

OHNE NETZ UND DOPPELTEN BODEN

MEHR SICHERHEIT FÜR
DEN RADVERKEHR!





FOTO: ADFC

LIEBE LESER*INNEN,

„Ohne Netz und doppelten Boden“. Ja, so fühlt es sich manchmal für mich im Straßenverkehr an. Denn als Radfahrerin muss ich mich häufig selbst um meine Sicherheit kümmern, weil die Verkehrs-Infrastruktur in Deutschland nicht dafür sorgt. Vorfahrt? Lieber noch mal schauen, dass der Autofahrer auch wirklich anhält. Fahrradstraßen? Nur mit „Motorisierter Verkehr frei“. Wir berichten im Schwerpunkt, wie die Sicherheit für Radfahrende verbessert werden und wie auch eine angemessene Berichterstattung dazu beitragen kann.

Dennoch: Ich liebe Fahrradfahren! Ich bin an der frischen Luft, muss nicht im Feierabendverkehr versauern und unterstütze ganz nebenbei noch meine Gesundheit. Damit noch mehr Menschen die Freude am Radfahren für sich entdecken und für mehr Sicherheit für den Radverkehr – dafür setzen wir uns beim ADFC ein.

Meine Zeit als hauptamtliche Mitarbeiterin beim ADFC endet nun nach drei Jahren und damit auch meine Arbeit als Redaktionsleitung für die HannoRad, welche ich mit viel Freude und Liebe gerne gemacht habe! Dem ADFC bleibe ich als Mitglied verbunden und freue mich darauf, mich zukünftig als „normale Leserin“ von den Artikeln in der HannoRad überraschen zu lassen. Ich wünsche viel Spaß beim Lesen!

Bianca Sieg

INHALT

Editorial.....	3
Impressum.....	3
1. Platz beim Stadtradeln	3

RADFAHREN ABER SICHER

Vorsicht: Gehweg mit „Radverkehr frei“	4
--	---

SCHWERPUNKT

Unfallberichterstattung – Wie Sprache unsere Wahrnehmung beeinflusst	5
„Dem Laster die Vorfahrt genommen“? – Ein Beispiel.....	6
Verkehrsunfallstatistik 2024.....	7
Wie schaffen wir mehr Sicherheit für den Radverkehr?	8

AKTUELL

ADFC-Sternfahrt: Was dahinter steckt.....	10
Neues vom Westschnellweg	13
Koalitionsvertrag im Bund: Was steht drin zu Rad- und Fußverkehr?	14
Fahrradklima-Test 2024: Das bewegt die Radler*innen in Hannover	15
Frauenetzwerk im ADFC Region Hannover	17
Fahrsicherheitstraining – ein neues Angebot der ADFC-Radfahrschule	19
Neue Gesichter für die Landesversammlung	19

AUS STADT UND LAND

Nachrichten aus den ADFC-Gliederungen.....	20
--	----

PLUS/MINUS

Schönes und weniger Schönes aus Fuß- und Radverkehr.....	28
--	----

Zahlen zum Stadtradeln 2025

Aktiv Radelnde
23.128

Teams
1.618

Geradete Kilometer
4.200.464

t CO₂-Vermeidung
689



Unsere monatlichen Newsletter!

Du willst immer über aktuelle Entwicklungen rund um Radverkehr in der Stadt Hannover informiert werden? Abonniere den Newsletter unseres Stadtverbands! 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

IMPRESSUM

Heft 2 | 2025 · Auflage: 7000

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 0511 164 03-12, Fax 0511 164 03-91,
region@adfc-hannover.de

Anzeigenverwaltung
Detlef Rehbock,
anzeigen@adfc-hannover.de

Redaktion
Bianca Sieg (verantwortlich i. S. d. P.),
Harald Hogrefe, Eberhard Röhrig-van der Meer,
Andreas Beichler, Detlef Rehbock, Annette Teuber,
Olaf Kantorek, Annette Volland.

Alle Autor*innenbilder:
ADFC

HannoRad

Redaktionsanschrift
siehe Herausgeber
redaktion@adfc-hannover.de

Layout, Produktion und Druck
Andreas Beichler
QUBUS media GmbH, Beckstraße 10, 30457 Hannover

Titelfoto
Dirk Hilbrecht

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben jeweils die Meinung des Autors bzw. der Autorin 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.

Vorsicht: Gehweg mit „Radverkehr frei“

Wichtig: Hier handelt es sich – anders als beim Schild „gemeinsamer Geh- und Radweg“ – nicht um einen Radweg! Grundsätzlich haben Radfahrende nichts auf dem Gehweg verloren (mit Ausnahme von Kindern*). Fahrräder sind Fahrzeuge im Sinne der StVO, daher gilt: Radverkehr ist Fahrverkehr und gehört damit auf die Fahrbahn.

Aber wo es keinen separaten Radweg gibt, werden häufig Gehwege mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ versehen. Und viele Menschen nutzen die auch gerne, weil sie sich auf der Fahrbahn mit Autos zusammen unsicher fühlen. Viele Autofahrende kennen die Regeln nicht und hupen oder überholen mit zu geringem Abstand.

Welche Regeln gelten in dieser Situation für Radfahrende?

Durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ sind Radfahrende als **Gast** auf dem Gehweg zugelassen und dürfen nur **Schrittgeschwindigkeit** fahren. Schrittgeschwindigkeit ist in der StVO nicht definiert und Gerichtsurteile variieren dazu von 4 bis unter 20 km/h. Auf einem Gehweg empfehlen wir eine Schrittgeschwindigkeit von 4 bis 7 km/h auszugehen. Radfahrende sollten sich bei dem Zusatzschild auf dem Gehweg immer vor Augen halten: Der Fußverkehr hat Vorrang und darf nicht behindert werden. Das bedeutet im Zweifel auch mal, dass man mit dem Rad kurz anhalten muss, um Fußgänger*innen nicht zu behindern. Unangepasste Geschwindigkeit ist eine Ordnungswidrigkeit, im Falle eines Unfalls bekommen Radfahrende mindestens eine Teilschuld. Sie haben also die Wahl: entweder langsam auf dem Fußweg oder schneller auf der Straße fahren.

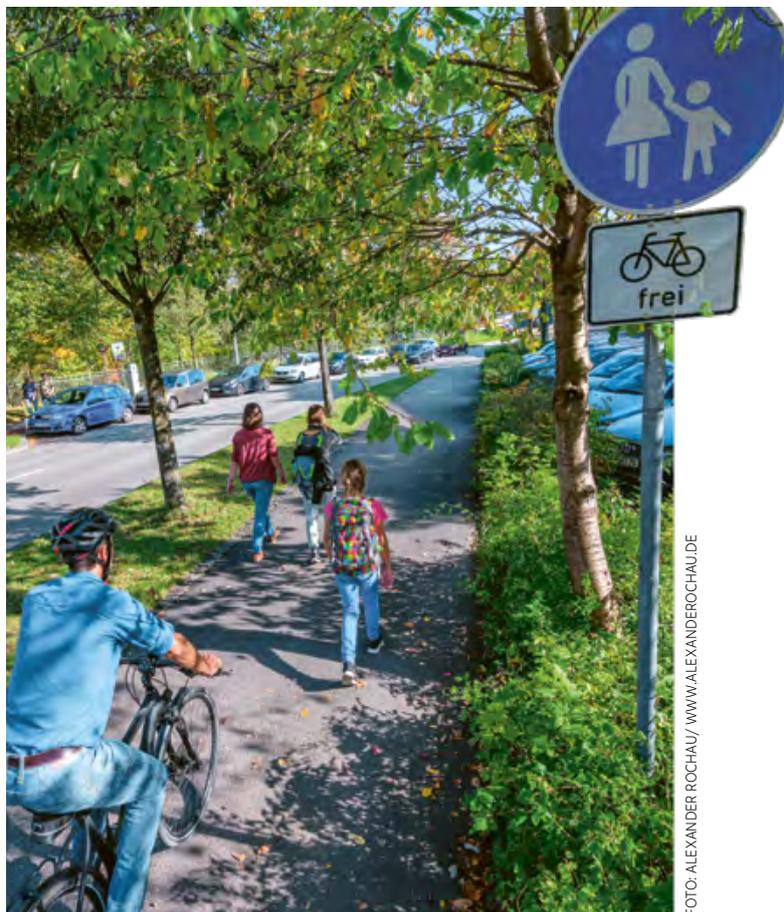


FOTO: ALEXANDER ROCHAU/WWW.ALEXANDERROCHAU.DE

Eine typische Situation: Der Fußverkehr hat Vorrang, der Radfahrende muss Schrittgeschwindigkeit fahren und darf die Zufußgehenden nicht behindern.

