

Winterdienst: Stadt, Umland, Wer räumt wie?

- Hannover nach der Wahl
Erwartungen an Stadt
und Region
- Verkehrsversuche
Minister Althusmann und
der Schiffgraben

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

am Freitag, den 18. Februar 2022 um 18 Uhr im Freizeithaus Vahrenwald (großer Saal), Vahrenwalder Straße 92, Hannover

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Wahl eines Versammlungsleiters
4. Bericht des Vorstands
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache über den Bericht des Vorstands und Entlastung des Vorstands
7. Vorstellung und Verabschiedung des Haushaltsplans 2022

8. Wahl des Vorstands
9. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung
10. Anträge (Eingangsfrist beim Vorstand: 11. Februar 2022)
11. Verschiedenes

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Das Vorstandsteam des ADFC Region Hannover

Anmerkung: Zur Einhaltung der eventuell erforderlichen pandemieüblichen Abstandsregeln haben wir für diese Mitgliederversammlung den großen Saal im Freizeithaus reserviert. Evtl. geltenden Pandemieregungen werden bei Bedarf auf der Website <https://hannover-region.adfc.de/> bekanntgegeben.

Danke!

Zwei Jahre lang und damit für sechs Ausgaben hat **Annette Rexing** die Redaktionsleitung der HannoRad ausgeübt. Unter ihrer Leitung haben wir die thematische Struktur der Zeitschrift und die journalistische Qualität der Beiträge deutlich weiterentwickelt. Wir haben viel darüber diskutiert in der Redaktion, wie wir den Verkehrswende-Anspruch des ADFC in der gesamten Region Hannover ganz praktisch in der HannoRad transportieren können. Dabei den vielfältigen Gliederungen in 21 sehr unterschiedlichen Städten und Gemeinden gerecht zu werden und möglichst viele für Beiträge zu gewinnen, war eine Herausforderung, die wir mit



FOTO: PRIVAT

Annette Rexing

Annette Rexing zusammen erfolgreich annehmen konnten. Ebenfalls zu danken haben wir **Andreas Sylvester**, der im nahezu gleichen Zeitraum die Anzeigenleitung ausgeübt

hat. Eine Vereinszeitschrift mit diesem Format und Umfang, mit professioneller Gestaltung und einer Auflage von in der Regel 7.500 Exemplaren braucht zu ihrer Finanzierung zwingend viele Werbepartner. Unter den Corona-Bedingungen war dies wirklich nicht einfach. Doch mit sehr viel Kontaktfreude und auch Hartnäckigkeit hat Andreas Sylvester es geschafft, das Anzeigenaufkommen der HannoRad letztlich

Ankündigung:

Mitgliederversammlung ADFC Stadt Hannover findet am 7. Februar 2022 um 19:00 Uhr statt. Wie im vergangenen Jahr digital per Zoom. Die Einladung erfolgt über den Newsletter.

noch zu steigern. Und auf sehr unterschiedliche Branchen zu verteilen.

Ein großes DANKE SEHR! an Annette und Andreas für die engagierte ehrenamtliche Arbeit und die gute Zusammenarbeit mit uns in der Redaktion!

*Annette Teuber und
Eberhard Röhrig-van der Meer*



Vereinbare jetzt Deine Probefahrt in Hannover unter Tel.: 0511-515 35 890 oder www.greenbike-shop.de.

LASTENRÄDER BEIM PROFI KAUFEN





FOTO: ADFC

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr neigt sich dem Ende zu und der Winter steht vor der Tür. Diese HannoRad informiert euch im Schwerpunkt über den Winterdienst auf Radwegen in der Region Hannover. Vielen ist wohl noch das Schneechaos aus dem Februar im Kopf geblieben. Wir wollten wissen, wie läuft das eigentlich genau mit dem Winterdienst?

In der letzten HannoRad haben wir uns mit den Kommunal- und Bundestagswahlen beschäftigt. Die Ergebnisse der Wahlen haben für den ADFC Stadt Hannover auch ganz persönliche Konsequenzen: unsere langjährige Mitarbeiterin Swantje Michaelsen ist nun Mitglied des Bundestages. Und auch auf kommunaler Ebene hat sich einiges bei den Wahlen getan. Die Vorsitzenden von Regions- und Stadtverband stellen im Schwerpunktthema die Erwartungen des ADFC an die neu gewählten Vertreter*innen und die kommenden fünf Jahre dar.

Im September hat uns neben den Wahlen auch die Ankündigung des Niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium den Verkehrsversuch am Schiffgraben zu beenden beschäftigt. Dirk Hillbrecht sortiert für uns was dort passiert ist, was es eigentlich mit dem Begriff Verkehrsversuche auf sich hat und welche Konsequenzen für die Verkehrswende mit dieser Entscheidung einhergehen könnten.

Darüber hinaus ist diese HannoRad gut gefüllt mit zahlreichen Berichten und Beiträgen über die Aktivitäten des ADFC in der Region Hannover. Es ist schön zu sehen, wie der ADFC sich auf allen Ebenen für eine Verkehrswende und mehr Platz fürs Rad einsetzt. Sei es auf den vielen Demonstrationen in diesem Jahr oder durch die konkrete politische Arbeit vor Ort um für mehr Verkehrssicherheit und bessere Radinfrastruktur zu sorgen. In diesem Sinne ein großes Danke an alle ehrenamtlich aktiven ADFC-Mitglieder!

Lars Wöllecke

Inhalt

Editorial.....	3
Impressum.....	3

AKTUELL

Mitgliedersammlungen in Stadt und Region	2
Danke Annette Rexing und Andreas Sylvester.....	4
Südschnellweg – Planfeststellungsbeschluss	4
Geschäftsstellenleiterin Swantje Michaelsen wechselt nach Berlin	5
Neue Fahrzeuge für die S-Bahn Hannover.....	6
Region Hannover spendet 5.000 Euro für Radfahrkurse	7
Ostland zeigt Engagement für Klimaschutz und Mobilitätswende.....	7
Fahrrad-Servicestation bei der Sophienklinik eröffnet	7

SCHWERPUNKT – WINTERDIENST

Winterdienst: Stadt, Umland – Wer räumt wie?.....	8
Erwartungen des ADFC an den neuen Rat und die neue Regionsversammlung	12
Verkehrsversuch: Minister Althusmann und der Schiffgraben	15

PROFILE

Interview mit Bernhard Weiland	16
Interview mit Ruth Scharwies, Bäckerei Backwerk	17
Codierteam sucht Leute	18

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen	18
---	----

PLUS/MINUS

26

Impressum

Heft 3 | 2021 • Auflage: 7500

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, Jürgen Niehoff, 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

©RioPatuca Images – stock.adobe.com

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

Termine bitte an:

termine@adfc-hannover.de

Anzeigen bitte an:

anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktionsschluss für

HannoRad 1 | 2022: 20. 02. 2022

Die Realisierung der Pläne eines autobahnähnlichen Ausbaus des Südschnellweges wäre ein komplettes Desaster für den Natur- und Artenschutz, und ein Rückschlag für eine Klima- und Verkehrswende in der Stadt- und Region Hannover.

Südschnellweg – Planfeststellungsbeschluss ergangen

Inzwischen ist der Planfeststellungsbeschluss zum Südschnellweg ergangen und die Planung der Landesstraßenbaubehörde damit genehmigt. Unseren Einwendungen wurde nicht stattgegeben. Zum fehlenden Radweg wurde schon in der mündlichen Erörterung argumentiert, dass es keine rechtliche Verpflichtung zur Erstellung eines Radweges gäbe. Letztendlich reichte es der Planfeststellungsbehörde, dass die Landesbehörde die Bereitschaft erkennen lassen hat „einen parallelen Planungsprozess fachlich positiv zu begleiten. Dieser müsse aber von der Landeshauptstadt Hannover ausgehen. Verkehrlich und technisch sinnvolle sowie wirtschaftliche

und ggf. förderfähige Möglichkeiten zur Optimierung des vorhandenen Radwegenetzes sollten untersucht werden. Im Zusammenhang mit der Bundesfernstraßenplanung schlage er folgende Überlegungen vor:

- Nutzung der Baustraßen als spätere Radwegeverbindungen, sofern geeignet
- Nutzung von Erdaushub aus der Tunnelbaugrube zur Höherlegung und Neuprofilierung einer Radwegeverbindung
- Nutzung provisorischer Gründungselemente und Unterbauten der Leine- und Leineflutbrücke
- Nutzung von vorhandenen Baulogistikflächen“

Also alles sehr vage Versprechungen und Möglichkeiten, aber damit wurde der Ball geschickt zur Landeshauptstadt Hannover gespielt. Auch bei der viel zu schmalen Unterführung Mühlenholzweg wurde die Baulast (also die Zuständigkeit) bei der Landeshauptstadt gesehen.

Die enorme Verbreiterung und der autobahnähnliche Ausbau des Südschnellweges mit der Zerstörung von Natur in der Leinemasch wurde mit Hinweis auf die „aktuell geltenden Normen“ genehmigt (was bei der Sanierung von Radwegen an Landesstraßen regelmäßig keine Rolle spielt). Das „Bündnis gegen den Ausbau des Südschnellweges“, dem auch der ADFC angehört, arbeitet an einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss. Die Spendenkampagne läuft zum Redaktionsschluss noch.

Und auch der nächste Konflikt steht bereits in den Startlöchern: Mit dem Westschnellweg in Linden wurde die nächste, als unbedingt notwendig deklarierte Verbreiterung bereits angekündigt.

Annette Teuber



Unterstütze die Klage gegen den Südschnellweg und informiere dich über unsere Kampagne!

Geschäftsstellenleiterin Swantje Michaelsen wechselt nach Berlin in den Bundestag

Das Jahr 2013 war für den ADFC Stadt Hannover ein prägendes Jahr mit vielen Veränderungen. Durch die Beihilfe der Landeshauptstadt Hannover war es möglich geworden in das Umweltzentrum zu ziehen und eine 20-Stunden Stelle auszuschreiben. Bis zum Bewerbungsschluss am 31.05.2013 waren 64 Bewerbungen eingegangen. Eine der letzten Bewerbungen war die von Swantje Michaelsen. Sie kam in die engere Auswahl und überzeugte im Gespräch. Auf die Frage, was sie denn in fünf Jahren sein wollte kam die Antwort sofort: Geschäftsstellenleiterin beim ADFC. Zum 1. September 2013 begann Swantje ihre Arbeit bei uns.

Voller Tatendrang packte sie Dinge an, die wir vorher rein ehrenamtlich nicht schaffen konnten. Als erstes wurde die Idee für ein neues Infomobil in die Tat umgesetzt. Es wurde auf der Basis eines motorisierten Bakfiets Lastenrad gebaut und ganz im ADFC-Design gestaltet. Es leistet bis heute gute Dienste.

Um dem ADFC in der Presse und damit in der Öffentlichkeit mehr Beachtung zu verschaffen, entwickelten wir die Kampagne „Fair im Verkehr“. Wir haben dafür mit einem Stand und unserem Infomobil an vielen Stellen der Stadt für Aufmerksamkeit gesorgt. Als wir auf dem Ernst-August-Platz standen kamen wir mit einer Mitarbeiterin der LHH ins Gespräch über die Möglichkeiten von Lastenrädern. Sie hatte noch Geld in ihrem Budget und das war der Anstoß für Hannah, dem kostenlosen Lastenradverleih. Swantje und Lars Wichmann entwickelten das Konzept und Design für Hannah. Hannah hat sich zu einem der erfolgreichsten Lastenradverleihe und zu einer stadtbekanntesten Marke entwickelt.

Swantje ist eine großartige Netzwerkerin. Nur durch die politische Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, die das Ziel einer Verkehrswende verfolgen, kann diese auch gelingen. Dafür hat sie mit den anderen Initiativen und Vereinen im Umweltzentrum und darüber hinaus enge Kontakte gepflegt.

Swantje hat gute Verbindungen zum Landesverband, vor allem aber auch zum Bundesverband geknüpft. Sie hat das Frauennetzwerk im ADFC mitgestaltet. Und zwischendrin hat sie ein drittes Kind bekommen, hat aber immer den Kontakt gehalten und der Elternzeitvertretung sehr geholfen.

2015 ist sie Mitglied bei Bündnis 90/Die Grünen geworden und in den Stadtbezirksrat



FOTO: ©SVEN BRAUERS

„Verkehrspolitik ist meine Leidenschaft. Ich habe mich in den letzten Jahren für die Verkehrswende auf kommunaler Ebene eingesetzt. Und die Kommunen haben eine große Verantwortung – sie sind für den Ausbau der Radwege und von Bus und Bahn verantwortlich. Aber sie stoßen zu oft an die Grenzen des vom Bund gesetzten Rahmens. Solange der Bund breite Straßen für Autos vorschreibt, reicht der Platz oft nicht für gute Radwege. Solange der Bund Milliarden für Diesel und Dienstwagen ausgibt, können wir mit diesem Geld keine neuen Busse kaufen. Und wenn der Bund weiter im großen Stil Straßen für Autos baut – Stichwort Südschnellweg – dann konterkariert das die Bemühungen von Stadt und Region Hannover um eine Autofreie City, mehr Radverkehr oder einen besseren ÖPNV.“

Swantje Michaelsen

Vahrenwald/List gewählt worden. 2017 ist sie in die Regionsversammlung nachgerückt.

