und die Stadt als urbanes System wichtig. Beide betonten aber auch die Chancen und Möglichkeiten, die Fahrradmobilität für den ländlichen Raum liefert. Das Gespräch kann auf dem YouTube Kanal „ADFC Region Hannover e.V.“ in voller Länge angeschaut werden: <https://www.youtube.com/watch?v=czHsVmSnJXg>

*Maria Heidemann*

## Mitgliederversammlung ADFC Region Hannover e. V. am 18.02.2022

Mit einem Gastauftritt von Katja Diehl, Autorin von „Autokorrektur“, begann die Mitgliederversammlung des ADFC Region Hannover e.V.

Nach einem Kurzvortrag von Katja Diehl entspann sich eine lebhafte Diskussion zu verschiedenen Aspekten aus ihrem Buch. Fragen wie „Wie kriegt man das Auto aus den Köpfen bzw. die Alternativen in die Köpfe“ und „Was kann der ADFC in der Region Hannover tun bzw. welche Rolle haben die Vereine bei der Mobilitätsfrage“ wurden diskutiert. Abschließend gab es noch eine Leseprobe aus dem aktuellen Buch. Die nachfolgenden Statements und Mails der Teilnehmenden zeigten, dass der Auftritt sehr positiv aufgenommen wurde. Im Bericht des Vorstands wurden die Aktivitäten im abgelaufenen Jahr und auch der Kas- senbericht sowie der Haushaltsplan für 2022 vorgestellt.

Nach der Entlastung des „alten“ Vorstands wurden die Neuwahlen durchgeführt. Die wieder angetretenen Vorstandsmitglieder Annette Teuber, Helene Grenzebach und Rainer Bassen für den Vorstand und Corinna John, Detlef Rehbock, Frank Hoffmann als Beisitzende wurden wieder gewählt. Neu hinzugewählt wurde Beisitzer Erwin Marquard vom ADFC Wunstorf.

Axel Lambrecht vom ADFC Wennigsen trat nicht wieder zur Wahl an, da er im ADFC Wennigsen und Stadt Wennigsen stark eingespannt ist. Ein großes Dankeschön an Axel für die geleistete Arbeit im ADFC Region Hannover!

Für die im Herbst anstehende Landesversammlung wurden 14 Delegierte bzw. Ersatzdelegierte gewählt.

Zwei Anträgen aus den Gliederungen zu den Themen „Veröffentlichung von Blitzer-Standorten“ und „Daten zur Doorng-Unfällen“ wurden von der Mitgliederversammlung zugestimmt, sodass der Vorstand sich dieser Themen bei den zuständigen Stellen annehmen wird.

Mitglieder, die Interesse an den Berichten haben, aber nicht teilnehmen konnten, können die Unterlagen per Mail an [region@adfc-hannover.de](mailto:region@adfc-hannover.de) anfordern.

Ronald Brandt



## Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

**BFFL HANNOVER E.V. – BUND FÜR FAMILIENSPOK UND FREIE LEBENS GESTALTUNG,**  
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**  
Schneerener 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

**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.

**STEINHÜDER 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**  
30453 Hannover,  
Wunstorfer Straße 39A

## 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.



# Radfahrschule jetzt gut aufgestellt

Wie in der letzten HannoRad berichtet, haben wir mit der Spende der Region Hannover 10 Roller und 10 Schulungsfahrräder angeschafft, um künftig noch mehr Radfahrkurse anbieten zu können. Während ein Fuhrpark an unserem Standort an der Leonore-Goldschmidt-Schule in Mühlenberg bleibt, ist der andere in unserem Anhänger in der Region Hannover unterwegs.

Angeboten werden hauptsächlich Anfänger-Lernkurse, aber auch Wiederaufsteiger-, Pedelec- und Sicherheitskurse. Und an den Grundschulen machen wir Schüler\*innen fit für die Fahrradprüfung.

Kursanmeldungen über unsere Homepage: <https://hannover-region.adfc.de/kurse/>



**QR-Code scannen,  
informieren und gleich  
anmelden!**



FOTO:ADFC

**Mach mit bei der Radfahrschule des ADFC!**

## Die Radfahrschule sucht Unterstützung

Im letzten Jahr hat die Radfahrschule 15 Kurse gegeben, vom Anfänger- bis zum Pedelec-Kurs, an Schulen, in der Region und an unserem Standort, der Leonore-Goldschmidt-Schule (IGS) Mühlenberg. Hauptsächlich werktags 2 Stunden, aber auch am Wochenende.

Dafür suchen wir nun dringend Unterstützung. Gesucht werden Personen, gerne mit Sprachkenntnissen in Arabisch, Kurdisch und/oder Türkisch zum Assistieren bei den Kursen. Dazu gehört sowohl Luft aufpumpen der Räder, kleinere Reparaturen, Verstellen von Sattel und Lenker als auch Aufbau von Hütchen und Kreidekreise malen. Am Ende des Kurses findet eine kleine Radtour statt, die ebenfalls Begleitung braucht.

Ein weiterer Schwerpunkt ist das Be- und Entladen des Hängers und falls du einen Anhängerführerschein nebst Auto besitzt, wäre das eine große Hilfe.

Geboten wird eine Aufwandsentschädigung, Arbeit im Freien bei Wind und Wetter und eine nette Atmosphäre mit Erfolgserlebnissen.

Bei Interesse meldet euch unter:

**[radfahrschule@adfc-hannover.de](mailto:radfahrschule@adfc-hannover.de) oder  
T: 0511 16403-12**

*Marion Domnick*

# Best of Baustelle – wehrt euch, beschwert euch!

**E**in schönes Beispiel, wie wenig Rad- und Fußverkehr bei Baustellen-Einrichtungen berücksichtigt werden, was auch im ADFC-Fahrradklimatest flächendeckend mit Note 5 beurteilt wurde.

## 13. Januar 2022

Am Südschnellweg (Hildesheimer Ecke Willmerstraße) Baustelleneinrichtung wegen vorbereitender Leitungsarbeiten. Autoverkehr hat weiterhin alle Spuren zur Verfügung, Rad- und Fußverkehr wird über eine Spur umgeleitet. So weit, so gut. (Bild1)

Dann die böse Überraschung: (Bild 2) Überweg in Richtung Süden gesperrt. Kein Durchkommen. Dem Schild nach soll der Fußverkehr über die andere Straßenseite, für Radverkehr keine Ausschilderung. Ratlose Menschen stehen vor der Absperrung (in beide Richtungen) und wissen nicht weiter. Die meisten Radfahrenden nutzen nun die Autospur weiter geradeaus. Jeder schlägt sich irgendwie durch.

Beschwerdemail an Tiefbauamt Hannover geschickt. Warum wird Rad- und Fußverkehr nicht berücksichtigt, wenn der Autoverkehr ungehindert fließen kann? Antwort von der Landesstraßenbaubehörde, dass sich die Baustelle ausweiten wird und es bald auch für den Autoverkehr zu Einschränkungen kommen wird. Geantwortet, dass die Umleitung über die andere Straßenseite für Fuß- und Radverkehr unzumutbar ist. Zeiten gemessen: die entsprechende Querung hin und zurück dauert bis zu 5 Minuten.

## 21. Januar 2022

Die Sperrung wurde aufgehoben, die Querung in Nord-Süd-Richtung ist wieder frei. Völlig unklar ist, wofür diese Sperrung über-



Bild 1

Rad- und Fußverkehr werden über eine Spur umgeleitet.



Bild 2

Überweg in Richtung Süden gesperrt. Kein Durchkommen.

haupt gemacht wurde – auf der Radspur wurde gar nicht gebuddelt.