* Radfahrende dürfen Gehwege nicht benutzen, Ausnahme: Kinder unter 8 Jahren müssen, Kinder von 8–10 Jahren dürfen auf dem Bürgersteig fahren. Ein Elternteil darf sie dabei begleiten.

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover



Verkehrszeichen 240 gemeinsamer Geh- und Radweg

- 1 Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht). Dabei ist auf den Fußverkehr Rücksicht zu nehmen. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen.
- 2 Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
- 3 Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss

diese auf den Fußgänger- und Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.

Auszug aus einem Urteil des OLG Celle:

„...Radfahrer haben demnach die Belange der Fußgänger auf solchen Wegen (gemeinsamer Geh- und Radweg) besonders zu berücksichtigen. Selbstverständlich haben auch Fußgänger auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen und diesen die Möglichkeit zum Passieren zu geben; den Radfahrer treffen aber in erhöhtem Maße Sorgfaltspflichten. Insbesondere bei einer unklaren Verkehrslage muss gegebenenfalls per Blickkontakt eine Verständigung mit dem Fußgänger gesucht werden; **soweit erforderlich, muss Schrittgeschwindigkeit gefahren werden, damit ein sofortiges Anhalten möglich ist. Auf betagte oder unachtsame Fußgänger muss der Radfahrer besondere Rücksicht nehmen; mit Unaufmerksamkeiten oder Schreckreaktionen muss er rechnen.**“

Unfallberichterstattung – Wie Sprache unsere Wahrnehmung beeinflusst

Radfahrer sind oft an Unfällen schuld

Polizei zählt 2024 nur einen Verkehrstoten und weniger Schwerverletzte – will aber mehr kontrollieren

„Polizeilich ist anzunehmen, dass Fahrradfahrende ihre Rolle als Verkehrsteilnehmer regelmäßig unterschätzen und Regeln und Vorgaben im Straßenverkehr nicht einhalten.“

„Pedelecfahrer rast mit 25 km/h über den Radweg!“ „Autos schleichen mit 30 km/h durch die Innenstadt.“ Durch die Wortwahl entsteht ein bestimmtes Bild in unseren Köpfen. Der Radfahrende wird als Raser dargestellt, obwohl er sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen bewegt. Das Auto hingegen „schleicht“, obwohl es de facto schneller als der Radfahrende ist.

Ähnliches passiert bei der Art und Weise, wie über Unfallgeschehen berichtet wird.

Durch bestimmte Formulierungen findet eine Verharmlosung von Unfallfolgen statt. Der Satz „Bei einem Überholmanöver touchiert ein Lastwagen einen Rollerfahrer.“ klingt harmlos. Aber der Rollerfahrer wird als Folge schwer verletzt. Auch das Wort „übersehen“ relativiert das Geschehen. Formulierungen wie: „Der 20-Jährige bemerkte dies zu spät und konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen“ wecken Verständnis für die Unfallverursacher: Es kann ja mal vorkommen, dass man etwas übersieht oder zu spät bemerkt.

„Unfallberichte der Polizei lesen sich häufig so, als ob auf den Straßen lauter unbemannte Kraftfahrzeuge unterwegs seien, die schicksalhaft Menschen auf Rädern gefährden. In Blaulicht-Meldungen heißt es dann, ein Auto habe eine Radfahrerin ‚erfasst‘. Ein Junge ‚geriet‘ unter einen Lkw. Dabei sitzt am Steuer eine Person, die laut Straßenverkehrsordnung ihr Fahrzeug so führen muss, dass niemand anderes gefährdet wird.“ bemängelte der ADFC schon anlässlich des Verkehrssicherheitstages im Juni 2021.

In vielen Berichten geht es eher um Sachschäden als um die Folgen für die verletzten Menschen – die Kosten für Krankenbehandlung und Reha werden nicht erfasst oder gemeldet. Selbst wenn ein Radfahrender getötet wurde, wird oft noch „der Sachschaden beträgt 4000 Euro“ hinzugefügt.

Wenn Menschen „plötzlich“ auf die Straße treten, der verunfallte Fußgänger „dunkel gekleidet“ war, verunfallte Radfahrende „keinen Helm trugen“, hat das Auswirkungen auf unser Denken: Die sind doch selber schuld!

Warum ist die Sprache auch für die Polizei wichtig?

Abgesehen davon, dass in den oben genannten Beispielen eine Täter-Opfer-Umkehr vorgenommen wird – warum ist es wichtig, sich damit zu beschäftigen?

Diese Frage beantwortet eine Masterarbeit des Polizeirats Jan Nordhoff aus Bielefeld zum Thema „Framing in der Verkehrsunfallberichterstattung“. Sie hat den Förderpreis des Deutschen Verkehrssicherheitsrates bekommen.

Aus seiner Sicht ist schon der Begriff »Unfall« irreführend und verharmlosend, denn er suggeriert: Unfälle passieren halt, da kann man nichts machen. Dabei handele es sich jedoch meist nicht um »schicksalhafte, unvermeidbare Nebenerscheinungen des Straßenverkehrs«, sondern um Ereignisse, die zu 90,7 Prozent durch konkretes menschliches Fehl-

verhalten verursacht werden. Es sei im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit wichtig, menschliches Fehlverhalten konkret zu beschreiben, wenn es ursächlich für eine Verkehrskollision ist. Statt »Der Pkw kam in einer Rechtskurve von der Straße ab« sollte es heißen: »Der Fahrzeugführer des Pkw verlor nach ersten Erkenntnissen aufgrund zu hoher Geschwindigkeit in einer Rechtskurve die Kontrolle über sein Fahrzeug und schleuderte ...«. Nordhoff betont in diesem Zusammenhang: »Diese konkrete Benennung von Fehlverhalten führt dem Leser vor Augen, wie sich die Missachtung von Verkehrsregeln in dem mit Verkehrskollisionen verbundenen Schaden und menschlichem Leid niederschlägt.« In seiner Arbeit geht er auch der Frage nach, inwieweit mit Frames in der Berichterstattung gewünschte verkehrsaufklärerische Effekte erreicht werden können. Er kommt zu dem Ergebnis, dass eine weniger starke Konkretisierung von Sachschäden und das Hervorheben von Verletzungen Mitgefühl hervorruft, was die Bereitschaft zu regelkonformen Verhalten steigern kann.

Ein Beispiel: »Durch die Verkehrskollision erlitten die Beteiligten schwere Verletzungen, die den Einsatz von Rettungskräften erforderlich machten. Zur weiteren Behandlung mussten die Verletzten in Krankenhäuser verbracht werden.«

Auch wenn es sich nicht um einen Unfallbericht im engeren Sinne handelt, ist mir ein Artikel in der HAZ über den Verkehrssicherheitsbericht der Polizei Wunstorf positiv aufgefallen. Neben dem Hinweis auf fehlende Knautschzone von Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden war dort zu lesen: „Häufigste Ursachen sind dabei überhöhte Geschwindigkeit und Ablenkung. „Wir vermuten bei Letzterem das Handy als zunehmende Ursache“, sagt Wunstorfs Polizeichefin Britta Schwarz. Inzwischen werde jedes Handy, das nach einem Unfall im Fußraum gefunden wird, beschlagnahmt und auf eine Nutzung zum Unfallzeitpunkt überprüft.“

Für Unfälle mit LKW hat der ADFC im übrigen gefordert, dass in der Meldung die Frage nach dem Abbiegeassistenten thematisiert wird.

Wer sich fürs Thema interessiert, findet ausführliche Berichte unter den folgenden Links:

<https://www.message-online.com/nur-touchiert-wie-sprache-in-unfallberichten-das-denken-formt/>

<https://www.radetappen.de/framing-sprache-beeinflusst-unsere-wahrnehmung/>

<https://www.velobiz.de/news/verzerrte-wahrnehmung-veloQX-J0aWNsZS8zMjYxNQbiz>

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover



„Dem Laster die Vorfahrt genommen“?

Ein konkretes Beispiel aus Lehrte macht deutlich, wie sehr Medien durch ihre Wortwahl die Sicht auf einen tragischen Unfall verzerren können- zugunsten des LKW-Fahrers, der beim Abbiegen einen Radfahrer erfasst und tötet.

Ein 63-jähriger Radfahrer wird am 4. Februar bei einem Verkehrsunfall in Lehrte von einem LKW überrollt und stirbt noch am Unfallort. Der Tote wird in einem Fernsehbeitrag von SAT 1 Regional vorverurteilt.