Hier noch einige Aktivitäten aus den acht Jahren bei uns:

- 2017 Mitgründerin von HannovAIR Connection, Hannovers Netzwerk für saubere Luft
- 2017 Aufbau der Ausstellung „STADTMENSCH&FAHRRAD“ gemeinsam mit dem Umweltzentrum als Alternative zum Fahrradpavillon um den sich wandelnden

Ansprüchen einer jungen urbanen Bevölkerung gerecht zu werden

- seit 2018 Leiterin der Fachgruppe „Mehr Frauen“ im ADFC
- seit 2018 Beisitzerin beim Bürgerbüro Stadtentwicklung
- 2020 Mitinitiatorin des Bündnisses gegen den Südschnellweg
- 2020 Jurymitglied des städtebaulichen Wettbewerbs ecovillage hannover e.G.

Herzlichen Glückwunsch Swantje zu deiner Wahl in den Bundestag. Vielen Dank für deine Arbeit beim ADFC Stadt Hannover! Wir werden die Lücke, die du hinterlässt in deinem Sinne schließen.
Harald Hogrefe

Neue Fahrzeuge für die S-Bahn Hannover

Der neue Betreiber der S-Bahn in der Region Hannover, die Transdev GmbH, hat Anfang Oktober seine neuen Wagen präsentiert. Auch der ADFC hatte die Möglichkeit, vorab zu betrachten, wie gut geeignet die neuen Züge für den Fahrradtransport sind. Anhand des sehr großen Fahrradsymbol lassen sich die Fahrradabteile gut erkennen. Auch sei positiv erwähnt, dass ein kleines Fahrradlogo an allen Türen angebracht ist, das zeigt, in welche Richtung ein Fahrradabteil zu finden ist und wie viele Stellplätze dort zur Verfügung stehen. Je Triebwagen gibt es zwei Fahrradabteile für jeweils 6 Fahrräder. Beide sind über zwei Türen zugänglich. Wir empfehlen, immer die Tür nahe dem Triebkopf zu nutzen, denn dort ist der Zugang breiter als an der anderen Tür.

Leider ist das Radabteil deutlich kleiner als das bisherige große Radabteil in den roten S-Bahnen. Aber erfreulicherweise ist es nicht mehr als komplettes Mehrzweckabteil konzipiert. Es gibt nun ein separates Rollstuhl-abteil, das aber leider auch recht eng ausfällt. Im Radabteil finden zukünftig also nur Kinderwagen und Fahrräder ihren Platz. Spannend wird die Frage, ob die Zugbegleiter*innen, die es in jedem Zug zukünftig geben soll, es tolerieren werden, wenn mehr als 6 Fahrräder im Abteil stehen. Platztechnisch durchaus möglich, aber dann mit verschmälertem Durchgang. Laut Beschilderung sind Fahrräder während der Fahrt zu sichern, sprich anzugurten, leider sind jedoch keine Gurte montiert. Die Befestigungsmöglichkeiten für einen Gurt oder das Fahrradschloss sind so tief unten angebracht, dass selbst mit einem langen, mitgebrachten Gurt ein Fahrrad nur schlecht gegen das



FOTOS (2): OLAF KANTOREK

Fahrradabteile: Weniger Platz für Fahrräder, dafür aber keine Mehrzweckabteile mehr.

Umfallen gesichert werden kann. Für Gepäck gibt es weiterhin wenig Platz und die Anzahl der Sitzplätze ist etwas geringer als in den alten Triebwagen. Insgesamt komme ich zu dem Fazit, dass die Neuerungen wenig überzeugen. Schade, hier wäre deutlich mehr drin gewesen.

Start für die neue S-Bahn ist der 12.12.2021 auf den Linien S3, S6 und S7. Alle weiteren Linien folgen dann im Juni 2022. Ein Lichtblick bleibt der derzeit stattfindende Umbau von 13 Fahrzeugen der DB Regio. Diese wurden vom neuen Betreiber übernommen und werden mit dem größeren Mehrzweckabteil auch in Zukunft die S-Bahn in unserer Region bedienen.

Olaf Kantorek



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!



Region Hannover spendet 5.000 Euro für Radfahrkurse

Mit der Fahrrad-App der Region Hannover „bike citizens“ wurden im Rahmen der Bike-Benefit-Kampagne 2021 Bonuspunkte, sogenannte „Finneros“ erradelt, die auch für gemeinnützige Zwecke gespendet werden konnten.

Das erklärte Spendenziel der Region Hannover waren 5.000 Finneros. Bei Erfolg hatte die Region Hannover im Vorfeld angekündigt, die Summe in Euro umzuwandeln und der ADFC-Radfahrschule zu spenden. Dabei handelt es sich um das Preisgeld, das der Fachbereich Verkehr im April beim Deutschen Fahrradpreis 2021 in der Kategorie „Service“ mit dem Projekt „GPS-Radverkehrsdaten für eine ganzheitliche Radverkehrsstrategie“ gewonnen hat.

Das Ziel von 5.000 Finneros wurde erreicht, sodass am 15. Oktober 2021 der Leiter des Fachbereichs Verkehr der Region Hannover, Conrad Vinken, den symbolischen Scheck an unsere Vorsitzende Annette Teuber über-



Ein zweiter Satz Lernräder kann angeschafft werden: Conrad Vinken, Region Hannover, überreichte eine Spende von 5000 Euro an Annette Teuber.

reicht hat. Vielen Dank an alle Finneros-Spender*innen und an die Region Hannover für diese großartige Spende! Mit dem Geld werden weitere Fahrräder für die Radfahrschule des ADFC Region Hannover angeschafft, sodass ein kompletter zweiter Satz Lernräder zur

Verfügung steht. Damit können dann zusätzlich zu den Kursen am Mühlenberg/Leonore-Goldschmidt-Schule auch parallele Kurse an anderen Orten der Region angeboten werden.

Olaf Kantorek

Engagement für Klimaschutz und Mobilitätswende der Ostland-Wohnungsgenossenschaft

Die Lastenrad-Verleihstation ist nur ein Baustein des Mobilitätskonzepts, das die Ostland-Wohnungsgenossenschaft mit ihren Mieter*innen in Linden-Nord entwickelt hat. Die Ostland stockt ihre Häuser an der Röttgerstraße auf, optimiert sie energetisch, packt Solarmodule aufs Dach und schafft gleichzeitig dezentrale, abschließbare Fahrradgaragen. Die Einladung an die Mieter*innen zu gemeinsamen Radtouren rundet dieses beispielhafte Engagement für Klimaschutz und Verkehrswende passend ab.

Eberhard Röhrig-van der Meer



Beispielhafter Beitrag zur Verkehrswende: Eine Verleihstation für Lastenräder der Ostland-Wohnungsgenossenschaft.

Fahrrad-Servicestation bei der Sophienklinik eröffnet

Die private Sophienklinik hat auf ihrem Parkplatz eine öffentlich nutzbare Fahrrad-Servicestation eingerichtet. Mit Standluftpumpe, Werkzeug und Schlauch-Automat steht ein gutes Angebot für das Flickensplatter Räder zur Verfügung. In Verbindung damit bietet encicity eine Ladestation für E-Autos und für drei Fahrrad-Akkus. Unmittelbar an der Veloroute 06, und nahe der alten Bult sowie dem medizinischen Campus um die Kinderklinik erreicht dieser Service viele Radfahrende. Besonders vorbildlich: den Vorschlag für die Fahrrad-Servicestation hat das Klimaschutz-Team der Klinik, bestehend aus Beschäftigten der verschiedensten Bereiche, erstellt. Viel Erfolg für die Station und für weitere Klimaschutz-Vorschläge.

Eberhard Röhrig-van der Meer



Öffentlich nutzbar: Die neue Fahrrad-Servicestation auf dem Parkplatz der Sophienklinik.

FOTO: OLAF KANTOREK

FOTOS (2): ADFC



Winterdienst: Stadt, Umland – Wer räumt wie?

Das Ende des Jahres steht vor der Tür, die Tage sind schon längst kürzer geworden und wir tragen schon Handschuhe beim Radfahren. In Erinnerung an das Schnee-Chaos im Februar 2021 wollen wir uns in dieser HannoRad-Ausgabe den Winterdienst in der Region Hannover genauer anschauen.

Wie läuft der Winterdienst auf Radwegen in der Region? Wie sieht das Anforderungsniveau aus, was darf man erwarten? Wo hakt es, welche Schwierigkeiten und Probleme gibt es?

Auf [Strassenbau.niedersachsen.de](https://www.strassenbau.niedersachsen.de) finden wir zum Winterdienst u.a. die folgenden Antworten: „Winterdienst heißt, dass auf öffentlichen Straßen und Wegen im Rahmen der Möglichkeit Schnee geräumt und Glätte bekämpft wird.“ (Was „im Rahmen der Möglichkeit“ bedeutet, beschäftigt im Zweifelsfall Gerichte.) Nach Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums soll auf „Autobahnen rund um die Uhr Winterdienst sichergestellt werden. Auf allen anderen wichtigen Straßen für den überörtlichen Verkehr mit starkem Berufsverkehr oder Linienbusverkehr soll der Winterdienst so stattfinden, dass die Straßen täglich zwischen 6 und 22 Uhr befahrbar sind.“ Dass mit Verkehr hier wieder nur der Autoverkehr gemeint

FOTO: ANDREAS GROTKLAG

« WIR ERWEITERN IHREN RADIUS! »



Ihre e-Bike Experten

e-motion Technologies Hannover
Am Markte 13 | 30159 Hannover | am Landtag
T 0511 . 37 06 98 74 | Mo - Fr 10-18 Uhr + Sa 10-16 Uhr



www.emotion-technologies.de

« e-motion »
TECHNOLOGIES
HANNOVER





Werden nachrangig behandelt: Radwege außerhalb der Ortschaften.



Besonderes Problem: Straßen in verkehrsberuhigten Bereichen werden als letztes geräumt.

ist zeigt der nächste Satz: „Alle anderen überörtlichen Straßen, Geh- und Radwege außerhalb der Ortschaften werden nachrangig nach dem örtlichen Verkehrsbedürfnis behandelt.“

In den Ortschaften sind die Kommunen für den Winterdienst auf Fahrbahnen und Radwegen zuständig. Das gilt für alle Straßen, egal ob es sich um Gemeindestraßen, Kreisstraßen oder Bundes- und Landesstraßen handelt. Schnee zu räumen oder bei Glätte zu streuen bzw. abzustumpfen gehört zur sogenannten Reinigungspflicht. Oft räumen die Gemeinden und Städte aber nur einige Hauptverkehrsstraßen selber und übertragen auf den anderen Straßen die Pflicht zur Räumdung von Geh- und Radwegen auf die Anlieger*innen die das dann durchaus unterschiedlich handhaben. Das ist für den Radverkehr besonders in Ortsdurchfahrten mit gemeinsamen Geh- und Radwegen problematisch. In Barsinghausen wurde von den Anlieger*innen beim letzten Wintereinbruch so schlecht geräumt, dass die Stadt über die Zeitung extra noch einmal auf die Räumpflicht hingewiesen hat. Dass Straßen in Wohngebieten und Tempo 30-Zonen erst zu allerletzt vom Schnee befreit werden, stellt ein besonderes Problem für den Radverkehr dar: wenn viel Schnee gefallen ist, ist jeder Meter auf dem Weg zur geräumten Hauptroute eine Qual, ähnlich mühsam und rutschig – und damit unfallträchtig – wie eine Fahrt durch die Sandpisten der Heide.

Außerhalb der Ortschaften wird es dann ziemlich undurchsichtig mit den Zuständigkeiten. Die Räumpflicht hat der Baulastträger, das heißt, für Kreisstraßen sind die Straßenmeistereien der Region, für Bundes- und Landesstraßen die Straßenmeistereien des Landes zuständig. Das führt zu solchen Absurditäten, wie uns aus Hemmingen berichtet wurde: „Die Räumfahrzeuge heben das Schneeschild ab Ortsende, fahren auf den Radweg zwischen

den Orten, ohne zu räumen und senken das Schild wieder am nächsten Ortseingang. Auf den Kreisstraßen dürfen sie nicht räumen.“ Das bedeutet also insgesamt doppelte Fahrten für alle Räumfahrzeuge, denn die Räumfahrzeuge für die Kreisstraßen müssen ja auch die Ortschaften durchqueren.

Einen gravierenden Unterschied konnten wir bei unseren Gesprächen mit den Straßenmeistereien der Region Hannover gehen grundsätzlich davon aus, dass straßenbegleitende Radwege den Fahrbahnen gleichgestellt sind, d.h. die Radwege an Kreisstraßen sollen geräumt werden. Allerdings gibt es Kapazitätsprobleme: Jede Straßenmeisterei hat nur zwei Fahrzeuge für Radwege, damit können nicht alle Radwege in einem Umlauf geräumt werden. Die Straßenmeisterei Burgwedel hat deshalb bereits zusätzlich Drittunternehmen beauftragt, das will die Straßenmeisterei Ronnenberg ab dem nächsten Jahr (noch nicht in diesem Winter) auch machen.