## 10. Februar 2022

Inzwischen wurde eine Geradeaus-Spur für den Autoverkehr gesperrt und zur (großzügigen) Spur für Fuß- und Radverkehr umgewidmet. (Bild 3) Super – denkt mensch. Aber von wegen – das wäre ja zu einfach. Kurz vor der Ampel

Weiter auf der nächsten Seite ►



## 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](mailto:stadt@adfc-hannover.de)

Einkehren auf:



HOMEYERS HOF

Familienfeiern / Lesungen / Konzerte  
Flammkuchen-Mobil



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



- ▶ wieder eine Absperrung – die Spur verschwenkt auf die frühere Mittelinsel, auf der es besonders eng zugeht. (Bild 4) Völlig unsinnig und vor allen Dingen unnötig, denn hinter dem Überweg ist die Spur weiterhin abgesperrt. Dummheit oder Willkür und Schikane? Eine weitere Beschwerde-Mail blieb bislang (17.02.2022) unbeantwortet.

Eigentlich wollte ich in diesem Artikel über eine Erfolgsstory berichten nach dem Motto: beschwert euch, meldet Mängel, dann wird euch auch geholfen. Offensichtlich braucht es aber ernstere Worte. *Annette Teuber*



Bild 3



Bild 4

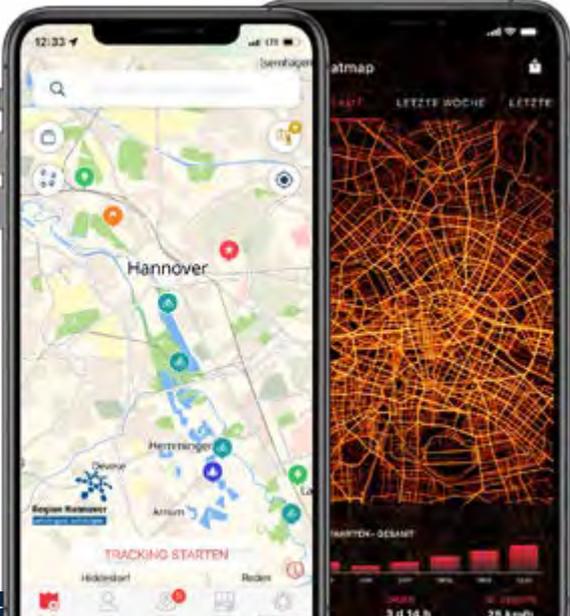
FOTOS (2): ADFC

## Neu beim ADFC: Maria Heidemann

**H**allo zusammen, ich bin Maria Heidemann und seit Januar als Referentin für Radverkehrsentwicklung beim ADFC Stadt Hannover angestellt. Ich verstehe Städte als Zusammenspiel zwischen dem bebauten, physischen und dem sozialen, zwischenmenschlichen Raum. Damit möchte ich den gestalterischen Fokus in der Stadtentwicklung auf die Steigerung von Lebensqualität legen und konnte dies bereits in der Mitarbeit an Themen der Energiewende, in der Nachhaltigkeitsberatung und in Projekten der zivilgesellschaftlichen Stadtentwicklung einbringen. Beim ADFC kann ich mein Herzensthema der Mobilitätswende durch Unterstützung der Arbeit des Vorstandes voranbringen und meinen Schwerpunkt auf kokreatives Gestalten setzen. Erreichen könnt ihr mich unter: [m.heidemann@adfc-hannover.de](mailto:m.heidemann@adfc-hannover.de)



FOTO: © ARISTIDIS SCHNELZER





### bike citizens

Offizielle Fahrrad-App der Region Hannover

### DIE FREUDE AM RADFAHREN ENTDECKEN

Die Bike Citizens Fahrrad-App begleitet Radfahrerinnen und Radfahrer der Region Hannover auf all ihren Arbeits- und Freizeitwegen fahrradfreundlich ans Ziel. Die App ist Radroutenplaner, Navi und Fahrradcomputer in einem! Im April wird es dann richtig spannend mit der Bike Benefit Kampagne, wo es zahlreiche Goodies zu holen gibt. Und das Beste daran: Die aufgezeichneten Fahrten helfen der Region Hannover, die Fahrradinfrastruktur zu verbessern und eine lebenswertere Region zu schaffen. Die App kann im iOS App Store und Google Play Store kostenlos heruntergeladen werden. In der Region Hannover sind alle Premium-Funktionen kostenlos verfügbar.








# Reiseberichte von guten Radverkehrsbeispielen

## Fähre von Kladow nach Wannsee

FOTO (6): ADFC



Im September machten meine Frau und ich eine Radtour an der Havel von Fürstenberg nach Brandenburg, die wir nur sehr empfehlen können. Natürlich fließt die Havel auch durch Berlin und so hatten wir eine Etappe so gewählt, dass das Ziel Schwanenwerder war, eine (Halb)insel im Wannsee. Auf dem Havelradweg erreicht man zuerst Kladow und fährt von dort mit der Fähre über den Wannsee, ungefähr eine halbe Stunde. An Sommerwochenenden und bei gutem Wetter wird diese Fähre, die stündlich verkehrt, sehr viel genutzt, auch von Fahrradfahrenden. Es gibt dafür 60 Fahrradplätze und der Tarif ist BVG-Zone 1, Fahrräder kostenlos. Wir waren begeistert.

*Harald Hogrefe*

## Radverkehr in Paris



In den 1980er Jahren war der Radverkehr weitgehend aus Paris verdrängt worden. Das hat sich inzwischen, auch dank des Engagements der Bürgermeisterin Anne Hidalgo, völlig gewandelt. Es wurden 1400 Kilometer Radwege angelegt, und bis 2024 sollen alle Straßen von Paris mit dem Rad befahrbar sein. Die Radstreifen auf den Fahrbahnen sind durch Markierungen und Fahrradsymbole deutlich gekennzeichnet und zum Teil durch Bordsteine vom Autoverkehr abgetrennt. Manche frühere Auto-Rennstrecken sind komplett oder weit überwiegend dem Radverkehr vorbehalten. Wer kein eigenes Rad hat, kann sich nach Anmeldung beim Anbieter Vélib ein Rad bei einer der zahlreichen Verleihstationen mitnehmen und an einer anderen Station zurückgeben. So konnte ich mir bei meinem Kurzurlaub die Stadt mit dem Fahrrad touris-

tisch erschließen. Besonders zu empfehlen: Die Uferstraßen an der Seine.

*Arne Mentzendorff*

## Berlin im Herbst 2021



Im vorigen Jahr machten die gelben Pop-Up-Radspuren in Berlin bundesweit Schlagzeilen. Mut und Kreativität der Verkehrsbehörden wurden gelobt. Dies hat ganz offensichtlich die Wirkung, dass die Stadt neue Verkehrsversuche zur Aufteilung des Straßenraums unternimmt und Bewährtes verstetigt.

Zum Beispiel auf dem Halleschen Ufer, einer wichtigen Ost-West-Verbindung in Kreuzberg, wo im vorigen Jahr gelbe Streifen aufgemalt waren, steht dem Radverkehr jetzt eine geschützte Radspur zur Verfügung. Die Abtrennung ist einfach auf die Fahrbahn montiert, der Aufwand damit relativ gering.

Auf der südlichen Friedrichstraße ist versuchsweise der Autoverkehr herausgenommen und die Straße ist als „Flaniermeile“ Zufußgehen-



den und Radfahrenden vorbehalten. Neben klar gekennzeichneten Radspuren bieten jetzt Cafés auf den vormaligen Autofahrspuren mehr Aufenthaltsqualität.

Die Bergmannstraße, eine Quartiersmeile mit vielen kleinen Läden und Gastronomie in Kreuzberg, hat mithilfe bepflanzter Metallkübel eine neue Raumaufteilung erhalten. Anstelle des beidseitigen Parkens steht jetzt dem Radverkehr eine gerade, klar begrenzte Fahrspur zur Verfügung. Der Autoverkehr ist verlangsamt weiterhin möglich.

*Eberhard Röhrig-van der Meer*



## „Danke, dass du Fahrrad fährst“ in Trondheim

In Trondheim in Norwegen wird ganz im ADFC-Sinne [#mehrPlatzfürsRad](#) geschaffen. So wurden unter anderem auf den Hauptmagistralen ehemalige Auto-Fahrspuren zu Radwegen umgebaut. Auch die Aufschrift „Danke, dass du Fahrrad fährst“ fand ich echt toll.