SAT 1 Regional im Fernsehbeitrag:

„Wahrscheinlich wollte der 63-jährige Mann mit seinem Rad abbiegen, als ihn am frühen Nachmittag ein Lastkraftwagen auf einer Landstraße bei Lehrte erfasst und dabei tödlich verletzt hat. Nach ersten Ermittlungserkenntnissen der Polizei könnte der Radfahrer dem Laster die Vorfahrt genommen haben.“

Der Verkehrsunfalldienst Hannover im Interview mit SAT 1 Regional:

„Der genauen Hergang lässt sich noch nicht so richtig konstruieren für uns. Wir wissen zum Beispiel im jetzigen Moment der Unfallaufnahme noch nicht, aus welcher Richtung der Fahrradfahrer gekommen sein soll. Zumindest wissen wir aber, dass der LKW aus der Vorfahrtstraße raus kam und dann – wie auch immer – den Radfahrer dann übersehen hat.“

Der Beitrag endet mit den Worten von SAT 1 Regional: „Wie genau es zu dem Unfall gekommen ist, müssen nun die Ermittlungen zeigen.“

Hier gelangt ihr zum Kurzbericht von SAT 1 vom 4. Februar 2025:

<https://www.sat1regional.de/lehrte-radfahrer-von-lastwagen-erfasst-und-toedlich-verletzt/>

Die Pressemeldung der Polizeidirektion Hannover um 17.35 Uhr zu diesem Unfall lautet:

„Auf einer Landstraße bei Lehrte ist am Dienstag, 04.02.2025, ein Radfahrer von einem Lastwagen erfasst und tödlich verletzt worden. Der 63-Jährige wurde aus bislang ungeklärter Ursache nahe einer Unterführung der Autobahn 2 von dem Lkw getroffen und überrollt. Für den Radfahrer kam jede Hilfe zu spät - er verstarb noch vor Ort. Die Polizei sucht Zeugen des Unfalls.“

Nach bisherigen Erkenntnissen des Verkehrsunfalldienstes der Polizei Hannover befuhr ein 57-Jähriger mit seinem Sattelzug der Marke Scania die Ramhorster Straße und wollte dann nach rechts auf die Kreisstraße 134 in Richtung Lehrte einbiegen. In Höhe der dortigen Radfahrerfurt erfasste der Lkw aus bislang ungeklärter Ursache einen dort befindlichen Radfahrer. Der 63-Jährige geriet unter den tonnenschweren Lkw und wurde überrollt. Dabei erlitt er so schwere Verletzungen, dass er noch an der Unfallstelle starb. Der Lkw-Fahrer erlitt einen Schock.

Wegen der Unfallaufnahme blieb die Strecke zwischen Lehrte und Immensen für mehrere Stunden voll gesperrt.

Zeugen, die Hinweise zum Unfall geben können, sollen sich beim Verkehrsunfalldienst Hannover unter der Telefonnummer 0511 109-1888 melden. Von besonderem Interesse ist der genaue Fahrtweg des Radfahrers.“



FOTO/GRAFIK: ADFC/OPENSTREET-MAP/BEICHLER

Der Laster kam aus der Ramhorster Straße und wollte auf die K134 rechts abbiegen. Wie auf dem Bild oben zu sehen, ist die Beschilderung eindeutig: "Vorfahrt achten – kreuzende Radfahrende".

Kombiniert man die Aussage des Verkehrsunfalldienstes im Interview vor Ort mit der späteren Pressemitteilung, so wäre die Ramhorster Straße eine Vorfahrtstraße.

Aber wäre der LKW-Fahrer auf einer vorfahrtsberechtigten Straße unterwegs gewesen, hätte der Verkehrsunfalldienst wohl nicht von „herauskommen“ gesprochen, sondern eher gesagt, er „war auf der Vorfahrtstraße unterwegs“. Markierungen auf der Fahrbahn zeichnen den Weg des LKW nach. Im weiteren Verlauf des Interviews spricht der Verkehrsunfalldienst vom „einbiegenden LKW.“

Wie SAT 1 Regional nun zu der Aussage kommt, der Radfahrer wollte abbiegen, bleibt offen.

Das Filmteam ist vor Ort. Es hat die Möglichkeit, zu überprüfen, ob der LKW tatsächlich aus einer Vorfahrtstraße gekommen ist. Statt mehrere Großaufnahmen des zerstörten Fahrrades einzublenden, hätte es die Verkehrsschilder Vorfahrt-Achten mit Hinweis auf beidseitigen Radverkehr an der Einmündung auf die Kreisstraße 134 zeigen können. Warum schaut sich das Filmteam nicht um, warum wird da nicht nachgefragt?

Statt die Schuldfrage aufzuwerfen, hätte die Berichterstattung der Frage nachgehen können, wie man solche Unfälle verhindern kann, z.B. Rotmarkierung der Radfurt oder Einbau von neuester Technik im LKW (Abbiegeassistent).

Wibke Riesner

Verkehrsunfallstatistik 2024

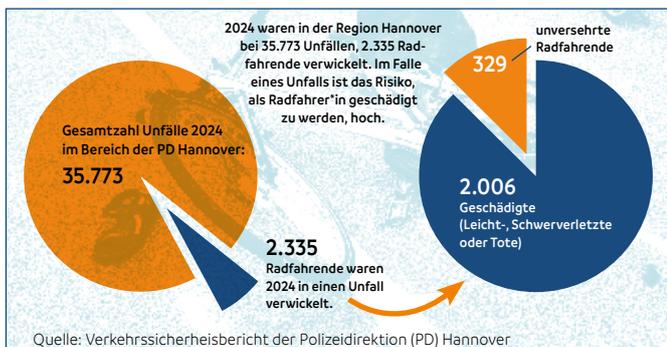
Bundesweit starben im letzten Jahr 441 Radfahrende im Straßenverkehr. Das waren 33 weniger als im Jahr davor, allerdings deutlich mehr als vor zehn Jahren. Die größte Gefahr stellen Autos dar: 70 Prozent der Fahrradunfälle mit Personenschaden waren Kollisionen mit Autos. Dabei trugen zu 75 Prozent die Autofahrenden die Hauptschuld (Tagesschau vom 24.04.2025).

Wie sieht es in der Region Hannover aus?

Laut Verkehrssicherheitsbericht der Polizeidirektion (PD) Hannover sind die Unfallzahlen 2024 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken, auch im Radverkehr gab es 2024 insgesamt 32 Tote bei Verkehrsunfällen, davon drei Radfahrende. Im Vorjahr waren es acht tote Radfahrende. Auch wenn die Zahl zurückgegangen ist: Es darf nicht einen solchen Unfall geben! Zumal sich die Zahlen schnell wieder ändern können: 2015 und 2022 gab es auch „nur“ jeweils vier Todesfälle, in den Jahren dazwischen schnellten die Zahlen wieder hoch, in 2020 und 2023 zum Beispiel auf jeweils acht.

Radfahrende überproportional von Unfallfolgen betroffen

Nach der Statistik waren Radfahrende zwar nur zu 6,5 Prozent an den gesamten Unfällen beteiligt, sie sind aber überproportional von den Folgen betroffen. Das verwundert nicht, denn Radfahrende haben bekanntlich keine Knautschzone.



Bei den Unfällen mit Radfahr-Beteiligung gelten 54,9 Prozent, also mehr als die Hälfte, von einem Radfahrenden verursacht. Sind wir also doch meistens selber schuld, und diejenigen, die Radfahrende sowieso alle für Rowdies halten, können sich bestätigt fühlen?

So einfach ist es nicht. Der Verkehrssicherheitsbericht und das detailliertere „Lagebild Radverkehr“ beinhaltet keine Auswertungen über die Unfallgegner*innen. Aber wenn man sich die einzelnen Auswertungen anschaut, so sieht man, dass an den 2.335 Unfällen insgesamt 2.563 Radfahrende beteiligt waren. Das lässt vermuten, dass es eine ganze Menge Unfälle „Rad gegen Rad“ gegeben hat. Bei denen muss logischerweise ein Rad fahrender Mensch Verursacher*in sein.

Natürlich machen Radfahrende Fehler, sind unachtsam und manchmal leider auch rücksichtslos – genau wie andere Verkehrsteilnehmende auch. Allerdings gefährden sie sich damit auch immer selber.

Die Unfallursachen werden im polizeilichen System nur ungenau erfasst, der größte Anteil sind „andere Fehler“.

Eine Ausnahme bilden die typischen Unfallarten „zum Nachteil des Radverkehrs“, die wir aus unserem Alltag nur zu gut kennen: Vorfahrtsmissachtungen beim Abbiegen und das Öffnen von Autotüren, ohne den Radverkehr zu beachten.

Von 1052 Unfällen zu Lasten des Radverkehrs in der Region Hannover sind 706 diesen Ursachen zuzuordnen (bei 346 ist die Unfallursache „Sonstiges“, also nicht konkret dokumentiert):

Unfallursache	PKW	LKW
Abbiegen, Einbiegen/ Kreuzen	538	36
Fehler beim Aussteigen (Dooring)	112	20
Gesamt	650	56

Hier nicht abgebildet: Unfallursachen „Sonstige“

Diese Unfälle werden hauptsächlich von PKW-Fahrenden verursacht. Aber die Folgen bei LKW-Beteiligung sind deutlich schwerwiegender, oft eben tödlich. Und das gilt nicht nur beim Abbiegen – eine unachtsam geöffnete LKW-Tür befindet sich etwa in Kopfhöhe erwachsener Radfahrender.

