

# STVG

## Straßenverkehrsgesetz

# REFORMEN ÜBERFÄLLIG!



# Radfahren – aber sicher!

**I**mmer wieder gibt es Unklarheiten, welche Regelungen für den Radverkehr gelten. Was ist ein Radweg, wo muss ich fahren, wo darf ich fahren; wie verhalte ich mich in bestimmten Situationen, wer hat hier Vorfahrt. Solche Fragen wollen wir ab sofort in der neuen Rubrik „Radfahren, aber sicher!“ in der HannoRad genauer beleuchten.

## Vorfahrt an Überwegen

Heute widmen wir uns einem Thema, bei dem sicherlich die meiste Unsicherheit herrscht und die Wenigsten genau Bescheid wissen: **Wer hat Vorfahrt an Überwegen?** Für viele auf den ersten Blick eine klare Sache: die Ampel steht links vom Radweg und gilt daher nur für die KFZ-Spuren. Auf dem Radweg darf ich durchfahren. Grundsätzlich stimmt das auch, gilt aber nur, wenn es für den querenden Rad- und Fußverkehr genügend Aufstellfläche gibt, um vor dem Radweg anzuhalten. Beispiele: Der Überweg am Duvebrunnen zwischen Calenberger Neustadt und Altstadt.

Hier ist zwischen Radweg und Kfz-Spur ausreichend Platz, damit der querende Verkehr warten kann, bis der Radweg frei ist. Im Gegensatz dazu: die Ampelanlage am Döhrener Turm. Hier ist zwischen Radweg und Kfz-Spur so gut wie kein Platz vorhanden. (Schon wer mit dem Rad zum Anforderungstaster will, steht quer über dem Radweg.) Daher muss der Radverkehr hier den querenden Verkehr vom Überweg durchlassen. Die Halteleine gibt dabei vor, wo gehalten werden muss. (Aus der südlichen Richtung ist hier sogar eine separate Ampel für Radfahrer angebracht. Die wird aber sicherlich von den meisten nicht wahrgenommen.) Unabhängig von der gesetzlichen Regelung empfehlen wir aber Blickkontakt und Verständigung durch Gesten. Wenn der querende Verkehr gerade grün hat und vielleicht noch jemand den Überweg erreichen will, reicht es doch oft, meine Geschwindigkeit etwas zu reduzieren und durch eine Kopfbewegung zu signalisieren, dass durchgefahren werden kann. Mit gegenseitiger Rücksichtnahme ist am Ende allen Seiten mehr gedient, als wenn sich stur an das eigene Vorfahrtrecht geklammert wird. Wir sitzen schließlich nicht in ei-



FOTO: OLAF KANTOREK

**Döhrener Turm – stadtauswärts: Der querende Verkehr muss hier durchgelassen werden. Eine Ampel zeigt es stadteinwärts an.**

nem Blechkäfig, sondern können miteinander sprechen und anderweitig kommunizieren. Sollten sich an solchen Stellen häufig Unfälle ereignen, bekommt man unter Umständen auch schnell eine Ampel vor die Nase gesetzt (Beispiel Lange Laube). Damit werden dann alle ausgebremst – das braucht ja wirklich niemand!

Annette Teuber



FOTO: OLAF KANTOREK

**Auch hier ist genügend Aufstellfläche für den querenden Radverkehr vorhanden: An der Küchengartenquerung ist genügend Platz auch um den Bedarfsknopf zu erreichen.**

**stadtradla**

Ein Service von **stadtmobil carsharing**

**Lastenradsharing in Hannover**  
Lastenräder, 24/7 für Dich zum Ausleihen

>>>> [stadtradla.de](http://stadtradla.de) <<<<

**Das ist die Basis der Regelung:**

Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu achten (§ 37 Absatz 2 Nr. 6 Straßenverkehrsordnung – StVO)

Das gilt nicht, wenn

1. die Radverkehrsführung durch besondere Lichtzeichen für den Radverkehr geregelt ist, oder
2. sich der Wirkungsbereich einer Lichtsignalanlage für den Fahrverkehr nicht auf die Radverkehrsführung erstreckt. Das ist z. B. der Fall, wenn zwischen der Fahrbahn und der separat geführten Radverkehrsanlage ein ausreichend großer Aufstellbereich für den Fußverkehr zur Verfügung steht, so dass der Fußverkehr nicht unmittelbar von dem Radverkehr gekreuzt wird.

In der Begründung zur relevanten StVO-Änderung führt der Gesetzgeber u. a. wie folgt aus:  
Befindet sich die Radverkehrsführung neben der Fahrbahn einer Einmündung oder am kurzen Arm der T-Kreuzung, sind die für den Fahrverkehr geltenden Lichtzeichen nicht zu beachten, auch wenn in dem Bereich keine besonderen Lichtzeichen für Radfahrer oder Fußgänger vorhanden sind, wenn Radfahrer weder den Fahr- noch den Fußgängerverkehr kreuzen.



FOTO: ADFC

## Liebe Leser\*innen,

nun ist sie da, die zweite Ausgabe der HannoRad 2023 und für mich erste Ausgabe als Nachfolgerin von Lars Wöllecke in der Redaktionsleitung. In dieser Ausgabe schlängelt sich das Thema „Rad-Infrastruktur“ wie ein roter Faden durch die Seiten.

Mit einer neuen Rubrik „Radfahren – aber sicher!“ starten wir direkt auf Seite 2 ins Thema ein und wollen über Unklarheiten in der Rad-Infrastruktur aufklären und wie man sich an teils weniger intuitiven Stellen eigentlich, laut Straßenverkehrsgesetz, verhalten sollte.

Natürlich immer an lokalen Beispielen gezeigt!

Im Schwerpunkt berichten wir über die längst überfälligen Reformen des Straßenverkehrsgesetzes (wussten Sie, dass dieses quasi noch aus Kaiserzeiten stammt?), wir interviewten Regionspräsident Krach zur gemeinsamen Absichtserklärung der Regionalkommunen zum Thema Radinfrastruktur und zeigen generelle Problemstellen für den Radverkehr. Positivbeispiele und wie man es richtig machen kann, lesen Sie ab Seite 10: In seinem Artikel „Infrastruk-Tour“ schreibt Jan Krüger über seine Niederlande-Radtour und der Rad-Infrastruktur, von der wir hier nur träumen können.

Die Auswertung des letzten Fahrradklima-Tests wird kritisch betrachtet und ein Resümee nach 10 Jahren Durchführung gezogen. Kurzgefasst: die Entwicklung ist ernüchternd und Grund dafür ist auch eine überfällige Verkehrsreform (mehr auf S. 14).

In der zweiten Hälfte des Hefts erwartet Sie „leichtere Lektüre“. Ganz entspannte Feierabendtour und dabei noch frisches regionales Gemüse besorgen; in Ihrer Kommune gemeinsam auf Radtour gehen oder lieber ein aufregendes Abenteuer, fern von Asphalt, auf dem „Devil's Trail“ im Harz? Lassen Sie sich von den Berichten unserer Autor\*innen inspirieren und genießen Sie den Sommer auf dem Rad!

Bianca Sieg

## Inhalt

### SICHER RADFAHREN

Radfahren – aber sicher! ..... 2

Editorial..... 3

Impressum..... 3

### SCHWERPUNKTE

Straßenverkehrsgesetz (STVG): Reformen überfällig! ..... 4

Interview mit dem Regionspräsidenten Steffen Krach ..... 7

Resolution: Hochwertige Radinfrastruktur in der Region Hannover – eine separate Infrastruktur ist unser langfristiges Ziel ..... 8

Mehr Sicherheit durch Markierungen? ..... 8

Problemstellen im Radverkehr ..... 9

Die Infrastruk-Tour..... 10

### AKTUELL

Fahrradklimatest 2022 – Ergebnisse ernüchternd ..... 14

Fahrradmitnahme in den neuen S-Bahnen ..... 15

Annette Teuber erhält Ehrenamtspreis ..... 16

Carsharing-Angebot auch im Umland ..... 16

Straßen sind für alle da! ..... 17

### PROFILE

Mit dem Rad unterwegs: Auf dem Devil's Trail im Harz ..... 18

Das Nützliche mit dem Schönen verbinden..... 21

### AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen ..... 22

### PLUS/MINUS

Unter anderem: Best of Baustelle – Baustelle Frederikenplatz..... 29

Fahrrad-Aufstellflächen an Kreuzungen ..... 30

## Impressum

Heft 2 | 2023 · Auflage: 8000

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

### Herausgeber

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

### Anzeigenverwaltung

Detlef Rehbock,  
anzeigen@adfc-hannover.de

### Redaktion

Bianca Sieg (verantwortlich i. S. d. P.), Harald Hogrefe,  
Olaf Kantorek, Andreas Beichler, Detlef Rehbock,  
Annette Teuber.

## HannoRad

Redaktionsanschrift  
siehe Herausgeber  
redaktion@adfc-hannover.de

### Layout, Produktion und Druck

Andreas Beichler  
QUBUS media GmbH, Beckstraße 10, 30457 Hannover

Titelfotos  
ADFC

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

Gedruckt auf  
Circleoffset Premium White – 100% Recyclingpapier.

Bis zum Jahr

# 2035

**soll der Autoverkehr in der Region Hannover halbiert sein. Dafür sollen die öffentlichen Verkehrsmittel und der Radverkehr ausgebaut werden. Wie das gelingen kann, soll künftig der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035+ vorgeben.**

**Na dann – HannoRad wird das kritisch begleiten!**

# Straßenverkehrsgesetz (STVG): Reformen überfällig!

In fast allen Kommunen in Deutschland wird über Mobilität und Verkehr intensiv diskutiert. Ob mehr Platz fürs Rad, sichere Schulwege oder saubere Luft – vor Ort braucht es Veränderungen des öffentlichen Raums und der Verkehrsflächen. Doch viele Veränderungen, die vor Ort gewollt und poli-

tisch beschlossen werden, bremst allzu oft das Bundesrecht aus. Das soll sich mit der Ampel-Regierung endlich ändern.

Die Straßenverkehrsordnung kennen viele vor allem von den Debatten um Bußgelder oder Verhaltensregeln. Sie beruht auf dem Straßenverkehrsgesetz, einem Bundesgesetz, das im Kern noch aus der Kaiserzeit stammt. 1909 wurde das „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ eingeführt, im Grunde ein Gesetz zur Förderung des Autoverkehrs. Dieses wurde 1952 unter dem neuen Namen Straßenverkehrsgesetz übernommen und gilt im Wesentlichen unverändert bis heute.

Dass das Straßenverkehrsgesetz nach wie vor nur ein Ziel hat, nämlich die Sicherheit und Flüssigkeit des Autoverkehrs, lässt sich mit seiner mehr als 100-jährigen Geschichte erklären. Aber 1909 gab es etwa 45.000 Autos in Deutschland, inzwischen sind es knapp 50 Millionen. Heute leiden Menschen und Klima unter den Automassen, trotzdem ist zügiger Autoverkehr noch immer wichtiger als Gesundheit, Sicherheit oder Lebensqualität. Konkret heißt das: für die gezielte Förderung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNVs und die städtebauliche Entwicklung von Nachbarschaften fehlt die Rechtsgrundlage. Denn Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung lassen Änderungen im Verkehrsraum nur aus Gründen der Gefahrenabwehr zu, die in der Regel an überdurchschnittlich vielen Unfällen gemessen wird. Sprich: es braucht Tote oder Schwerverletzte, ehe sich etwas ändert.

Deshalb soll das Straßenverkehrsrecht laut Koalitionsvertrag der Ampel in dieser Wahlperiode modernisiert werden. Der Koalitions-



**Enge Ortsdurchfahrten: Kommunen haben wenig Handlungsspielräume bei übergeordneten Straßen – Fußgänger\*innen und Radfahrende haben das Nachsehen.**

FOTO: ANDREAS BEICHLER



**Die Hannoversche Straße in Hannover-Misburg.**

## Reform des Straßenverkehrsgesetzes – aktueller Stand im Mai 2023

Die Fachpolitiker\*innen der Ampel haben im letzten Jahr intensiv am Thema Straßenverkehrsrecht gearbeitet. Unter anderem habe ich mit meinen Kollegen eine Anhörung mit Verbänden organisiert und den Austausch mit Juristen gesucht. Anfang des Jahres konnten wir das erste Gespräch im Ministerium führen. Im Ergebnispapier des Koalitionsausschusses vom März 2023 wird die Reform des Straßenverkehrsrechts nochmal bekräftigt. Jetzt warten wir auf den Gesetzentwurf aus dem Ministerium. Wenn der im Kabinett abgestimmt wurde, kommt er ins Parlament und wird dort von den Abgeordneten verhandelt.