*Ralf Mannstedt*

# „Rauf aufs Rad“: Attraktive Tour(en) im ADFC-Regions-Radtour-Kalender

Immer mehr der 16 Ortsgruppen in der Region Hannover tragen ihre Termine in eigene ortsbezogene Kalender ein: Diese Eintragungen werden im Regions-Kalender automatisch zusammengefasst und sind dort alle sichtbar: Dieser Kalender befindet sich auf der Webseite [www.hannover-region.adfc.de](http://www.hannover-region.adfc.de), und zwar ganz weit unten, versehen mit der Link-Kennzeichnung „Alle weiteren Radtouren“, oder über den QR-Code auf S.23. Im Regionskalender gibt's eine sehr gute Routenwahl, weil darin ja auch die Touren aus den benachbarten Ortsgruppen enthalten sind.

## Langenhagen



**Schöne Touren: Diese ist ja mal echt abgefahren!**

In diesem regionsweiten Kalender ist auch dieses sehr schöne Tour Angebot enthalten: Anfangs- und Endpunkt sind gut per ÖPNV er-

reichbar: Der ADFC Langenhagen hat diese 45-km-Strecke schon mal als Tour angeboten, daher ist sie im wahrsten Sinne des Wortes „völlig abgefahren“. Erneuter Start ist am Sonntag, den 24. April 2022: Wer mitfahren möchte, schaue für den 24. April in den Regions-Kalender. Abfahrt ist am S-Bahnhof Kaltenweide, und dann verläuft die Strecke erst nach Süden zum Von-Alten-Garten, dann nach Westen zum Lindener Berg und dann über den gerade erweiterten KZ-Gedenkort Ahlem zum Yachthafen Seelze.

### Stärkung: Mitten drin und am Ende

Nach einer Stärkung im „Hafenblick“ führt die Tour über den Hinüberschen Garten mit Hexenturm und den Mecklenheider Forst zum ADFC-Stützpunkt Langenhagen, wo E-Fahrräder kostenfrei an der Solar-E-Fahrrad-Tankstelle aufgeladen werden können (eigenes Ladegerät mitbringen!), incl. Einblick in das dort installierte Balkon-Solar-Kraftwerk BKW.

Diese Radtour kann natürlich auch allein abgefahren werden, denn im Kalendereintrag versteckt sich ein Link zu allen erforderlichen Angaben wie Touren-Video aus der Vogelperspektive, Karte und GPX-Daten. Für Rückfragen sind Kontaktangaben bei jede Tour vorhanden. Also, auf geht's: Möglichst immer mit mindestens einem Daumenbreit Luft unter beiden Felgen!!

*Dr. Reinhard Spörer, Ortsgruppe Langenhagen*

## Stadt Hannover Senioren-Radeln



FOTOS (2): ADFC

Der ADFC bietet fünf gemütliche Rund-Touren an, Start und Ziel sind immer gleich. Bei allen Touren wird eingekehrt - sofern wieder möglich. Träumen wir schon mal von Kaffee und Kuchen sowie einem frohen Schwatz. Gestartet wird jeweils um 14 Uhr. Gegen 17:30 Uhr sollten wir durch sein.

Und nun zu den Terminen und Touren im Einzelnen:

- Do., 21. April 2022: Seniorentour (23 km)**  
TP: 14 Uhr, Musikhochschule – Arkarden Neues Haus  
Zum Blauen See im Misburger Wald; dann Annateich und Zoo.
- Do., 19. Mai 2022: Seniorentour (27 km)**  
TP: 14 Uhr, Maschsee-Nordufer – Hellebardier  
Über den Kronsberg zum Park der Sinne + Stadtteilgarten + durch die Leinemasch
- Do., 16. Juni 2022: Seniorentour (22 km)**  
TP: 14 Uhr, Musikhochschule – Arkarden Neues Haus

# 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](http://www.sfu.de) | | |



Zum Wietzpark (Langenhagen) und über Isernhagen-Süd zurück.

**4. Do., 18. August 2022: Seniorentour (27 km)**

TP: 14 Uhr, Musikhochschule – Arkarden Neues Haus

Über Vahrenheider Markt zum Märchensee und Stadtteilgarten im Sahlkamp.

Zurück über Roderbruch + Eilenriede.

**5. Do., 15. September 2022: Seniorentour (24 km)**

TP: 14 Uhr, Maschsee-Nordufer – Hellebardier

Entlang der Leine nach Grasdorf, längs den Ricklinger Teichen zurück.

Eine Anmeldung ist erforderlich, außerdem die zum jeweiligen Zeitpunkt geforderten Coronanachweise. Anmeldung und Nachfragen an: otto.schulze48@gmx.de

Otto Schulze

### Burgdorf

Fahrradtouren innerhalb des Stadtradelns geplant unter Vorbehalt (weitere Hinweise, Infos und Anmeldung auf unserer Homepage: [www.adfc-burgdorf-uetze.de](http://www.adfc-burgdorf-uetze.de))

**Hildesheim:** Radtour nach Hildesheim, in Hildesheim kleine Stadtführung und wenn möglich Besteigung des Andreaskirchturms mit Rundblick über die Stadt. Einkehr und danach zurück über den Innerste-Radweg bis Sarstedt. Von dort Rückfahrt mit der S-Bahn (GVH-Ticket). ca. 75 km, Getränke und Verpflegung sind mitzubringen

**Braunschweig:** Hinfahrt mit der Bahn (RGB) nach Braunschweig und unter Corona-Vorbehalt ist eine Besichtigung der Bio-Bäckerei Brotinsel geplant. Danach radeln wir rund um Braunschweig den neuen Fuß/Radweg „Ringgleis“. Die Trasse des ehemaligen Industrie-Ringgleises wurde ausgebaut und steht jetzt dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung. Sollte die Besichtigung der Bio-Bäckerei möglich sein, wird auch die Rückfahrt per Bahn erfolgen. Getränke und Verpflegung wird empfohlen. Einkehr ist eingeplant.

**Vier- und Marschlanden:** Hin- und Rückfahrt mit der Bahn bis Winsen (Nds.Ticket). Von dort startet die Radtour mit Elbüberquerung per Fähre (bei Hoopte/Zollernspieker Fährhaus) durch die Vier- und Marschlande. Nach der Elbquerung radeln wir den Elbe-Radweges (Hamburger Marschbahn) entlang. Außerdem führt die Strecke bei Allermöhe an der Dreieinigkeitskirche vorbei.

Getränke und Verpflegung wird empfohlen. Einkehr ist eingeplant.

### Wunstorf

Die Ortsgruppe Wunstorf veranstaltet in diesem Jahr wieder geführte Radtouren ab Wunstorf. Drei Termine sind besonders hervorzuheben:

**Die Rapsblüte im Schaumburger Land** bietet Gelegenheit zum Sehen und Schnuppern nahe der Rodenberger Windmühle und über den Osthang der Bückeberg-Ausläufer. Auf überwiegend festem Straßenbelag kurven wir durch die Bauernschaften und lassen die leuchtenden Felder auf uns wirken. Für Pausen ist Selbstverpflegung empfohlen – eine Kaffeepause ist geplant. Diese Tagestour wird ca. 65 km lang sein.

**Am Tag der Mühlen** besuchen wir rechts der Weser eine Auswahl verschiedener Mühlen um die Nutzung der Wind- und Wasserkraft zu erleben.

Nach der Bahnreise in den westfälischen Mühlenkreis nahe Minden führt uns die Bückeburger Aue in das Grenzdorf Frille und weiter nach Lahde. Mühlen strecken ihre Flügel in den Wind oder ihre Räder in einen Bachlauf. Nahe Heimsen verlassen wir das Tal der Weser und radeln unterhalb der Rehburger Berge zurück nach Wunstorf. Bitte an Selbstverpflegung für mehrere Pausen denken. Eine Kaffeepause ist geplant. Auf kurzen Streckenabschnitten ist die Nutzung von Schotter- oder Wirtschaftswegen möglich.

