

Langenhagen, 4. September 2026

Langenhagen hat's geschafft: Die Stadt war 2025 erstmals die radunfallreichste Stadt unter den 20 Umlandkommunen der Region Hannover

**Stellungnahme des A D F C Langenhagen
zum
Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Langenhagen**

Inhalt

1. Einleitung
2. Sehr RAPIDE steigende Rad-Unfall-Höchstzahlen speziell in Langenhagen und dringend erforderliche Schritte
3. Grob-Konzept mit rad-priorisierten Hauptstrecken
4. Eins der vielen fehlenden / falsch interpretierten Haupt-Details
5. Verbesserungen an bekannten Gefahrenstellen
6. Empfehlung:
Keine Verabschiedung ohne Bearbeitung des Korrekturbedarfs, ohne Behebung gravierender Gefährdungen und mit deutlich mehr Radfahrschutz

Einleitung

Diese Stellungnahme zielt darauf ab, ob der Radverkehrsentwicklungsplan geeignet ist, die in letzter Zeit erschreckend angestiegenen Radunfallzahlen in Langenhagen, auch im Vergleich zu anderen Städten wieder auf ein normales Maß zurückzubringen.

2. RAPIDE steigende Rad-Unfallzahlen speziell in Langenhagen

Um den die bisherige Entwicklung darzustellen, wird auf die Zahlen des Statistischen Bundesamtes DESTATIS / Unfallatlas zurückgegriffen, die auf den Zahlen der Unfallaufnahmen der Polizeien in der 16 Bundesländer beruhen:

Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026

Veränderung der Zahlen 2017 bis 2025	Verkehrsunfälle mit Körperschaden mit Beteiligung Radfahrender	
Körperschaft	Alle Rad-Unfälle, also mit Tötung, mit schwerer und mit leichter Verletzung	Nur „Vision Zero“: Also nur Rad-Unfälle mit Tötung und mit schwerer Verletzung, ohne leichte Verletzung
Stadt Langenhagen	+ 31,4 %	+ 18,7 %
Landeshauptstadt Hannover	- 0,5 %	- 26,1 % (!!!)
Region Hannover	+ 9,3 %	-5,2 %
Land Niedersachsen	+ 4,7 %	-5,1 %

Quellen

Basis:

- <https://unfallatlas.statistikportal.de>

Unfallatlas 2017 bis 2025 des Statistischen Bundesamtes DESTATIS
aufbauend auf den von der Polizei erfassten Unfalldaten

Daraus generiert:

- <https://fahrrad-unfallorte.de>

körperschaftsbezogene Daten

Langenhagen ist jetzt „Spitze“

Durch ein ständiges Hocharbeiten bei den Radunfall-Zahlen hat die Stadt Langenhagen es erstmals 2025 geschafft, diejenige von 20 Städten im Umland der Region Hannover zu sein mit den höchsten Rad-Unfall-Zahlen.

Aus diesen Zahlen ergibt sich also, dass in Langenhagen solche mehr Rad-Unfälle verursacht werden, mit erheblichem Vorsprung gegenüber anderen Körperschaften.

Und hier gilt es also schon eine Analyse zu erstellen, warum schon in der Vergangenheit die Unfallzahlen nicht wie woanders gesunken oder zumindest (fast) gleichgeblieben sind, sondern im erheblichen Umfang gestiegen sind. Diese Rückschlüsse werden dann verwendet um den aktuell vorgelegten Radverkehrsentwicklungsplan zu untersuchen zu analysieren und zu werten.

Hierzu lässt sich besonders gut das Beispiel der Fahrradstraße heranziehen wo im größten Umfang Verkehrsregeln gebrochen werden. Bereits im August 2025 gab es zunächst einen HAZ-Artikel zum Thema, und der ADFC Langenhagen führte wurden Messungen durch, wonach über 90 % der KFZ verkehrswidrig dort fuhren. Diese

Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026

Messungen wurden im August 2026 wiederholt und der Zustand hat sich überhaupt nicht geändert und das obwohl beide Unterlagen der Polizei vorlagen.

Diese Bedrängungen bestehen unter anderem darin dass trotz Überholverbot für für einspurige Fahrzeuge Fahrräder immer wieder überholt werden, dass sie zu eng überholt werden, weil die Straße generell zu schmal ist zu überholen und das dort zu viele Nichtanlieger fahren so dass dort eine regelrechte Überflutung der Straße mit KFZ erfolgt was für eine Fahrradstraße absolut widersinnig ist Punkt. Und es scheint mir insbesondere dass meine Meldungen an die lokale Polizei ähm diese Übertretungen in keiner Weise reduziert haben.

Gerade in letzter Zeit scheint sich der Ton dort sehr stark verschärft zu haben wie berichtet wurde ähm werden Radfahrende dort angehupt, aus dem Fenster heraus beschimpft, es wird extrem dicht Bis in den Zentimeterabstand hinein was dann zur Nutzung des Anzeigeverfahrens von Radfahrende gegenüber den Autofahrenden geführt hat mit entsprechenden Gegenanzeigen u.a. des Fahrers.