## Gute-Straße-für-alle-Gesetz

Der ADFC fordert seit Jahren eine Reform des Straßenverkehrsrechts. Dafür wurde schon 2019 das Gute-Straße-für-Alle-Gesetz erarbeitet. Mit diesem Gesetzentwurf hat der ADFC Vorschläge für eine zeitgemäße Reform von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung in die öffentliche Debatte eingebracht. Alles Infos zum Gute-Straßen-für-alle-Gesetz findet ihr unter:

[www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz](http://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz)



vertrag sagt: „Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“ Endlich sollen neue Ziele ins Straßenverkehrsgesetz aufgenommen werden. Die Kommunen bekommen damit eine Rechtsgrundlage, um Straßen und Plätze an die Bedürfnisse vor Ort anzupassen. Sie können dann diese oder jene Straße verändern, Radwege bauen oder einen Zebrastreifen anordnen, weil sie sich für die Gesundheit der Menschen einsetzen. Oder weil sie ein Quartier lebenswerter machen wollen. Oder um einen Schulweg zu sichern.

Und schon seit 2021 bekommt diese Vereinbarung Rückenwind von inzwischen fast 750 Städten und Gemeinden aus ganz Deutschland. Sie haben sich in der „Initiative für lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ zusammengeschlossen. Dabei sind große und kleine Städte und Gemeinden und einige Landkreise aus allen Bundesländern. Sie werden von Parteien aller demokratischen Farben geführt und sind sich in diesem Punkt absolut einig: sie wollen selbst entscheiden „wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen – genauso, wie es die Menschen vor Ort brauchen und wollen!“ Auch 12 Kommunen in der Region Hannover sind Mitglied im Bündnis, ebenso wie die Region Hannover selbst. Die Landeshauptstadt ist sogar eine der sieben Initiatorinnen, die seit Juli 2021 das Projekt tragen.

Eine Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes wird darüber hinaus von vielen Seiten unterstützt. Der ADFC hat im letzten Jahr ein Bündnis mit Verkehrswende-, Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden sowie der Fahrradindustrie gegründet. Gemeinsam fordern sie eine zügige Reform des Straßenverkehrsgesetzes, mit der Städte und Gemeinden Rad- und Fußverkehr und ÖPNV auch dann priorisieren können, wenn sie den Autoverkehr dadurch einschränken (müssen). Auch die Verkehrsminister\*innen der Länder und der Deutsche Verkehrsgerichtstag fordern, dass das Straßenverkehrsgesetz reformiert werden soll. Alle unterstützen dabei das, was sich die knapp 750 Kom-

FOTO:ADFC

<sup>1</sup> <https://lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html>

Mit uns...



...ins  
Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &  
Reiseausrüster  
Kurt-Schumacher-Str. 9

munen aus dem Städtebündnis wünschen: mehr Entscheidungsspielräume vor Ort. Es stimmt zwar, dass viele Kommunen jetzt schon mehr tun könnten in Sachen Verkehrswende. Beschränkungen für Parkflächen, Fahrradstraßen, oder bessere Radabstellanlagen sind heute bereits möglich. Dennoch: Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung machen es den Kommunen oft unnötig schwer. Hohe Nachweis- und Begründungspflichten, komplizierte rechtliche Voraussetzungen erschweren und verzögern allzu oft den Umbau von Straßen und Plätzen.

**Das muss eine Reform des Straßenverkehrsrechts liefern:**

**Sie muss Kommunen Entscheidungsspielräume geben, damit sie die Herausforderungen in Sachen Unfälle oder CO<sub>2</sub>-Emissionen oder Luftverschmutzung angehen können. Dafür müssen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, zur Stärkung der klimafreundlichen Mobilität oder für lebenswerte öffentliche Räume leicht umsetzbar werden. Kommunen müssen erkannte Gefahrenstellen entschärfen können, ehe sich Unfälle ereignen. Damit aus Städten und Gemeinden endlich wieder Orte für Menschen werden.**

Swantje Michaelsen, Bundestagsabgeordnete  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



FOTO: ADFC

**Tempo 30 in der Region Hannover – wo kann das nicht umgesetzt werden?**

Tempo 30 ist auf Hauptverkehrsstraßen nur unter sehr eingeschränkten Bedingungen möglich. Zum Beispiel, wenn es einen Kindergarten oder eine Einrichtung für Senior\*innen gibt. Oder wenn sich mehrere schwere und sich ähnelnde Unfälle ereignet haben. Hauptverkehrsstraßen sind zum Beispiel Ortsdurchfahrten, die oft Kreisstraßen sind. In der Landeshauptstadt gibt es ein richtiges Netz, dazu gehören Podbielskistraße und Cityring, aber auch Marienstraße und Wedekindstraße. Für einige Straßen gibt es sogar politische Beschlüsse des jeweiligen Kommunalparlaments für Tempo 30 – diese können aber aufgrund der Bundesgesetzgebung aktuell nicht umgesetzt werden.

**Seit über 25 Jahren das komplette Programm!**

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

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



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



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



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

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



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



**RÄDERWERK**

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

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

## Interview mit dem Regionspräsidenten Steffen Krach

**Sehr geehrter Herr Krach, Sie haben mit den Bürgermeister\*innen der 21 regionsangehörigen Kommunen eine gemeinsame Absichtserklärung zur Radinfrastruktur in der Region Hannover verfasst (siehe Seite 8). Was steckt dahinter, was ist die Intention dieser Erklärung?**

Wir haben eine gute Basis an Fahrradwegen. Ich glaube, dass es aber immer noch die Möglichkeit zu Verbesserungen gibt. Wir sehen grundsätzlich vom Autoverkehr getrennte Fahrradwege als die besseren Radwege an. Es war die Initiative vom Hemminger Bürgermeister Jan Dingeldey, der das auf die Tagesordnung gesetzt hat und ich freue mich, dass alle 21 Kommunen und die Regionsverwaltung sich gemeinsam auf den Weg machen.

**Wird jetzt in den Regionskommunen ein Bauboom ausbrechen, bei dem flächendeckend Straßen umgebaut und mit neuen, breiten Radwegen versehen werden?**

Erst einmal haben wir gemeinsam festgelegt, dass baulich getrennte Fahrradwege unser mittelfristiges Ziel sind. Auch die richtig gute Fahrradinfrastruktur in Kopenhagen und Utrecht ist nicht von heute auf morgen entstanden. Wir wollen das aber bei allen Fahrradwegen, die jetzt neu gebaut werden, im Blick haben. Unser Signal: Fahrradinfrastruktur ist uns absolut wichtig.

**In Durchgangsstraßen wie Ortsdurchfahrten müssen nach gesetzlichen Regelungen zuerst Mindestmaße für KFZ-Spuren eingehalten werden, der Fuß- und Radverkehr muss sich mit dem Rest begnügen. Wie kann dort eine sichere und separate Fahrradinfrastruktur hergestellt werden?**

Das ist eine Herausforderung. Es ist völlig klar: in Zukunft muss der Fahrradinfrastruktur eine höhere Priorität eingeräumt werden als in der Vergangenheit, bei allen Verkehrsprojekten muss sie jederzeit mitgedacht werden. Die rot markierten Teile einer Autostraße reichen nicht. Ich würde auch nicht sagen, dass immer das Auto Priorität haben muss gegenüber dem Fahrrad. Für den Übergang könnte man zum Beispiel ein Überholverbot für Autos an solchen Straßen einführen. In Neustadt wird das gerade ausprobiert und laut Bürgermeister Dominic Herbst funktioniert es wunderbar.

**Wenn nicht genug Platz für baulich getrennte Wege vorhanden ist, ist nach Meinung des ADFC eine Angleichung der Geschwindigkeiten ungeheuer wichtig, also Tempo 30. Wie stehen Sie dazu?**

Ich bin ganz klar der Meinung, die Entscheidung, wo Tempo 30 oder Tempo 50 angeordnet wird, sollte bei den Kommunen liegen. Denn die wissen, wie es konkret vor Ort aussieht.

Generell muss sich bei den Rahmenbedingungen in Bezug auf den Radverkehr das eine oder andere ändern. Es gibt viele Beispiele im Verkehrswesen in Deutschland, die völlig absurd sind – zum Beispiel, dass man Überwege oder Ampeln nur an Unfallschwerpunkten installieren darf. Ein Unfall alleine wird statistisch gesehen als Zufall gewertet, es müssen also mindestens zwei Unfälle an der gleichen Stelle passieren, bevor man reagieren kann. Das ist einfach unglaublich und hilft uns bei der Verkehrswende überhaupt nicht.



FOTO: SCHROEDER/REGION HANNOVER

**Steffen Krach, Regionspräsident**

Übrigens würde ich auch sehr gerne ein Tempolimit auf Autobahnen in der Region Hannover einführen. Ich weiß, dass das nicht geht, denn Autobahnen liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Das Problem ist, dass wir unsere Klimaziele nicht erreichen werden, wenn nicht auch der Durchgangsverkehr anders gemanagt wird. Wenn man es mir erlauben würde, würde ich morgen entscheiden: Tempolimit am Eingang der Region Hannover auf den Autobahnen auf 130 km/h. Auf dem Südschnellweg würde ich ebenfalls das Tempo deutlich reduzieren, dann bräuchte man auch die Verbreiterung nicht.

**Gibt es zum Thema „einheitliches Design und Baustandard“ schon konkrete Vereinbarungen?**

Nein. Das ist etwas, das wir gemeinsam angehen müssen. Eine einheitliche Gestaltung fördert die Erkennbarkeit und sorgt für Sicherheit, daher sollte nicht jede Kommune etwas anderes machen.

**In Kommentaren wurden Befürchtungen laut, dass die vereinbarten Standards den Kommunen mit Verweis auf fehlende Finanzmittel und Ressourcen eher noch als gute Ausrede dafür dienen könnten, Verbesserungen der Radinfrastruktur auf die lange Bank zu schieben. Was sagen Sie solchen Skeptikern?**

Separate Radwege bauen dauert natürlich länger, deswegen ist unsere Absichtserklärung eine mittelfristige. Das sollte aber niemanden daran hindern, schnellstmöglich Fahrradinfrastruktur auszubauen – im Gegenteil. Hinter dieser Vereinbarung steckt der Wille zur Verbesserung. Es gibt in der Region Hannover nicht eine einzige Bürgermeisterin beziehungsweise Bürgermeister, der/die nicht die Fahrradinfrastruktur ausbauen möchte.

Das Interview führte Annette Teuber

## Hier die Resolution im Wortlaut:

# Hochwertige Radinfrastruktur in der Region Hannover – eine separate Infrastruktur ist unser langfristiges Ziel

### Gemeinsame Absichtserklärung der Bürgermeister\*innen der regionsangehörigen Kommunen und des Regionspräsidenten zur Ausgestaltung der Fahrradinfrastruktur.

Die Bürgermeister\*innen der regionsangehörigen Kommunen, sowie die Region Hannover auf Ihren regionseigenen Kreisstraßen, erklären ihre Absicht, die Ausgestaltung der Radinfrastruktur noch stärker miteinander abzustimmen und zu vereinheitlichen. Das gemeinsame Ziel ist, die Fahrradinfrastruktur in der Region Hannover deutlich auszubauen und eine größere Sicherheit für die Nutzer\*innen zu erreichen. Um die Wiedererkennung zu stärken, wird ein einheitliches Design und Baustandard angestrebt.

Nur mit einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur lässt sich ein höherer Radverkehrsanteil erreichen. Attraktive Radwege sind dabei im besten Fall baulich getrennt. Die Bürgermeister\*innen und der Regionspräsident bekennen sich zum Ziel: Separate Infrastruktur, wo immer möglich. Bei allen neuen Baumaßnahmen wird eine separate Infrastruktur vor Beginn der Umbauarbeiten geprüft.

Sowohl die Schutzstreifen als auch die Ausgestaltung besonderer Gefahrenpunkte für den Radverkehr im innerörtlichen, eigenen Radwegenetz sowie im überörtlichen Radwegenetz auf Regionsstraßen werden baulich

durch Roteinfärbung kenntlich gemacht. In Zukunft sollen Radwege vom Autoverkehr getrennt werden, dies kann bspw. durch Borde, Park- oder Grünstreifen erfolgen. Die bauliche Umsetzung kann mittel- bis langfristig nur im Wege eines Ausbaus der Radfahrradinfrastruktur erfolgen.