**Bodenwerder, die Stadt des Lügenbarons,** die Landschaft nahe dem Flüsschen Lenne und die Fachwerkstadt Einbeck bilden die Höhepunkte einer Radtour am 7. August von der Weser zur Leine.

Die S-Bahn bringt uns in die Stadt des Rattenfängers. Gegen den Strom folgen wir dem Weserlauf bis zu einem kurzen Besuch beim Lügenbaron. Durch die Porta Brunswiga beradeln wir das ehemalige Herzogtum Braunschweig. Zwischen Ith und Vogler nutzen wir die Trasse einer früheren Bahnlinie aus dem 19. Jahrhun-

dert. In der Abfahrt zum Leinetal wird die Fachwerkstadt Einbeck und zur Bahnrückreise Salzerhelden erreicht. Bitte an Selbstverpflegung denken. Eine Kaffeepause ist geplant.

Leitung der Touren Erwin u. Anne Marquard. Die Termine sind ab sofort im Veranstaltungsportal einsehbar [www.touren-termine.adfc.de](http://www.touren-termine.adfc.de)

Erwin und Anne Marquard

### Garbsen/Seelze



FOTO:ADFC

Der ADFC Garbsen-Seelze hat auch für 2022 ein umfangreiches Radtourenprogramm geplant. Von kurzen „Kaffeetouren“ über Tagestouren unterschiedlicher Länge bis hin zu Mehrtagestouren ist alles dabei, von gemütlich bis sportlich. Auch das kulinarische Angebot bei den Touren geht über das ganze Jahr je nach Saison – vom Spargelessen über Erdbeeren, Blaubeeren bis zum Grünkohlessen.

Bei den abwechslungsreichen Zielen – seien es die Calenberger Rittergütern, Storchen-Nester oder das Nostalgiekino Münchehagen – ist sicherlich für jede\*n etwas dabei. Oder wie wäre es mal mit einer Nachttour zum Flughafen?

Das komplette Jahresprogramm steht seit 5. Februar 2022 zum Download auf der Webseite <https://adfc-garbsen-seelze.de/> zur Verfügung.

**Den QR-Code rechts scannen und zu dem Radtourenkalender des ADFC Hannover Region gelangen.**



# Von der Wiege ...

Die Hebamme Susanne Huhndorf fährt Lastenrad.



FOTO:ADFC

Bei Wind und Wetter im Einsatz mit dem Lastenrad – Susanne Huhndorf

## Susanne, wie kam es zu deinem Lastenrad?

Mein Mann und ich sind schon immer viel Fahrrad gefahren. Das Auto wurde eher wenig genutzt, und stand meistens nur herum. Wir hatten schon länger überlegt, ob wir das wirklich brauchen, hauptsächlich aus Umweltschutzgründen, aber auch finanziell. Dann kam 2017 die Aktion der HAZ: 4 Wochen komplett ohne Auto, das war der Anstoß endgültig umzusteigen. Nach dem Ende der 4 Wochen durfte ich das Rad behalten, seitdem nutzen wir Stadtmobil, wenn wir mal ein Auto brauchen. Was sehr selten der Fall ist.

## Du betreust Frauen vor und nach der Geburt. Wozu braucht eine Hebamme ein Lastenrad – schwere Lasten hast du ja vermutlich nicht zu transportieren?

Auch wenn die Sachen nicht schwer sind, sind sie doch sperrig. Der Hebammenkoffer mit allen wichtigen Gerätschaften ist 60 cm lang, dann habe ich einen kleinen Rucksack dabei, manchmal einen Badeeimer für Babys. Ich finde es einfach toll, alles einpacken zu können, ohne mir groß Gedanken zu machen. Und

dann nutze ich es natürlich auch täglich in meinem Mama-Dasein mit Einkauf und so.

## Welche Strecken legst du mit deinem Lastenrad so zurück?

Ich mache Hausbesuche. Meine Klientinnen leben im Umkreis von 5-7 km, an manchen Tagen komme ich auf 30-40 km insgesamt.

## Was sind in deinen Augen die Vorteile?

Ich bin schnell überall, stehe nicht im Stau und muss mich nicht mit Parkplatz-Suche aufhalten, was in der Südstadt, Oststadt oder List viel Zeit in Anspruch nehmen kann. Dadurch sind Termine besser planbar, ich kann pünktlich sein. Ich genieße die frische Luft auf den Strecken durch die Eilenriede. Das und die Bewegung hilft mir auch, nach stressigen oder belastenden Situationen etwas abzuschalten.

## Und die Nachteile?

Es fehlt an geeigneten Abstellplätzen – es gibt zu wenig Fahrradständer für Lastenräder. Ich will ja nicht den Gehweg versperren. Schwierig wird es, wenn das Lastenrad mal kaputt ist,

denn ich kann es ja nicht in Bahn und Bus mitnehmen. Also bleibt nur Schieben zur Werkstatt. Das kommt aber glücklicherweise sehr, sehr selten vor. (Anmerkung der Redaktion: ein Fall für die ADFC-Pannenhilfe, siehe Seite 26)

## Das Wetter ist kein Thema?

Dagegen hilft gute Fahrradkleidung – im Winter fahre ich mit Regenhose.

## Was möchtest du unseren Leser\*innen noch erzählen?

Dass ich mit dem Lastenrad komme, ist auch Werbung fürs Radfahren. Ich kann aus eigenem Erleben beraten und Alternativen zum Auto aufzeigen. Das ist gerade in der Umbruchsituation beim ersten Kind wichtig. Ich habe auch immer Flyer dabei zum Thema Fahrradfahren in der Schwangerschaft und mit Kindern. Die gibt es kostenlos auf der Webseite

<https://www.radfahren-mit-baby.de/>

Das Gespräch führte  
Annette Teuber



## ... bis zur Bahre

Ein Lastenrad für den letzten Weg.



FOTO (2): DENNY GILLE / SCHLÜTERSCHKE

**Das Schlittensystem – das Verladen geht damit schneller.**

Im Jahr 2018 plante der Bestatter Bernd Vogel vom Bestattungshaus Eggers in Langenhagen, einen neuen Bestattungswagen anzuschaffen. Bei der Analyse seiner Fahrwege stellte sich heraus, dass er eigentlich immer in einem Radius von nur 20 km unterwegs ist. Die meisten Wege von der Kirche oder von der Trauerfeierhalle zum Friedhof sind sehr kurz; selbst der Weg zum Krematorium in Hannover-Lahe beträgt nur ca. 10 km. Die Überlegung, dass ein Lastenrad – als Nachfolger von Pferd und Wagen – eine umweltfreundliche Alternative zum Kraftfahrzeug sein könnte, lag da nahe.

Ein für den Sargtransport passendes, marktgängiges Modell gab es allerdings damals nicht. So entschied er sich wegen der möglichen hohen Nutzlast für das dreirädrige Modell Musketier des Herstellers Radkutsche mit anschließendem Umbau durch eine Firma in Berlin, die sich auf Lastenradaufbauten für gewerbliche Zwecke spezialisiert hat. Nach seinen Ideen wurde das Bestattungsrad u.a. mit einem verlängerten Hinterbau und einem Schlittensystem versehen, damit der Sarg einfach aufgeladen werden kann. Die Elektromotorisierung gestattet den komfortablen Transport über längere Strecken bei zügiger Geschwindigkeit. Auch sind Beleuchtung, Blinker und Bremslichter angebracht, so dass eine gute Sichtbarkeit im Verkehr sichergestellt ist. Ein Sicht- und Regenschutz verbirgt den Sarg während der Fahrt vor den Augen der Passant\*innen.