Ich sehe in dieser sich verstärkenden Anzahl von Berichten von Radfahrenden mir gegenüber eine erhebliche Verrohung, die in letzter Zeit aufgetreten ist und die es erforderlich, macht Radfahrende anders / deutlich besser zu schützen als bisher, denn sie sind schließlich die, die als Schutz ihre Jacke, ihre Hose und gegebenenfalls Ihren Helm haben gegenüber Personen im KFZ mit Sicherheitsgurt, Airbag, Knautschzone et cetera.

Und diese erhebliche erhöhte Schutzanforderung für Radfahrende sehe ich in Langenhagen in der Vergangenheit bereits nicht gewährleistet ein gutes Beispiel dafür ist die Fahrradstraße wo in den letzten Sitzungen des Verkehrsausschusses gerade beschlossen wurde dort keine Einbahnstraße zu machen sondern eine Zweirichtungs-Fahrstraße für KFZ zu ermöglichen damit die KFZ ungestört hindurchfahren können dieses scheint mir absolut der falsche Weg:

Denn diese Festlegung führt bekannterweise dazu dass die Fahrradstraße als ampelfreie Abkürzung für Kfz und damit als staufreie Umfahrung der Hauptstraßen benutzt wird. Somit bewirkt diese Regelung geradezu das Gegenteil von dem was sie soll:

- Nämlich dass Radfahrende dort weitgehend unbelästigt vom KFZ Verkehr fahren könnten, und immerhin ist die Fahrradstraße Karl-Kellner-Straße die einzige Fahrradstraße in Langenhagen gegenüber 400 anderen Straßen.
- Fahren zu viele Autos dort (wie jetzt die 10-fache Menge Nichtanlieger, unzulässig), fühlen sich Radfahrende – auf dieser Fahrrad-Straße – zu recht bedrängt, und weichen auf andere Straßen aus, was die Fahrradstraße wiederum noch freier macht – für noch mehr Kfz-Verkehr.

Aber es geht nicht nur um die schützende Einbahnstraßenregelung dieser Fahrradstraße, sondern auch um die nicht ausreichende Markierung für die Sicherheit der Radfahren-

Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026

den auf dieser Straße, Die ich in einem Vergleich einer Fahrradstraße zwischen Langenhagen und Hannover tabellenartig darstellen werde:

Tipp zwischendurch:

Vergleich der Vision-Zero-Radunfälle 2017 bis 2025

Die Zahlen dafür entstammen obiger Tabelle

- **plus** 18,7 %: Langenhagen
- **minus** 26,1 %: Hannover

Gesamtdifferenz dieser Zahlen beträgt $18,7\% + 26,1\% = 44,8\%$ **zu ungunsten der Stadt Langenhagen**, für die vergleichsweise recht kurze Zeit 2017 bis 2025.

Und das machen z.B. Hannover und andere Städte seit ungefähr 10 Jahren anders:

1. Fahrrad-Haupttrouten mit Priorisierung des Radverkehrs ausbauen
2. Dort weitgehendes Reduzieren / Zurückdrängen / Beeinflussen des Autoverkehrs u.a. durch:
 - Sackgassen,
 - Einbahnstraßen,
 - Bodenschwellen,
 - kräftigste Farbmarkierungen
 - weitestgehende Vermeidung von Zweirichtungsradwegen*)
 - Markierungen der Dooring-Zonen durch weiße unterbrochene Linien
 - ...

*) Merke

Wer Zweirichtungsradwege sät, wird Radunfälle ernten.

„Gute“ Beispiele für Langenhagen:

- Unfall an der (damals) ungesicherten Grundstücksausfahrt „Wasserwelt“
- Unfallhäufung an der Einmündung Hainhäuser Weg / Walsroder Straße
- Unfallhäufung an der Einmündung Niederrader Allee / Theodor-Heuss-Straße
- ...

Die Rad-Unfallhäufigkeit liegt auf Zweirichtungsradwegen um den Faktor 10 höher als auf Einrichtungs-Radwegen auf beiden der Straße, bedingt durch Kfz-verursachte Rad-Unfälle mit Verletzung der Vorfahrtspflichten an Kreuzungen, Einmündungen UND privaten Grundstücksausfahrten wie

- Parkplätzen,
- Tankstellen,
- Garagen,
-

Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026

In der Unterlage „Radverkehrskonzept Langenhagen“ wird das Wort „Zweirichtungsradweg allein 32 mal verwendet, auch und besonders im Rahmen mit Neuplanungen. Ich weise an dieser Stelle nochmals ausdrücklich darauf hin (und rate deshalb dringend von der Neuinstallation von Zweirichtungsradwegen ab):

- Zweirichtungsradweg => Unfallhäufung

Dabei ist die „Vision Zero“ eine seit 2021 rechtsverbindliche Vorschrift, mit diesem unveränderten Original-Wortlaut, und vorher war sie ja zumindest bekannt, um schweres körperliches Leid von am Verkehr teilnehmenden fernzuhalten:

- Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit.
- Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.