Die Straßenmeistereien des Landes, die noch schlechter ausgestattet sind, weil sie nur jeweils einen Kleintraktor für den Einsatz auf Radwegen zur Verfügung haben, räumen hingegen nur „nach Bedarf“ auf Strecken, auf denen viel Radverkehr stattfindet, wie z.B. auf Schulwegen. Der Bedarf wird ihnen von Gemeinden, der Polizei oder anderen interessierten Stellen gemeldet, oder wenn sie selber irgendwo regelmäßig Radfahrende sehen. Hier zeigt sich sehr deutlich das „Henne-Ei-Problem“: wo nicht geräumt wird, findet natürlich kein Radverkehr statt; mit der Begründung, es gibt ja keinen Radverkehr, wird nicht geräumt. Grundsätzlich wird auf allen Routen des „Vorrangnetzes“ für den Alltagsradverkehr der Region Hannover der Winterdienst vorgesehen – aber bislang befindet sich das Vorrangnetz erst noch im Aufbau.

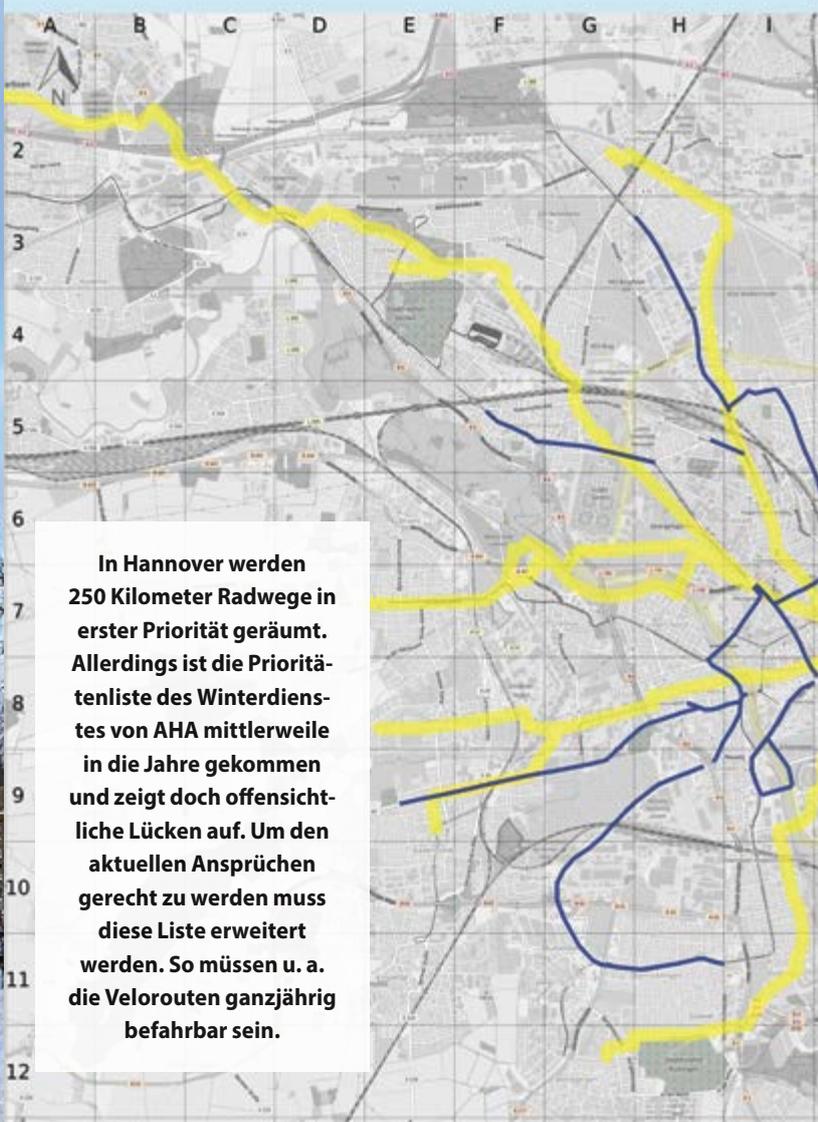
Wie funktioniert der Winterdienst praktisch?

Im Winter sind Einsatzpläne und Rufbereitschaften organisiert. Es wird sich nicht nur auf den Wetterbericht verlassen, bei entsprechenden Prognosen fahren auch „Wettermelder“ ab 2 Uhr morgens raus und prüfen die Lage vor Ort. Ein „Umlauf“ der Räum- und Streufahrzeuge dauert 3–4 Stunden und sollte möglichst vor 6 Uhr erledigt sein. Danach beginnt der Normaldienst der Mitarbeitenden oder bei anhaltendem Schneefall ein erneuter Umlauf.

Gestreut wird mit einer Salz-Solemischung (FS30) aus 70% Streusalz und 30% Sole. Der Tauvorgang setzt damit zwar sofort ein, es braucht allerdings ausreichenden Verkehr, um die Salzkörner zu verteilen und besser wirken zu lassen. Daran fehlt es auf Radwegen häufig. Gerade bei Schneefall kann man dann sehen, dass der Restschnee auf der geräumten Fläche nur auf einer schmalen Spur geschmolzen ist, nämlich dort, wo schon jemand mit dem Rad gefahren ist und die Salzmischung quasi eingearbeitet hat. Je mehr Radverkehr, desto besser also das Ergebnis. Zukünftig sollen in den Straßenmeistereien der Region auch Streugeräte für FS100, also reine Sole, angeschafft werden, die sich gleichmäßiger verteilen lässt. Auch damit wird aber das Problem, dass man die Schneedecke erst „kaputtfahren“ muss, nicht komplett gelöst werden. Andererseits sind Wege, die nicht gestreut, sondern nur glattgeschoben werden, mit dem Rad besonders gut befahrbar, wenn dort wenig Verkehr herrscht. Solange die Fläche fest und eben ist, lässt sie sich gut befahren, erst wenn die Oberfläche durch Fuß- oder Radspuren uneben geworden ist, wird es schwierig.

Annette Teuber

Winterdienst und Velorouten



In Hannover werden 250 Kilometer Radwege in erster Priorität geräumt. Allerdings ist die Prioritätenliste des Winterdienstes von AHA mittlerweile in die Jahre gekommen und zeigt doch offensichtliche Lücken auf. Um den aktuellen Ansprüchen gerecht zu werden muss diese Liste erweitert werden. So müssen u. a. die Velorouten ganzjährig befahrbar sein.

Winterdienst in der LHH

Für den Winterdienst in der Landeshauptstadt ist AHA zuständig. Der kommunale Winterdienst läuft dabei in zwei Prioritätenstufen: Stufe 1 umfasst ca. 420 km Fahrbahnen, 40 km öffentliche Gehwege, 250 km Radwege, 3.800 Fußgängerüberwege und 715 Behindertenparkplätze. Stufe 2 umfasst rund 2.000 km übrige Räum- und Streustrecken. In Zusammenarbeit mit dem ADFC wurden mehr als 250 Kilometer Rad-

Seit über 25 Jahren das komplette Programm!

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

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

BROMPTON

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



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



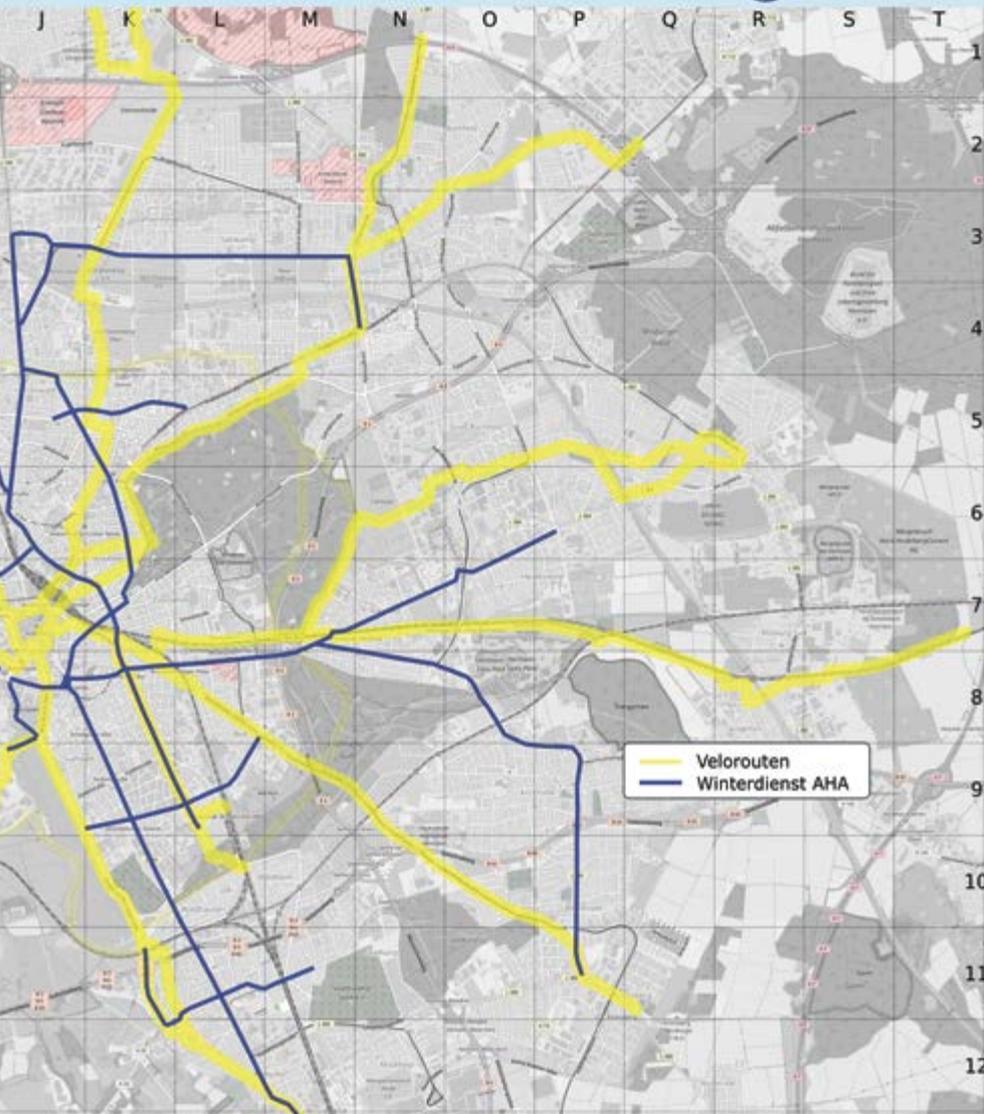
Oder das „Argos“ von Patria, das Reisefahrrad für extreme Belastungen. Individuelle Fertigung in Deutschland nach Kundenwunsch, 15 Jahren Garantie auf den leichten Stahlrahmen.



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



wege ausgewählt, die auch im Winter stark befahren werden. Diese Radwege haben erste Priorität und werden außerhalb der regulären Arbeitszeit geräumt. Im Bedarfsfall wird hier auch Salz eingesetzt.

Die Prioritätenliste wurde im Winter 2013/14 zuletzt angepasst. Aufgrund der Erfahrungen aus dem Februar 2021 hat der ADFC Stadt Hannover das Gespräch mit AHA gesucht. Ziel ist es diese in die Jahre gekommene Liste auf den heutigen Stand zu bringen und den heutigen Ansprüchen anzupassen. Dazu gehört, dass das Veloroutennetz ganzjährig befahrbar sein muss. Die Prioritäten müssen dahingehend erweitert werden.

Harald Hogrefe und Jan Krüger

Winterdienst für Radfahrende in Langenhagen

Prinzipiell funktioniert der Winterdienst für Radfahrende annehmbar, wenn die Stadt Langenhagen selber die Räumspflicht hat, dafür gibt es einen Räumplan mit Priorität auf Hauptstraßen. Weniger gut funktioniert die Räumspflicht leider, wenn Private die Räumspflicht haben. Im Sommer war das Thema „Verlässliche Schneeräumung auf Radwegen“ auf der Tagesordnung der entsprechenden Gremien der Stadt Langenhagen, Anlass hierbei v.a. die mangelhafte Räumung durch private Anlieger*innen. Wir als ADFC Langenhagen bleiben dran.

Darüber hinaus können Beschwerden jeglicher Art, auch Schneeräumung durch die Stadt bzw. durch Private, recht effektiv über den Online-Mängelmelder der Stadt Langenhagen eingebracht werden, meistens mit kurzen Reaktionszeiten durch die Stadt Langenhagen:

<https://maengelmelder.langenhagen.de>

Reinhard Spörer

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

Wir zahlen Ihre Reparaturrechnung bei

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

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

Since 1963 | Made in Germany | wertgarantie.com



Kunden-
zufriedenheit
- Kundenbetreuung

www.tuv.com
ID 9105052129

WERTGARANTIE[®]
Einfach. Gut. Geschützt.

Erwartungen des ADFC an den neuen Rat und die

Rat der Landeshauptstadt Hannover

Nach der Wahl – Erwartung an die Entwicklung des Radverkehrs in den nächsten fünf Jahren

Im September haben die Hannoveraner*innen einen neuen Stadtrat gewählt. Mit einem für Verkehrswende und Klimaschutz erfreulichen Ergebnis: desto entschiedener sich die Parteien für diese Ziele positioniert haben, desto höher ihr Stimmenanteil. Ich verstehe es als deutliche Ermutigung im Sinne dieser Ziele, dass im neuen Rat Grüne und SPD eine Mehrheitskoalition bilden können. Was erwarte ich für den Radverkehr in den nächsten fünf Jahren?