Auch nach drei Jahren regelmäßiger Nutzung sorgt sein Bestattungsrad immer noch für Aufsehen, wenn er damit in Langenhagen oder Hannover unterwegs ist, erzählte mir Herr Vogel. Kürzlich wäre es beinahe zu einem Auffahrunfall gekommen, als ein Autofahrer völlig fasziniert vom Bestattungslastenrad nicht mehr auf den Verkehr vor ihm achtete. Das Bestattungsrad schafft aber auch völlig neue Möglichkeiten. Herr Vogel schilderte

mir folgende berührende Begebenheit, die bei einem konventionellen Kfz-Transport undenkbar gewesen wäre: Der Sohn des Verstorbenen mit seinen zwei kleinen Kindern, beide auf ihren Kinderrädern, begleiteten den Sarg von der Kirche bis zum Friedhof.

Folgende wertvolle Anregung hat mir Herr Vogel noch mit auf den Weg gegeben: Modale Filter (werden im Straßenbau verwendet, um z.B. in Fahrradstraßen die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge einzuschränken – wie z.B. in der Edenstraße in Hannover) seien für sein fast ein Meter breites Lastenrad eine kleine Herausforderung; es erfordere Millimeterarbeit, um sie zu passieren. Da Lastendreiräder immer häufiger im Straßenverkehr anzutreffen seien – man denke nur an die Dreiräder von der Deutschen Post –, sollten seines

Erachtens diese Entwicklungen in zukünftige Planungen einbezogen werden. Überraschend berichtete mir Herr Vogel abschließend von einer leider negativen Erfahrung: Die Förderung seines Lastenrads durch die Region Hannover aus dem Topf „Gewerbliche Lastenräder“ war leider nicht möglich. Zur Begründung hieß es, dass er kein Standardmodell im Einsatz habe, sondern ein marktgängiges Modell habe umbauen lassen.

*Olaf Kantorek*



**Sorgt regelmäßig für Aufsehen – das Bestattungslastenrad.**

# ADFC Mitgliedsbeitrag schließt Pannenhilfe ein

**W**as bedeutet das im Detail? Wir haben uns das mal angesehen und Ronald aus der Geschäftsstelle hat es auch schon einmal ausprobiert (siehe seinen Bericht auf dieser Seite).

Bei der ADFC Pannenhilfe handelt es sich genau genommen um eine Schutzbriefversicherung für jede Art von Fahrrädern – auch für Pedelecs (sog. eBikes), aber nicht für schnelle S-Pedelecs. Die Pannenhilfe umfasst auch mitgeführte Fahrrad-Anhänger.

## Wer kann die Pannenhilfe in Anspruch nehmen?

Als Einzel- oder Familienmitglied

beim ADFC kannst du dich an die Hotline wenden.

## Welche Fahrräder sind versichert?

Alle Fahrräder, die sich im Eigentum des ADFC-Mitglieds befinden, sind versichert. Ausgenommen sind allerdings gewerblich genutzte Fahrräder und Mietfahrräder.

## Wo kann die Pannenhilfe in Anspruch genommen werden?

Um die Pannenhilfe in Anspruch nehmen zu dürfen, muss sich die Panne mindestens 10 km vom Wohnsitz entfernt ereignen. Außerdem erstreckt sich die im Mitgliedsbeitrag enthaltene Pannenhilfe ausschließlich auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Gegen Aufpreis kann der Komfortschutzbrief ADFC-Pannenhilfe-Plus erworben werden, der europaweit gilt und zusätzliche Leistungen bietet, wie Krankenrücktransport oder Übernahme der Übernachtungskosten, sofern das Fahrrad über Nacht in der Werkstatt bleiben muss.

## Was muss das ADFC-Mitglied tun, um die Pannenhilfe in Anspruch zu nehmen?

Die Pannenhilfe muss über die Hotline der Versicherung unter folgender Nummer angefordert werden: **0221 8277-9422**. Diese Nummer ist 24h am Tag erreichbar. Die Mitarbeitenden dort entscheiden dann im Gespräch, wie die Pannenhilfe am zweckmäßigsten erfolgen kann. Beispielsweise könnte eine Pannenhelferin vorbeikommen oder es könnte eine Transportmöglichkeit bereitgestellt werden - wie im Fall von Ronald mittels eines großen Abschleppwagens.

## Inwieweit zahlt die Pannenhilfe auch Reparaturen?

Die Kosten für kleinere Notreparaturen am Pannort werden von der Versicherung getragen, jedoch nicht die einer ggfs. erforderlichen Reparatur in einer Werkstatt.

Nicht als Panne gilt z.B. ein nicht aufgepumpter Reifen oder ein entladener Akku.

Alle Informationen zur ADFC-Pannenhilfe gibt

es im Internet: <https://www.adfc.de/artikel/die-adfc-pannenhilfe>  
Oder einfach QR-Code einscannen.



Olaf Kantorek

## ADFC-Pannenhilfe – Das erste Mal

Ist der Sand so nass und tief am Kanal? Nein, mein Lastenrad hat vorne einen Platten. Mit dem Fahrrad wäre ich in die nächste S-Bahn gestiegen und nach Hause gefahren – aber mit dem Lastenrad?

Ach ja – als ADFC-Mitglied habe ich ja die Pannenhilfe vom ADFC. Mitgliedsausweis raus und angerufen. Mitgliedsnummer genannt, trotzdem eine etwas aufwendige Datenabfrage nach Wohnort, Straße etc. etc.

Dann das Versprechen, sich um Hilfe zu kümmern – wir melden uns.

Kurz danach eine SMS – Firma Automobile Görnhardt ist beauftragt und wird in 60–75 Minuten eintreffen – puh

das ist lang hin. Aber das war wahrscheinlich eine vorsichtige Schätzung, damit niemand meckert, wenn sie sich verspäten.

Dann kamen die SMS in rascher Reihenfolge rein (siehe Bild) und während die vielen SMS eintrafen, hatten der Fahrer und ich

das Lastenrad schon auf dem Abschleppwagen sicher befestigt und waren unterwegs zur Fahrradwerkstatt.

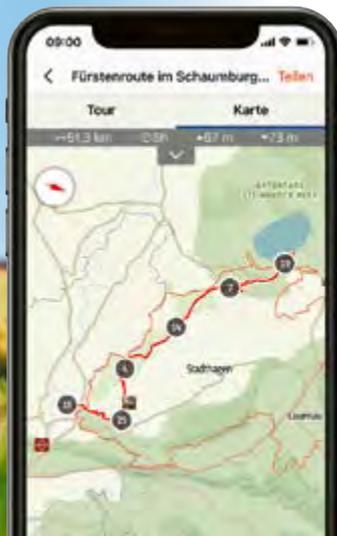
Kurz darauf war das Lastenrad in der Werkstatt und 5 Minuten später konnte ich schon weiter zur Arbeit radeln (schade auch).

Die Gesamtzeit vom Anruf bis zur Werkstatt betrug 1 Stunde 8 Minuten – da kann man nicht meckern! Ich bin froh, dass ich die Pannenhilfe habe.



Ronald Brandt

## Unterwegs



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

Jetzt die App kostenlos laden



[www.schaumburgerland-tourismus.de](http://www.schaumburgerland-tourismus.de)

## ADFC Barsinghausen

### Umsetzung Radverkehrskonzept Barsinghausen

Im Bauausschuss wird regelmäßig berichtet, welche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept, das im Juli 2021 verabschiedet wurde, umgesetzt worden sind.