Dabei müssen jeweils örtliche Gegebenheiten berücksichtigt werden. Eine bauliche Trennung des Radwegs ist nicht an allen Straßen uneingeschränkt möglich. Die Umsetzung einer im besten Fall räumlichen Trennung des Radwegenetzes muss sukzessive anhand einer langfristigen Planung erfolgen. Die Region Hannover und die regionsangehörigen Kommunen wollen die räumliche Trennung des Radverkehrs nun in Angriff nehmen. Schutzstreifen dienen lediglich vorübergehend diesem Ziel sowie der Kennzeichnung von besonderen Gefahrenpunkte.

Die bisherigen Erfahrungen im Regionsgebiet und aktuelle Forschungsergebnisse haben gezeigt, dass Schutzstreifen mit Roteinfärbung besser von den Radfahrenden angenommen werden, eine größere Sicherheit aber nur durch klar getrennte Radwege erreicht werden können. Das allgemeine Sicherheitsgefühl der Radfahrenden selbst wird dadurch ebenfalls deutlich gestärkt. Die Maßnahme dient somit insgesamt der Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden und damit der Vermeidung von Unfällen und gefährlichen Situationen im täglichen Verkehrsablauf.

## Mehr Sicherheit durch Markierungen?

Seit der StVO-Novelle in 2020 gilt für Autofahrende ein Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden von innerorts 1,50 m und außerorts 2,00 m. Leider werden Radfahrende trotz dieser StVO-Novelle häufig mit zu geringem Abstand überholt und fühlen sich unsicher auf unseren Straßen, auch auf den sogenannten „Schutz“-streifen!

Im Ergebnis macht es für den einzuhaltenen Sicherheitsabstand keinen Unterschied: Eine Linie auf der Fahrbahn ändert nichts an den physischen und psychischen Folgen eines zu dichten Vorbeifahrens (Sogwirkung, Erschrecken oder Verunsicherung). Dabei ist es egal, ob die Linie unterbrochen wie beim Schutzstreifen oder durchgezogen wie beim Radfahrstreifen ist.

Ein Testlauf für mehr Sicherheit der Region Hannover soll nun ermitteln, ob den Radfahrenden mit einfachen Mitteln ein notwendiger Sicherheitsabstand ermöglicht werden kann. Ende April ist ein Versuch auf der Empelder Straße in Ronnenberg gestartet, der etwa 3 Monate dauern soll. Dazu sind 1,50 m große Dreiecke direkt an den Schutzstreifen auf die Straße gebracht worden, flankiert von zusätzlichen Hinweisschildern am Straßenrand, die darauf hinweisen sollen, dass bei Überfahren der Spitzen der Dreiecke der Sicherheitsabstand unterschritten ist. Leider sind die geometrischen roten Zeichen so aufgemalt, dass die 1,50 m bis zur Spitze nur dann eingehalten werden, wenn Radfahrende genau in der Mitte des Radfahrstreifens fahren. Wird bis an die Grenze des Streifens gefahren, weil z. B. einem Baustellenschild ausgewichen werden muss, dass auf der Straße steht, würde der Sicherheitsabstand deutlich unterschritten. Leider ein „Webfehler“ des Versuches, der indes viele positive aber auch ernüchternde Rückmeldungen von Radfahrenden hervorgerufen hat. Einige sehen keinerlei Veränderung beim Überholverhalten der PKW, andere hingegen berichten von



### Hoffen auf mehr Sicherheit für Radfahrende: Sind aufgemalte Dreiecke die Lösung?

einem gesteigerten Sicherheitsgefühl, weil Autofahrende sich an die Markierungen halten. Wie dem auch sei – Markierungen können nur ein provisorischer, erster Schritt sein. Wichtig wäre eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, wonach Kommunen das Recht bekämen, die Verkehre innerorts gerechter zu ordnen, um so mehr Platz für Fußgänger\*innen und Radfahrende zu bekommen.

Andreas Beichler



# Problemstellen im Radverkehr

In der generellen Infrastruktur des Radverkehrs muss sich noch viel tun, damit wir sicher, intuitiv und zügig mit dem Rad von A nach B kommen und Menschen gerne auf das Auto verzichten und aufs Rad umsteigen. Wir haben 10 Problemstellen in Hannover rausgesucht, die gut zeigen, welche generellen Probleme die Rad-Infrastruktur aufweist. Zugegeben, lange suchen mussten wir nicht, die Negativ-Beispiele stapeln sich!



FOTO: LARS WÖLLECKE

## Schutzstreifen:

Die **Königsstraße** ist das Paradebeispiel von schlechten Schutzstreifen. Wer Doo-ring-Unfällen vorbeugen möchte, müsste eher links neben dem Schutzstreifen fahren (und sich dann dem regen Autoverkehr aussetzen).



## Zu kleine Aufstellflächen:

Besonders an Knotenpunkten wie **Marienstraße/Sallstraße** reichen die Aufstellflächen nicht aus und abbiegender Radverkehr findet zu Stoßzeiten kaum noch Platz.



FOTO: ANNETTE TEUBER

## Zu enge Fahrradstraßen:

Parkende Autos und geduldeter Autoverkehr. Keine Seltenheit, dass man sich in Fahrradstraßen durch Autos eingengt und unsicher fühlt, so auch in der **Wiehbergstraße**.



FOTO: DIRK HILBRECHT

## Zu schmale Radwege:

Die „handtuchbreiten“ Radwege findet man in Hannover überall. Straßen wie die **Hildesheimer Straße** werden lieber umfahren, als sich dem „Fahrspaß“ dort auszusetzen.



FOTO: OLAF KANTOREK

## Endende Radwege:

Wo ist der Radweg hin? Das denkt man sich z. B. auch in der **Deisterstraße**. Eben noch auf dem Radweg unterwegs, muss man sich auf einmal in den Autoverkehr einfädeln.



FOTO: DIRK HILBRECHT

## Radwege zwischen parkenden Autos:

Parkende Autos links und rechts – wer sich der Gefahrensituation aussetzen möchte, muss nur einmal über den **Niedersachsenring** radeln.

## Weitere Schwachstellen, die man in der Rad-Infrastruktur immer wieder findet:

### Fehlende Sicherheitsstreifen

z. B. auf der **Wedekindstraße**, **Goethestraße**, **Celler Straße**

### Schmale Radwege,

die mehrfach von Fahrbahnen gequert werden, z. B. **Spannhagenstraße**

### Stadtbahn-Querungen,

z. B. am **Döhrener Turm**, keine ausreichende Aufstellfläche für den querenden Radverkehr, der an der Ampel noch anhalten muss.

### Einkaufszentrum ohne geeignete Zufahrten,

am **Südbahnhof** zu sehen – über die **Anna-Zammert-Straße** und **An der Weide** kann man als Radfahrer\*in nicht sicher zum Einkaufszentrum fahren.

# Die Infrastruk-Tour



Die Infrastruktur für Radfahrende ist in den Niederlanden sehr gut ausgebaut, wie auch hier zusehen ist: Ein Zweirichtungsfahrweg mit ausreichend Platz zum Nebeneinanderfahren mit gut befahrbarem Asphaltbelag. Kleiner Wermutstropfen: Motorroller dürfen in den Niederlande viele Radwege benutzen.

**E**ine Reise vom Buffet zum Strand zum Pool und zurück sollte es 2022 nicht sein und da Fliegen in der Klimakrise, wohl berechtigterweise, in Verruf geraten ist, machten wir Fahrradurlaub. Besser Niederlande als Kopenhagen hatte jemand gesagt, um seine politischen Ziele für Hannover zu beschreiben. So entstand unsere Idee eines Fahrradurlaubs in den Niederlanden, um diese sagenumwobene Fahrrad-Infrastruktur aus nächster Nähe zu begutachten und zu erfahren. Ohne Anleitung. Mit unseren Alltagsfahrrädern und den Packtaschen von der letzten Radreise 1989 in die mecklenburgische Seenplatte. Aufgepumpt, Kette geölt, los geht's.

Der Urlaub beginnt mit einem bürokratischen Hindernis. Fahrradkarten und Reservierungen für Züge ins Ausland gibt es nicht online, und – nach einer Dreiviertelstunde in der Warteschlange – auch nicht telefonisch (was langfristig gegangen wäre, aber Versand kostet). Also zum Bahnhof. Nach kurzer Hochrechnung der Abarbeitung der Wartenummern wieder abgezogen. Am nächsten Tag früh um 7 kamen wir dann endlich an unsere Tickets, Reisestart einen Tag früher als geplant, aber immerhin.

## Von Hannover nach Utrecht

Vom Hannover Hauptbahnhof erreicht man Amersfoort Centraal direkt mit dem IC nach Amsterdam alle zwei Stunden und mit reservierungspflichtigem Fahrradabteil – da reinzukommen ist gar nicht so leicht. In einer Eimerkette reicht die Reisegruppe 30 Packtaschen auf den Bahnsteig, dann 13 Fahrräder, dann nach einer längeren Pause nochmal zwei. Fünf Reisende steigen wieder ein und dann geht es mit Verzögerungen durch den „Einsteigeablauf“ los.

Die Schaffnerin meldet sich über Lautsprecher: „Eine wichtige Durchsage: Bis zum Grenzbahnhof Bad Bentheim ist es vorgeschrieben einen Fahrradhelm zu tragen, der Mund und Nase bedeckt, erst danach dürfen Sie den Helm absetzen.“ Oder so ähnlich, die Parallelen sind jedenfalls nicht zu übersehen.

Kaum in den Niederlanden, blicken wir erstaunt aus dem Zugfenster auf die rötlichen Fahrradwege mit der weiß gestrichelten Mittelmarkierung entlang der Gleise und malen uns aus, ob wir auf diesem zurückfahren oder



**Bild oben: Fahrradabteil im IC von Hannover nach Amsterdam.**

**Bild Mitte: GPS war gestern. Die Zahlen führen durch das Knotenpunktnetz.**



auf jenem. Der Anschlusszug in Amersfoort ist leider schon weg, also stellt sich uns die Frage: Warten wir oder fahren wir mit dem Rad nach Utrecht? Google Maps zeigt 20 km. Wir nehmen den direkten Weg, schließlich geht es uns um die Infrastruktur, wie sie nun mal ist, wenn kein Fahrrad-Fremdenführer die Sahnestücke präsentiert.

Entlang des Autoweges, vergleichbar mit einer deutschen Bundesstraße, gibt es beidseitig Zwei-Richtungs-Radwege. Meistens ausgebaut mit dem rötlichen Asphalt der Marke Fahrrad-Sahne-Extra-Glatt, aber auch in Betonbauweise oder anderen Asphalt-Farben. Ein bedrohliches Motorgeräusch an einer Einfahrt lässt uns abbremsen, dann überholt der Roller von hinten. Huch.

Anders als in Deutschland dürfen und müssen Motorroller in den Niederlanden die Fahrradwege benutzen, wenn es nicht ausdrücklich anders geregelt ist.

Und ebenso anders als in Deutschland ist der Fahrradweg meist besser und breiter als der Fußweg, wenn überhaupt einer vorhanden ist. Wir fragen uns ohnehin, wieso man hier zu Fuß gehen sollte, wo das Fahrrad doch schon erfunden ist.

Unterwegs geraten wir ziemlich aus der Puste, denn alle (ja, wirklich alle!) Ampeln bis Utrecht bemerken uns durch Induktionsschleifen im Boden und fast alle sind schon grün, wenn wir an der Querung eintreffen. Wer will schon bremsen und wieder anfahren? Tatsächlich kaum jemand, die meisten Radfahrenden sind „Momentum“-Fahrer\*innen, sie wollen

ihr Tempo möglichst beibehalten, weil das die geringste Energie kostet.

Unser „Navi“ leitet uns unter dem Kreisel am Ortseingang hindurch, über Fahrradstraßen und Radwege zu unserem Zimmer mit Aussicht.

## Utrecht

Zu Utrecht soll hier nicht mehr viel gesagt werden, denn das kann man in der HannoRad, Ausgabe 03 von 2020 nachlesen, gibt's auch online.