Ansonsten: überwiegend passieren Unfälle innerorts (nur 135 außerorts). An Wochentagen passieren mehr Unfälle als am Wochenende; auf die Tageszeit bezogen meist nachmittags zwischen 12 und 18 Uhr. Radfahrende Männer sind mit 60 Prozent häufiger an Verkehrsunfällen beteiligt als Frauen, ein ähnliches Verhältnis ergibt sich bei den Unfallverursachenden.

Kommentar

Unfallstatistiken sagen im Endeffekt wenig aus. Es werden nur die reinen Unfallzahlen Jahr für Jahr miteinander verglichen, sie werden aber zum Beispiel nicht in Relation gesetzt zur Verkehrsleistung (also den gefahrenen Kilometern). Je mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind, desto mehr Unfälle kann es geben. Wo niemand mit dem Rad fährt, kann auch niemand verunglücken.

Gerade in Ballungsräumen hat der Radverkehr in den letzten Jahren erheblich zugenommen, die Infrastruktur ist jedoch nicht in gleichem Maße mitgewachsen. Radfahrende müssen sich teilweise mit Verkehrsanlagen aus den 70er Jahren herumschlagen.

Inwieweit unzureichende Infrastruktur eine Rolle spielt, kann nur im Einzelfall beurteilt werden. Die Unfallkommission, ein Gremium aus Polizei und Straßenverkehrsbehörden untersucht Unfallschwerpunkte und schlägt verkehrliche Gegenmaßnahmen vor.

Wer genauer wissen will, wo in seiner Gemeinde oder in seinem Stadtteil Unfallschwerpunkte sind, kann sich Auswertungen mit Details auf <https://fahrrad-unfallorte.de/> anzeigen lassen. (Datenbasis derzeit bis 2023)

.....
Annette Teuber,
 ADFC Region Hannover



Wie schaffen wir mehr Sicherheit für den Rad

Das A und O für sicheres Radfahren ist eine gute, ausreichend breite Infrastruktur. Radwege, die breit genug sind, um nebeneinander fahren zu können und ausreichend Platz zum Überholen bieten. Radwege, auf denen sich – auch in Kurven – zwei Radfahrende begegnen können, ohne zusammenzustoßen.

Eine Infrastruktur, die den Leitlinien des ADFC entspricht:

- Fuß- und Radverkehr immer getrennt voneinander
- Mischverkehr mit Autos nur im gering belasteten Nebennetz oder in Tempo 30-Zonen
- Bei hohem Verkehrsaufkommen oder Geschwindigkeiten über 30 km/h können es Radfahrstreifen sein: Mindestens 2 Meter breit und am besten durch Baken o.ä. geschützt.
- An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h braucht es baulich getrennte Radwege

Schutzstreifen sind aus ADFC-Sicht keine sichere Infrastruktur, akzeptabel nur dann, wenn sie auch das Sicherheitsempfinden des Radverkehrs gewährleisten. Dazu müssen sie mindestens 1,50 Meter breit sein und ausreichend Abstand zu parkenden Autos gewähren.

„Ein Radweg ist erst dann sicher, wenn wir unsere 10-jährigen Kinder unbesorgt und unbeaufsichtigt darauf fahren lassen!“

Die größte Sicherheit für Rad- und Fußverkehr gibt es durch die Angleichung der Geschwindigkeiten, daher setzt sich der ADFC für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein.

Gegen Unfälle durch die sich unvermittelt öffnende Autotüre (Dooring) hilft einerseits, ausreichend (mindestens einen Meter) Abstand zu parkenden Autos zu halten, andererseits sollte sich Jede und Jeder den „holländischen Griff“ angewöhnen. Er wird in den Niederlanden schon



Geschützte Radspuren schaffen objektive Sicherheit.



Innovatives Kreuzungsdesign sorgt für gute Sichtverhältnisse.

in den Fahrschulen gelehrt. Dabei wird die Autotür mit der entgegengesetzten Hand geöffnet - die Fahrertüre mit der rechten, die Beifahrertüre mit der linken Hand. Dadurch dreht man bereits den Oberkörper und guckt automatisch nach hinten.

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!



Radverkehr?



Zügige und sichere Alternative – Kreisverkehr in Bergisch-Gladbach.

Gefahrenquelle Kreuzungsbereich

Jeder Kreuzungsbereich ist eine Gefahrenquelle, die mit verschiedenen Maßnahmen entschärft werden kann. Dazu gehört an Ampelkreuzungen besonders die getrennte Signalisierung für Geradeaus- und Abbiegeverkehr. Lange hat sich die Stadt Hannover dagegen gesperrt, nun gibt es an etlichen Kreuzungen endlich separate Grünphasen für die Abbiegespuren.

Aber leider nicht überall. An der Kreuzung Berliner Allee zur Marien- und Sallstraße wurde kürzlich eine Frau durch einen nach rechts abbiegenden LKW getötet. Dort wären zwar eigentlich genug Fahrspuren vorhanden, es sind aber zwei für den linksabbiegenden Autoverkehr reserviert.

Den berühmt-berüchtigten „toten Winkel“ von LKW darf es eigentlich gar nicht mehr geben: Schon seit März 2009 müssen LKW mit mehreren Spiegeln ausgestattet sein, die – korrekt eingestellt – eine Rundumsicht ermöglichen. Zusätzlich ist Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen vorgeschrieben. Seit Juli 2024 sind Abbiegeassistenten für LKW Pflicht – leider nur für neu zugelassene Fahrzeuge. Der ADFC fordert eine Nachrüstplicht auch für ältere Fahrzeuge, alternativ verpflichtend einen Beifahrer.

Beim Kreuzungsdesign machen die Niederlande seit langem vor, was helfen kann: Wartebereiche für KFZ zwischen den einzelnen Fahrspuren ermöglichen bessere Sichtverhältnisse, jeder Kreuzungsbereich wird separat und nacheinander gequert. Unter- oder Überführungen machen Kreuzungen überhaupt überflüssig. Die Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ aus dem Bundesverkehrsministerium beschreibt Kreisverkehre als eine zügige und sichere Alternative zu Kreuzungen. Eine andere Sicherheitsmaßnahme für den Radverkehr ist der gesetzlich vorgeschriebene Überholabstand: 1,50 Meter innerorts, gemessen ab der Außenkante des Lenkers. Außerhalb von Ortschaften sind es sogar zwei Meter. Wenn wir uns die Realität ansehen, hat sich leider noch nicht herumgesprochen: Wo der Platz dafür nicht ausreicht, darf einfach nicht überholt werden.

Annette Teuber,
ADFC Region Hannover



Abbildungen aus
„Einladende Rad-
verkehrsnetze“,
Bundesverkehrs-
ministerium 2022.

Den berühmt-
berüchtigten
„toten Winkel“
von LKW darf es
eigentlich gar
nicht mehr geben.

Mit uns...



...ins
Abenteuer

Bild: Ortlieb



Outdoor- &
Reiseausrüster
Kurt-Schumacher-Str. 9



Treffpunkt Kükenmühle



Vorfreude auf den Start zur Sternfahrt



Sammelpunkt Herrenhausen



Noch nicht als Demo - zwischen Weetzen und Ihme-Roloven



Großes Getümmel bei der Ankunft von der Sternfahrt: Die Veranstaltungsmeile am Maschsee hatte viel zu bieten.