Am S-Bahn-Haltepunkt Bantorf sind die Klemmhalter durch Anlehnbügel ersetzt, des Weiteren sind zusätzliche Bügel am Egestorfer Bahnhof installiert worden. Die Wurzelaufbrüche am Radweg Barsinghausen-Hohenbostel wurden „saniert“: eine ungebundene Deckschicht ist anstelle des Asphalt eingebaut worden. Nach der Neuasphaltierung der Hannoverschen Straße durch die Region sind durchgängige Radverkehrsführungen, breitere, rot markierte Schutzstreifen und Kennzeichnung durch Piktogramme realisiert worden. Für mehr Sicherheit Rad fahrender Schüler\*innen wurden in der Straße Am Spalterhals Park- und Halteverbote verfügt, um



FOTO: ADFC

**Leider nur notdürftig repariert: Der Radweg Barsinghausen-Hohenbostel**

Hol- und Bringdienste zum Schulzentrum zu kanalisieren. Die Klemmhalter an der Schule wurden durch Anlehnbügel ersetzt. Als zusätzliche Maßnahme hat die Stadt ein Beschilderungskonzept in Abstimmung mit der Region in Vorbereitung, um alternative, attraktive Radverkehrsführungen abseits der Hauptstraßen aufzuzeigen. Die ersten Fahrradzonen bzw. -straßen sind ausgewiesen. Die Durchgangsstraße durch Barsinghausen, die L 391, erfordert den größten Aufwand für eine vom Radverkehrskonzept als dringend erforderlich angesehene Neugestaltung. Die Maßnahmen werden nur abschnittsweise zu realisieren sein. Immerhin hat die Stadt Gespräche mit der zuständigen Landesbehörde aufgenommen, nachdem zuvor jahrelang Stillstand herrschte.

Heidrun Bartz

## ADFC Ronnenberg

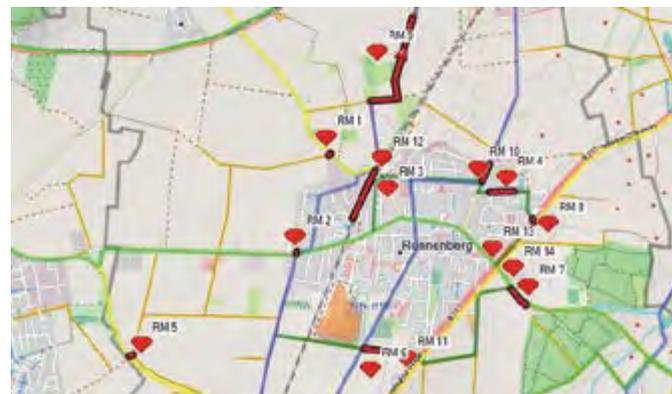
### Vorschläge zu einem Radverkehrskonzept für Ronnenberg

Ein offizielles Radverkehrskonzept hat Ronnenberg noch nicht. Der örtliche ADFC hat sich nun an die Arbeit gemacht und entwickelt Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrssituation.

Was der Kernstadt Ronnenberg bislang fehlt, sind durchgängige, sichere und angenehme Durchfahrtmöglichkeiten in Ost-West- (grün) und in Nord-Süd-Richtung (blau). Alle Radfahrenden, die Ronnenberg in Ost – West Richtung in der Hauptverkehrszeit passieren muss, weiß, dass das „Ihmer Tor“ und „Über den Becken“ eigentlich „No-Go-Strecken“ sind. Das ist nur etwas für ganz Unerschrockene.

Im Bild sind alternative Querungen eingezeichnet und Stellen mit Verbesserungsbedarf gelistet. Manchmal helfen schon Kleinigkeiten, wie ein einfacher Überweg über einen Graben (RM 5 und RM 1) oder eine bessere Beschilderung, manchmal muss ein Weg asphaltiert werden. Das kann aber – je nachdem, wer für den Weg zuständig ist – ein dickes Brett werden.

Klaus Tuschinsky



JETZT ANMELDEN:  
[hannover.stadtmobil.de](http://hannover.stadtmobil.de)

**stadtmobil**  
carsharing

0511 / 270 424 0

**Wenn Auto,  
dann stadtmobil**

## ADFC Langenhagen

## Langenhagens städtische Lkw:

## Alle mit eingebauter Fahrrad-Sicherheit

Langenhagen. Radfahren und rechtsabbiegende Lkw, das ist bekanntermaßen ein schwieriges Thema. Aber es gibt dazu auch Lösungen, beispielhafte sogar. Denn „velophil“, also fahrradfreundlich, so soll Langenhagen werden, und so gab der Rat der Stadt bereits im Dezember 2018 die finanziellen Mittel frei, ab sofort alle(!) städtischen Lkw mit Abbiegeassistenten auszustatten: Neue Lkw sowieso, und alle anderen vorhandenen, darunter auch viele bereits vorhandene Spezialfahrzeuge, sollten zügig nachgerüstet werden.

Unter diese Nachrüstaktion fielen alle vorhandenen städtischen Lkw ab 7,5 t, sowie auch Kastenwagen ab 3,5 t, bei denen die Sicht nach rechts-hinten durch den geschlossenen Aufbau eingeschränkt ist. Ohne Nachrüstung blieben Pritschenwagen zwischen 3,5 und 7,5 t, die haben ja bessere Sicht nach rechts-hinten durch das Fenster in der Rückwand des Führerhauses.

Nun, etwas mehr als drei Jahre später, ist es so weit: Die Nachrüstaktion an den vielen vorhandenen städtischen Lkw ist fast abgeschlossen: Dieser Beitrag stellt eins der Sonderfahrzeuge und die Einrichtung vor: Es ist ein Kranwagen, zulässiges Gesamtgewicht 26 t mit einem 5,5-t-Kran sowie mit einem Vorsatz zum Anbau von Schneepflügen. Die Technik und den Hersteller für die Nachrüstung wählte sich das Fahrpersonal selber aus: Der

Nachrüstsatz besteht aus einer Kamera oben hinter der Tür, einer im Lkw verbauten intelligenten Elektronikbox und einem Bildschirm innen rechts in der Kabine, also in Blickrichtung zu den anderen drei rechts angeordneten Lkw-Spiegeln.

Mit der Kamera und weiteren Sensoren werden Personen erkannt und mit einem zusätzlichen LEUCHTEND ROTEN Rahmen auf dem Bildschirm dargestellt. Das funktioniert sowohl im Stillstand des Lkw wie auch beim Fahren um die Kurve, selbst wenn das Fahrpersonal mal vergessen hat, den Blinker nach rechts anzustellen. Und im Vergleich zu den Spiegeln ist die Sichtbarkeit von Wolfgang von Jan, dem ADFC-Test-Radfahrer, auf dem Bildschirm des Abbiegeassistenten an diesem grauen Vormittag wirklich deutlich besser als in den Spiegeln, geschweige denn bei Nacht.



**Klar sichtbar und zusätzlich rot umrahmt: Der Bildschirm zeigt den Radfahrenden deutlich an, unabhängig vom Wetter und von Helligkeit/Dunkelheit.**



FOTOS (2): ADFC

**Von hinten rechts nähert sich ADFC-Mitglied Wolfgang von Jan dem Lkw der Stadt Langenhagen, dieses Mal extra in dunkler Kleidung.**

## Begeistert sicherer

Das Fahrpersonal der städtischen Lkw und ihr Chef waren beim Gespräch im städtischen Betriebshof von dem Gerät sehr angetan, zumal die Fahrzeuge ja im Einsatz häufig von unterschiedlichen Fahrer\*innen gefahren werden. Sowohl das Fahrpersonal, als auch die am Interview beteiligten ADFC-Mitglieder waren sehr überzeugt von der Gerätschaft: Dringendst empfohlen, zur schnellen Nachrüstung auch an Lkw aller anderen Betreiber! Das es geht macht Langenhagen vor: Schon alle(!) Lkw des städtischen Betriebshofes und des Eigenbetriebes Stadtentwässerung, auch die Sonder-Lkw so wie dieser mit Schneepflug und Kran, sind nachgerüstet. Im nächsten Schritt werden abschließend die geeigneten Großfahrzeuge der städtischen Feuerwehr nachgerüstet: Die Mittel dafür sind schon in den Finanzhaushalt 2022 eingestellt.

Dann bleibt zum Schluss noch die Preisfrage: was kostete die komplette Nachrüstung dieses sicherheitserhöhenden Gerätes inkl. Einbau am Kran-Lkw? Es sind gerade mal 0,5 % des damaligen Anschaffungspreises dieses Lkw: Mit diesem recht geringen Nachrüstaufwand wurde eine sehr effektive Unterstützung des Fahrpersonals UND eine erhebliche Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden rechts neben Lkw gewonnen. Beispielhaft velophil.