Bilder zu Maßnahmen, die – anderswo – zur Senkung von Radunfall-Zahlen führten, im Vergleich:

	Woanders	Vergleich Langenhagen
Markierung von Kreuzungen	 Aufgrund der intensiven Markierung hat die Fahrradstraße Vorfahrt auf die gesamte Länge.	
Einbahnstraßen-Regelung, grundsätzlich, bis auf minimale Ausnahmen	Typische Fahrradstraße 	Der VuFa Langenhagen beschloss gerade wieder für einen Abschnitt der Grunderneuerung der Fahrradstraße: Kfz-Befahrbarkeit in BEIDE Richtungen. Mit entsprechenden erwartbaren „Problemen“ - mit Kfz-Anzahl, - mit Überholabstand - und mit Überholen trotz Überholverbot

	 Einbahnstraße auf die gesamte Länge dieser Fahrradstraße	
Dooring-Unfälle reduzieren: Markierung Min.-Seitenabstand zu parkenden Kfz Und Demonstration, dass Radfahrende Platz brauchen – dürfen.	 „Geht woanders“	 „Keine Linie weit und breit!“

Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

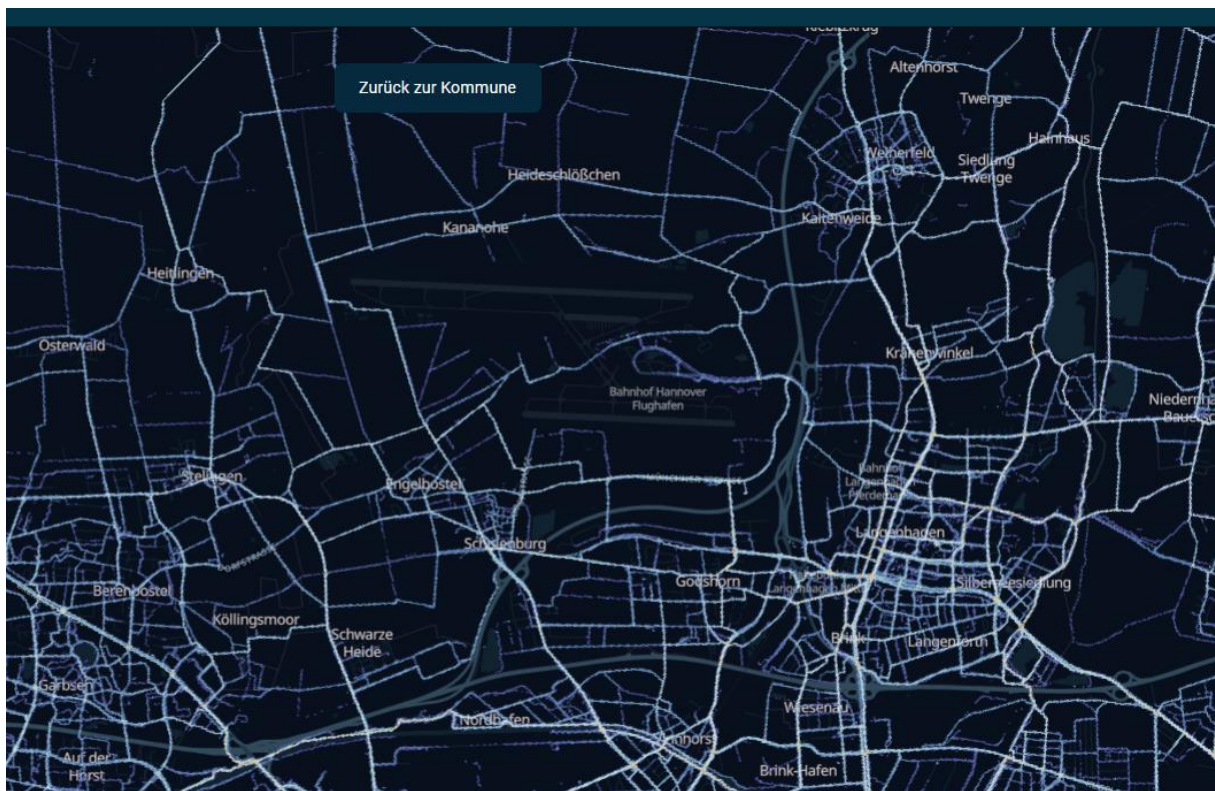
Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026

3. Haupt-Radfahrstecken erfassen, überprüfen und ausbauen

Für die Erstellung eines Konzeptes sind strategische Untersuchungen erforderlich: Es ist zwar für einen späteren Zeitpunkt hilfreich, über 300 Detailpunkte zu haben, aber ich tendiere zu einen Drei-Stufen-Planungsweg von der Spitze herab:

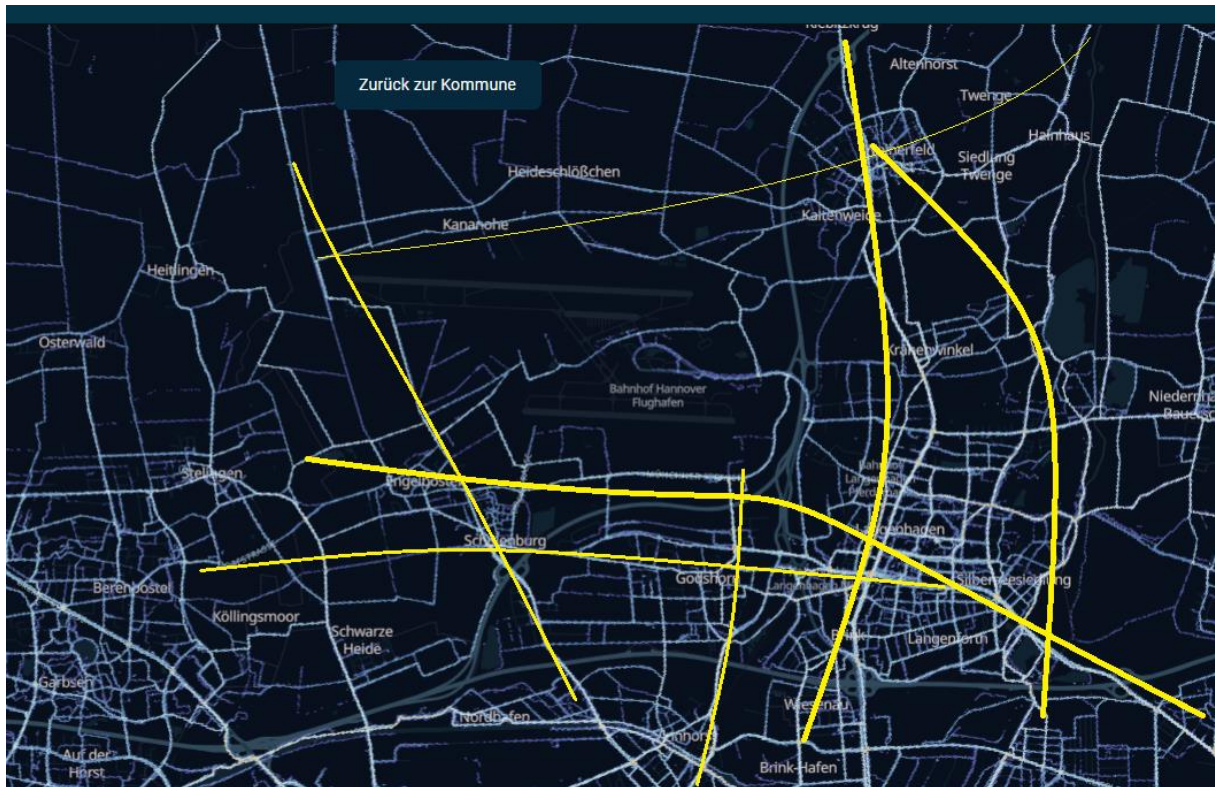
- wo fahren die Radfahrenden bisher
- wo können sie besser fahren
- wie werden DIESE Strecken strategisch sicher und fahrradfreundlich ausgebaut
DAS bedeutet, dass dort erhöhte Anstrengungen für einen sicheren Radverkehr unternommen werden müssen.

Für die Erfassung der bisherigen Fahrrad-Ströme bieten sich sog. „Heat-maps“ an, hier die öffentliche von Stadtradeln“:



Radverkehr Langenhagen aus der Heatmap „Stadtradeln Langenhagen“

In diese habe ich (vereinfacht) Rad-Haupt- und Nebenstrecken eingetragen, mit Schwerpunkt dort, wo ein Mischverkehr Rad/Kfz vorliegt:



Ich schlage vor, die mögliche Lage von Hauptrouten zu prüfen und in diesem Rahmen auch die Beschilderung.

Ich schlage weiterhin vor, die in den Unterlagen vorhandenen vielen Einzelpunkte zu prüfen, ob sie den Erfordernissen/Anforderungen von Haupt-Fahrradrouten entsprechen.