Rat und Verwaltung werden mutiger und weitsichtiger. Gemäß dem Motto der ADFC-Kampagne „Mehr Platz fürs Rad“ korrigieren sie die viel zu sehr Auto-lastige Aufteilung des Straßenraums. Dabei orientieren sie sich an einem erheblichen Zuwachs des Radverkehrs, nehmen etwa das alte städtische Ziel von 25% Radverkehrsanteil bis 2025 ernst und nehmen mindestens 30% für 2030 in den Blick. Diese Steigerung ist zwingend nötig, um unseren

Klimaschutzbeitrag im Verkehrsbereich zu leisten und um der Stadtbevölkerung die Lebensräume in den Wohnquartieren und im Zentrum zurück zu geben, die für eine gute Lebensqualität in einer attraktiven und zukunftsfähigen Stadt wesentlich sind.

Für diese vielen zusätzlichen Radfahrenden braucht es Platz auf der Straße, um sicher, zügig und komfortabel mit dem Rad unterwegs zu sein. Das Veloroutennetz wird schnell und konsequent ausgebaut. Ein ergänzendes Tangenten-Netz wird geplant. Radschnellwege verkürzen die Fahrzeiten zu Umlandgemeinden. Dafür werden auf Hauptverkehrsstraßen breite geschützte Radwege getrennt vom Autoverkehr angelegt. Auf allen anderen Straßen gilt Tempo 30 und die Radfahrenden werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende auf der Fahrbahn akzeptiert. Die Fahrradstraßen bieten auch wirklich vorrangig dem Radverkehr Platz und es gibt in vielen Stadtteilen Fahrradquartiere ohne Durchgangsverkehr, mit zahlreichen zeitgemäßen abschließbaren und überdachten Radabstellanlagen. Auch bei den größten im Fahrradklimatest benannten Ärgernissen gibt es klare Verbesserungen: Ampelschaltungen und Baustellen-Einrichtungen werden radverkehrsgerecht. Die Zahl der Autos wird sinken, Carsharing deutlich zunehmen. Für das Abstellen der Autos, die dennoch auf der Straße keinen Platz mehr haben,

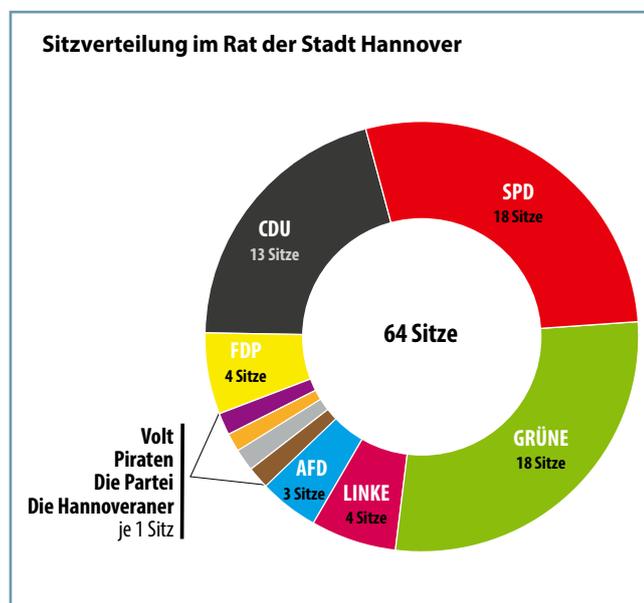
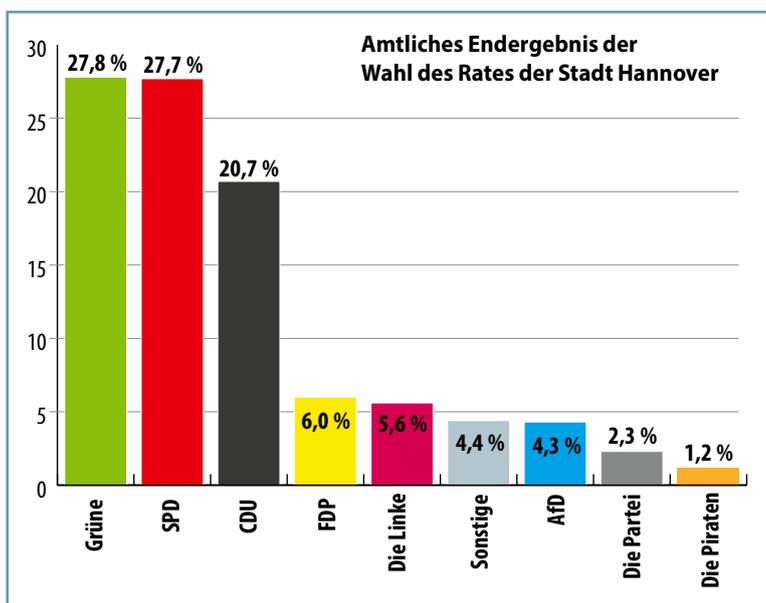
sind neue Lösungen erforderlich z.B. in Form von Quartiersgaragen.

Für all diese Maßnahmen braucht es den passenden verkehrsrechtlichen Rahmen, den Mut, Veränderung gegen Beharrungsvermögen und Widerstand durchzusetzen und engagierte kreative Unterstützung aus der Zivilgesellschaft.

Unser ADFC-Bundesverband hat bereits viele positive Änderungen der StVO bewirkt und der neue Deutsche Bundestag wird ein neues Straßenverkehrsgesetz erarbeiten.

Engagierte Mitglieder und der Vorstand unserer Gliederung, des ADFC Stadt Hannover, erstellen Lösungsvorschläge für eine Vielzahl von problematischen Verkehrssituationen oder für Um- und Neubauvorhaben. Die Beziehung zwischen ADFC, Politik und Verwaltung ist entspannt und kooperativ, unsere Vorschläge werden ernsthaft geprüft und oftmals umgesetzt. Wir gehen auch vor Ort in die Sitzungen von Stadtbezirksräten oder beteiligen uns am Dialog mit Einwohner*innen. Sehr wesentlich für einen nachhaltigen Wandel ist jedoch, dass es ein starkes Engagement der Zivilgesellschaft für besseren Alltagsradverkehr gibt. Wohnungsunternehmen schaffen gute Abstellmöglichkeiten und Lastenradverleiheangebote, Arbeitgeber schaffen Anreize für den Weg zur Arbeit mit dem Rad und sorgen für guten Service rund um die Räder.

Das amtliche Endergebnis zur Wahl des Rates der Stadt Hannover mit entsprechender Sitzverteilung



neue Regionsversammlung

der ihrer Beschäftigten. Verbrauchermärkte heißen radfahrende Kund*innen mit guten Parkplätzen und Verleiheangeboten willkommen. Medien informieren nicht mehr nur über Staus und Blitzer, sondern weisen auch auf aktuelle Behinderungen für den Radverkehr hin. Die Initiative „Mehr Engagement fürs Rad“ wird gemeinsam von Stadt und ADFC getragen und wirbt gezielt und erfolgreich für solches Engagement. Mit einer solchen neuen breiten Verbindung von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft kann in den fünf Jahren der beginnenden Ratsperiode wirklich viel für den Radverkehr bewegt werden. Der ADFC ist auf jeden Fall dabei!

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

Regionsversammlung der Region Hannover

Nach der Wahl – Erwartungen an die neue Regionsversammlung

Angesichts der drohenden Klimakatastrophe erwarten wir von allen neu Gewählten – egal in welchen Gremien – dass jetzt Maßnahmen für

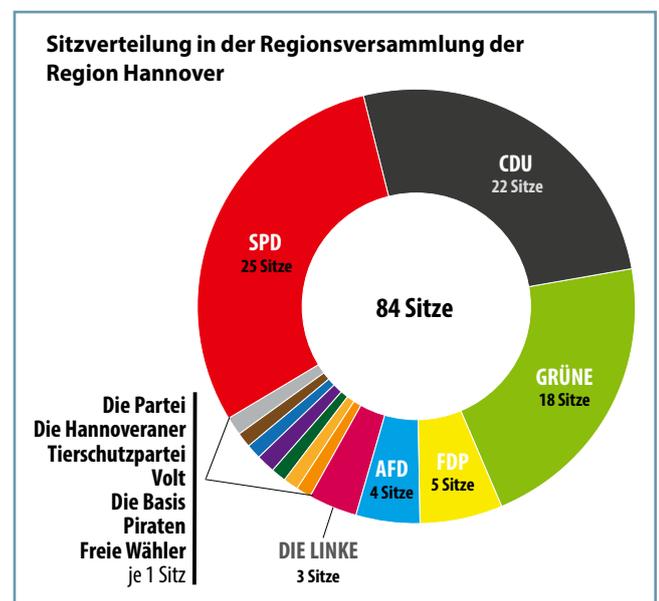
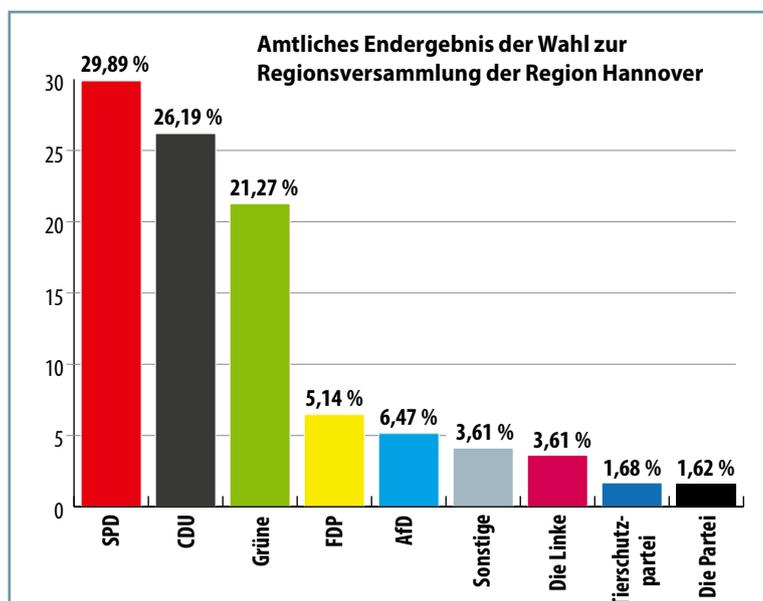
den Klimaschutz oberste Priorität haben. Für uns als ADFC stehen dabei die verkehrlichen Maßnahmen im Fokus. Nach einer Studie des Wuppertal Instituts (<https://wuppertal.org/a/wi/a/s/ad/5169/>) muss sich der Autoverkehr bis 2035 halbieren und der PKW-Bestand in Städten auf ein Drittel des heutigen Wertes sinken. Wie kann man das erreichen, vor allem in den Umlandkommunen, in denen jeder Haushalt mindestens über ein Auto verfügt? Und wo viele nicht komplett auf ein Auto verzichten können? ÖPNV ausbauen und Radverkehr stärken – daran arbeitet die Region schon seit einigen Jahren sehr engagiert. Das muss konsequent weiterverfolgt werden und wo immer möglich, schneller gehen. Einspurige Bahnstrecken, auf denen bei Verspätungen Züge ausfallen, müssen der Vergangenheit angehören, Nahverkehrszüge müssen überall in der Region mindestens im Halbstunden-Takt, besser aber noch häufiger fahren. Und auch auf dem Land können viele Fahrten auf das Rad verlagert werden, wenn eine gute, ausreichend breite und vor allem als sicher empfundene Radinfrastruktur vorhanden ist. Überall dort, wo es keine straßenbegleitenden Radwege gibt, muss ein Tempolimit gelten, innerorts von 30 km/h, außerorts darf maximal 70 km/h gefahren werden. Überall dort, wo die vor-

handenen Radwege sanierungsbedürftig sind, ist die Benutzungspflicht aufzuheben und ebenfalls ein Tempolimit mit dem Hinweis auf Radverkehr anzuordnen. Solche Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen natürlich auch kontrolliert werden. Und wir brauchen Ideen und Maßnahmen, damit Menschen das eigene Auto abschaffen. Die Aktion „Fahrschein statt Führerschein“ für Senioren z.B. könnte man übertragen: wer das Auto für mindestens ein Jahr abschafft, erhält kostenlos eine Monatskarte. Andere Angebote und Ideen für Menschen in Umbruchsituationen („Mobil mit Baby und Lastenrad“) („Neu in der Region ohne eigenes Auto mobil“) sind zu entwickeln. Zusätzlich braucht es überall in den Regionalkommunen ein gutes Carsharing- und Leih-Lastenrad-Angebot sowie Einkaufsmöglichkeiten vor Ort.

Vieles von dem, was wir als ADFC für einen sicheren Radverkehr fordern, liegt nicht in der Entscheidungsbefugnis der Region, wie wir ja auch beim Verkehrsversuch zu Tempo 30 innerorts erleben mussten. In Bezug auf Bundesgesetzgebung hoffen wir (zum Redaktionsschluss im Oktober) noch auf Beschlüsse der neu zu bildenden Regierung, in Bezug auf Dinge, die beim Land Niedersachsen liegen, können wir nur sagen: nach der Wahl ist vor der Wahl.