Rekord bei der KidicalMass in Hannover



Treffpunkt am Zoo



Fahrradstau auf der Frankfurter Allee



Kidis malen sich eine „Fahrradstraße“

FOTOS (9): ADFC

ADFC-Sternfahrt: Was dahinter steckt

Fahrradsternfahrten setzen ein deutliches Zeichen für mehr Radverkehr. Der ADFC führt diese seit vielen Jahren in fast allen großen Städten in Deutschland durch. Was mit wenigen Radfahrern im Umland beginnt, steigert sich kontinuierlich, je näher man dem Ziel kommt. In diesem Jahr nahmen in der Region Hannover etliche tausend Radfahrende aller Altersgruppen daran teil und radelten aus allen Himmelsrichtungen und über alle Schnellwege zum Fahrradfest am Maschsee. Teil der großen Sternfahrt war zum ersten Mal auch die Kinderfahrraddemo „Kidical Mass“, in der fast tausend Kinder und ihre Eltern vom Zoo bis zum Maschsee radelten. Annette Teuber, Vorständin des ADFC Region Hannover, begrüßte alle Radelnde am Maschsee und machte deutlich, wofür die ADFC-Sternfahrten stehen. Ihre Rede:

Wir brauchen eine echte Verkehrswende, um der Klimakatastrophe noch etwas entgegenzusetzen. Und das muss jetzt sehr schnell geschehen, wenn wir unsere Lebensgrundlagen noch erhalten wollen! Die Flutkatastrophe im Ahrtal ist uns vielleicht noch präsent, aber andere Meldungen nehmen wir fast nicht mehr wahr: im letzten Frühjahr stand halb Niedersachsen unter Wasser, über Pfingsten gab es Hochwasser im Saarland und Rheinland-Pfalz, ein Hochwasser im Juni überflutete weite Teile Bayerns und Baden-Württemberg, es folgte Hochwasser an Elbe und Oder. Die Schäden durch Unwetter im letzten Jahr wurden von den Versicherungen mit 5,5 Milliarden Euro angegeben. Dieses Jahr hat es seit Monaten nicht geregnet. Was wir als schönes Wetter genießen, wird – wenn es so weitergeht – Auswirkungen auf

die Bäume in unseren Parks und Wäldern haben, es wird Ernteaussfälle geben, der Grundwasserspiegel sinkt und das kann letztendlich auch unsere Trinkwasserversorgung gefährden. Die Auswirkungen in anderen Teilen unseres Planeten sind noch viel, viel gravierender. Der Verkehrssektor ist einer derjenigen, welcher bisher die Vorgaben zur CO₂-Einsparung nicht eingehalten hat. Deswegen ist die Mobilitätswende so wichtig!

**Und um das klar zu sagen:
Mobilitätswende bedeutet nicht,
nur alle Autos mit E-Antrieb zu versehen!
Mobilitätswende bedeutet ein Umdenken!**

Kurze Wege sollen zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, längere Strecken in Kombination mit dem ÖPNV, wer nicht täglich das Auto für den Arbeitsweg braucht, kann auf Carsharing zurückgreifen. Das spart dem Einzelnen Geld und uns allen Platz. Platz, den wir für Bäume und Menschen nutzen können. Platz für breitere Geh- und Radwege, Platz für Straßenbäume, Parks und Spielplätze. Platz für eine lebenswerte Stadt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2035+ der Region Hannover steht, was nötig ist, um den Verkehr klimaneutral abzuwickeln: Verdoppelung des Rad- und ÖPNV-Verkehrs, der PKW-Verkehr halbiert sich. Auch der PKW-Bestand wird reduziert.



Gute Koordination ist wichtig!



Auf der neuen B3 bei Hemmingen



Sammelpunkt Hemmingen/Kaufland



Der ADFC-Infostand am Maschsee.

FOTOS (5): ADFC

► Eine Verdoppelung des Radverkehrs gibt es aber erst, wenn es sichere Radwege gibt. Wir freuen uns über den Ausbau der Velorouten in der Stadt, aber die existierenden Radwege verdienen diese Bezeichnung oft nicht.

Der Ausbau des Alltags-Radwegenetz der Region, das die einzelnen Ortsteile und Kommunen miteinander verbindet, verzögert sich immer weiter.

Besonders an Landes- und Bundesstraßen fehlen Radwege. Gleichzeitig werden immer noch breitere Schnellwege und Autobahnen geplant. Dagegen wehren wir uns! Zusammen mit dem Bündnis Westprotest setzen wir uns für eine Sanierung des Westschnellwegs im Bestand ein: eine Sanierung nach dem Standard für Stadtstraßen statt für Autobahnen.

Leider sehen wir auch im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung nichts von einer Verkehrswende. Es wird Kaufanreize für E-Autos geben, Dienstwagen bis 100.000€ werden steuerlich begünstigt, aber Alternativen wie ein Mobilitätsbudget, Erleichterungen beim Dienstradleasing oder dienstlich und privat nutzbare ÖPNV-Zeitkarten wurden abgelehnt. Ein Tempolimit auf Autobahnen würde direkt und sofort den CO₂-Ausstoß senken. Abgelehnt!

Zu Rad- und Fußverkehr findet sich genau ein Satz im Koalitionsvertrag: „Den Rad- und Fußverkehr werden wir als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern.“ Immerhin!

Aber können wir dem trauen? Gleichzeitig wird die Position des Radverkehrsbeauftragten der Bundesregierung abgeschafft. Dort wurde in den letzten Jahren einiges geschafft: das Radverkehrsreferat im Verkehrsministerium wurde deutlich ausgebaut. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 wurde beschlossen. Mit dem Sonderprogramm Stadt & Land hat der Bund erstmals Geld bereitgestellt, um bundesweit Radwege, Fahrradstraßen, Fahrradbrücken oder -unterführungen oder auch Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser neu-, um- oder auszubauen. Das muss unbedingt fortgeführt werden! Wir fordern daher, dass von dem neuen Sondervermögen auch etwas für den Ausbau der Radinfrastruktur abfällt.

.....
Annette Teuber,
 ADFC Region Hannover



Neues aus dem Westen

Zum Dialogforum Westschnellweg

Das Dialogforum soll sich mit konkreten Fragen der Westschnellweg-Planung befassen. Bisher haben zwei Sitzungen stattgefunden. Veranstaltet wurden sie vom Unternehmen IFOK aus Berlin im Auftrag des Landesbetriebs für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Teilnehmende sind 35 Anwohnende, Institutionen, die mit Verkehr zu tun haben, und Vertreter*innen aus dem Bezirksrat Linden-Limmer. Erst nach der zweiten Sitzung fiel auf, dass der Kindergarten der Bethlehemkirche vergessen wurde. Inhaltlich wurde noch nicht viel besprochen, außer dass die Alternative Rückbau nicht zur Diskussion steht. Nina Wintjes, Projektleiterin im NLStBV, zeigte in ihrem Bildervortrag einige alte Schwarzweiß-Aufnahmen von der damaligen Baustelle des Westschnellwegs und wie viel Raum dadurch verloren ging – mit dem Hinweis, das würde jetzt wohl ähnlich werden. Nur dass damals noch keinerlei Nebenanlagen mit Radwegen und einem herrlichen Baumbestand vorhanden waren, könnte man ergänzen. Die Website ist leider nur für die Mitglieder des Dialogforums zugänglich.

Vorbereitungsgruppe Gleichgesinnter

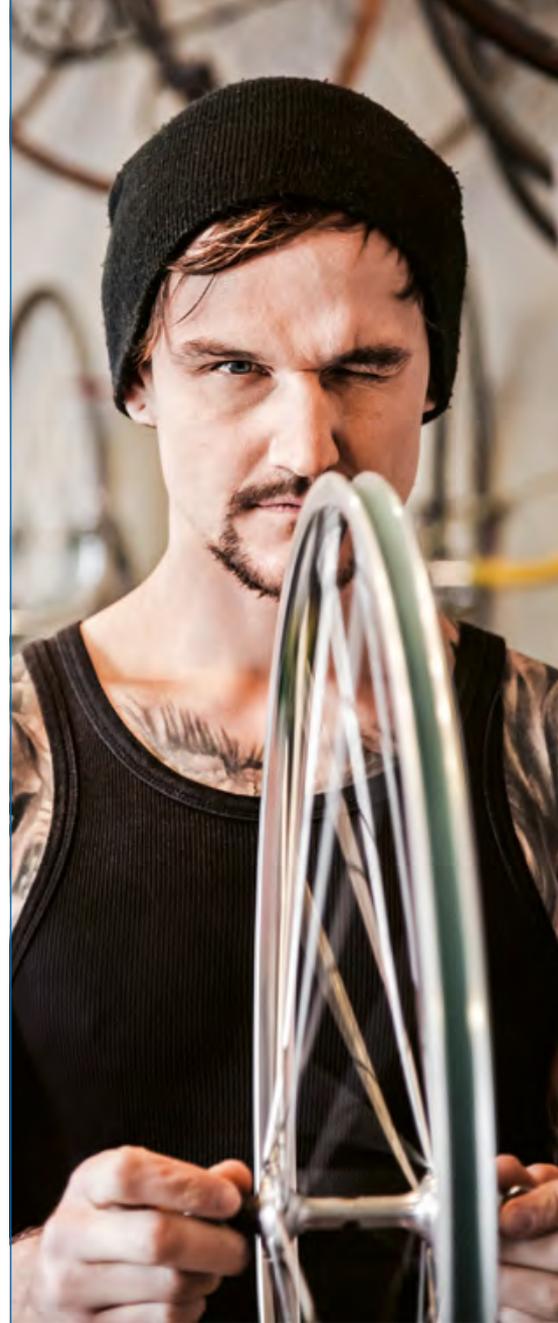
Es hat sich inzwischen eine Gruppe kritischer Vereine zusammengefunden, die die Sitzungen vor- und nachbereitet und über weitere Maßnahmen diskutiert. Mit dabei ist die Initiative WESTprotest, die mit Informationsständen unter anderem auf dem Küchengartenplatz informiert. Der ADFC Hannover hat WESTprotest eingeladen mit eigenem Erscheinungsbild und Material an der Sternfahrt über die Hannoverschen Schnellwege teilzunehmen. Und so versammelten sich viele, viele Teilnehmenden am 18. Mai vor dem Fahrradgeschäft Stadler, streiften sich orangene Westen mit der Aufschrift „WESTPROTEST keine Autobahn durch Linden-Limmer“ über und radelten mit dem ADFC über den Westschnellweg zum Fahrradfest am Maschsee.