## Von Utrecht über Houten nach Gorinchem

Houten müsse man unbedingt gesehen haben, hatte mir in der ADFC-Geschäftsstelle noch jemand hinterhergerufen, etwas ungläubig, wie man denn nur mit der ADFC-Fahrradkarte und Smartphone ohne weitere Vorbereitung so eine Reise machen könnte. (Die Karte ist übrigens etwas grob im Maßstab, dazu später mehr).

Was an Houten so begeistert, erschließt sich vielleicht wirklich nur mit Fremdenführer. Autofrei ist da nix. Das Konzept des verkehrsberuhigten Bereichs ohne Durchgangsverkehr gibt es hierzulande auch. Manches Neubaugebiet hat die kurzen Querverbindungen für Rad- und Fußverkehr auch in Deutschland.

**Ein Bauwerk, das sowohl der Sicherheit dient, als auch dem schnellen Vorrücken auf dem Radschnellweg – der Hovenring in Eindhoven: Hier ist ein Fahrradkreisel über die Kreuzung von zwei Fern-Auto-Straßen gehängt worden.**



**Ausruhen auf der Fähre.**





Die Fahrrad-  
Brücke über  
die Waal.

FOTOS (5): JAN KRÜGER



**Fahrradstraße. Der rote Asphalt und der gepflasterte Mittelstreifen macht es deutlich: Autos sind hier nur zu Gast.**

Das Besondere an Houten ist offenbar: Die haben es 1970 schon erfunden. Geschichtsträchtiger Ort, wir waren da.

Der Weg nach Gorinchem führt durch ein Bilderbuchholland, ein Abendessen auf der Terrasse des Hotels am Fluss Merwede mit Anleger für Flusskreuzfahrtschiffe rundet den Tag ab.

## Von Gorinchem nach Boxel

Auf der Etappe von Gorinchem nach Boxtel durchfahren wir ein Wildtierreservat. Eine Pferdeherde steht auf dem Radweg. Das Rindvieh ist erfreulicherweise mit etwas Abstand unterwegs. Im Rhein-Mars-Delta brauchen wir vier Fähren, um das Bed&Breakfast in Boxtel zu erreichen.

## Von Boxel über Eindhoven nach Nuenen

Von Boxtel fahren wir nach Eindhoven. Dort gibt es eine besondere Sehenswürdigkeit für

Infrastruktur freaks: Den Hovenring. Hier hat man einen Fahrradkreisel über die Kreuzung von zwei Fern-Auto-Straßen gehängt. Die Kreuzung darunter ist etwas abgesenkt. Wie an den meisten Unterführungen teilt man sich den Höhenunterschied mit dem motorisierten Verkehr. Das Ding ist so ein Spektakel, wir müssen erstmal dreimal herumfahren und alle Abfahrten und Auffahrten ausprobieren.

Das wäre auch was für den Hannoverschen Weidetorkreisel. Die Autos durch eine Trogstrecke, wie am Pferdeturm, und oben drüber den Hannoverring.

Eindhoven wirkt wenig einladend, aber es gibt Gelegenheit für den Kauf von Kartenmaterial, das alle Details enthält. Wir entscheiden uns für ein Hotel in einem Vorort und fahren weiter nach Nuenen. Das "Hotel am Park" hat - wer hätte es gedacht - Parkblick. Ein Ort der Zusammenkunft, die örtlichen Teenager treffen sich. Vom Fahrrad absteigen muss man dafür nicht. Tatsächlich ist das sogenannte Hollandrad mit dem Fahrradkorb am Lenker offenbar auch bei Jugendlichen beliebt. Manche meinen auch, in den Niederlanden wird man mit einem Fahrrad geboren.

# 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!





**Die F35 ist eine schnelle, sichere und 62 Kilometer lange Nonstop-Fahrradverbindung, von Nijverdal bis zur deutschen Grenze.**



**Der Airborneplein in Arnhem ist ein Fahrradkreislauf innerhalb und unterhalb eines Autokreislaufs.**

## Von Nuenen nach Nijmegen

Manches findet man ja erst unterwegs heraus. Nämlich, dass man das gekaufte Kartenmaterial gar nicht benötigt, weil es ja das Internet gibt. Wer in den Niederlanden über Land fährt, tut das auf einem Wegenetz, das mit einer Knotenpunktnavigation versehen ist. Jeder Knoten hat eine Nummer und an den Nachbarknoten ist diese ausgeschrieben. Das *Fietsknooppuntnet* gibt es landesweit und auch die Grenzgemeinden Bentheim und Nordhorn sind angeschlossen. Auf der praktischen Planungswebsite klickt man nur an, von wo nach wo man will und bekommt einen GPS-Track zum Download sowie eine Nummernliste angezeigt.

Diese Idee zu kopieren wurde auch in Hannover schon angeregt, einen Antrag dazu hat die Region Hannover abschlägig beschieden. Nijmegen ist eine lebendige Stadt und das Hotel Pau sollte man gesehen haben.

## Von Nijmegen über Arnhem nach Wippselberg

Mehr zufällig als geplant nehmen wir die berühmte Fahrradbrücke über die Waal, die man seitlich an die schon vorhandene Eisenbahnbrücke drangeschraubt hat. Ein Vorhaben, das in Deutschland vermutlich an den Zuständigkeiten unterschiedlicher Behörden scheitern würde. Der rote Fahrradweg ist gefühlt endlos, ohne Ampeln, kreuzungsfrei durch Unterführungen und Brücken. Man muss schon bewusst anhalten, wenn nicht alles schnell vorbeirauschen soll.

In Arnhem wollen wir den Airborneplein anschauen, ein Fahrradkreislauf, der eine Etage tiefer in der Mitte eines Autokreislaufs untergebracht ist. Nach all der tollen Infrastruk-

tur wissen wir die Großartigkeit der Idee gar nicht mehr so richtig zu schätzen. Wir haben uns an den hohen Standard gewöhnt. Auch diese Idee könnte man sich übrigens für den Weidetorkreislauf abgucken. Wenn der Schnellweg auf einer Brücke bleibt, kann der Radverkehr auf Ebene -0,5 (wie bereits erwähnt: den Höhenunterschied teilt man sich) in einem Kreislauf um die Kreuzung herumgeführt werden.

Nichtsahnend, was kommen würde, verpassen wir die letzte Gelegenheit, in Arnhem Mittag zu essen und fahren weiter. Hier kommt der infrastrukturell schlechteste Abschnitt der Reise. Erst eine Landstraße mit zwei Schutzstreifen, die auf der Autospur liegen. Dort gilt zwar Tempo 60, wird aber ungefähr so gut eingehalten, wie man das in Deutschland auch erwarten würde. Dann ein Sandweg durch ein Naturschutzgebiet, auf dem ein älteres Ehepaar mit Pedelec und Sauerstoffgerät in der Satteltasche an uns vorbeizieht.

## Von Wippselberg über Deventer nach Hellendorn

Keine Fahrradreise ohne Panne. Auf dem Weg nach Hellendorn beginnt mein rechtes Pedal bei jeder Kurbeldrehung seltsam zu knacken. Das Knacken wird lauter, das Pedal blockiert gelegentlich. Sogar passiert natürlich am Samstagabend. Hellendorns Fahrradhändler, immerhin drei an der Zahl, haben geschlossen und öffnen erst wieder am Dienstag. Google Maps weist uns den Weg zu einem Fahrradladen, der an eine Tankstelle angeschlossen ist und glücklicherweise noch geöffnet hat. Damit werden die 80 km an dem Tag dann doch noch voll. Nach längeren Verhandlungen gibt es noch Abendessen im Hotel. Uff. Achja, un-

terwegs gab's ein Stück Radschnellweg. Sie wissen schon, diese tolle Infrastruktur.

## Von Hellendorn über Almelo nach Denekamp

In Almelo bin ich fast noch unter die Räder geraten, weil ich das tolle Rundumgrün an der Kreuzung so lange ausprobieren musste, bis dann ein Rollerfahrer querte, für den das Fahrradgrün auch galt. Zwischen Rad und Rad sollten dann wohl die Haifischzähne gelten. Manches ist dann doch erklärungsbedürftig.

Wir setzen unsere Reise entlang des Arnhem Nordhorn Kanals auf asphaltierten Wegen fort. Die Mittellandkanalwege in Hannover warten ja auch noch auf ihre wetterfeste Oberfläche. Irgendwann holen wir auf.

## Von Denekamp über Nordhorn nach Bad Bentheim nach Hannover

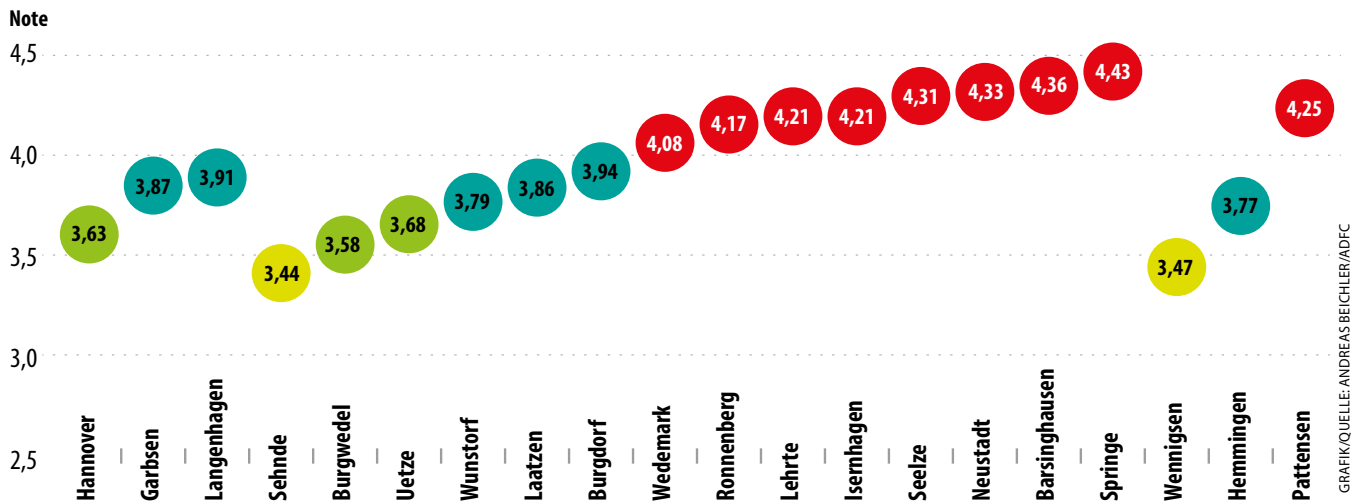
Vielleicht war es eine selbstverwirklichende Prophezeiung: Auf dem Weg von Nordhorn zum Kloster Frenzwegen verfahren wir uns dreimal und treffen immer das gleiche Pärchen aus den Niederlanden, denen es genauso geht. Es gibt Mülltonnenslalom, ein Handwerkerlieferwagen parkt den Schrott-Radweg zu und beim Warten an der Ampel mache ich einen beherzten Schritt in die Hundescheiße (das schöne neue Pedal!). Willkommen zurück in Deutschland!

*Jan Krüger*

**Hier geht es zum Video, welches auf der Reise entstanden ist:**

# Fahrradklimatest 2022

## Ergebnisse in den Regionskommunen ernüchternd



Zuerst einmal die gute Nachricht: bis auf Gehrden haben es alle Kommunen der Region in die Wertung geschafft - das Interesse am Thema ist also groß.

Die schlechte Nachricht: die Noten sind immer noch unzureichend. Die Spitzenplätze in der Region belegen Sehnde (3,44) und Wennigsen (3,47), die schlechtesten Bewertungen erhielten Barsinghausen (4,36) und Springe (4,43). Das Feld, in dem wir uns bewegen, ist also nicht groß. Mit einer Gesamtnote von 3,63 gab die Landeshauptstadt Hannover ihren zweiten Platz in der Kategorie „Städte mit über 500.000 Einwohner\*innen“ an Frankfurt am Main ab und rutsche auf Platz 3. Auch wenn die Platzierung auf den ersten Blick immer noch positiv wirkt, müssen wir darüber reden, dass die Gesamtnote von Hannover (und anderen Städten und Kommunen) meistens nur gerade so „befriedigend“ ist. Die Ergebnisse zeigen klar und deutlich, dass nicht



**Preisverleihung 1.-3. Platz Kategorie Städte über 500.000 Einwohner: (v. links) Staatssekretär Hartmut Höppner, Bundesministerium für Verkehr; Stefan Lüdecke, Referent des Dezernenten für Mobilität, Frankfurt am Main; Dr. Maika Schäfer, Senatorin, Bremen; Thomas Hermann, 1. Bürgermeister, Hannover, Christoph Schmidt, Mitglied im Bundesvorstand des ADFC.**

genug für den Radverkehr getan wird. Ginge es um die Schulnoten unserer Kinder, würden wir uns zu Recht Sorgen machen.