*Annette Teuber,
Vorsitzende ADFC Region Hannover*

Das amtliche Endergebnis zur Wahl der Regionsversammlung mit entsprechender Sitzverteilung



Minister Althusmann und der Schiffgraben - Breitseite gegen Radverkehr und Verkehrswende

Zum Redaktionsschluss gab es sie noch: Die sichere Radspur auf der Südseite des Schiffgrabens unter der Bahnunterführung. Im Frühsommer hatte die Stadt hier einen Teil der Fahrbahnen für den Radverkehr reserviert und damit eine jahrzehntealte Engstelle im hannoverschen Fuß- und Radwegenetz beseitigt. Als vergleichsweise schnell und günstig einzurichtender Verkehrsversuch wurde eine Fahrspur für den Autoverkehr als Radspur umgewidmet und entsprechend markiert. Anfang September gerieten diese 50 Meter Umgestaltung unter schweren Beschuss. „Der Weg muss zurückgebaut werden“, ließ das niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsministerium unter CDU-Minister Bernd Althusmann verkünden. Dazu werde die Stadt Hannover angewiesen. Eine besondere Gefahrenlage für den Fuß- und Radverkehr sei nicht nachgewiesen, so seinerzeit die Pressesprecherin. Es folgte ein bemerkenswert breit aufgestellter Widerspruch. Nicht nur die hannoversche Politik und etliche Vertreter der Zivilgesellschaft (unter anderem auch wir) protestierten, sogar die Polizei hielt „die Fortführung der Maßnahme für wünschenswert“. Die CDU Hannover brachte den bemerkenswerten Spagat fertig, einerseits „ihrem“ Minister zuzustimmen, andererseits aber nicht die Radspur selbst in Frage zu stellen. Die Grünen warfen dem Minister schlicht „Pop-up-Panik“ vor. Aber worum geht es eigentlich? Wie kommt das niedersächsische Ministerium für Verkehr auf die Idee, der Stadt Hannover die Ausgestaltung ihrer Straßen vorschreiben zu wollen?

Die einfache Antwort ist: Weil sie es können. Die Straßenverkehrsordnung gilt auf Bundesebene. Sie wird im Falle von Ortsstraßen wie dem Schiffgraben von den Kommunen (also der Stadt Hannover) umgesetzt, unterliegt aber der Aufsicht der übergeordneten Verwaltungsebene, in diesem Falle also der Landesverkehrsverwaltung. Damit diese Aufsichtsbehörde in dieser Form in eine kommunale Maßnahme eingreifen darf, muss sie deren Regelwidrigkeit feststellen. Das steckt hinter der Formulierung „Eine besondere Gefährdung ist nicht nachgewiesen worden“.

Das führt zu §45 der Straßenverkehrsordnung. Dieser etwas länglich geratene Paragraph regelt, was Straßenverkehrsbehörden so dürfen - und was nicht. Fangen wir vorn an: Absatz 1, Satz 1: „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs



Vorher: Jahrzehntealte, gefährvolle Engstelle im Radverkehrsnetz.



Nachher: Endlich mehr Platz fürs Rad.

beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“ In Absatz 9 wird das dann nennenswert eingeschränkt: „(Satz 3) Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Offensichtlich hat die Landesbehörde an dieser Stelle aufgehört zu lesen. Dann haben sie nach einer „besonderen Gefahrenlage“ gesucht und konnten keine finden – trotz des bisherigen 1,2 m breiten Fußwegs mit Radverkehrsfreigabe in einem Tunnel neben einer dreispurigen Fahrbahn. Ist ja kein Unfallschwerpunkt. Also flugs die Aufhebung gefordert bzw. angeordnet.

Übersehen hat das eifrige Landesministerium dabei aber, dass §45 Absatz 9 noch weitergeht: „Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von [...] 7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz [...]“. Der da lautet: „Das gleiche Recht [zur Beschränkung oder dem Verbot der Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken] haben [die Straßenverkehrsbehörden] [...] 6. [...] zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

Aha! Die Geschichte von Erlaubnis und Verbot erhält eine dritte Wendung: Die Straßenverkehrsbehörde darf den Verkehr regeln (§45, 1/1), allerdings nur bei Gefahrenlage einschränken, (§45, 9/3) es sei denn, es geht (unter anderem) um einen Verkehrsversuch (§45, 9/4 mit §45, 1/2/6/2. Halbsatz). Also doch alles gut?

Leider ist es wieder nicht so einfach. „Ober sticht unter“ heißt es im Verwaltungsrecht häufig. Die übergeordnete Behörde ist der untergeordneten gegenüber weisungsbefugt. Wenn, wie in diesem Fall, die Landesbehörde sich auf einen bestimmten Standpunkt stellt, dann muss die kommunale Verwaltung das umsetzen – auch wenn sie begründet eine andere Rechtsauffassung hat. Weiteres klären dann gegebenenfalls die Verwaltungsgerichte – und das kann dauern.

Trotzdem existiert die Radfahrspur – glücklicherweise! – noch immer. Das liegt wohl daran, dass Stadt- und Landesbehörden weiterhin im Gespräch sind. Und vielleicht liegt es auch daran, dass der ganze Vorgang sicherlich noch eine zweite Ebene hat: Die Weisung aus dem CDU-geführten Ministerium kam „zufällig“ in der Hochphase des Kommunalwahlkampfes und richtete sich frontal gegen die vom Grünen Hannoverischen Oberbürgermeister Onay betriebene Umverteilung des Verkehrsraumes zu Gunsten von Rad- und Fußverkehr. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!

Die Sache ist aber reichlich nach hinten losgegangen. Quasi die gesamte Stadtgesellschaft hat sich gegen die Rückbauordnung positioniert und bei der Wahl sind die Grünen stärkste politische Kraft im Rat der Stadt Hannover geworden. Gut möglich, dass auch im Verkehrsministerium mittlerweile nach Lösungen gesucht wird, wie man halbwegs gesichtswahrend aus der Sache wieder rauskommt. Zumal es für die Stadt letztlich auch eine Möglichkeit gibt, den Straßenraum in der jetzigen Form dauerhaft zu erhalten: Wenn statt der reinen Verkehrsregelung der Verkehrsraum baulich umgestaltet wird – also mit einem baulich getrennten Radweg – dann greift der ganze §45 der StVO nicht mehr.

Also doch alles gut? Nicht ganz. Der Eiertanz am Schiffgraben schwächt das Instrument der Verkehrsversuche zum Umbau von Straßenraum ganz erheblich. Wenn die Landesbehörde – gegen Text und Geist des Gesetzes – weiterhin auf einer „besonderen Gefahrenlage“ bei entsprechenden Anordnungen besteht, dann führt sie die Idee eines niedrighwelligen Instruments zum „Ausprobieren“ neuer Aufteilungen des Verkehrsraums ad absurdum.

Und das ist keine Panikmache, denn eine erste Auswirkung scheint es bereits zu geben: Eigentlich wollte die Stadt Hannover auch auf der Celler Straße, von der Herschelstraße zur Hamburger Allee, eine Autofahrspur als Verkehrsversuch dem Radverkehr zuweisen. Damit würde eine weitere gefährliche Engstellen im Radwegnetz entschärft. Davon ist bislang jedoch nichts zu hören und zu sehen. Soll hier die erneute Diskussionen mit dem Althusmann'schen Ministerium vermieden werden?

Gesetzgebung im Bereich des Straßenverkehrs ist Bundessache. Die sich abzeichnende neue Bundesregierung sollte die Vorgänge wie jenen rund um den Schiffgraben deshalb zum Anlass nehmen, die Regelungen in Sachen „Verkehrsversuche“ zu überprüfen und nachzuschärfen. Denn es wäre sehr schade, wenn durch die fragwürdige Rechtsauffassung im niedersächsischen Wirtschaftsministerium die Verkehrswende auf diesem Weg bereits ausgebremst wäre, bevor sie überhaupt begonnen hat.

Dirk Hillbrecht



Outdoor- & Reiseausrüstung



... für deine Reise in ferne Länder



... für deine Paddeltour auf der Leine



... für deine Work & Travel Reise um die Welt



... für deine Alpenüberquerung von Garmisch nach Venedig



... für deine Radtour um den Bodensee

bluesky Outdoor- und Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9
30159 Hannover
Tel. (05 11) 32 58 69

Unsere Öffnungszeiten:
Mo. - Fr. 10 - 19 Uhr
Sa. 10 - 18 Uhr



info@bluesky-outdoor.de
www.bluesky-outdoor.de

Jetzt liken!

Interview mit Bernhard Weiland



Zur Person: Bernhard Weiland ist Rentner aus Hannover, Musiker (Kontrabass), Hobbyfotograf und lebt ohne eigenes Auto. Er hat mehrere Bücher und Fotobildbände veröffentlicht. Aktuell reist er als „Alter Mann am Fluß“ mit dem Rad und zu Fuß entlang deutscher Flüsse und Kanäle und schreibt darüber in seinem Blog <https://altermannamfluss.de/>

Wie kamst Du zum Radreisen?

Meine Frau und ich sind schon immer gern mit dem Rad gefahren. Den Anstoß zu längeren Reisen hat meine Frau gegeben.

Und Deine erste große Tour als Rentner ging gleich nach Nordafrika?

Ja, am ersten Tag meiner Freizeitphase der Altersteilzeit ging es nach Marokko. Meine Frau begleitete mich von Agadir über den Antiatlas nach Fom Zguid. Dort hatten wir uns mit Nomaden zu einer Trekkingtour mit Dromedaren durch die Wüste verabredet. Mit ihnen waren wir vorher schon häufiger in der marokkanischen Sahara unterwegs. Früher war ich, wie so viele, vom Kilometerfressen-Virus befallen. Auf unseren gemeinsamen Fahrradreisen haben wir dann aber die Erfahrung gemacht, dass es am erholsamsten und entspannendsten ist, abwechselnd einen Tag unterwegs zu sein und einen Tag zu pausieren. Heute habe ich kein Problem damit, auch mal nur 30 km zu fahren – wohlgermerkt mit dem eBike. Unterwegs mache ich Fotos und Tonaufnahmen und sammle Wasser.

Bei Deiner aktuellen Tour willst Du insgesamt 4000 km zurücklegen? – Eine lange Strecke!

Ja, ich will grob einmal um Deutschland herum an Flüssen und Kanälen fahren. Wegen meiner Lebensumstände, meine Frau ist noch berufstätig, mache ich die Reisen in Etappen von einer Woche immer dann, wenn Zeit ist. Ich hoffe, meine Lebenszeit reicht noch, um diesen Plan zu vollenden

– aber ein Ziel muss man ja haben. Wer möchte, kann mich dabei auf meinem neuen Blog begleiten und mir so virtuell folgen.

Wow, mit 70 noch Blogger, das finde ich toll!

Naja, als Blogger empfinde ich mich nicht. Ich habe mir professionelle Hilfe geholt, um den Blog ins Internet zu stellen. Das war sehr interessant für mich. Ich würde mich sehr freuen, wenn die HannoRad-Leser meine Reise in meinem Blog verfolgen würden.

Du hast Reiseberichte und Bildbände veröffentlicht. Welche Publikation würdest Du den Leser der HannoRad, denn empfehlen?

Natürlich mein Buch „Alter Mann im Bus“ (<https://tredition.de/autoren/bernhard-weiland-33028/>) über meine Deutschlandreise im Öffentlichen Personennahverkehr.

Das klingt spannend. Welche Erfahrungen hast Du denn bezüglich Busfahren gemacht?

Während meines Busreiseprojekts kam ich häufiger in Kontakt zu Menschen als auf meinen Fahrradreisen - und das Erstaunlichste: Meine Planung hat 100% funktioniert, alle Busse waren pünktlich. Nur einmal hat mich ein Bus am ZOB in Stade stehen gelassen, das hat leider meine letzte Etappe zerschossen. Und leider ist es eher eine schlechte Idee das Fahrrad im Bus mitzunehmen. Das mache ich nicht mehr.

Zu Deiner Deutschlandreise im ÖPNV gibt es auch zwei Bildbände.

Ja, einmal habe ich Fotos während des Wartens auf den Bus gemacht und einmal habe ich mit dem Smartphone aus dem fahrenden Bus fotografiert. Aufnahmen von beiden Fotoprojekten sind gerade in einer Ausstellung in Hannover zu sehen. Die Ausstellung mit dem Titel „Land. Fahrt. Vorbei. Wartezonen.“ Läuft noch mindestens bis zum 23.12.2021 und ist in den Räumen des Bildungsvereins in der Stadtstr. 17 in der Südstadt zu sehen. (<https://bildungsverein.de/ausstellungen/land-f%C3%A4hrt-vorbei-wartezonen/>)

Morgen geht es auf den nächsten Abschnitt Deiner Reise?

Ich werde entlang von Hamme und Oste zur Elbmündung fahren. Dann geht es weiter entlang der Elbe.

Ich wünsche Dir dabei viele interessante Eindrücke. Die Leser*innen der HannoRad und ich werden Dich virtuell begleiten. Vielen Dank für Deine Zeit und das Interview.