Eins der vielen fehlenden / falsch interpretierten Details

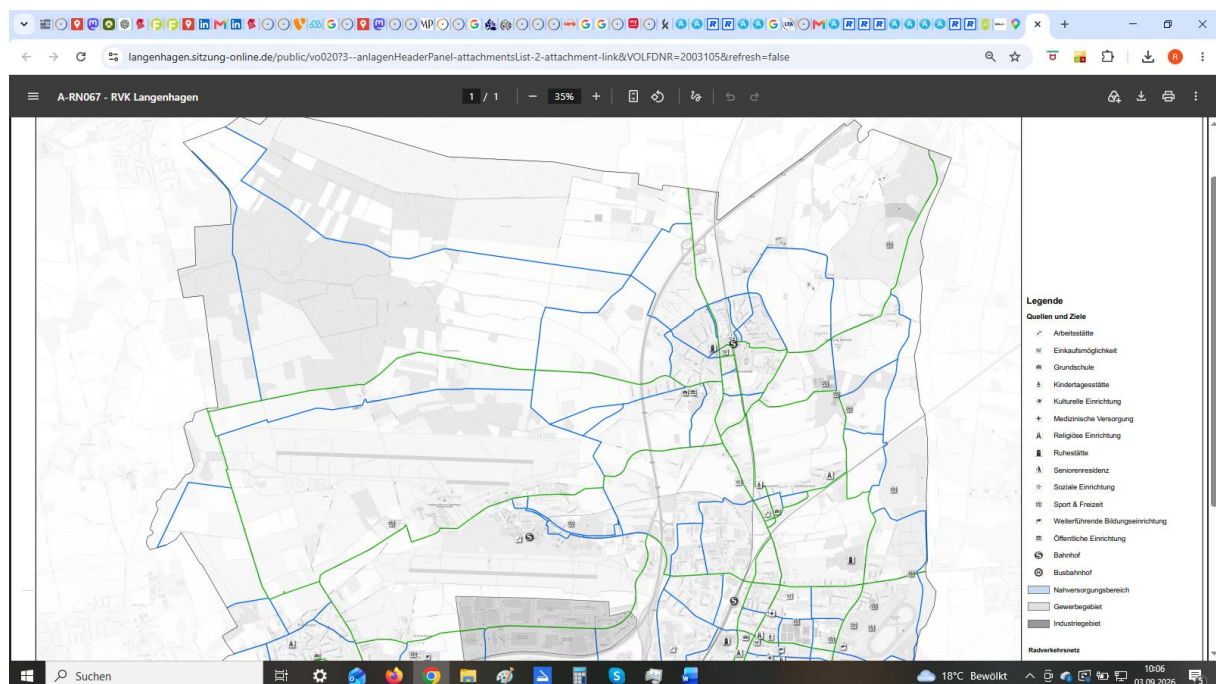
4. Gute, ungefährliche Radwegstrecke gar nicht erfasst

Wir fangen mal gemeinsam gleich oben links in Leserichtung auf dieser Karte an, mit den dargestellten Radverbindungen Resse ↔ Engelbostel.

Wesentliche Stütze dieses Weges ist der Mitteldamm, der ursprünglich die Ortschaften Resse und Engelbostel/Heidestraße direkt geradlinig miteinander verband: Durch die „vor einiger Zeit“ Verlängerung der Startbahn des Flughafens nach Westen ist dieser Weg unterbrochen, es besteht jedoch eine gut ausgebaute Umleitung in westlicher Richtung über den geteerten Streifen am westlichen Ende der Startbahn, direkt parallel zur Landesstraße L 380.

Kartenausschnitt aus den städtischen Unterlagen im Original

<https://www.langenhagen.sitzung-online.de/public/vo02073--anlagenHeaderPanel-attachmentsList-2-attachment-link&VOLFDNR=2003105&refresh=false>