Die Hitliste der Negativpunkte wird weiterhin durch die „Führung an Baustellen“ und „Ampelschaltungen für Radfahrende“ angeführt. Hier wurden auch Fünfen verteilt. Dabei wären hier mit einfachen Mittel Verbesserungen zu erreichen – man muss es nur wollen. Schaut man sich die Ergebnisse über die letzten 10 Jahre an, so lange wird der Fahrradklimatest inzwischen durchgeführt, zeigt sich leider auch, dass hier im Bezug auf die vergebenen Noten keine signifikante Verbesserung stattfand. Natürlich wurde in Hannover und Region in den letzten zehn Jahren einiges für den Radverkehr getan, doch was fehlt ist eine strukturelle, einheitliche Verbesserung der

Radinfrastruktur. Die schlecht bewerteten Baustellenführungen von Radverkehr sind da ein Paradebeispiel – der Radverkehr wird bei vielen Verantwortlichen einfach nicht mitgedacht: Straßenseite wechseln, absteigen, enge Wege mit Fußverkehr teilen, oder schlicht gar keine Beschilderung oder Regelung. Hauptsache, der Autoverkehr kann ungehindert weiterfließen. Verkehrswende geht anders.

Was den Themenkomplex „Komfort“ angeht, gab es nur in Sehnde und Wennigsen Bewertungen, die keine 4 vor dem Komma hatten.

Aber besonders erschreckend ist, dass der Fragenkomplex „Sicherheit“ überwiegend schlechter als vier benotet wurde (mit Ausnahme von Sehnde, Burgwedel, Hemmingen, Uetze und Wennigsen). Die Sicherheit von Radfahrenden ist das A und O, wenn wir mehr Menschen aufs Rad bekommen wollen.

Das sieht die Mehrheit der Befragten ebenso. 90% nannten Sicherheitsgefühl von Radfahrer\*innen, Konfliktfreiheit zwischen Rad- und Autoverkehr, Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer\*in und Hinderisfreiheit auf Radwegen als wichtigste Punkte.

Annette Teuber und Bianca Sieg

# Fahrradmitnahme in den neuen S-Bahnen

Seit der Übernahme der S-Bahn durch die Transdev hat sich die Fahrradmitnahme erheblich verschlechtert.

Zuerst klang das alles ganz gut: pro Wagen gibt es zwei Mehrzweckabteile, beide eher mittig angeordnet, durch große Fahrradsymbole außen an der Bahn leicht zu finden. Für Rollstuhlfahrende gibt es einen separaten Platz. Pro Wagen sollten 12 Fahrräder Platz haben, auch sollten – wie in den alten S-Bahnen – auf einer Seite keine Klappsitze sein.

In der Realität sah das dann leider etwas anders aus: auf der Seite, die eigentlich ohne Klappsitze ist, sind vor Kopf am Einstiegsbereich doch noch zwei. Und ausgerechnet auf der Seite ohne Klappsitze ist ein Bereich für Kinderwagen markiert. In dem Bereich ist auch keine Befestigungsmöglichkeit für Fahrräder.

Insgesamt ist auch viel weniger Platz in den Mehrzweckbereichen als früher: statt 21 qm sind es jetzt nur noch knapp 15 qm pro Wagen. (Der separate Rollstuhlplatz ist für Fahrräder nicht nutzbar).

Der Abstand zwischen den Türen (also der verfügbare Platz im Mehrzweckabteil) ist so gering, dass zwei Räder nicht hintereinander passen. Mensch muss also „stapeln“. Das heißt auch, sich immer mit anderen absprechen zu müssen, wer wo aussteigt. Und womöglich möchte jemand aus Angst vor Beschädigungen nicht, dass andere Räder vor oder hinter dem eigenen Rad stehen? Schließlich können sich Lenker mit Brems- oder Schaltzügen verhaken, Pedalen zwischen die Speichen geraten oder auch einfach nur Kratzer am vielleicht funkelneuen Fahrrad entstehen.

Die beiden Klappsitze vor Kopf schränken den verfügbaren Stellplatz noch weiter ein. Außerdem ist dadurch das Mehrzweckabteil nur von einer Seite aus leicht zugänglich, auf der anderen Seite zwischen den Klappsitzen ist es recht eng.

Die Halterungen, um Fahrräder zu befestigen, sind nicht oben, sondern auf Höhe der Sitzunterseite angebracht. Das führt durch den falschen Schwerpunkt dazu, dass ich mein Rad nicht sicher befestigen kann, es sei denn, ich stelle es zusätzlich auf den Ständer (was noch mehr Platz wegnimmt). Außerdem – wenn ich mein Rad vor anderen Rädern abstellen muss, muss ich meinen Befestigungsgurt auf Höhe der (oft schmutzigen) Räder und des Antriebs durch andere Räder fädeln. Wer denkt sich so etwas nur aus?

Nun sind die Bahnen leider wie sie sind und die Aufteilung lässt sich nicht mehr ändern. Wir haben auf dem Runden Tisch Radverkehr im



**Schöne alte Zeit – 16 Fahrräder im großen Abteil, ins kleine passten noch mindestens 4 weitere Räder.**



**Bei seitlichen Sitzen sind die Befestigungspunkte unten zwischen den Sitzen, aber auch nicht überall. Ansonsten wie im Bild.**

Juli 2022, aufgrund der gegebenen Umstände, Verbesserungen gefordert, die trotz Fertigstellung der Abteile noch umsetzbar wären:

- Vernünftige Befestigungsmöglichkeiten auf Höhe der Sitzoberkante
- Eine gemeinsame Markierung im Mehrzweckabteil, damit erst gar nicht der Eindruck entsteht, es gäbe separate Bereiche für Räder und Kinderwagen.
- Die Entfernung der beiden verbliebenen Klappsitze auf der eigentlich klappsitzfreien Seite, um dadurch auch dort einen größeren Einstiegsbereich zu schaffen.

Für die Änderung der Befestigungspunkte gab es dann beim nächsten runden Tisch im Januar 2023 schon das grundsätzliche ok, die Entfernung der beiden Klappsitze war aber strittig. Nachdem wir darauf bestanden und unser Anliegen ausführlicher begründet haben, geht das Thema jetzt in den ÖPNV-Beirat und



**Nur noch 3 Räder haben pro Seite Platz – das 4. Rad passt schon nicht mehr. Dazu der enge Durchgang zum Abteil – ungenügend.**

braucht dann unter Umständen noch grünes Licht aus der Politik. Da Umbauten vermutlich auch erst nach und nach im Zuge von turnusmäßigen Wartungsarbeiten erledigt werden, wird es wohl noch dauern, bis wir Verbesserungen sehen. Wir bleiben dran!

Und noch ein Hinweis: grundsätzlich sollen alle S-Bahnen mit zwei Wagen fahren. Da die Transdev immer noch zu wenig Züge hat, ist das nicht immer gewährleistet. Das führt besonders in den Mehrzweckabteilen zu Problemen, die sich im Sommer sicher noch verschärfen werden, wenn wieder mehr Ausflügler mit dem Rad unterwegs sind.

Annette Teuber

**Wenn S-Bahnen mit nur einem Wagen fahren, wird es im Mehrzweckabteil oft eng. Das kann besonders im Sommerhalbjahr und am Wochenende zum Problem werden. Darüber sprachen wir mit der Transdev, dem Betreiber der S-Bahn Hannover. Das Gespräch war kurz vor Redaktionsschluss, die Information, ob und welche Fahrten am Wochenende planmäßig nur mit einem Wagen vorgenommen werden, steht daher noch aus. Aber einen Tipp geben wir hier schon mal gerne weiter unter: <https://www.sbahn-hannover.de/de/allgemeines/kontakt>**

**kann Mensch eine Gruppenreise anmelden – die Information, dass die Gruppe mit Fahrrad fährt, dann bitte in das Textfeld einfügen.**

## Annette Teuber erhält Ehrenamtspreis



FOTO: RAINER BASSEN

Unser Vorstandsmitglied Annette Teuber wurde am 12. Mai 2023 mit dem Ehrenamtspreis der Region Hannover ausgezeichnet. Gewürdigt wurde ihr langjähriges Engagement für den ADFC. Annettes Statement dazu: „Um der Klimakatastrophe etwas entgegen zu setzen, brauchen wir die Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt - nur der Wechsel der Antriebsform löst die Probleme nicht. Ich setze mich ein für eine vernetzte Mobilität, durch die wir auf ein eigenes Auto verzichten können. Dafür brauchen wir, neben einem gut ausgebauten ÖPNV, Carsharing und Lastenrad-Verleih überall in der Region, vor allen Dingen mehr Rad- und Fußverkehr. Schaffen wir nicht nur #MehrPlatzfürsRad, sondern insgesamt mehr Platz für Menschen, so schaffen wir lebenswerte Städte und Dörfer! Mehr Radverkehr erhalten wir nur durch eine gute, ausreichend dimensionierte Infrastruktur, auf der es sich angenehm und komfortabel, aber vor allen Dingen SICHER fahren lässt. Der Maßstab dafür müssen die Kinder sein – nur ein Radweg, auf dem wir unsere Kinder alleine Rad fahren lassen, ist ein guter Radweg.“

## Carsharing-Angebot auch im Umland

Zu umweltfreundlicher Mobilität gehört auch das Auto. Damit meine ich nicht das private E-Auto, sondern Autos, die sich möglichst viele Menschen teilen, damit die Ressourcen gut genutzt werden. Manchmal braucht es doch ein Auto, aber für jede Person, die ihr Auto nicht täglich für den Weg zur Arbeit braucht, ist Carsharing eine sehr gute Alternative. Wenn sich Menschen ein Auto teilen, werden weniger Ressourcen zur Herstellung benötigt, es wird weniger Fläche für das Parken verbraucht und es ist auch ökonomisch interessant: Kosten entstehen nur, wenn das Auto auch genutzt wird. In der Landeshauptstadt sind Autos und Lastenräder quasi an jeder Ecke zu leihen, im Umland fehlte es bisher oft an genügend Auslastung. Dafür hat die Region jetzt ein Modell entwickelt: Kommunen nutzen die Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark und finanzieren damit eine Grundauslastung, außerhalb der festgelegten Kernzeiten sind die Fahrzeuge dann für private Nutzungen buchbar. In einem Ausschreibungsverfahren hat Stadtmobil nun den Zuschlag erhalten: ab Mai kann in Barsinghausen, Burgwedel, Gehrden, Seelze und Springe mit Carsharing gestartet werden. Dazu Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz: „Das Carsharing ergänzt die Mobilitätsangebote der Region Hannover. Neben dem ÖPNV und dem Fahrrad gehört auch Carsharing zum Mobilitäts-Portfolio. Unser gemeinsames Ziel ist es, auch im Umland in jeder Situation mit dem passenden Verkehrsmittel unterwegs sein zu können.“

Annette Teuber



FOTO: STADTMOBIL





## Straßen sind für alle da!

FOTO: DIRK HILBRECHT

### **K**idical Mass Fahrraddemo fordert sichere und selbstständige Mobilität für Kinder und Jugendliche.

Habt ihr schon einmal überlegt, was ihr an unseren Straßen ändern würdet, wenn ihr nur einen knappen Meter groß wärt? Einfach einmal zwischen parkende Autos knien und schauen, was sich verändert. Wer sieht euch, was seht ihr noch, fühlt ihr euch sicher? Was braucht es jetzt?

Um genau diesen Blickwinkel und die entsprechenden Bedürfnisse ging es bei der Kidical Mass Kinder-Fahrraddemo am 6. Mai. In über 500 Orten wurde demonstriert für lebenswerte Städte, in denen sich Kinder und Jugendliche sicher und selbstständig mit dem Fahrrad und zu Fuß bewegen können. Die weltweite Protestbewegung erobert mit bunten Fahrraddemos die Straßen, um Kinder als Verkehrsteilnehmende sichtbar zu machen. Gemeinsame Vision sind kinderfreundliche, grüne und zukunftsfähige Orte, in denen es

viele und vielfältige Freiräume zum Spielen und für ein soziales Miteinander zwischen allen Generationen gibt.