Das Interview führte Olaf Kantorek

Interview mit Ruth Scharwies, Bäckerei Backwerk

Schon öfters ist mir dieses große Lastenrad aufgefallen, welches bei Wind und Wetter frühmorgens durch Hannover fährt. Eines Morgens stand ich an der Ampel neben diesem Lastenrad mit der Backwerk Werbung an der Ladefläche und fragte den Fahrer was es mit diesem Rad auf sich hat. Er erzählte mir gutgelaunt von der Bäckerei Backwerk in der Südstadt, für die er auf seiner morgendliche Liefertour war.

Die Bäckerei Backwerk, so erfuhr ich, beliefert täglich einige Bioläden, die Schlossküche in Herrenhausen, sowie zwei Schulen mit frischen Backwaren. Die Ampel sprang auf Grün und das Backwerk Lastenrad verschwand in Richtung Herrenhausen. Nun wollte ich mehr über das Backwerk erfahren und verabredete mich mit Ruth Scharwies, die gemeinsam mit ihrem Mann Christian Lecht das Backwerk betreibt.

Hallo Ruth, ich bin Dete vom Redaktionsteam der HannoRad. Schön, dass du Zeit für ein Interview mit mir hast.

Zeit für die HannoRad? Immer. Klasse, dass ihr mal bei uns vorbeischaud. Wir sind alle Radbegeisterte und lesen regelmäßig die HannoRad. Mein Mann und ich sind schon seit Jahren Mitglied im ADFC.

Das freut mich zu hören. Ich bin schon gespannt mehr über euch und euer schönes Lastenrad zu erfahren. Was hat es damit auf sich?

Es passt einfach zu unserer Philosophie. Klimaneutralität ist ein Anspruch an uns und unsere Arbeit. Wir arbeiten daraufhin unseren Betrieb komplett klimaneutral zu führen. Dazu gehört für uns eine Co₂-neutrale Backstube (den Strom bezieht das Backwerk aus 100% erneuerbaren Energien), aber auch unser Fuhrpark mit unseren zwei „normalen“ Lastenrädern und der großen Radkutsche gehören dazu. Aktuell gehört noch ein Auto zum Fuhrpark (wird mit PNG Gas betrieben), welches aber durch zwei weitere Radkutschen in naher Zukunft weitestgehend ersetzt werden soll.

Bei der Belieferung eurer Kunden geht es ja nicht nur um 2–3 Brote. Wie praktikabel ist die Belieferung mit dem Lastenrad?

Praktikabler als mache vielleicht denken. In die Radkutsche passen z.B. 23 Kisten mit jeweils 7 Broten. Die elektrische Unterstützung des Antriebs ist natürlich wichtig. Da wir die Radkutsche für Fahrten im Stadtgebiet nutzen, fahren wir regelmäßig am morgendlichen Stau vorbei und finden immer direkt vor den Betrieben unse-



Mit ihrer geräumigen Radkutsche fahren die Fahrer*innen allmorgentlich an den Staus im Stadtgebiet vorbei – ein Stück gelebte Verkehrswende im gewerblichen Bereich.

rer Kunden einen Parkplatz. Unsere Fahrer sind bei Wind und Wetter ab 5 Uhr morgens unterwegs und zwar ganzjährig.

Ihr habt das Demeter Zeichen an eurer Fassade ...

Das bedeutet für uns Verpflichtung und Ansporn und spiegelt unsere Einstellung zu unseren Produkten wieder. Wir verwenden nur Lebensmittel, die zu 100% Bioware sind und nach den Demeter Richtlinien angebaut wurden. Wir sind eine klassische Handwerksbäckerei mit inzwischen 22 Mitarbeitern, die unsere Philosophie teilen.

Möchtest Du unseren Leser*innen noch etwas mitteilen?

Neben der Liebe zu unseren Produkten haben wir eine Leidenschaft für gute Schokolade. Um dieses Produkt klimaneutral in unsere Backstube

zu bekommen mussten wir lange suchen. Fündig wurden wir bei den Chocolatemakers in Amsterdam. Sie arbeiten mit Fair Trade zertifizierten Betrieben in der Dominikanischen Republik zusammen und verschaffen den Menschen dort ein gutes Einkommen und bekommen dafür erstklassige Bioware, die mit einem Segelfrachtschiff klimaneutral nach Amsterdam verschifft wird. Wir sind einmal im Jahr zu Besuch in der Schokoladenfabrik (www.chocolademakers.nl) und treffen uns dort mit vielen Lastenradfahrern aus allen Teilen Deutschlands. Von dort fahren wir mit unseren voll beladenen Lastenrädern von Amsterdam nach Hannover zurück.

Vielen Dank für dieses Interview und den Einblick in euren Betrieb.

Das Interview führte Detlef Rehbock

demeter



BACKWERK

WIR SIND DIE, DIE MIT
DEM RAD LIEFERN

dienstags bis samstags ab 7 Uhr



WWW.BACKWERK.BIO

Codierteam sucht Leute

Jährlich codiert der ADFC Stadt Hannover über 100 Fahrräder, Lastenräder oder Radanhänger. Das ersetzt zwar kein gutes Schloss, aber codierte Räder werden seltener gestohlen. Vielleicht auch, weil über den Code die Eigentümer*innen leicht zu ermitteln sind. Der ADFC bietet seit Langem seinen Mitgliedern, aber auch Nichtmitgliedern, diesen Service an. Dabei kommen bundesweit unterschiedliche Techniken zum Einsatz. In Hannover schwören wir auf die Frästechnik. Dabei wird die Code-Nummer direkt in den Rahmen gefräst.

Wer macht's?

Zuletzt kümmerten sich acht Ehrenamtliche um die Arbeiten rund um das Codieren. Dazu gehören das Erfassen der Daten, Erstellen des Codes und das Fräsen.

Da immer wieder Mitglieder des Teams verhin-dert sind oder aufgrund privater oder beruflicher Verpflichtungen ausscheiden, suchen wir immer Ersatz. Wir codierten bisher in wechselnden Teams normalerweise jeden 2. Dienstag von 16–18 Uhr und jeden 4. Mittwoch von



Guter Service des ADFC: Dank des Codier-teams werden Fahrräder seltener gestohlen.

18–20 Uhr. Bei Interesse meldet euch bei uns. Wir freuen uns auf neue Gesichter und vereinbaren gerne Schnuppertermine um die Codierungsarbeiten genauer zu erklären. Wer jeden Monat einen Nachmittag Zeit erübrigen kann, ist herzlich eingeladen. Meldet euch einfach bei stadt@adfc-hannover.de. *Peter Weiser*

ADFC Stadt Hannover

Experimentierräume

„Mit dem Fahrrad auf der Prinzenstraße“ - ADFC Workshop beim zweiten Stadtexperiment



Durch den Wegfall der Stadtbahn ist viel Platz frei geworden. Beim Workshop wurde die zukünftige Gestaltung diskutiert.

Im Rahmen des zweiten Stadtexperiments der Stadt Hannover wurde zwischen dem 30. August und 12. September 2021 mit dem Kulturdreieck im Areal rund um die Staatsoper, Schauspiel und Künstlerhaus Bereich des Opernplatz ein weiteres Kapitel des Innenstadtdialogs aufgeschlagen. Die Prinzenstraße als Zugangsbereich des Schauspielhauses war dabei Teil des Experimentierraums und wurde für den Zeitraum des zweiten Stadtexperiments für den Autoverkehr gesperrt.

Am 08. September 2021 hat der ADFC diesen freien Platz genutzt, um einen Workshop „Mit dem Fahrrad auf der Prinzenstraße“ zu veranstalten.

Mit der Umlegung der Endstelle der Stadtbahnlinie 10 vom Aegidientorplatz zum ZOB bieten sich für die Gestaltung der Prinzenstraße ganz neue und innovative Möglichkeiten. Mit dem vor Ort stattfindenden Workshop

haben wir eingeladen gemeinsam Ideen, Anregungen und Visionen für die zukünftige Gestaltung der Prinzenstraße zu entwickeln. Der Fokus lag dabei selbstverständlich auf einer Verbesserung der Fahrradinfrastruktur.

Beim Workshop kam die Idee einer Fahrradtrasse zwischen Aegi und Hauptbahnhof auf. Die Breite der ehemaligen Stadtbahngleise in der Prinzenstraße und der Joachimstraße lassen sich hervorragend in Fahrradspuren umgestalten, welche eine schnelle und effiziente Fahrradverbindung bieten. Der ADFC Stadt Hannover entwickelt diese Idee jetzt weiter und leitet daraus konkrete Vorschläge ab.

Kerstin Zimmermann



FOTOS (3): ADFC

Austausch über die autofreie City an der Marktkirche.

Diskussionsrunde beim ersten Stadtexperiment

Der ADFC Stadt Hannover nutzte den Experimentierraum des Innenstadt-Dialogs für eine Gesprächsrunde zum Mobilitätskonzept für die City. Der Einladung folgten u.a. Rainer Müller-Brandes, Stadtsuperintendent, und Pastor Matthias Riemann; Elke van Zadel, Vorstandsvorsitzende der ÜSTRA; Martin Prenzler, Geschäftsführer der City-Gemeinschaft; Bernd Alt, Vorstandsmitglied des BUND Region Hannover.

Eberhard Röhrig-van der Meer

Weiter auf Seite 20 →

Wir bedanken uns
bei unseren
Fördermitgliedern:

**BFLL HANNOVER E.V. – BUND FÜR
FAMILIENSPO RT 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.

STEINHUDER MEER TOURISMUS

Meerstraße 15–19, 31515 Wunstorf

STEP

Odeonstraße 14, 30159 Hannover

TOMMY'S FAHRRADHUS

Im Heidland 25,
31535 Neustadt a. Rbg.

ÜSTRA HANNOVERSCHE

VERKEHRSBETRIEBE AG

Georgstr. 52, 30159 Hannover

VELOGOLD

30453 Hannover,
Wunstorfer Straße 39A

Beitritt

auch auf www.adfc.de



Bitte einsenden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig)

Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

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

Einzelmitglied

ab 27 Jahre (56 €) 18–26 Jahre (33 €)

unter 18 Jahren (16 €)

Familien- / Haushaltmitgliedschaft

ab 27 Jahre (68 €) 18–26 Jahre (33 €)

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

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

Familien-/Haushaltmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

- Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

ADFC Stadt Hannover

→ Fortsetzung von Seite 18 – Experimentierräume

Eindruck Fahrradspur Georgstraße

Der Radfahrstreifen vor der Oper ist voll lohnenswert! Sicherer Radverkehr auf geschütztem Radfahrstreifen. Und durch die Poller wurde gut verhindert, dass Autos am haltenden Bus vorbeifahren. Wenn der Bus dann abfährt, hat er deshalb eine freie Strecke vor sich und steckt nicht im Autostau fest.

Für den Radverkehr sollte der sehr hopplige Fahrradstreifen am Rand des Opernplatzes als Fahrmöglichkeit erhalten bleiben, gerne ausgeschildert mit Fußweg, Fahrrad frei und zwar in beide Richtungen. Der Weg dort ist zum schnellen Fahren ohnehin ungeeignet, weil viel zu uneben. Aber er ist wichtig für Radfahrer*innen, die sich das Umfahren von Omnibussen an der Haltestelle Kröpcke ersparen wollen und die eine autofreie Ausweich-



FOTO: ADFC

möglichkeit suchen. Die können dann von der Luisenstraße herkommend in der Kurve an der Ecke des Opernplatzes auf den Opernplatz wechseln. Und dort in Schrittgeschwindigkeit weiterfahren.

Noch besser ist es natürlich, den ganzen Privat-KFZ-Verkehr da komplett aus der Georgstraße rauszunehmen.

Georg Weil

Gute Lösung: Die Radfahrspur an der Oper hat das Radfahren dort sicherer gemacht und sollte vom Experiment zum Standard werden.

Innovativer Vorschlag zum Weidetorkreisel

Der ADFC hat die Situation am Weidetorkreisel und den angrenzenden Kreuzungen erkundet und in einem folgenden Workshop die Ergebnisse diskutiert und festgehalten. Das Ergebnis: Obwohl wichtige Radverbindungen von der City nach Groß-Buchholz, Lahe und Altwarmbüchen sowie von Bothfeld zur MHH und zur Fahrradstraße Kleestraße über den Weidetorkreisel verlaufen, müssen sich Radfahrer*innen und Fußgänger*innen



FOTO: JEROEN KOMEN

Beispielhaft: Gute Lösung für den Radverkehr in Arnheim

mit ein paar Restflächen begnügen. Die heutigen Wege funktionieren vorne und hinten nicht. Notgedrungen fahren viele Radfahrende auch auf den Fußwegen. Schmale Zweirichtungs-Radwege und lange Ampelwartezeiten prägen das Bild.

Tatsächlich ist die Situation um den Kreisel herum in den letzten Jahren immer schlechter geworden. Bei zunehmendem Radverkehr!

Besonders negative Entwicklungen sind der Wegfall der Radwege an der Gehägestraße und die Schließung eines Abzweiges der Schnellwegbrücke bei der Einrichtung der Waldstation. Die Brücke über den Schnellweg wurde vor einiger Zeit zum Fußweg erklärt. Eigentlich müssten Radfahrer*innen dort schieben, mit einem Drängelgitter soll das durchgesetzt werden.