Reinhard Spörer



## 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

# ADFC Lehrte-Sehnde fordert von Politik:

## Treten sie mehr in die Pedale

FOTO: ADFC



### Der Lehrter Bau- und Verkehrsausschuss auf Tour über die Route des Radschnellwegs nach Ahlten.

Straße, die ein positives Votum gefährden. Wir sprachen mit vielen Anwohner\*innen - dabei stellte sich heraus: „Radverkehr ist wünschenswert!“ Die Anlieger\*innen fühlen sich durch den Autoverkehr bedrängt und fürchten sich vor umfangreichen Baumaßnahmen.

Der Dialog hat sich gelohnt, tatsächlich konnte der ADFC klären, dass sich der Vorrang des Radverkehrs auch ohne große

Änderungen der Birkenstraße verwirklichen lässt. Nach Auffassung des ADFC ist nun der Zeitpunkt gekommen eine Entscheidung über die Routenführung des Radschnellweges durch Ahlten herbeizuführen.

Dietmar Thomas

Nach der Kommunalwahl stehen nun wichtige verkehrspolitische Entscheidungen an. Viele Vorhaben rund um den Radverkehr sind in den letzten Jahren verzögert worden. Die Infrastruktur vergammelt, die Verwaltung kommt nur sehr langsam voran. Die Lösung vieler kleiner Probleme zum Thema Radwege braucht gefühlte Ewigkeiten.

Aus diesem Grund hat sich unser Sprecher Dietmar Thomas an die Ratsfraktionen gewandt (in Auszügen):

„Jetzt geht es um eine Priorisierung und sofortige Umsetzung der (Radverkehrs-)Vorhaben. Im Bereich Verkehr gibt es bisher die wenigsten Fortschritte bei der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, und das obwohl wir als Fahrradclub ein großes Interesse an Alternativen zum Auto (...) wahrnehmen. Unabhängig sonstiger politischer Präferenzen wünscht die Mehrheit der Bevölkerung eine deutliche Verbesserung beim Radverkehr. In Lehrte fehlt es für Fahrräder an Platz im Verkehrsraum, an verzögerungsfreien Radrouten, an klaren farblichen Markierungen und an unkomplizierten Verkehrsführungen.“

## Der ADFC bittet die Politik: „Machen Sie Tempo!“

Schon im Dezember lud dann der neue Vorsitzende des Lehrter Bau- und Verkehrsplanungsausschuss Hans-Jürgen Licht zum „Pedale treten“ ein. Die Tour führte auf die Route des Radschnellweges nach Ahlten.

## Kriechend zum Radschnellweg

Inzwischen ist die Geschichte rund um den Radschnellweg über 10 Jahre alt. Noch immer fehlt es an einer grundsätzlichen Entscheidung über die grobe Routenplanung. Planungsbüros wurden bemüht, die Folgekosten beleuchtet und noch immer keine Entscheidung gefällt. Während in den 70er und 80er Jahren mit Beton und vergleichsweise schnell riesige Bauwerke geschaffen wurden, wird für mehr Radwege nun jeder Stein zweimal gewendet. In Ahlten sind es nur wenige Meter



STADTRADELN vom 29. Mai bis 18. Juni 2022

Wer radelt die meisten Kilometer in der Region Hannover?

[www.stadtradeln-hannover.de](http://www.stadtradeln-hannover.de)

HANNOVER

STADTRADELN  
Radeln für ein gutes Klima

Klima-Bündnis

Region Hannover  
KLIMA  
PAKET  
100% klimasicher

## Kreuzung Tiesteststraße/ Spielhagenstraße

### PLUS



Bereits 2009 und 2016 hatte der Bezirksrat Süd-stadt/Bult beantragt, die überdimensionierte Kreuzung durch eine Umgestaltung sicherer zu machen, da wiederholt Autofahrer\*innen mit zu hohem Tempo um die Kurve fahren und Fußgänger\*innen und Radfahrende gefährden. Nun ist dieses Vorhaben umgesetzt worden und kann als gutes Beispiel für eine Umgestaltung des Straßenraumes zu Gunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden angesehen werden: Fußgänger\*innen können nun die verschmälerte Fahrbahn leichter überqueren und Radfahrende haben eine sichere Abstellmöglichkeit erhalten.

Jürgen Niehoff

## L 391 neues Schild „Achtung Radwegschäden“

### MINUS

Dass der Radweg zwischen Lemmie und Weetzen nicht im besten Zustand ist, wissen alle, Nutzer\*innen schon lange. Er ist als Zwei-Richtungs-Radweg sowieso zu schmal, die Pflasterung ist an vielen Stellen abgesackt, kurz „eine Rumpelstrecke“. Jetzt ist es auch dem Wegeunterhaltungspflichtigen aufgefallen, es wurde ein Verkehrsschild „Achtung Radwegeschäden“ aufgestellt.



Richtig wäre, die Benutzungspflicht des Radweges aufzuheben und ihn als Fußweg, Radfahrer frei zu beschildern. Gleichzeitig muss die Höchstgeschwindigkeit auf der Straße auf 70 km/h reduziert werden, damit die Radfahrenden auf der Straße nicht gefährdet werden.

Die nutzbare Breite des Radweges ist außerhalb des Winters unter 30 cm und ein Ausweichen in den Bewuchs erhöht die Sturzgefahr durch rutschiges „Wegebegleitgrün“, besonders bei Feuchtigkeit. Da sind die Bodenunebenheiten noch das kleinste Problem.

Klaus Tuschinsky

## Radwegsführung an gesperrter Brücke B441

### MINUS

Ein weiteres Kapitel von schlechter Radwegsführung an Baustellen lässt sich zurzeit am alten Conti-Gelände zwischen Ahlem und Limmer erleben. Die alte Kanalbrücke weist Korrosionsschäden auf und ist baufällig. Zunächst wurde der stadtauswärts liegende Fuß- und Radweg gesperrt. Tatsächlicher Baubeginn: ungewiss. Dauer der Maßnahme: unklar.



Auf dem Rad unterwegs wird man nun unmittelbar vor der Brücke über eine kleine Behelfsrampe auf die Fahrbahn geführt und direkt hinter der Brücke wieder auf den Fuß/Radweg – Sicherheitsgefühl für den Radverkehr hier: mangelhaft.

Zurück auf dem Radweg angekommen steht das nächste Hindernis an. Rot/Weiße Baken, die aufgestellt wurden um eine Befahrung in Gegenrichtung zu verhindern. Unschöner Nebeneffekt: deutliche Gefährdung und Behinderung des Radverkehrs durch die erhebliche Verengung des Weges auch für die „Richtig-herum Fahrenden“.

Ina Zerbin

# Kontakte und regelmäßige Termine

## REGION HANNOVER

### Vorstand:

✉ [vorstand@adfc-hannover.de](mailto:vorstand@adfc-hannover.de)  
Annette Teuber  
☎ 0157 52653064

Helene Grenzebach  
☎ 0176 22692659

Rainer Bassen  
☎ 0511 9207192

### Beisitzer:

Frank Hoffmann  
Corinna John  
Erwin Marquard  
Detlef Rehbock

### Info-Laden/ Geschäftsstelle

Leitung: Ronald Brandt  
Umweltzentrum  
Hausmannstraße 9–10  
30159 Hannover

☎ 0511 1640312  
✉ [region@adfc-hannover.de](mailto:region@adfc-hannover.de)  
<https://hannover-region.adfc.de/>

### Öffnungszeiten:

Donnerstag .....11:00–14:00 Uhr  
sowie .....15:00–18:00 Uhr  
und nach Absprache

## STADT HANNOVER

Eberhard Röhrig-van der Meer  
☎ 0151 12701367  
✉ [e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de](mailto:e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de)

### Geschäftsstelle

Maria Heidemann  
Lars Wöllecke  
☎ 0511 1640322  
✉ [stadt@adfc-hannover.de](mailto:stadt@adfc-hannover.de)  
<https://hannover-stadt.adfc.de>

## BURGDORF/UETZE

### Beate Rühmann

☎ 05136 9204009  
✉ [b.ruehmann@adfc-hannover.de](mailto:b.ruehmann@adfc-hannover.de)

[www.adfc-burgdorf-uetze.de](http://www.adfc-burgdorf-uetze.de)

Jeden Dienstag Feierabend-  
touren von April bis September,  
mehr dazu auch zu Tagestouren  
siehe Homepage.