In Hannover waren rund 400 Teilnehmende bei der inzwischen fünften Kidical Mass dabei. Nach dem Rahmenprogramm mit Musik, Seifenblasen, Fahrradparcours, Clown und Malaktionen ging es eine Runde um den Cityring, ein Highlight für viele war wieder die Fahrt über die Raschplatzhochstraße. Mit vor Ort: Oberbürgermeister Belit Onay, der Wünsche und Forderungen der Kinder und ihrer Familien schriftlich und in Bildform entgegennahm.

Das aktuelle Verkehrsrecht verhindert, dass Menschen jeden Alters auch ohne Auto mobil sein können. Die Kidical Mass Initiative fordert deshalb ein Verkehrsrecht und eine Infrastruktur, die die schwächsten Verkehrsteilnehmenden schützt und auch Fehler verzeiht. Die Bausteine für mehr Sicherheit sind bekannt, das machen uns andere Städte, andere Länder

vor – in Helsinki ist seit 2015 nicht ein einziges Kind im Straßenverkehr getötet worden! Dafür braucht es gut ausgebaute und geschützte Radwege, eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raums, verkehrsberuhigte und autofreie Bereiche insbesondere vor Schulen und Kitas, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und in Wohngebieten Straßen ohne Durchgangsverkehr wie etwa in den Superblocks in Barcelona.

Dafür waren an diesem Aktionswochenende über 150.000 Menschen auf den Straßen und erinnerten Bundesverkehrsminister Wissing daran, endlich seinen Job zu machen: Eine zukunftsfähige und (kind-)gerechte Mobilitäts politik!

*Johanna Gefäller, Organisationsteam der Kidical Mass Hannover (ADFC Stadt und Region Hannover, Velo Hannover, Parents for Future Hannover und das Netzwerk HannovAIR)*

# Auf dem Devil's Trail im Harz

## Auf 4.300 Höhenmetern und 184 Kilometern dem Teufel die Stirn bieten

**D**er Harz ist attraktiv – auch für uns Radfahrende. Klar, wo kann man in Hannover außer im Deister und Süntel ein paar Höhenmeter kurbeln? Mit dem Zug nach Goslar oder Bad Harzburg lohnt sich bereits ein Tagesausflug, längere Touren erst recht.

Als Straßenradler\*in stört aber der zum Teil starke Autoverkehr auf den wenigen Einfallstraßen, gerade an Wochenenden. Wieso also nicht mal mit dem Mountain- oder Gravelbike auf die viel abwechslungsreicheren, nicht befestigten Wege trauen?

Auf der AFB-Freizeitmesse im März platzte dann der Knoten: seit letztem Jahr gibt es den Devil's Trail (deutsch „des Teufels Pfad“) im Harz – eine Runde über 184 Kilometern und 4.300 Höhenmeter in acht Etappen über Gipfel und Pässe im Harz. Keine organisierte Wettfahrt, sondern als Anreiz für eigene Touren alleine oder in Gruppen. Kein Zeitlimit, auch Unterbrechungen sind erlaubt, und dazu ein Teilnehmer\*innen-Pass mit Wegbeschreibungen, Höhenprofilen und einer Seite für Wanderstempel für jede Etappe. Kurzentschlossen habe ich mir also das erste MTB gekauft und für Touren ausgerüstet, denn eines ist klar: an nur einem Tag würde ich das nie schaffen.

Die Übernachtungsplanung scheint einfach, ist an dem ausgewählten, verlängerten Wochenende Ende April aber wie verhext. Zwar



**Wegweiser – gute Beschilderung entlang des Devils Trail.**

gibt es viele Hotels, Pensionen und Jugendherbergen, viele davon auch mit dem ADFC-Prädikat Bed&Bike, nur sind diese alle belegt

oder rufen ganz interessante Preise auf. Langsam dämmert es mir: kein Wunder zu Walpurgis, dieses Jahr sogar noch am verlängerten Wochenende. Also zelten. Glücklicherweise gibt viele sehr schöne Campingplätze im Harz und das nimmt den Druck. Es ist meine erste ernsthafte Tour abseits der Straßen und ich weiß noch nicht, wie ich mich schlagen werde.

In Goslar geht es endlich los. Da ich hier aufgewachsen bin, finde ich den *Devil's Trail* oberhalb der Stadt problemlos. Die Strecke ist auch in dem Rad- und Wandernavi *Komoot* und der Anwendung *Outdooractive* verfügbar, der Teilnehmerpass bietet die Links über QR-Codes an. Brauche ich nicht, denke ich, ich habe ja Papier und durchaus Ortskenntnis im Harz und außerdem ist der Weg wirklich toll ausgeschildert.

Bereits die erste Steigung um den Rammelsberg herum ist herausfordernd. Bis zur Waldschrat-Hütte sind es bereits über 300 Höhenmeter auf 4 Kilometer Strecke – das erste Mal kurbeln. Weiter zur Schalke ist es deutlich entspannter und zur Belohnung gibt es den ersten Stempel und den ersten Müsliriegel. Ein schöner Pfad führt herunter und wieder hinauf nach Clausthal-Zellerfeld. Dafür bin ich mit

dem Mountainbike unterwegs. Um die Stadt herum verpasse ich die Wegbeschilderung, ärgere mich und verstehe so langsam den

Beiträge für die HannoRad  
bitte an:  
[redaktion@adfc-hannover.de](mailto:redaktion@adfc-hannover.de)

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

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

Redaktionsschluss für  
HannoRad 3 | 2023: 12.10.2023



FOTOS (2): DIRK WEIDEMANN

### Was für eine Rampe.

Sinn der Online-Navigation. Schnell geht es herunter zur Sösetalsperre und dann einer der schwersten Anstiege der Tour hinauf: hoch zur Hanskühnenburg, 420 Höhenmeter auf 4 Kilometer. Auf der Straße wäre das für mich schon schwer genug, aber spätestens der frische, weiche Schotter macht mich hier fertig. Peinlich, peinlich: ich muss schieben und obendrein überholt mich ein locker wanderndes Pärchen. Dafür entschädigen mich der zweite Stempel, eine Erbsensuppe und eine zügige Abfahrt nach Sieber. Von dort ist wieder kurbeln angesagt, nur der letzte halbe Kilometer auf den Großen Knollen ist wirklich steil. Jetzt nur noch nach Bad Lauterberg zum Campingplatz herunterrollen. Denke ich. Denkste, denkt mein Fahrrad! Eine Befestigung des Gepäckträgers hat sich gelöst- das ist mir noch nie passiert – und dementsprechend habe ich dafür kein Reparaturmaterial dabei. Ist das Wochenende nun gelaufen, nur wegen einer blöden Schraube? Immerhin kann ich es notdürftig flicken und erreiche den wunderschönen Wiesenbeker Zeltplatz. Pizza, Weißbier, nachts Temperaturen um 0°C, morgens Blick aus dem Zelt auf den See in der Sonne – und vor allem sehr freundliche Hilfe am Campingplatz: „Klar, Schrauben haben wir hier mehr als genug!“.

### Zum Ravensberg

Es geht hoch zum Ravensberg. Erst wieder kurbeln, alles gut, bis sich mir eine Rampe mit einer Steigung von ca. 30% in den Weg stellt. Immerhin nur kurz, aber es bleibt anstrengend. Der Ausblick und der erste Kaffee des Tages sind toll, ich bin mitten in einem Skigebiet gelandet. Zum Stöberhai ist es dann nicht ganz so spannend, die lange Abfahrt zur Odertalsperre ist willkommene Erholung. Von dort aus geht es steil zu einem 500 Meter hohen Pass und noch viel steiler wieder herunter. Vorsichtig und kaum schneller als Schritttempo, was für ein Frust. Auf der Straße wären locker 40 bis 50 km/h drin. Hätte, hätte, Fahrradkette! Die lange Rampe zum Matthias-Schmidt-Berg ist wegen Baumarbeiten gesperrt, der Forstweg auf der anderen Bergseite führt aber auch dorthin und lässt sich gut kurbeln. Oben angekommen, bewundere ich die geschickten Downhill-Biker mit ihren Mountainbikes im Bike-Park und die mich mit meinem Gepäck. Eine Einkehr lohnt sich immer, das Tagesziel mit zwei Etappen geschafft, nur noch durch das schöne Odertal nach Braunlage. Bemitleidenswert muss ich ausgesehen haben, denn der Campingwart

[Weiter auf Seite 6](#) ➔



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

Wir zahlen Ihre Reparaturrechnung bei

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

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

Since 1963 | Made in Germany | [wertgarantie.com](http://wertgarantie.com)



Kunden-  
zufriedenheit  
- Kundenbetreuung

www.tuv.com  
ID 9105052129

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



**Der Wurmberg – rechts oben geht es hoch**



**Am Sandbrink – schöner Trail im abgestorbenem Wald**

FOTOS (2): DIRK WEIDEMANN

→ ließ mich trotz voll gebuchtem Platz und ohne Reservierung auf den Campingplatz – Glück gehabt. Wieder ein schöner Platz, sogar mit Fahrradpflagestation! In der warmen Sonne kann mein Zelt noch von der letzten Nacht trocknen und entspanntes Abendessen gibt es auch. Die Abendunterhaltung kommt live vom Festplatz, um Mitternacht höre ich aus dem warmen Winterschlafsack im Zelt dem Feuerwerk zu – der Mai ist gekommen! Der höchste Punkt der Route ist der Wurmberggipfel mit 975 müNN. Gut, dass der sehr steile Anstieg gleich morgens als erstes ansteht. Dann der für mich schönste Teil der Tour: zuerst eine schmale, steinige Abfahrt, toll mit dem MTB. Dann vom dreieckigen Pfahl über den Sandbrink nach Schierke. Der abgestorbene, graue Wald im Hochharz ist gruselig, hoffentlich wächst schnell gesunder Wald nach. Es ist sonnig, es wird warm. Im kurzärmeligen Shirt kurbele ich die Brockenstraße hinauf, viele Rennradler sind unterwegs und

es ist Feiertagsstimmung. Am Gelben Brink ist die siebte Stempelstelle erreicht. Geschafft, denke ich, nur noch abwärts, den letzten Stempel abholen. Zu früh gefreut: die Abfahrt ist steil und lang, das ständige Bremsen anstrengend. Aber dann wird es doch flacher, ich rolle durch Ilsenburg und genieße den Frühling im Tal. Der Europäische Radweg R1 führt durch schönen, grünen Wald, und jetzt ist es wirklich geschafft: mit dem letzten Stempel im Teilnehmer\*innen-Pass bin ich *Devil's Trail* Finisher und muss nur noch bis zum Bahnhof durchhalten.

### Epilog:

Wenige Tage nach der Tour kam mein „Finisher-Paket“ von der Harz-Agentur an, befüllt mit T-Shirt, Wegschild und Poster. Eine schöne Erinnerung an das Erlebnis. Seit der Tour suche ich außerdem nach besserem Zu-

ehör. Das Zelt könnte kleiner sein und ein Kilogramm weniger wiegen, ich stöbere nach Schlafsäcken mit Komfortbereich bis 0°C mit viel geringerem Packmaß und Gewicht als meinem Winterschlafsack. Biancas Artikel in der letzten HannoRad-Ausgabe übers Bikepacking hinterlässt Spuren!

Schön war es und ich war nicht das letzte Mal mit dem MTB im Harz!

Dirk Weidemann

### Trail Rules der Deutschen Initiative Mountainbike e.V. (DIMB):

1. Fahre nur auf Wegen!
2. Hinterlasse keine Spuren
3. Halte dein Mountainbike unter Kontrolle!
4. Respektiere andere Naturnutzer!
5. Nimm Rücksicht auf Tiere!
6. Plane im Voraus!

Beachtet die Erläuterungen der Trail Rules auf den Seiten der DIMB!

### INFORMATION:

<https://devils-trail.de>: Alle wichtigen Informationen zum Devil's Trail mit Etappen, Höhenprofil, Übernachtungsmöglichkeiten. Die Teilnahme kostet 39,50 EUR. Im Teilnehmer\*innen-Pass werden alle Etappen über QR-Codes mit Touren in Komoot und Outdooractive verlinkt.

<https://www.volksbank-arena-harz.de/>: Der Devil's Trail verläuft auf Teilrouten der Volksbank-Arena Harz, ein Netz von 74 Rundrouten auf über 2.300 Kilometern MTB-Strecken im Harz.