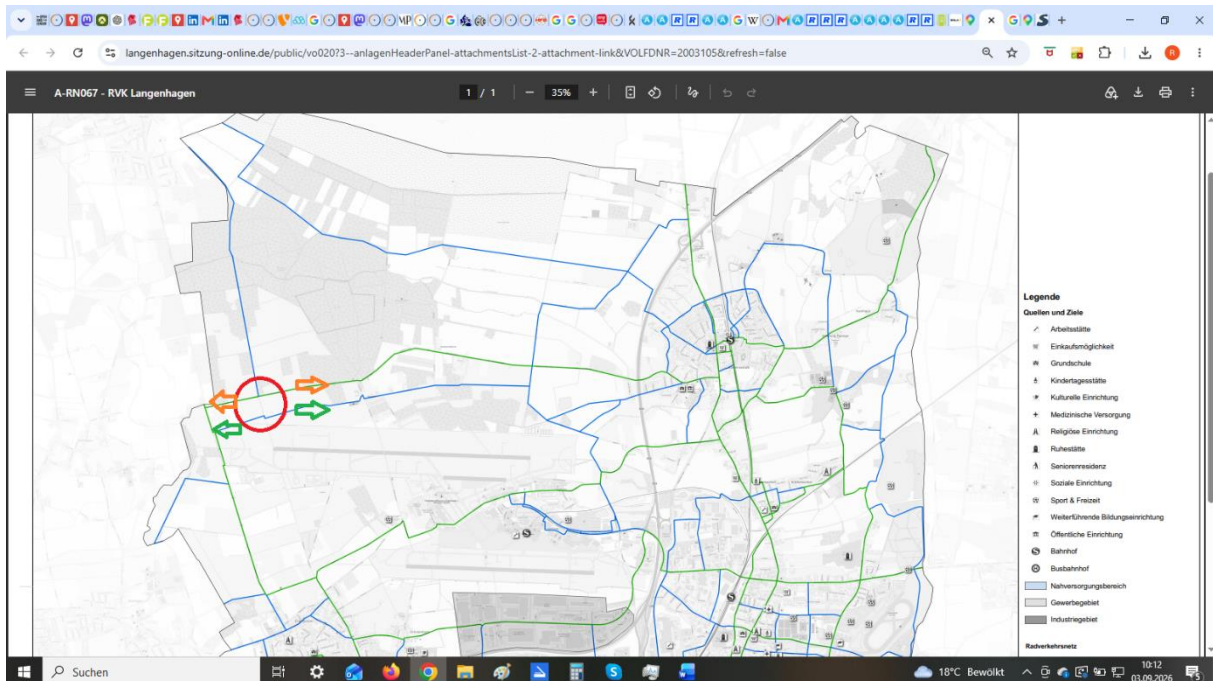


Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026

Fehler 1:

Es fehlt als Radroute die geteerte, viel von Radfahrenden genutzte Verbindung zwischen der Kananoher Straße und der Kreisstraße K 310 (roter Kreis)



Ergebnis dieses Fehl-Fehlers:

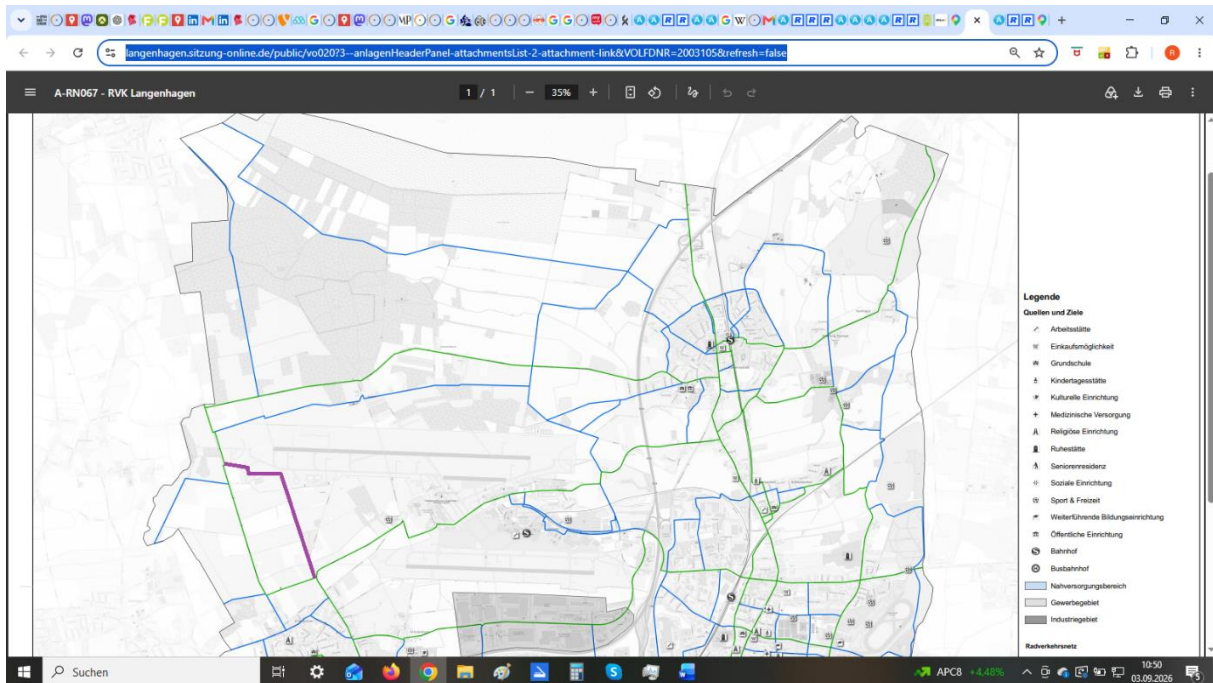
Die gezeigte falsche Version

- leitet die Radfahrer auf die mit **orangefarbenen** Warnpfeilen markierte Richtungen auf die K 310 ab, auf der – trotz Tempo 70 – Kfz mit allerhöchsten Geschwindigkeiten fahren, ohne Radweg,
- statt sie auf den völlig vom Autoverkehr getrennten geteerten parallel in beide Richtungen verlaufenden, mit **grünfarbigen** Empfehlungspfeilen versehenen Landwirtschaftsweg zu leiten: Dieser wird auch jetzt schon häufig(st) benutzt.