## BURGWEDEL

### Steffen Timmann

☎ 05139 7671  
✉ [s.timmann@adfc-hannover.de](mailto:s.timmann@adfc-hannover.de)  
[burgwedel.adfc.de](http://burgwedel.adfc.de)

## Radlertreff

Jeweils am 2. Montag des  
Monats, 19:00 Uhr, Senioren-  
begegnungsstätte Burgwedel,  
Gartenstraße 10, Großburgwedel

## GARBSEN/SEELZE

### Werner Meyer

☎ 05131 55784  
✉ [w.meyer@adfc-hannover.de](mailto:w.meyer@adfc-hannover.de)  
[www.adfc-garbsen-seelze.de](http://www.adfc-garbsen-seelze.de)

## Radlertreff

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

## GEHRDEN/ RONNENBERG

### Klaus Tuschinsky

☎ 05109 516151  
✉ [tuschinsky.klaus@kabelmail.de](mailto:tuschinsky.klaus@kabelmail.de)  
[www.adfc-gehrden-ronnenberg.de](http://www.adfc-gehrden-ronnenberg.de)

## HEMMINGEN/ PATTENSEN

### Jens Spille

☎ 0511 428661  
✉ [j.spille@adfc-hannover.de](mailto:j.spille@adfc-hannover.de)  
[adfc-hemmingen-pattensen.github.io](http://adfc-hemmingen-pattensen.github.io)

### Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt

Jeden Dienstag von 17:30 bis  
19:00 in der Heinrich-Hertz-Str-  
ße 23, 30966 Hemmingen.

## ISERNHAGEN

### Dr. Ulf Preuschhoff

☎ 0511 7247678  
✉ [u.preuschhoff@adfc-hannover.de](mailto:u.preuschhoff@adfc-hannover.de)

## Radlertreff

An jedem 4. Mittwoch im Monat  
um 19:00 Uhr in der Begegnungs-  
stätte Buhrsche Stiftung, Am  
Ortfelde 74 in Isernhagen, N.B.

## LAATZEN

### Corinna John

✉ [c.john@adfc-hannover.de](mailto:c.john@adfc-hannover.de)  
<https://laatzen.adfc.de/>

## LANGENHAGEN

### Dr. Reinhard Spörer

☎ 0151 24079975  
✉ [langenhagen@adfc-hannover.de](mailto:langenhagen@adfc-hannover.de)  
[www.adfc-Langenhagen.de](http://www.adfc-Langenhagen.de)

Alle Touren & alle Termine,  
inkl. des monatlichen Radlertreffs:  
[www.ADFC-Langenhagen.de](http://www.ADFC-Langenhagen.de)

## LEHRTE/SEHNDE

### Dietmar Thomas

☎ 0 5132 8624847  
✉ [lehrte-sehnde@adfc-hannover.de](mailto:lehrte-sehnde@adfc-hannover.de)  
[www.adfc-lehrte-sehnde.de](http://www.adfc-lehrte-sehnde.de)

## Radlertreff

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

## NEUSTADT

### Dietmar Fienemann

☎ 05032 65554  
✉ [adfc.nrue@gmail.com](mailto:adfc.nrue@gmail.com)  
[www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de](http://www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de)

## Radlertreff

Jeden 2. Dienstag im Monat um  
18:30 Uhr, Gaststätte Jedermanns,  
Neustadt, Marktstraße 8

## SPRINGE

### Leonard Küster

☎ 0176 72918786  
✉ [l.kuester@adfc-hannover.de](mailto:l.kuester@adfc-hannover.de)

## WEDEMARK

### Wolfgang Leichter

☎ 05130 6503  
✉ [w.leichter@adfc-hannover.de](mailto:w.leichter@adfc-hannover.de)  
[www.wedemark-adfc.de](http://www.wedemark-adfc.de)

## Radlertreff

Jeden 1. Donnerstag im Monat,  
19:30 Uhr, Gasthaus Bludau, Alter  
Postweg 8 in 30900 Wedemark-  
Wennebostel

## WENNIGSEN/ BARSINGHAUSEN

### für Wennigsen:

**Hartmut Wittrien**  
☎ 0176 9551 3897  
✉ [h.wittrien@adfc-hannover.de](mailto:h.wittrien@adfc-hannover.de)

### für Barsinghausen:

**Heidrun Bartz**  
☎ 05105 81933  
✉ [kontakt@adfc-wennigsen-barsinghausen.de](mailto:kontakt@adfc-wennigsen-barsinghausen.de)  
[www.adfc-wennigsen-barsinghausen.de](http://www.adfc-wennigsen-barsinghausen.de)

## Radlertreff

Jeden letzten Donnerstag  
im Monat, 19:30 Uhr in der

„Pinkenburg“, Hauptstr. 6 in  
Wennigsen

## WUNSTORF

### Erwin Marquard

☎ 0171 2987849  
✉ [e.marquard@adfc-hannover.de](mailto:e.marquard@adfc-hannover.de)  
[www.adfc-wunstorf.de](http://www.adfc-wunstorf.de)

## LANDESVERBAND

### ADFC Landesverband Niedersachsen

Hinüberstraße 2,  
30175 Hannover  
☎ 0511 282557  
✉ [info@adfc-niedersachsen.de](mailto:info@adfc-niedersachsen.de)  
<https://niedersachsen.adfc.de/>

## BUNDESVERBAND

### ADFC Bundesverband

☎ Infoline/Telefon:  
030 20914980  
✉ [kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

Die Gliederungen bieten regel-  
mäßig geführte Fahrradtouren in  
unterschiedlichen Formen an –  
die Termine entnehmen Sie bitte  
der jeweiligen Homepage.

## Über den Tellerand

Unsere Nachbargliederungen  
außerhalb der Region Hannover:

### Heidekreis

[vorstand@adfc-heidekreis.de](mailto:vorstand@adfc-heidekreis.de)  
<https://www.adfc-heidekreis.de/>

### Celle

[kontakt@adfc-celle.de](mailto:kontakt@adfc-celle.de)  
<https://www.adfc-celle.de/>

### Gifhorn

[wolfgang.harder@adfc-gifhorn.de](mailto:wolfgang.harder@adfc-gifhorn.de)  
<https://www.adfc-gifhorn.de/>

### Peine

[adfc-peine@gmx.de](mailto:adfc-peine@gmx.de)  
[home01.http-tel.de/glckl1/index.html](http://home01.http-tel.de/glckl1/index.html)

### Hildesheim

[post@adfc-hildesheim.de](mailto:post@adfc-hildesheim.de)  
<https://hildesheim.adfc.de/>

### Hameln-Pyrmont

[info@adfc-hamelnde.de](mailto:info@adfc-hamelnde.de)  
<https://hameln-pyrmont.adfc.de/>

### Schaumburg

[vorstand@adfc-schaumburg.de](mailto:vorstand@adfc-schaumburg.de)  
<https://www.adfc-schaumburg.de/>

### Nienburg (Weser)

[info@adfc-nienburg.de](mailto:info@adfc-nienburg.de)  
<https://www.adfc-nienburg.de/>

Neue  
Webseite



# Velo Hannover

+++ Neu! Neu! Neu! **Velo Family Tour 2022** Neu! Neu! Neu! +++

+++ alle Infos zum Stadtradeln +++ alle News zur Bike Benefit Kampagne +++ Neu! Neu!

+++ Videos, Gewinnspiele und Bilder rund ums Fahrrad +++ alle Strecken und Termine der

Velo City Night +++



[www.velohannover.de](http://www.velohannover.de)