FOTO: ADFC

Protest mit Sternfahrt verbunden: Der ADFC hatte WESTprotest eingeladen, an der Sternfahrt zum Maschsee teilzunehmen.

Harald Hogrefe,
Redaktion HannoRad



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.

Koalitionsvertrag im Bund: Was steht drin zu Rad- und Fußverkehr?

Kurz gesagt: Nicht viel! In 90 Zeilen unter der Überschrift „Verkehr“ findet sich im Koalitionspapier von CDU/CSU und SPD zu Fuß- und Radverkehr nur ein einziger Satz. Er lässt Raum für Interpretation. Mehr gibt es für den öffentlichen Nahverkehr und die Schiene. Unklar bleibt aber auch da, in welchem Umfang Gelder jetzt in klimagerechte Mobilität fließen sollen. Der Text bietet mit vielen Leerstellen und Unklarheiten also noch einigen Gestaltungsspielraum für die politisch Handelnden. Zum selbst Nachlesen: Über den QR-Code am Ende des Artikels könnt ihr zum Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU gelangen.



FOTO: ADFC

Eine Mobilitätswende ist im Koalitionsvertrag von CDU und SPD nicht zu erkennen. Obwohl der Verkehrssektor das Sorgenkind beim Klimaschutz ist. Der ADFC setzt sich konsequent für eine echte Verkehrswende ein, so wie hier beim Protest gegen den Ausbau des Südschnellweges.

Unsere Essenz aus der Lektüre:

Schiene

„Investitionen in das deutsche Schienennetz werden gesteigert.“

Die Koalition will deutlich in das Schienennetz investieren – sowohl in Haupt- als auch in Nebenstrecken. Im Fokus stehen zudem die Digitalisierung und die Elektrifizierung. Programme zur Modernisierung von Bahnhöfen, Barrierefreiheit und Lärmschutz werden fortgeführt. Verbindungen nach Polen und Tschechien werden ausgebaut und durch Europa-Züge ergänzt. Eine „grundlegende Bahnreform“ wird angestrebt. DB Cargo soll marktfähig gemacht werden.

Auto/Straße

„Am bestehenden Bundesverkehrswegeplan und den Verfahren zu seiner Aufstellung und Überprüfung halten wir fest.“

Wir in Hannover können gerade am Ausbau des Südschnellweges und an dem jetzt angelaufenen Verfahren zur „Westautobahn“ (West-schnellweg) gut nachvollziehen, wie fatal dieses Festhalten an dem bestehenden Bundesverkehrswegeplan ist. Klima- und Umweltschutz spielen dabei eine untergeordnete bis gar keine Rolle. Dass Prioritäten hin zu einer klimagerechten Mobilitätswende gesetzt werden, ist nicht zu erwarten. Das Auto bleibt auch laut Koalitionspapier aus-

drücklich ein wichtiges Verkehrsmittel. Die Fahrausbildung soll reformiert werden, um den Führerschein bezahlbarer zu machen. Der Saniierungsstau, insbesondere bei Brücken und Tunneln, soll abgebaut werden. Genehmigungen für Schwerlast- und Großraumtransporte werden beschleunigt. Von Radwegen steht dort nichts.

Fuß- und Radverkehr

„Den Rad- und Fußverkehr werden wir als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern.“

Das ist der besagte Satz aus dem Koalitionsvertrag. Nicht nur werden keine konkreten Maßnahmen benannt, es fehlt auch jedes Bekenntnis zum Nationalen Radverkehrsplan oder der zukünftigen Finanzierung. Immerhin wird die grundsätzliche Bedeutung dieser Verkehrsarten betont.

Öffentlicher Personennahverkehr

„Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen.“

Zur Stärkung des ÖPNV wollen Bund und Länder eine neue Finanzierungsgrundlage vereinbaren sowie einen „Modernisierungspakt“ starten. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird entbürokratisiert, für Innovationen wie die Magnetschwebbahn geöffnet, und der barrierefreie Ausbau erleich-

tert. Klimaneutrale Busse werden gefördert. Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt, wobei es für die Nutzenden ab 2029 „sozialverträglich“ teuer werden soll. Intermodaler Verkehr kommt im Koalitionsvertrag nicht vor, wie auch der Verband für Zweiradindustrie kritisiert: „Dabei ist die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ein entscheidender Baustein zukunftsfähiger und einfach zugänglicher Mobilität. Dazu gehört insbesondere der Ausbau von Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen.“

Für die Einordnung auch interessant:

Der „Automobilindustrie“ sind zusätzlich 27 Zeilen gewidmet. E-Dienstwagen bis 100.000 Euro sollen zum Beispiel steuerlich begünstigt werden. Der Koalitionsvertrag kündigt weitere Kaufanreize für E-Mobilität an. Hoffentlich wird das auch für Dienst-Fahrräder und Pedelecs gelten – erwähnt werden sie nirgends.

Den QR-Code scannen und zum Koalitionsvertrag von CDU und SPD gelangen.

Annette Volland,
ADFC Region Hannover



Fahrradklima-Test 2024: Das bewegt die Radler*innen in Hannover



Seit 2012 führt der ADFC bundesweit alle zwei Jahre den Fahrradklima-Test durch, bei dem Radler*innen die Bedingungen für den Radverkehr in ihrer Kommune bewerten. Die Stadt Hannover befindet sich bei der Befragung seit 2018 konstant unter den Top 3 Städten in der Kategorie „Großstädte mit über 500.000 Einwohner*innen“. Nun kam die erfreuliche Nachricht: Auch 2024 steht Hannover wieder auf dem Treppchen und landet auf Platz 2 – mit einer Gesamtnote von 3,52.

Zwei Jahre zuvor waren wir mit einer Note von 3,63 auf dem dritten Platz gelandet. Den ersten Platz holt sich zum ersten Mal Frankfurt am Main – das wundert uns nicht! Bei einer verkehrspolitischen Exkursion konnte die Vorstandsrunde vom ADFC Stadt Hannover letztes Jahr selber erfahren, warum Frankfurt im Fahrradklima-Test kontinuierlich besser wurde. Zahlreiche fahrradfreundliche und verkehrsberuhigte Nebenstraßen, Autospuren an Hauptverkehrsstraßen, die zu breiten Radfahrstreifen umgewidmet wurden, kon-

sequente Kontrolle von Falschparker*innen. Die Entwicklung in Frankfurt über die letzten Jahre lässt sich sehen! Doch sowohl in Frankfurt als auch Hannover ergibt die Gesamtbewertung nach wie vor nur Schulnote „befriedigend“. Die Bedingungen für den Radverkehr sind also in allen deutschen Großstädten noch deutlich verbesserungsfähig.

Doch was sagen die Hannoveraner*innen ganz konkret über die Bedingungen in Hannover? Beim Fahrradklima-Test wurden allein in Hannover über 650 „Freitext-Kommentare“ abgegeben, die die positiven und negativen Entwicklungen in Hannover zeigen.

Negativ: „In Hannover werden viele fahrradfreundliche Projekte der Stadtverwaltung derzeit durch die Politik, eine SPD-CDU-FDP-Mehrheit im Rat verhindert.“ Wirklich viele Hannoveraner*innen betonen in den Kommentaren ihren Unmut gegenüber der ratspolitischen

Mehrheit (SPD, CDU und FDP) und ihrem Umgang mit fahrradfreundlichen Themen. Besonders der Beschluss zum Rückbau der Fahrradstraßen in Südstadt-Bult im vergangenen Jahr hat Spuren hinterlassen.

Positiv: „Im Moment macht die Stadt Hannover wirklich viel, vor allem mit Umsetzung der Velorouten.“ Besonders die Velorouten werden wiederholt positiv hervorgehoben. Hier ist im letzten Jahr, nach dem lange nur wenig baulich umgesetzt wurde, viel passiert. Die Radfahrer*innen in Hannover nutzen die neu gewonnene Infrastruktur der Velorouten gerne - und wünschen sich in vielen Kommentaren eine zügige Fertigstellung aller Velorouten!