## Das Nützliche mit dem Schönen verbinden

**W**ir waren schon lange auf der Suche nach einer Möglichkeit, die ökologische, nachhaltige Landwirtschaft stärker zu unterstützen. Seit Jahren kaufen wir im Hofladen des Kampfelder Hofes in Hiddestorf ein, der nun neben dieser Möglichkeit auch die der SOLIDARISCHEN LANDWIRTSCHAFT (SOLAWI – wird unten rechts in dem Kasten erläutert) anbietet. Die gut 8 km lange Abholtour unseres Gemüseanteils von Empelde nach Hiddestorf ist mit dem Fahrrad in gut 30 Minuten zu schaffen.

Bei uns ist an jedem Donnerstag in der Woche der Abholtag für unseren Gemüseanteil. Die Fahrradtour dorthin ist weitgehend autoarm, und über fast den gesamten Verlauf der Strecke eine gut ausgebaute Fahrradstrecke.

Eine schöne Tour durch Feld und Flur, ruhige Ortsdurchfahrten in Wettbergen und Devese und ab hier auf dem neuen Radweg über Ohlendorf nach Hiddestorf.

### Abenteuerliche Ortsdurchfahrt

Die Ortsdurchfahrt Hiddestorf (die Landesstraße L389) ist hingegen für Fußgänger\*innen und Radfahrende abenteuerlich und gefährlich. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit

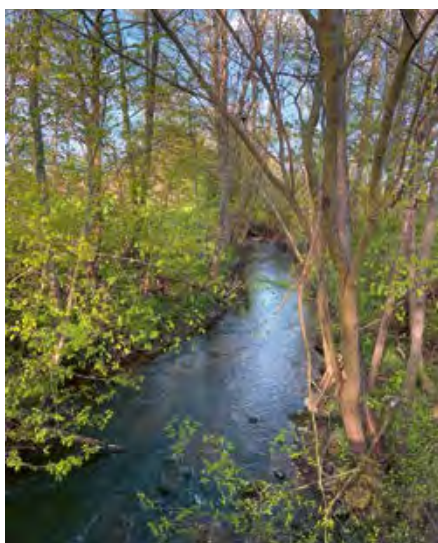
auf 10 km/h ist hier überlebenswichtig. Auch nachdem diese Ortsdurchfahrt in absehbarer Zeit saniert sein wird, bleibt hier eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wegen der engen, kurvenreichen Ortsdurchfahrt notwendig!

Es gibt von Empelde nach Hiddestorf und zurück einige alternative Strecken. Diese führen ähnlich schnell zum Ziel, sind jedoch mitunter nicht so bequem, was den Fahrbelag angeht. Weite Strecken müssen wir uns mit Schotter oder wassergebundenen Wegebelägen begnügen. Eine weitere Verbindung führt über Ihme-Roloven auf der K226 Richtung Hiddestorf. Der Radweg an diesem Streckenteil (K226) lässt weiter auf sich warten, obwohl er überaus wichtig wäre, um die zunehmenden Alltagsradverkehre sicherer zu machen.

Andreas Beichler,  
ADFC Ronnenberg



GRAFIK: ANDREAS BEICHLER



FOTOS (2): ANDREAS BEICHLER



Zwischen Wettbergen und Devese überqueren wir die Ihme, die über weite Teile wieder so fließen darf, wie es sich für ein gesundes Gewässer gehört. Einfach ein schöner Ort zum Verweilen. Auf dieser wöchentlichen Abholtour können wir das Nützliche mit dem Schönen verbinden.

Der Stadtweg/Sohlkamp zwischen Devese und Ohlendorf ist für den Kraftfahrzeugverkehr bis Café Webstuhl gesperrt. Einzig landwirtschaftliche Verkehre sind erlaubt. So ist ein schnelles, fast gefahrloses Vorkommen auf gutem Fahrbelag gewährleistet.

### SOLAWI? Was ist das?

#### SOLIDARISCHE LANDWIRTSCHAFT

Es werden für 1 Jahr Nahrungsmittel für uns Mitglieder produziert und wir decken die Kosten dafür. So verlieren die Lebensmittel ihren Preis und erhalten ihren Wert zurück. Solidarisch, da sich der Hof verbindlich auf eine bestimmte Liefermenge an uns festlegt (inklusive natürlicher Schwankungen, guten und schlechten Ernten). So gewinnen beide Seiten Planungssicherheit, der Betrieb produziert nicht auf gut Glück, und wir sind sicher für 1 Jahr mit frischen Bio-Lebensmitteln versorgt. Dabei kann jede\*r zwischen einem reinen Gemüseanteil oder einem Gemüse plus Milch und Fleischanteil wählen. Einmal im Jahr findet eine Bieter\*innen-Veranstaltung statt auf der der Wert eines Gemüse- und Fleischanteils festgelegt wird. Weitere ausführlichere Infos unter:

<https://kampfelder-hof.de/solawi/solawi-2/>

## ADFC Region Hannover

## Nun komm er doch – der Verkehrsversuch zu Tempo 30

Bereits 2020 hatte die Region Hannover einen Verkehrsversuch geplant, um herauszufinden, wie sich Tempo 30 in Ortsdurchfahrten auswirkt, unter anderem mit Blick auf den Radverkehr. Die Kommunen zeigten ein mehr als reges Interesse an diesem Verkehrsversuch: sie meldeten mehr als 100 Strecken dazu an. Für alle diese Strecken lagen auch politische Beschlüsse quer durch alle Parteien vor, das hat keine Verwaltung alleine entschieden. Dieser Versuch wurde dann vom niedersächsischen Verkehrsministerium gestoppt, 100 Strecken seien ja kein Verkehrsversuch mehr. Nun soll es einen neuen Anlauf geben mit 20 Strecken, die gerade auf ihre Eignung untersucht werden. Start soll Ende 2023 sein, das Versuchsprojekt soll ein Jahr laufen und wird natürlich wissenschaftlich ausgewertet.

Annette Teuber



## ADFC Langenhagen

## Sicherheitsabstand 1,5 Meter!

Die OG Langenhagen hat kürzlich am mittlerweile elften Standort das Banner „Sicherheitsabstand 1,50m“ aufgehängt – diesmal in Engelbostel am Feuerlöschteich (siehe Foto). Dort bleibt es für die nächsten 2 Monate hängen. Zuvor hatte das Banner

– für Autofahrer ebenfalls sehr gut sichtbar – an der Engelbosteler Schule seinen Platz gefunden. Für das Aufhängen ist allerdings eine behördliche Genehmigung erforderlich, da es sich um kommunale Flächen handelt. Der ADFC Langenhagen wird die Aktion nach dem

aktuellen Durchlauf einstellen und könnte sich vorstellen, dass sich auch andere Ortsgruppen für diese Aktion interessieren. Das Banner steht nach Beendigung unserer Aktion in der Geschäftsstelle anderer Ortgruppen zur Verfügung. Rudi Eifert, Langenhagen



FOTO: ADFC LANGENHAGEN

In Engelbostel am Feuerlöschteich hängt das Banner, dass auf die Sicherheitsabstände aufmerksam machen soll.

# Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

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

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

**BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG**  
Stiftstraße 12, 30159 Hannover

**E-MOTION TECHNOLOGIES**  
Am Markte 13, 30159 Hannover

**ERGODYNAMIK BUSCH**  
Schneereener Straße 8, 31535 Neustadt a. Rbg.  
OT Schneeren

**FAHRRAD KRUSE**  
Im Sande 2, 30926 Seelze

**FAHRRAD MEINHOLD**  
Kampweg 12, 30823 Garbsen

**FAHRRADHAUS RUSACK**  
Albert-Einstein Straße 3b, 31515 Wunstorf

**FAHRRADKONTOR**  
Spichernstraße 7, 30161 Hannover

**FAHRRADSERVICE MESIC**  
Krendelstraße 24, 30916 Isernhagen

**FEINE RÄDER DRAHTESEL GMBH**  
Volgersweg 58, 30175 Hannover

**GREENBIKE-SHOP**  
Würzburger Straße 4, 30880 Laatzen

**HÖREN+SEHEN FÖRSTER**  
Neues Zentrum 4, 31275 Lehrte

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

**PGV DARGEL HILDEBRANDT GBR**  
Adelheidstraße 9b  
30171 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**  
Kornstraße 20, 31535 Neustadt a. Rbg.

**ÜSTRA HANNOVERSCHE  
VERKEHRSBETRIEBE AG**  
Georgstraße 52, 30159 Hannover

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

**ZWEIRAD RESCHKE**  
Mandelsloher Straße 30, 31535 Neustadt  
OT Mandelsloh

## Werde ADFC-Mitglied

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

### Das sind exklusive Mitglieder-Vorteile:

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

**Nicht zögern –  
jetzt Mitglied werden!**

Einfach QR-Code einscannen  
und zum digitalen Mitgliedsantrag  
gelangen.



## ADFC Langenhagen

# Radtour mit „Polizeischutz“

Der ADFC Langenhagen startete seine Sonntags-Fahrradtour nach Engensen bei Burgwedel um 11 Uhr am Bahnhof Kaltenweide: Das Wetter hatte genauso gute Laune wie die Fahrradfahrer\*innen.

Auf ruhigen Waldwegen, umgeben von ganz viel Grün, fuhren wir am Golfplatz, Langenhagen-Hainhaus und am Modellflugplatz vorbei, hin zum Restaurant „Haus am Wald“. Alle waren bereits hungrig und freuten sich auf die gutbürgerliche deutsche Küche. Gestärkt und ausgeruht ging die Tour gemütlich weiter, entlang an vielen grünen Bäumen und Feldern,

bis wir nach 1,5 Stunden Rückfahrtdauer, schließlich zurück an unserem Treffpunkt in Kaltenweide ankamen.

Die Gesamtfahrstrecke beträgt 50 km, das „Haus am Wald“ liegt etwa auf der Mitte der Radtour. Die Gruppe kam am Ende glücklich und zufrieden im Ziel an und freut sich nun schon auf die nächste Fahrradtour mit dem ADFC Langenhagen. Der Tourenverlauf dieser schönen Radtour ist – zum Selber-Nachfahren – mit GPS-Daten hier online zu finden: [www.komoot.de/tour/1068301697](http://www.komoot.de/tour/1068301697)

Arnold Rüstmann, ADFC-TourGuide®



**Komfortables Radfahren, überwiegend auf geteerten Wegen – und fast ohne Autoverkehr.**



**Radtour-Getränkpause im Sonnenschein.**



**Dieser freundliche „Polizist“ in Engensen sorgte höchstpersönlich für die sichere Fahrt.**

FOTOS (3): ADFC LANGENHAGEN

### Lust auf gemeinsam radeln?

Weitere Radtouren der ADFC-Ortsgruppe Langenhagen sind stets aktuell in den Veröffentlichungen des „Echo Langenhagen“, der „Langenhagener News“ sowie im ADFC-Online-Kalender unter [www.AdfcLangenhagen.de](http://www.AdfcLangenhagen.de) zu finden. Leider werden seit April dieses Jahres kaum noch Vereins-Veranstaltungen, wie die des ADFC Langenhagen, im Landkreisteil von HAZ und NP veröffentlicht. Die Begründung der Reaktion ist neben Platzgründen auf der Zeitungsseite auch, dass die sich Leute eben vermehrt im Internet informieren. Somit fallen zwei Informationsquellen zu unseren Radtouren weg, doch egal ob Internet- oder Print-Fan, unsere Touren findet ihr weiterhin unter den oben genannten Quellen!