Wir fordern die Führung der Hauptradroute zwischen Zoo und Lahe zu überdenken. Dafür schlagen wir vor den Rad- und Fußverkehr im Kreisel eine Etage tiefer zu legen. Der Airborneplein in der niederländischen Stadt Arnheim steht Pate für diese Idee. Der Radverkehr unterquert den Auto-Kreisel in kurzen Tunnelstücken und ordnet sich in einem inneren offenen Kreisel. In Kombination mit einem nördlich geführten Radweg zwischen Kreisel

und Steuerndieb ergibt sich eine durchgehende Radroute ohne Umweg um die Waldstation und die dortige steile Brücke. Wer von Norden aus der Klingerstraße kommt, soll zukünftig im Rechtsverkehr über den Kreisel fahren können. Alle Rad-Verbindungen z.B. Richtung Stadtfelddamm/MHH und zum Julius-Trip-Ring/Kleestraße sind ohne Ampeln erreichbar.

Jan Krüger

Stadtradeln 2021

Wahnsinn. Wir haben es wieder getan! Nachdem in den letzten beiden Jahren Berlin den ersten Platz in der Kategorie „meiste geradelte Radkilometer“ für sich beanspruchen konnte, war es in diesem Jahr die Region Hannover, die mit einem neuen Rekordergebnis von 4.098.101 Kilometern, den Sieg einfahren konnte. Noch nie in der Geschichte des Stadtradeln Wettbewerbs wurde die 4 Millionen Kilometer Marke geknackt. Auch bei den aktiven angemeldeten Teilnehmenden wurde mit 21.252 eine magische Grenze überschritten.

In den 21 Kommunen der Region wurde geradelt bis die Reifen glühten. Sehr viele Bürgermeister und Bürgermeisterinnen machten das Radfahren zur Chef*innensache. An einigen Schulen gab es Stadtradeln Beauftragte und auch über das Kultusministerium wurde die Werbetrommel gerührt. Soulstyle war mit Kreideaktionen und Promotionanhängern in der Region Hannover unterwegs und organisierte etliche Fahrradrallys und Gewinnspiele.

Auch der ADFC Stadt Hannover und das Umweltzentrum organisierten wieder gemeinsam die StadtMensch&FahrRad. So kam insgesamt eine bunte Mischung vieler Aktionen und An-



gebote zusammen. Gemeinsam mit den Ortsgruppen des ADFC Region Hannover e.V. kam dieses historische Ergebnis zustande. Vielen Dank an euch alle!

Auch im kommenden Jahr plant die Region Hannover wieder die Teilnahme am Stadtradeln Wettbewerb 2022. Der voraussichtliche Zeitraum ist der **29.05.22 – 19.06.22**

Detlef Rehbock



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

Herzlich willkommen auf
Homeyers Hof

... dem besonderen Ausflugsziel
auf Ihrer Radwanderung.
Urig, gemütlich, herzlich.
Wir freuen uns auf Sie!

GUTSCHEIN FÜR
1 TASSE
FAIRE
BOHNE
GARBSEN

Frielinger Str. 12 · 30826 Garbsen-Horst · Tel. 05131-465107 · www.homeyers-hof.de
Öffnungszeiten: Mittwoch – Samstag, 10 – 18 Uhr und nach Vereinbarung

Fahrraddemonstrationen 2021



Ungewohnte Perspektive bei der Großdemonstration auf dem Südschnellweg.

Das Corona-Jahr 2021 war geprägt von Kontaktbeschränkungen und Auflagen. Für Veranstalter wie Hannover Concerts oder Stadt und Region Hannover bedeutete das Absagen über Absagen. Keine Messen, kein Maschseefest und auch kein kleines Fest im großen Garten. Auch die beliebten Velo City Nights fielen der Pandemiesituation zum Opfer.

2021 war aber auch ein Jahr der Demonstrationen, denn diese waren unter Auflagen auch in diesem Jahr möglich. Gründe zum Demonstrieren gab es einige. So wurden die

umfangreichen Pläne zum autobahnähnlichen Ausbau des Südschnellwegs bekannt. In Zeiten des Klimawandels und der so oft propagierten Verkehrswende ein No-Go! Gemeinsam mit den Partner*innen des Netzwerks Hannovair-Connection plante der ADFC für den 06.06.2021 eine erste große Fahrraddemo über den Südschnellweg. Es sollte die größte Fahrraddemo in der Region Hannover in diesem Jahr werden. Über 3.000 Radfahrende versammelten sich vor dem Rathaus und stärkten dem Oberbürgermeister Belit Onay, der diesem massiven Schnellwegaus-



FOTOS (2): DETLEF REHBOCK

Die Fahrradspur bleibt! Spontandemonstration nach der Anordnung des Verkehrsministeriums den Verkehrsversuch am Schiffgraben zurückzubauen.

bau ablehnend gegenübersteht, den Rücken. Auf der Demo über den Südschnellweg wurde dann allen klar, wieviel Natur den Ausbauplänen weichen müsste. Das Zusammenspiel unterschiedlichster Partner*innen funktionierte bestens und so folgten weitere Fahrraddemos in diesem Jahr. Zu einer zweiten Fahrraddemo über den Südschnellweg kamen die Teilnehmer der Tour de Verkehrswende dazu und nahmen unsere Petition gegen den Ausbau des Südschnellwegs mit über 12.000 Unterschriften mit zum Verkehrsministerium in Berlin. Weitere Demos in diesem Jahr waren eine Fridays for Future Fahrraddemo aus allen Himmelsrichtungen nach Hannover, eine Demo gegen den Rückbau eines gerade erst installierten Pop Up Radweg auf dem Schiffgraben und eine weitere Demo auf dem Schnellweg, diesmal der Westschnellweg, initiiert im Rahmen des Stadtteilfestes der Limmer Nachbarschaft. Zu erwähnen wäre da noch die bunteste Fahrraddemo in diesem Jahr, die bereits im Mai anlässlich des CSD mit über 2.000 Teilnehmer*innen stattfand. Und im Herbst fand dann noch die zweite Kidical Mass in Hannover statt.

Es war also viel los in Sachen Fahrraddemos, was wir als Zeichen werten, dass der Radverkehr immer mehr an Bedeutung gewinnt. Wir bleiben am Ball und planen schon für das Jahr 2022. Aus gut informierten Kreisen wurde schon ein möglicher Termin für eine große, überregionale Fahrradsternfahrt 2022 genannt. Den 29.05.2022 solltet ihr euch dazu schon einmal im Kalender vormerken.

Detlef Rehbock



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

Schauen Sie doch mal bei uns in Wassel vorbei!

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

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

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

ADFC Wennigsen/Barsinghausen

Gefährliches Linksabbiegen

Mit der Neuasphaltierung und Anlage breiterer und deutlich gekennzeichneter Schutzstreifen, dem Aufbringen von Piktogrammen und einer eindeutigen Führung des Radverkehrs hat die Region die verkehrliche Situation auf der Hannoverschen Straße für die Radfahrenden verbessert. Bislang ist die Beschilderung noch lückenhaft und die digitalen Infotafeln (Drips), die im Rahmen eines Pressterters vorgestellt werden sollen, fehlen noch. Eine Schulung des motorisierten Verkehrs ist dringend geboten, da zur Zeit der Schutzstreifen ständig grundlos überfahren wird und auch der gebotene Abstand zu Radfahrenden häufig nicht eingehalten wird. Die alte Beschilderung wurde entfernt und dabei auch die Freigabe des stadteinwärts linksseitigen Fußweges für den Radverkehr zwi-

schen Osterfeldstraße und Kirchdorfer Straße aufgehoben. Für die Freigabe in diesem kurzen Stück hatten wir vom ADFC uns vor Jahren letztendlich erfolgreich eingesetzt. Jetzt müssen Linksabbieger in die Kirchdorfer Straße den Schutzstreifen verlassen, sich in der Straßenmitte vor der uneinsehbaren Kurve einordnen und können erst sehr spät überblicken, ob der Gegenverkehr ein Abbiegen zulässt. Eine absolut gefährliche Situation.

Eine Eingabe an die Region, in diesem kurzen Stück vor der katholischen Kirche den Gehweg für den Radverkehr wieder freizugeben, um sicher an der Lichtsignalanlage queren und die Fahrt bis zur Einmündung am Fußweg fortsetzen zu können, wurde abschlägig beschieden. Der hiesige Kontaktbeamte und die untere Verkehrsbehörde der Stadt Barsinghausen sahen



FOTO: ADFC

Schwierige Abiegesituation in die Kirchdorfer Straße: Eine sichere Querung der Straße ist nur über die Schlafampel möglich.

bei einem Ortstermin mit der Region keine Gefährdung linksabbiegender Radfahrer*innen. Eine Bitte um Überprüfung dieser Entscheidung seitens des ADFC brachte bei einem Ortstermin mit Polizei und Verkehrsbehörde kein Umdenken. Als Lösung wurde Radfahrenden empfohlen, zwischen Ampelanlage und Kirchdorfer Straße das Rad zu schieben.

Etliche Gespräche mit Radfahrenden bestärken uns darin, uns weiter für mehr Sicherheit und eine radfahrfreundliche Lösung einzusetzen.

Heidrun Bartz

ADFC Garbsen Seelze

Zum sechsten Mal in Folge in den Tiergarten

Am ersten Sonntag im Oktober führen zwölf Mitglieder des ADFC Garbsen/Seelze wieder einmal zum Tiergarten. Bedingt durch die „feuchte“ Wetterprognose waren wir skeptisch, ob wir das Ziel einigermaßen trocken erreichen würden. Regenbekleidung hatten daher alle dabei. Aber der Wettergott hatte ein Einsehen und ließ es nur regnen, während wir beim Mittagessen saßen. Startgebühr waren mindestens 3 kg Kastanien oder Eicheln. Am Tiergarten wurde gewogen und das Ergebnis konnte sich sehen lassen: Es waren wesentlich mehr als die geforderten 36 kg, nämlich 132,7 kg. Die drei fleißigsten SammlerInnen waren Wilfried S. (19 kg), Waltraut A. (13,5 kg) und Tobias M. (13,3 kg). Mancher mag kaum glauben, wie „grün“ man in und um Hannover herum Rad fahren kann. Den Autoverkehr haben wir einfach links liegen gelassen. Die Tour führte ab Garbsen über Letter am Kanal entlang bis zum Küchengarten. Interessant war der Abstecher durch das Ihmezentrum (man liest so viel davon, aber wer ist denn schon durchgefahren?). Weiter ging's auf dem im letzten Jahr neu hergerichteten Radweg an der Ihme und um den Maschsee herum. Die Eilenriede beeindruckte mit wunderschöner herbstlicher Verfärbung.

So schön kann es nur die Natur richten. Der Rückweg führte ab Pelikanviertel über die Fahrradtrasse (Julius-Trip-Ring), auf der Radfahrende „grüne Welle“ haben. Die Stimmung war ausgesprochen gut und daher freuen wir uns schon auf den nächsten ersten Sonntag im Oktober 2022, wenn es dann wieder heißt: der ADFC Garbsen/Seelze lädt zur Kastanientour ein.

Monika Unger



FOTO: ADFC

Wow, das Ergebnis kann sich sehen lassen.

ADFC Lehrte/Sehnde

Platz da! 260 Kinder und Erwachsene demonstrierten

FOTO: ADFC



Viel los bei der 1. Kidical Mass in Lehrte.

Höhepunkt der europäischen Mobilitätswoche in Lehrte war dieses Jahr die Demonstration des ADFC zum „Kidical Mass“ Tag. Rund 260 Teilnehmer*innen fuhren erstmals in einem langen Zug mit Fahrrädern durch die Lehrter Innenstadt. Vorne Weg fuhren in einem großen Pulk viele Kinder mit bunten Luftballons. Ungefähr die Hälfte der Teilnehmer*innen waren Kinder, die es sichtlich genossen, einmal auf den großen breiten Straßen Lehrtes mitten auf der Straße fahren zu können. Abgesichert wurde die Demonstration von der Lehrter Polizei, die Autos zurückdrängte und den Platz für die fahrenden Kinder schaffte. Viele Kinder hatten gemäß dem

Aufruf des ADFC Oma oder Opa mitgebracht. Ein bunter Zug der Generationen skandierte „Platz da! Auch für unsere Kinder!“. Auf der Abschlusskundgebung des ADFC im Hohnhorstpark forderte der Sprecher des ADFC Lehrte und Sehnde Dietmar Thomas breitere Fuß- und Radwege in Lehrte sowie Spielräume und Spielstraßen, statt immer höhere Zäune um Spielplätze. Viele Schulen brauchen dringend erneuerte Fahrradständer, die die Felgen schonen. An den Grundschulen sollte es auch abschließbare Rollerhalter geben. Für Kindergärten verlangt der ADFC genug Platz für das Parken von Anhängern und Lastenrädern. Auch Lehrte

braucht einen neuen gut ausgetüftelten Schul-Radwege-Plan. Die zuständigen Abteilungen im Rathaus, müssen laut Dietmar Thomas mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet werden, um eine klimafreundliche Gestaltung des Verkehrs in Lehrte umzusetzen.