Seit über 30 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 Reiseräder: Vorführbereit über 50 Modelle von 7 Herstellern

z.B. das Lasten-E-Bike „Pino“ von Haase. Auch als Tandem nutzbar, siehe kleines Foto.



Oder das sportive Reiserad „Blueridge“ von Tout Terrain, mit Rennlenker und fest am Rahmen integriertem Gepäckträger die perfekte Kombination aus Performance und Effizienz.



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



FOTO: ADFC

Die fertigen Teile der Velorouten zeigen Wirkung – das betonen viele Radler*innen in Hannover. Die Wiehbergstraße wurde für die Veloroute 8 zum Teil Einbahnstraße (für Radverkehr frei), um den Kfz-Verkehr zu verringern und damit die Sicherheit des Radverkehrs zu steigern.

Negativ: „Als problematisch sehe ich die generelle Rücksichtslosigkeit aller Verkehrsteilnehmer.“ Spannend: Viele Hannoveraner*innen vermissen eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Aggressive Autofahrende, rasende E-Biker, unaufmerksame Fußgänger*innen. Sie wünschen sich mehr Miteinander und weniger Gegeneinander. Dabei wird auch die suggestive Berichterstattung negativ betont, über die wir im Schwerpunkt dieser HannoRad-Ausgabe ausführlich berichten. Wenn das teils fatale Fehlverhalten von Autofahrenden in Berichten klarer benannt werden würde, würden Autofahrende vielleicht auch anfangen, über ihr eigenes Verhalten nachzudenken und rücksichtsvoller handeln.

Negativ: „Mein größter (realistischer) Wunsch wären strengere Kontrollen gegen Falschparker, das würde möglicherweise das allgemeine Klima verändern. Aktuell fehlt vielen Autofahrern völlig das Problembewusstsein.“ Die mangelnde Kontrolle bzw. das Dulden von Falschparken taucht in den Kommentaren häufig auf – das überrascht uns nicht, da es auch bei der Befragung immer wieder besonders negativ bewertet wird.

Positiv: „Neue Radwege sind optimal: gut sichtbar, breit genug, glatter Untergrund, angenehme Führung im Verkehrsfluss, angepasste Ampelschaltungen.“ Die Einrichtung von neuen Radwegen fällt vielen Radfahrer*innen positiv auf, allerdings wird im gleichen Zuge betont, dass die bestehenden Radwege, oft zu schmal und uneben mit hohligem Pflaster, nicht ausreichend ausgebessert werden.

Bianca Sieg,
Redaktionsleiterin HannoRad



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 3 | 2025:
20.09.2025

Frauennetzwerk im ADFC Region Hannover

Wichtig und schön

21 Frauen, alle aktiv im ADFC Region Hannover, haben sich Ende April im Kulturhaus Hölderlin1 in Hannover zum Austausch getroffen.

Start für das Frauennetzwerk war ein Online-Austausch mit 14 Teilnehmerinnen im Januar gewesen. Bei dem ersten Treffen in Präsenz kamen jetzt noch mehr engagierte ADFC-Frauen aller Art und Himmelsrichtungen zusammen: Verkehrspolitisch Interessierte aus Stadtteilgruppen in Hannover; erfahrene und neue Tour Guides aus Springe, Barsinghausen, Wunstorf; Helferinnen der Fahrradwerkstatt Hemmingen und der Sternfahrten in Hannover, Presse- und Kassenwartinnen sowie Sprecherinnen aus Burgdorf, Lehrte-Sehnde und der Wedemark waren dabei.

Kleine Umfragen in großer Runde zeigten: Anwesend waren Frauen, die seit Jahrzehnten ADFC-Mitglied sind, ebenso wie Kolleginnen, erst seit wenigen Wochen dabei. Manche investieren kontinuierlich viel Zeit in den ADFC, andere engagieren sich gern punktuell. Einige der Kennlern-Fragen brachten Aha-Erlebnisse. So gibt es, anders als gemeinhin angenommen, unter den im ADFC engagierte Frauen offenbar recht viele, die ihr Fahrrad nicht selbst reparieren. – Nein, auch keinen ‚Platten‘. Und zwar weil diese Frauen es nicht nötig finden, das selbst zu können und weil sie es nicht wollen. Mit solch gut gelaunter Klarheit ging es dann in vier kleineren Gesprächsgruppen um die wirklich wichtigen Fragen.

Wie gewinnen wir Frauen, die bisher wenig oder gar kein Rad fahren, für das Fahrrad im Alltag? Wie kommt es, dass viele das Auto noch vorziehen?

Schnell noch einkaufen, eben mal zum Sport, kurz etwas abholen – da erscheint es zu vielen Frauen außerhalb des ADFC immer noch hinderlich und zeitaufwendig, das Rad zu benutzen. Besonders in ländlichen Regionen ist oft keine gute Infrastruktur für das Rad vorhanden und die Wege scheinen weit. In der Stadt machen Frauen dazu in der Regel positivere Erfahrungen, analysierte die Runde. Oft geht es dort sogar schneller, alltägliche Aufgaben mit dem Rad zu erledigen. Für Frauen spielt üblicherweise auch das Sicherheitsbedürf-

nis eine wesentliche Rolle. Schmale, schlecht ausgebaute und nicht ausreichend beleuchtete Wege sind ein Problem. Hier könnten die Kommunen mit einfachen Maßnahmen Abhilfe schaffen.

Ein weiterer Punkt ist der Status des Fahrrads als Verkehrsmittel. In einigen gesellschaftlichen Milieus ist das Radfahren bislang nicht besonders hoch angesehen und wird von Frauen nicht in Betracht gezogen. Teilweise haben Frauen nie Fahrradfahren gelernt oder es nur selten und vor langer Zeit probiert. Fahrradkurse in Stadtteil- und Familienzentren oder Angebote wie die ADFC Radfahrschule, könnten hier Impulse geben. Sie müssten verstärkt bekannt gemacht werden.



Ankommen ...



... und sich wohlfühlen.

FOTOS (3): ADFC



Unsere monatlichen Newsletter!

Du willst immer über aktuelle Entwicklungen rund um Radverkehr in der Stadt Hannover informiert werden? Abonniere den Newsletter unseres Stadtverbands! 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



Das Wichtigste aus den Gesprächen an einzelnen Tischen wurde am Ende an alle weitergegeben.

► **Was erlebt eine interessierte ‚Neue‘, wenn sie in eine unserer Ortsgruppen kommt? Wie verläuft das „Onboarding“ bei uns im ADFC?**

Sowohl neu hinzu gekommene Frauen als auch solche, die bereits lange aktiv sind, wünschen sich Willkommenskultur, Kommunikation auf Augenhöhe und persönlichen Austausch bei der Vereinsarbeit. Das wurde im Gespräch sehr deutlich und gelingt in den 14 Ortsgruppen des ADFC Region Hannover bisher offenbar unterschiedlich gut. Mehr Veranstaltungen wie Reparaturkurse (es gibt Frauen mit Interesse daran), auch mal kürzere Tourangebote und Touren explizit für „Bio-Bike“ (also Fahrräder ohne „E“) oder Aktionen für Familien könnten das Vereinsleben bereichern, finden die Frauen.

Der ADFC Region Hannover hat etwa 45 % weibliche Mitglieder. Wie motivieren wir sie, mit uns aktiv zu werden?

Auch wenn uns dort Frauen sehr fehlen – es muss nicht gleich der Einsatz als Vorsitzende, Kassenwartin oder Sprecherin sein. Gerade Mikroprojekte sind für Neue oft interessant und ein guter Einstieg. Berufstätige Frauen können sich leichter mit kleineren und zeitlich begrenzten Aktivitäten engagieren. Daraus kann – muss aber nicht – irgendwann mehr werden. Oft sind in den Ortsgruppen bisher vor allem Männer sichtbar und tonangebend. Das ist für einzelne Frauen nicht unbedingt einladend, hielt die

„An einem schönen Ort treffen? – Warum??“
ein ADFC-Kollege



FOTOS (2): ADFC

Das tut dem ADFC sehr gut: Gruppenbild mal nur mit Frauen.

Themengruppe fest. Helfen könnte ein Mentoring-Angebot unter Frauen auch über Ortsgruppengrenzen hinweg. Und wie der Verband insgesamt wünscht sich auch das Frauennetzwerk Region Hannover, dass Angebote des ADFC mehr junge Menschen anregen, sich aktiv zu beteiligen. Sehr passend, dass am selben Tag im fernen Frankfurt der Junge ADFC gegründet wurde.

Die Vision: Wie bauen wir ein starkes Frauennetzwerk im ADFC Region Hannover auf?