## ADFC Neustadt

## Premiere: Erste KidicalMass-Demo in Neustadt



FOTOS (2): ADFC NEUSTADT



Erstmals hat sich nun auch Neustadt der deutschlandweiten Demo-Aktion „Kidical Mass“ angeschlossen und ihre erste eigene Kidical Mass am 7. Mai 2023 veranstaltet, um für sichereren Verkehr für Kinder zu demonstrieren. Die Demonstrations-Fahrt mit 50 Teilnehmer\*innen ging über insgesamt 12 km, quer durch die Fußgängerzone, über die beiden kritischsten Kreuzungen Wunstorfer Straße/Landwehr und Wunstorfer Straße/Bahnhofskreuzung, sowie über die Herzog-Erich-Allee, Mecklenhorster Straße, Justus-von-Liebig-Straße und dann außerorts nach Suttorf und Basse über Landesstraßen ohne straßenbegleitende Rad-

wege zum Veranstaltungsgelände. Auf dem Parkplatz am dm-Markt und der Eisdiele GelatoMio endete dann die Demo mit Livemusik der Electric Streetband, Glücksrad, Übungsparcours der Polizei und einem ADFC-Infostand mit Unterschriftenlisten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es wurden Forderungen zur Verbesserung der Querungshilfen für Fußgänger an Kreisverkehren sowie zur Änderung der gesetzlichen Grundlagen zum Bau von gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts an Kreis- und Landesstraßen per Unterschrift geltend gemacht. Die stellvertretende Bürgermeisterin Frau Cortese machte in ihrem Grußwort deutlich, dass sie die Forderungen der

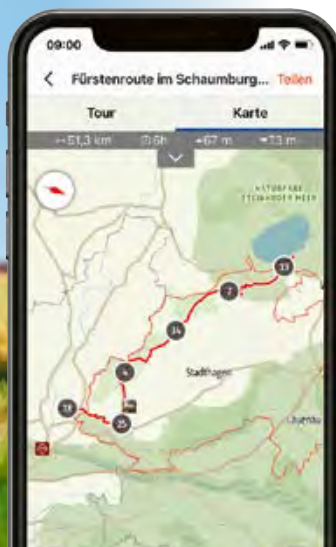
Kidical Mass-Bewegung für wichtig erachtet und stellte die politische Unterstützung in Aussicht.

Der ADFC als Ausrichter möchte sich auf diesem Weg bei der Neustädter Geschäftswelt und allen anderen Akteur\*innen für die Unterstützung durch Spenden und weitere Hilfen bedanken.

Hervorzuheben ist Dorian Völkers, der uns als Eigentümer den Parkplatz zur Verfügung gestellt hat sowie die Firmen GelatoMio, dm, Autohaus Renault und nicht zu vergessen die Polizei für die gute Absicherung auf gefährlichen Kreuzungen und Landesstraßen.

ADFC-Neustadt

Unterwegs



  
Schaumburger Land

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

Jetzt die App kostenlos laden



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

## Parlamentarische Radtour zum Niedersächsischen Landtag

FOTOS (2): ADFC NEUSTADT



**A**m Morgen des 12. April haben wir uns mit 14 Personen mit Bahn und Rad auf den Weg zum niedersächsischen Landtag in Hannover gemacht. Im Georg von Cölln Haus wurden wir von den Landtagsabgeordneten Djenabou Diallo-Hartmann und Stephan Christ empfangen und konnten uns in einer offenen Diskussionsrunde über das Thema „Förderung des Radverkehrs im politischen Raum“ informieren. Die Beteiligung des ADFC als

Träger öffentlicher Belange in kommunalen Gremien wurde als wünschens- und erstrebenswert angesehen. Nach der Gesprächsrunde hatten wir Gelegenheit, den Landtag „von innen“ zu besichtigen und auf den Abgeordnetenplätzen sowie dem Rednerpult das Parlament aus nächster Nähe zu betrachten.



**Unsere  
monatlichen  
Newsletter!**

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

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

# Hauptsache Radfahren – Aus „Rund um Bremen“ wird „Neustädter Norden“

FOTOS (4): ADFC NEUSTADT



**W**as für ein Pech! Die für den 23.04.2023 geplante ADFC-Radtour des ADFC Neustadt in Kooperation mit dem ADFC Bremen rund um Bremen musste aufgrund der unfallbedingten Sperrung der Bahnstrecke nach Bremen leider ausfallen.

Da standen nun 10 der 13 angemeldeten Teilnehmer\*innen um 8:30 Uhr am Neustädter Bahnhof und blickten traurig in die Runde. Nach kurzer Überlegung entschieden sich 9 Teilnehmer\*innen für eine spontane Radtour in den Norden des Neustädter Landes. Statt Bremen war nun Brase das Ziel der ADFC-Sonntagstour. Die Leitung der Tour übernahmen spontan Elke und Rudolf Backhaus, da sie den Neustädter Norden sehr gut kennen.

Von Neustadt ging es zunächst teilweise auf dem Leineradweg nach Mandelsloh, wo die Gruppe bei einem Bäcker eine kleine Kaffeepause einlegte. Immerhin hatte der Wettergott ein Einsehen, den die Sonne schien vortrefflich vom Himmel herab.

Auf der Weiterfahrt nach Brase legten wir noch einen Stopp ein und begutachteten die St. Osdag Kirche in Mandelsloh. Die Fahrt führte schließlich durch den kleinen Ort Brase, der erstmals im Jahr 1250 urkundlich unter diesem Namen erwähnt worden ist (Quelle Wikipedia), bis zur ehemaligen Fährstelle. Neben der schönen Landschaft und den vielen blühenden Pflanzen und Bäumen haben wir bis zu diesem Punkt auch Reh, Hase, Storch und Lerche gesehen. Auf der Weiterfahrt über Niedernstöcken zur Vesbecker Wassermühle trafen wir auch noch ein zahmes „Haus“-wildschwein. Durch das Blanke Flat ging es anschließend nach Helstorf, wo wir bei einem griechischen Restaurant eine Mittagsrast einlegten. Bei der Rückkehr in Neustadt war die Gruppe



rund 55 km geradelt. Und auch, wenn es zum Ende hin doch noch Regenschauer gab, hatte die fröhliche Gruppe trotz des Ausfalls der ursprünglich geplanten Tour einen sehr schönen Tag mit einer sehr schönen Tour. Herzlichen Dank dafür an Elke und Rudolf!

Die Tour nach Bremen holen wir nach! Margret Fiene wird einen neuen Termin mit den Bre-

mern abstimmen, zu dem sich Interessierte gerne neu anmelden können. Wir informieren darüber per E-Mail und auf unserer Webseite:

[www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de](http://www.adfc-neustadt-am-ruebenberge.de)

Kirsten Barthel, ADFC – Ortsgruppe Neustadt a. Rbge.



**ADFC Ronnenberg**

# Rot oder nicht rot, das ist hier die Frage

FOTO: KLAUS TUSCHINSKY



**Die Streuscheiben müssen hier im Winter bei Betrieb beheizt werden und ständig für den Kfz-Verkehr auf Grün stehen.**

FOTO: OLAF KANTOREK



**Die Ampelanlage sollte mit Ausnahme der Hauptverkehrsstunden „tot“ geschaltet werden.**

Zugegeben, an Schnee mögen wir in diesen Tagen nicht mehr denken. Der letzte Schnee fiel Mitte März und das hat noch einmal für schlechte Fahrbedingungen für den Radverkehr gesorgt. Starker Wind aus West, nicht selten in unseren Breiten, hatte die Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreisstraße K 231 zwischen Gehrden und Weetzen in Höhe der Biogasanlagen mit Schnee zugeweht. Wer an

diesem Tag den Radweg über diesen Überweg nehmen wollte und die LSA gedrückt hat, begab sich unversehens in Lebensgefahr. Der Kfz-Verkehr an diesem Morgen hat aus Richtung Gehrden kommend fast immer bei Rot die LSA überquert, denn durch den zugeschnittenen Zustand haben die KFZ-Führer\*innen das Signal gar nicht sehen, höchstens erahnen können.

**So etwas darf nicht passieren, das kann tödlich enden!**

Die Verantwortlichen könnten sich bequem zurücklegen und argumentieren, „... die LSA ist für Radfahrer\*innen gar nicht gültig, da die Streuscheibe nur eine\*n Fußgänger\*in zeigt.“ Damit haben sie zwar recht, doch auch der/die Fußgänger\*innen (dazu gehören dann auch Radfahrer\*innen, die absteigen und ihr Rad schieben!) ist damit nicht weitergeholfen. Die Ampel verliert an dieser Stelle einfach gänzlich ihre Funktion, für alle Teilnehmenden.

Als Abhilfe schlagen wir vor, die LSA komplett tot zu schalten. Sie wird ab 20:00 Uhr bis zum Morgen abgeschaltet und hat, mit Ausnahme der Hauptverkehrsstunden, „nichts zu regeln“. Die Lücken im Kfz-Verkehr lassen eine gefahrlose Querung zu.

Wer dann auf Nummer Sicher gehen möchte und trotzdem die LSA erwecken möchte (Schlafampel), darf es machen.

Falls sich die Verantwortlichen dazu nicht durchringen können, die LSA „tot“ zu schalten, muss dafür Sorge getragen werden, dass die Streuscheiben in den Wintermonaten beheizt werden und die LSA ständig auf grün für den Kfz-Verkehr leuchten.

*Klaus Tuschinsky*



*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:

 <i>Eier aus Freilandhaltung</i>	 <i>Kartoffeln</i>
 <i>Honig</i>	 <i>Freilandhähnchen</i>
 <i>Enten und Gänse</i>	... <i>und vieles mehr</i>

# Best of Baustelle

## Baustelle Friederikenplatz

### + PLUS

Es geht doch: am Friederikenplatz wurde das Brückengeländer durch einen Unfall zerstört. An der Baustelle wurde entgegen den üblichen Gepflogenheiten statt des Rad- und Fußweges nun eine Kfz-Spur gesperrt.

Annette Teuber



## Baustelle Schützenallee

### - MINUS

in der Schnellwegsunterführung der Schützenallee wurde der Bordstein entfernt und durch Asphalt ersetzt. Der Streifen ist abschüssig und hat keine klare Abgrenzung zur Kfz-Spur. Sehr gruselig, wenn man von Süden kommt. Durch die Verschwenkung und den dort stehenden Betonklotz ist die Stelle außerdem auch viel zu eng für Rad- und Fußverkehr aus zwei Richtungen.

+ PLUS Inzwischen hat es eine Reaktion gegeben und es wurden Baken aufgestellt. Die Enge bleibt allerdings gefährlich!

Annette Teuber



### Update + PLUS



FOTOS (3): ANNETTE TEUBER

# 1983 - 2023

## seit 40 Jahren unterwegs



# SFU




















**BEKLEIDUNG, RADTASCHEN, SCHUHE, OUTDOOR, TREKKING, BERGSPOURT UND MEHR...**

**SFU SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH**

HANNOVER  
Schillerstraße 33 | 0511 4503010

BRAUNSCHWEIG  
Neue Straße 20 | 0531 13666

BESUCH UNS AUCH AUF  
[www.sfu.de](http://www.sfu.de) | 



## Leinebrücke in Schulenburg

 MINUS



FOTO: ANNETTE TEUBER

An der Leinebrücke in Schulenburg (Pattensen) gibt es für Rad- und Fußverkehr eine Bettelampel. Leider stehen die Absperresteine derart eng, dass mensch mit dem Rad von der Ampel kaum auf die Straße kommt.

*Annette Teuber*

## Aufstellflächen mitten im Fahrweg

 PLUS/MINUS



FOTOS (2): OLAF KANTOREK

Seit langem ärgere ich mich über Kreuzungen, wo für Radfahrer die Haltelinien so markiert sind, dass die Wartenden den Weg für den Querverkehr blockieren, wie zum Beispiel am Aegi vor der Einmündung

der Hildesheimer Straße vor dem Theater.

Dass eine Markierung in dieser Form selbst aktuell noch erfolgt, hat mich daher sehr überrascht. Aber an der Kreuzung Göttinger Chaussee/Wallensteinstraße ist im Rahmen des Stadtbahnbaus nach Hemmingen genau dieses passiert.

So wird das wohl auch in Zukunft nichts mit einer besseren Bewertung im Fahrradklimatest. Vielleicht sollten die Hanoverschen Planer\*innen einmal ein Praktikum, zum Beispiel in Münster, machen. Dort ist auch nicht alles perfekt, aber das Kreuzungsdesign erscheint mir wesentlich ausgefeilter: So gibt an vielen Kreuzungen auch gesonderte Lichtzeichen für abbiegenden Radverkehr samt separater Aufstellflächen.

*Olaf Kantorek*



# BIKE BENEFIT

Eine Fahrradkampagne in der Region Hannover  
bikebenefit.bikecitizens.net/hannover

## FÜRS RADFAHREN BELOHNT WERDEN!

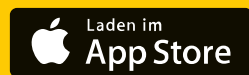
### JETZT APP INSTALLIEREN UND TEILNEHMEN!

Vom 4. Juni bis 31. Oktober 2023



## bike citizens

Offizielle Fahrrad-App der Region Hannover



**JETZT MITMACHEN!**

bike\_citizens

BikeCitizens.net

VERANSTALTER:  
Bike Citizens Germany GmbH

ANSPRECHPARTNER:  
Soulstyle GmbH



Region Hannover