Ich wundere mich sehr, dass gleich oben links auf der Karte wesentliche Gegebenheiten des Radverkehrs nicht berücksichtigt wurden, oder anders gesagt, das Radfahrende unnötigerweise auf gefährlich(st)e Strecken eingeplant werden.

Fehler 2:

Es fehlt die Einplanung des gesamten, sehr viel von Radfahrenden genutzten und gut geteerten Mitteldamm vom Teerstreifen am Startbahnende bis zur Einmündung in die Heidestraße, lila eingezeichnet (in der ursprünglichen Karte war da GAR keine Benutzung von Radstrecken vorgesehen, siehe zwei Karten zuvor):



Ich kann nicht nachvollziehen, dass diese bei Radfahrenden beliebte, bekannte und viel genutzte Strecke überhaupt nicht in einem Radverkehrs-Entwicklungsplan auftaucht und sehe hier dringenden grundsätzlichen Änderungsbedarf.

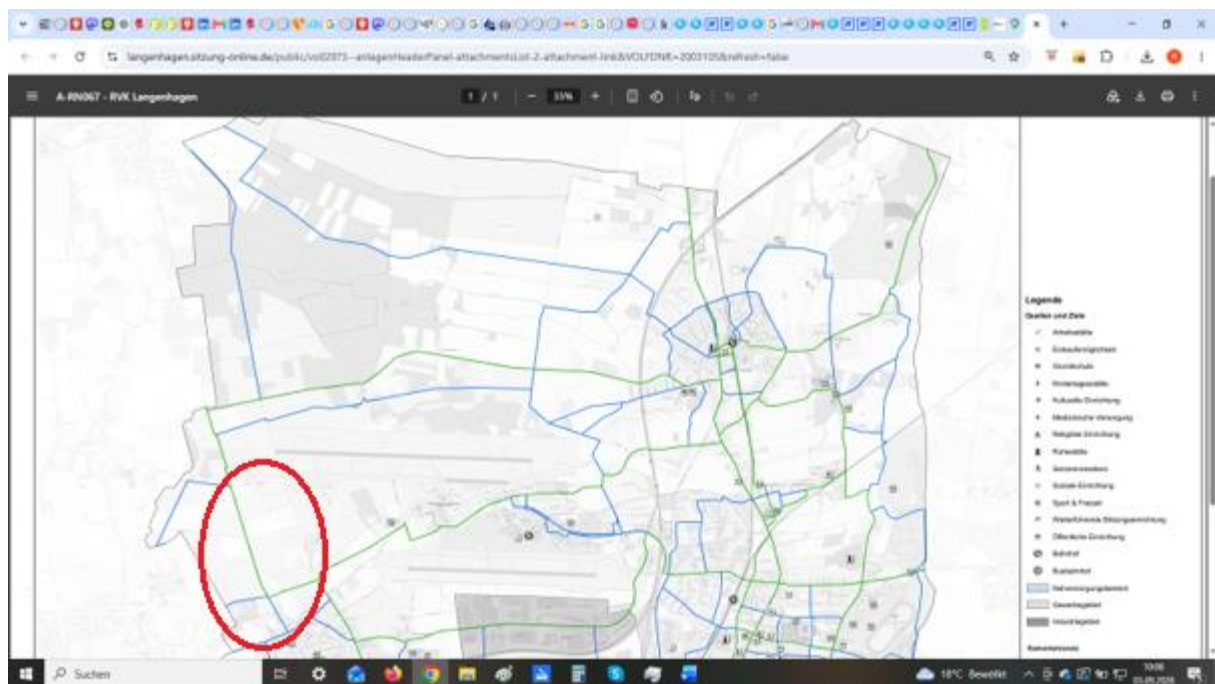
Fehler 3:

Dieser Fehler ist der massivste dieser drei Fehler, allein schon auf der oberen rechten Ecke dieser Karte.

Durch die Nichtzurkenntnisnahme des Mittelweges südlich des Flughafens gibt dieser Plan doch tatsächlich eine Empfehlung, eine Radroute auf der parallel – ohne Radweg – verlaufenden Landesstraße zu radeln.

Wer diese Straße kennt, weiß, dass dort Pkw gelegentlich“ mit Geschwindigkeiten von 100 oder darunter fahren.

Ein besonders furchterregendes Erlebnis ist es auch, als Radfahrende*r von einem der Sattelschlepper-Schwerlastzüge von / zu den Sandgruben mit Tempo 90 überholt zu werden: Möglichst dicht, weil es gibt ja auch Gegenverkehr auf dieser Straße.



Unnötigerweise wird Radverkehr auf einer gefährlichen Strecke eingeplant, die zwar mit Radwegen ausgebaut werden wird – in rund 25 Jahren.

Daher verstehe ich nicht, dass gerade diese höchst gefährliche Strecke in den Radverkehrsplan der Stadt Langenhagen aufgenommen wird.

Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026

Es mag ja sein, dass diese Landesstraße „irgendwann“ einen Radweg erhält, aber wer die Gegebenheiten und die Abläufe kennt, weiß als Parallelfall diese Planungs-Details rund um den neu zu bauenden, ähnlichen Radweg zwischen Engelbostel und Berenbostel, ebenfalls auf einer Landesstraße (L 382):

- Planung auf der Basis des Nds. Radwegebedarfsplans 2005
- Abschluss des Planfeststellungsverfahrens 2026
- Baubeginn angekündigt für 2026: nicht erfolgt
- Fertigstellung nach Rückfrage bei der zuständigen Behörde gestern: eventuell 2031

25 Jahre:

DAS ergibt sich somit als Bauzeit dieses Radweges von der Planungsfreigabe bis zur eventuellen Fertigstellung.

Nun zurück zur Einplanung des Radfahrens auf der Landesstraße 380 zwischen Resse und Engelbostel:

- Aktuell ist gültig der Nds. Radwegeverkehrsplan 2016
- darin ist ein Radweg an der L 380 nicht vorgesehen
- ein neuer Radwegebedarfsplan wird etwa 2030 erwartet:
=> Ob dann darin ein Radweg an der L 380 enthalten ist,
=> und mit welcher Priorität er dann da drinstehen könnte, ist völlig unsicher.
Damit steht eine Fertigstellung in 15 Jahren / 20 Jahren / 25 Jahren ins Haus?

Meine Meinung dazu:

Wer sich auf solche völlig unsicheren zeitlichen Unwägbarkeiten einlässt und eine Landesstraße L 380 als radfahrgeeignet in die Pläne einträgt, lässt – zu -viele Fragen offen: Eine direkte Verbesserung der Radfahrsituation ist auf keinen Fall zu erwarten, Im Gegenteil: Ich betrachte es als Nichterfüllung von Dienstpflichten, Radfahrende auf eine unsichere Landesstraße zu schicken – anstatt auf einen gut ausgebauten, parallel verlaufenden, geteerten UND völlig autofreien Weg.

5. Behebung von Gefahrenstellen, hier: Stadtweg

Der Stadtweg ist eine schnurgerade Straße und „verleitet“ damit wohl dazu, Radfahrende mit hohem bis sehr hohem Tempo zu überholen bzw. mit „sehr hohem Tempo“ entgegenzukommen: Mehrfach wurde darüber im Verkehrs- und Feuerschutzausschuss gesprochen.

Da diese Straße gleichzeitig Zu- und Abfahrtsstraße für zwei Feuerwehren ist, schlage ich eine wirksame, preiswerte, rasch umsetzbare und nicht-geschwindigkeitshemmende Maßnahme vor:

Beidseitige Aufbringung von Fahrrad-Symbolen auf der Fahrbahn im vorgegebenen Mindestabstand.



Stadtweg Engelbostel, Istzustand



Fahrradsymbol:
Auf Straßenbelag in Langenhagen

Die gerade Länge des Stadtwegs beträgt 450 Meter:

Darauf lassen sich bei beidseitiger Nutzung der Straße 20 Radsymbole aufbringen. Auch wenn es „nur“ Optik ist, setze ich viel Hoffnung auf eine Radfahrer-Verfreundlichung durch die weißen Farbsymbole.

6. Resumee

Ich habe die Unterlage(n) weiter durchgeschaut und weitere – ähnliche Abweichungen von einer radgerechten Planung gesehen, verzichte aber – auch aus den auf Seite 1 genannten Gründen – hier zunächst auf deren Darstellung:

- Infolge der rapide – und gegen den Trend – gestiegenen Radunfallzahlen mit Körperschädigung braucht's in Langenhagen deutliche Schritte, die ich gerne bei Lokalterminen in anderen Kommunen zeige.
- Ich schlage eine Verschiebung der Abstimmung über die Unterlage bis nach einer Untersuchung u.a. der angesprochenen Punkte vor.
- Ich bin zu Gesprächen zu den drei o.g. und anderen Verbesserungsdringlichkeiten / erforderlichen Maßnahmen jederzeit bereit und freue mich auf Einladungen dazu.

Ziel ist es, dass Radfahren in Langenhagen mehr Spaß macht und sich dadurch noch mehr Personen aufs Rad schwingen, was ja auch politisch genauso verabschiedet ist:

Steigerungs-Ziel für Langenhagen

Aus 10 % werden 25 % Radverkehrsanteil

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Reinhard Spörer

Sprecher der Ortsgruppe Langenhagen im Fahrradclub A D F C Region Hannover e.V.
<https://Langenhagen.ADFC.de>

Grafenberger Straße 79
30853 Langenhagen

0151 240 799 75
info@adfclangenhagen.de

Radverkehrsentwicklungsplan Stadt Langenhagen

Stellungnahme des A D F C Langenhagen vom 4. September 2026