An der Kidical Mass Demonstration nahmen mehr Menschen teil als in vielen großen Metropolen. Die Teilnehmezahl in Lehrte übertraf alle Erwartungen des ADFC. Sie zeigt, wie viele Menschen mehr Platz fürs klimafreundliche Radfahren in Lehrte als dringliches und wichtiges Thema sehen. Im nächsten Jahr will der ADFC die Veranstaltung noch viel größer und mit einem anschließenden Kinder- und Fahrradfest veranstalten.

Dietmar Thomas

Neuer Vorstand seit dem 15. Juli 2021

Mitten in unserer Rad-Hochsaison hat der Vorstand nach langer Corona Wartezeit am 15. Juli gewechselt. Peter Hofmann stand nach 35 Jahren nicht mehr zur Wiederwahl. Barbara Neumann (Kasse), Michael Weißing (Sehnde) und Olaf Meier (Lehrte) sorgen für Kontinuität. Neu dabei sind Sebastian Frenger (auch Ratsmitglied), Manfred Hoffmann (Lehrte), Wolfgang Traut (Lehrte) und Dietmar Thomas (Ahlten). Dietmar Thomas wurde zum Sprecher des ADFC Lehrte/Sehnde gewählt.

Dietmar Thomas

BLEIB SICHTBAR!

BEKLEIDUNG, RADTASCHEN,
SCHUHE, OUTDOOR,
TREKKING, BERGSPO
RT 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 |

Foto: © ORTLIEB/Reil

ADFC Langenhagen

Danke für Deinen Mindestabstand!

FOTO: ADFC



Können gerne ausgeliehen werden: Abstandsbanner für eigene Aktionen

Bängstigend bzw. gefährdend ist es, wenn Autofahrer*innen Radfahrende mit weniger als 1,5 m Abstand überholen, so wie es laut StVO innerorts mindestens(!) vorgeschrieben ist. Auch in Langenhagen lenken Personen am Kfz-Steuer ihre Autos beim Überholen viel zu oft deutlich dichter an den Radfahrenden vorbei, anstatt dahinter zu bleiben, wenn das Überholen eben mal nicht geht. Aufklärend ging daher die Ortsgruppe Langenhagen vor: Sie regte zunächst beim ADFC-Vorstand in Hannover die Beschaffung von

zwei Abstandsannahern an und hängte sie dann - rechtzeitig zum Schulbeginn nach den Sommerferien – für sechs Wochen an zwei besonders oft von Radfahrenden als „gefährlich“ genannten Stellen auf: Mit vorheriger Genehmigung der Stadt Langenhagen sowie der Grundstückseigentümer*innen natürlich. Die Resonanz auf die Aktion war durchweg gut, und so besteht die Hoffnung, dass die vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen Kfz und überholten Radfahrenden besser eingehalten werden, zumal auch die lokale

Presse kräftig mit in das Thema eingestiegen ist. Aufgrund des Erfolges wird der ADFC Langenhagen den Banneraushang im nächsten Jahr wiederholen: In der Zwischenzeit können andere Ortsgruppen der Region Hannover die beiden Banner selber in der Geschäftsstelle ausleihen, und Infos über die Beantragung der erforderlichen Genehmigungen bei der eigenen Stadtverwaltung gibt's dann gerne bei der Ortsgruppe Langenhagen.

Reinhard Spörer

ADFC Burgwedel

Neue Radinfrastruktur in Burgwedel

Jedes Jahr wird die Radinfrastruktur in Burgwedel verbessert. Diesmal die A7-Brücke des Würmseewegs und die Schulwegkreuzung über die Burgdorfer Str. in Großburgwedel. Im Haushaltsplan der Stadt Burgwedel sind 80.000 Euro enthalten, mit denen die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden sollen.

In Absprache mit dem ADFC wurden 2021 (bis jetzt) zwei Baumaßnahmen davon bezahlt. So wurde die Schulwegkreuzung über die Burgdorfer Str. in GBW umgebaut. Der Schulradverkehr vom Mennegarten zum Friedrich-Daps-Weg hat jetzt eine bessere Wegführung und Aufstellfläche vor der Ampel bekommen. Die Situation auf der anderen Seite kann erst nach Absprache mit Land und Region verbessert werden.

Und die letzte (die vierte) Rampe der A7-Brücke des Würmseewegs wurde endlich fahrradfreundlich ausgebaut.. Die vorletzte (die dritte) wurde bereits 2020 angelegt. Die ersten beiden Seitenstreifen wurden bereits vor Jahrzehnten beim Bau der Autobahn fahrradfreundlich gepflastert. *Steffen Timmann*



FOTO: ADFC

Die Huckelpiste wurde endlich um eine fahrradfreundliche Pflasterung erweitert.

ADFC Laatzen

Parking Day 2021

Ein sozialer Treffpunkt, Spielfläche, Info-stand, Blumen...normalerweise stehen hier zwei Autos, wenn überhaupt. Für einen Nachmittag konnten wir eine kleine Fläche am Leine Center gestalten und den Menschen zurückgeben. Passant*innen blieben stehen und wir kamen ins Gespräch, was hier in Laatzen schon gut läuft und was dringend umgebaut werden sollte.

Wir freuten uns über viel Zuspruch, denn offenbar haben die Anwohner*innen längst gelernt: In Laatzen braucht man nur in echten Ausnahmefällen ein Auto. Trotzdem sind die Ampeln im Stadtzentrum so fußgängerfeindlich geschaltet, dass man pro Grünphase nur

bis zur Verkehrsinsel spurten kann. Die Pflastersteine auf den Radwegen in Laatzen-Mitte waren auch ein Thema, sieht man doch auf dem kurzen Stück Veloroute 08 in Alt-Laatzen, wie gut es auf Asphalt rollen würde. Während wir unsere Parkbucht in eine Sitzecke verwandelten, leerten sich die Parkplätze nebenan. Letzten Endes waren wir die einzigen Nutzer*innen. Was heißt das? Anscheinend wird dieser Parkplatz gar nicht gebraucht. Wäre dann nicht Platz für einen

vernünftig breiten Radweg? Oder einen Pavillon zur stundenweisen Kinderbetreuung? Noch einen Straßenbaum, eine Eisbude, eine Streetart-Galerie? Für heute warfen wir die Sitzdecke in den Fahrradanhänger, nahmen unser Halteverbotschild mit und überließen die wertvolle Innenstadtfäche wieder privaten Autobesitzer*innen zur Zwischenlagerung ihres sperrigen Besitzes. Wir sehen uns am nächsten Parking Day!

Corinna John



Gute Resonanz beim Parking Day in Laatzen.

FOTO: ADFC

ADFC Neustadt a. Rbge

Sonntagstour zum Giebichenstein

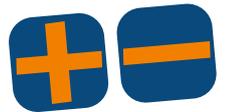
Bei allerschönstem Spätsommerwetter machten sich 19 Radler*innen auf den Weg zum Giebichenstein. Auch einige Gäste waren mit von der Partie, was uns besonders freute. Vorbei an Wiesen, Feldern und auch durch Wälder wurde zunächst eine ausgiebige Rast in der Gaststätte „Meinkingsburg“ eingelegt. Gestärkt wurde danach für die restliche Strecke in das Pedal getreten. Am Giebichenstein selbst gab es dann noch ein Erinnerungsfoto und zurück ging es auf der insgesamt 56 km langen Strecke nach Neustadt.

Dietmar Fienemann

FOTO: ADFC

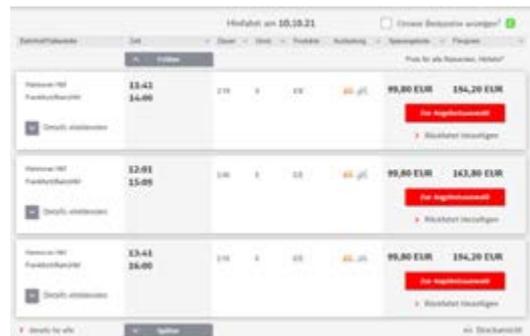


Plus/Minus



Neues von bahn.de für Radreisende

+ PLUS



Bei bahn.de gibt es eine neue Funktion, auf die Reisende im Fernverkehr, die ihr Fahrrad mitnehmen wollen, schon lagen gewartet haben dürften. Bisher erfuhr man erst beim letzten Buchungsschritt, ob überhaupt freie Stellplätze im Zug vorhanden sind. So konnte die Suche nach einer Verbindung schnell einer Suche nach der berühmten Stecknadel im Heuhaufen gleichen. Ab sofort wird bereits in der Verbindungsübersicht angezeigt, ob noch Fahrradplätze verfügbar sind. Damit sollten Buchungen mit Fahrrad nun schneller und einfacher erfolgen können.

Olaf Kantorek





Radwandern

im Schaumburger Land

Gern senden wir Ihnen Radkarte und -flyer zu.
www.schaumburgerland-tourismus.de










Ampel nur für Verkehrs- expert*innen

PLUS/MINUS

Im Frühjahr wurde eine Ampel an der Kreuzung Bergfeldstrasse/In der Rehre in Hannover-Wettbergen in Betrieb genommen. Ich fand die Situation dort sehr uneindeutig für die Radfahrenden und habe dies sowohl der Verwaltung als auch einem Bezirksratsmitglied geschildert:

Kommt man den nicht benutzungspflichtigen Radweg entlang der Bergfeldstrasse herunter, gibt es ein eigenständiges Lichtsignal für Radfahrende sowie eine rote Markierung auf der Fahrbahn, die den Radfahrenden auf der Fahrbahn nach links auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg in Fahrtrichtung



FOTO: ADFC

Göttinger Chaussee führt. Die Signale der Fahrradampel zeigen auch einen Pfeil nach links, allerdings ist der Pfeil so klein, dass er auf den ersten Blick nicht ins Auge fällt.

Welches Lichtzeichen aber gilt, wenn ich als Radfahrender nach rechts abbiegen oder geradeaus fahren möchte? Bei einer kleinen Umfrage in den Sozialen Medien glaubt eine Mehrheit, dass in diesem Fall die Ampel für

die Kfz gelten würde. Laut Stellungnahme der Verwaltung gilt hier aber die kombinierte Rad- und Fußwegampel an der Fußwegfuhr. Wie man im rechten Bild sieht, ist dieses Lichtzeichen leider kaum zu sehen, wenn man vor der Haltelinie auf dem Radweg steht.

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung etwas nachgebessert, indem durch ein kleines Zusatzschild mit Pfeil deutlicher wird, dass das Fahrradsignal nur für Linksabbieger gilt. Das Problem, das richtige Lichtzeichen für die anderen Fahrtrichtungen zu deuten, bleibt aber weiterhin bestehen. Wer sich hier also zur Nutzung des nicht benutzungspflichtigen Radwegs verleiten lässt, fährt hier – mal wieder – in eine Falle. Dabei sollte die Verkehrsinfrastruktur doch möglichst einfach und eindeutig sein, um Unfälle zu vermeiden.

Olaf Kantorek

Kreuzung Voltastr./Philipsbornstr. in Hannover-Vahrenwald

MINUS



FOTO: ADFC

Hier führt ein rot markierter Radstreifen über die Kreuzung (wenn man von der Kopernikusstr. auf die Kreuzung zufährt), und mündet nach der Kreuzung auf der Voltastr. auf die Fahrbahn. Ein Fahrradsymbol als Asphaltmarkierung signalisiert das auch. Wie auf den

Fotos zu sehen, parken dort ständig Autos auf dieser „Übergangspur“, und dazu im Ampelbereich/Sichtbereich in der Kurve. Es ist wirklich fast jeden Tag dort ein Wagen zu sehen. Ich melde häufig Falschparker auf Radwegen an das Verkehrsamt, aber dort wird es mir langsam zu viel. Natürlich ist es nicht super gravierend, da man mit dem Rad ja ohnehin den Schlenker auf die Straße machen muss, aber je nach Verkehr wird es durch ein parkendes Auto doch eng. Außerdem zeigt es wieder einmal, dass Autofahrer*innen wie selbstverständlich glauben, sie könnten überall parken und den Straßenraum für sich beanspruchen. „Ist ja nur ganz kurz, ich bin gleich weg.“

Ina Zerbin

Wülfeler Straße (L389)

PLUS



FOTO: ADFC

Endlich wird ein unhaltbarer Zustand beendet: Die Wülfeler Straße (L389) zwischen Dorfstraße Hemmingen und Wilkenburg wird komplett saniert und bekommt einen zwei Meter breiten Radweg statt des früheren „Radstreifens“.

Möglich wurde das durch eine Vereinbarung der Gemeinde Hemmingen mit dem Land, nach der die Gemeinde die Baulast für den Radweg übernimmt.

Ein weiteres **PLUS**: Endlich wurde auch an die Umleitungsauschilderung für den Radverkehr gedacht!

MINUS: Wir hätten uns natürlich einen 2,5 bis 3 Meter breiten Radweg gewünscht, (mindestens 2,50 m ist Standard für beidseitige Außerorts-Radwege).

Annette Teuber

JETZT ANMELDEN:
hannover.stadtmobil.de

stadtmobil
carsharing
0511 / 270 424 0

Wenn Auto,
dann stadtmobil

abf

Messe für aktive Freizeit



abf Fahrrad & Outdoor – Startklar in die neue Radsaison!

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

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

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

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

2. – 6. Februar 2022

Messe Hannover · 10 – 18 Uhr

www.abf-hannover.de