Etwas ist den Teilnehmerinnen bei Veranstaltungen, Treffen oder Gremien ins Auge gesprungen: „Männer haben im ADFC ihre Netzwerke und nutzen die wie selbstverständlich.“ Unsere Vision: In Zukunft begrüßen sich dort auch die Frauen untereinander als gute Bekannte und sprechen sich auf ihre Erfahrungen und Aktionen an. Zentral für den Austausch und inzwi-

schen schon verteilt ist eine netzwerkinterne Kontaktliste (unter anderem mit Fotos für die bessere Zuordnung), die regelmäßig erweitert und aktualisiert wird.

Das neue Frauennetzwerk möchte immer wieder Gelegenheit schaffen, dass sich die im Moment mehr als 80 weiblichen ADFC-Aktiven der großen Region besser kennenlernen und untereinander Kontakte knüpfen können. Und, auch wichtig: Wo wir uns treffen, soll es schön sein. Und der Austausch lebendig.

Noch nicht dabei, aber Interesse? Fürs Frauennetzwerk maile bitte an a.volland@adfc-hannover.de

.....

Birgit Straßburger,
ADFC Stadt Hannover

.....

Annette Volland,
ADFC Region Hannover

.....



Fahrsicherheitstraining – ein neues Angebot der ADFC-Radfahrschule

Fahrsicherheitstrainings für Auto und Motorrad sind bekannt, für Radfahrende wurde das eher im Zusammenhang mit dem Neuerwerb privater Pedelecs thematisiert. Inzwischen interessieren sich mehr und mehr Firmen für ein solches Training. Einerseits unter dem Aspekt Arbeitssicherheit und Arbeitsschutz, andererseits, um ihren Mitarbeitenden im Hinblick auf Nachhaltigkeit Anreize fürs Radfahren zu bieten.

Vor einigen Jahren hat die ADFC-Bundesversammlung beschlossen, eine bundesweit einheitliche Ausbildung zur Fahrsicherheitstrainer*in zu konzipieren, nach dem Vorbild der Landesverbände Bayern und Baden-Württemberg. Hier haben sich neben unseren Radfahrlehrerinnen auch einige Aktive ausbilden lassen, so dass wir diese Trainings nun auch in Hannover anbieten können – natürlich auch für Privatpersonen.

Worum geht es dabei? Das Ziel der praktischen Übungen ist es, ein sicheres Verhalten auf und mit dem Fahrrad zu vermitteln, um das Rad auch in kritischen Situationen besser

zu beherrschen. Das Training eignet sich für Radlerinnen und Radler bis ins hohe Alter – wir machen keine Stunts. Die Übungen sind auch geeignet, um sich an ein neues Rad zu gewöhnen – egal ob mit oder ohne E-Motor. Neben einem Theorie-Teil gibt es Übungen zu:

Schalten und Antrieb

Was hat es mit Schaltung und Trittfrequenz auf sich? Worauf sollte man insbesondere beim E-Bike achten? Außerdem bieten wir Tipps für sicheres Anfahren und vorausschauendes Anhalten.

Besser in Balance bleiben

Sichere Körperhaltung auf dem Fahrrad; auch bei langsamer Fahrt das Gleichgewicht halten.

Optimierter Umgang mit den Bremsen

Wie verteilen sich die Bremskräfte zwischen Vorder- und Hinterrad-Bremse, auf was sollte beim Bremsen geachtet werden. Wir tasten uns mit Bremsübungen langsam an eine sichere Notbremsung ohne „Absturz“ heran.

Sicher um die Kurve

Wie spielen Blickführung, Körperhaltung und Fahrrad zusammen, wenn es um die Kurve geht? Wir fahren Slalom, Achten und mehr oder weniger enge Kurven.

Richtig abbiegen

Schulterblick und Handzeichen.

Interessiert? Geplante Übungstermine für Privatpersonen: am 21. Juni, 23. August und 27. September 2025, jeweils 15 bis 18 Uhr. Mindestanzahl sechs Teilnehmende; Kosten: 10 € pro Person. Anmeldung per E-Mail an radfahrschule@adfc-hannover.de Für den Theorieanteil vereinbaren wir separate Termine.

Unsere Radfahrschule sucht immer Helfer*innen zur Unterstützung bei unseren Radfahr-Lernkursen, auch für einzelne Tage. Keine Vorkenntnisse erforderlich, Interessierte werden eingewiesen. Weitere Info:

radfahrschule@adfc-hannover.de

Neue Gesichter für die Landesversammlung

Mitgliederversammlung des ADFC Region Hannover wählt Delegation für 2025

Sechs Frauen und vier Männer fahren im September aus der Region Hannover zur Landesversammlung des ADFC nach Osnabrück. Sie alle wurden am 7. März als Landesdelegierte einstimmig von der Mitgliederversammlung des ADFC Region Hannover

gewählt. Mit dieser Gruppe sorgt Hannover für angenehm frischen Wind: Sechs der gewählten ADFC-Aktiven aus der Region werden zum ersten Mal an einer Landesversammlung teilnehmen.

40 Ortsverbände im Bundesland an. In der Regel findet diese große Versammlung einmal im Jahr statt, die Orte wechseln. Wie viele stimmberechtigte Delegierte ein Kreis- bzw. Regionalverband des ADFC entsenden darf, hängt von seiner Größe ab. Niedersachsenweit ist der ADFC Region Hannover mit mehr als 5.400 Mitgliedern der weitaus größte – und wird deswegen durch zehn stimmberechtigte Aktive vertreten.

Die Landesversammlung wiederum wählt im September unter anderem die Delegierten, die später im Jahr für Niedersachsen an der ADFC-Bundesversammlung in Berlin teilnehmen. Gut möglich, dass auch dort wieder ADFC-Aktive aus der Region Hannover dabei sein werden.

Die Landesdelegierten 2025 des ADFC Region Hannover sind:

Sonja Arndt, Wedemark
Rainer Bassen, Hannover
Angelika Licht, Lehrte/Sehnde
Birgit Mielenz, Springe
Kathrin Roth, Burgdorf-Uetze
Michael Roth, Burgdorf-Uetze
Annette Teuber, Hannover
Dietmar Thomas, Lehrte/Sehnde
Annette Volland, Hannover
Berndt von Stieglitz, Hannover



Nicht nur Anträge und Abstimmungen: Wie hier 2024 in Nordhorn werden ADFC-Landesversammlungen oft von interessanten Exkursionen umrahmt.

Die Landesversammlung ist das höchste Gremium des ADFC Niedersachsen. Ihr gehören Delegierte aller 39 Kreisverbände und

Annette Volland,
ADFC Region Hannover



Brot für die Welt-Fahrradtour

Mit ADFC-Tour-Guide zum Deutschen Evangelischen Kirchentag 2025 in Hannover



Natürlich mit dem Rad zum Startpunkt.



Start vom Vorplatz der St. Michaeliskirche.

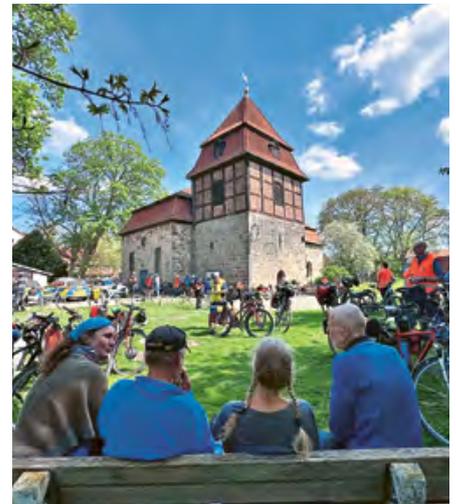
FOTOS (3): ADFC

Unter dem Motto „Radeln fürs Klima“ lud Brot für die Welt die Teilnehmer*innen des Deutschen Evangelischen Kirchentages dazu ein, möglichst klimaneutral mit dem Fahrrad nach Hannover anzureisen. Die Koordination der Fahrradtour übernahm das Team Brot für die Welt in der Ev.-luth. Landeskirche Hannovers und in der Ev.-Luth. Landeskirche Schaumburg-Lippe. Der ADFC Region Hannover e.V. wurde beauftragt, bei der Routenplanung zu beraten und die Streckenführung am Veranstaltungstag zu übernehmen.

Am 30. April führte ich als frisch gebackener Tourguide 150 Radfahrer*innen von Hildesheim nach Hannover. Diese kamen aus ganz Deutschland; von „moin moin“ über „grüezi“ bis zum munteren ‚Gesächsel‘ und ‚Geschwäbel‘ war alles dabei. Begleitet wurde die etwa 35 Kilometer lange Tour von der Polizei und drei Radler*innen der Johanniter aus Hildesheim. Ordner*innen aus Berlin, die mit Fahrrädern der Radfahrschule des ADFC Hannover unterwegs waren, sicherten die Tour mit viel

Elan und Engagement ab. Bei strahlendem Sonnenschein und knackigen 12 Grad startete die Gruppe vom Vorplatz der St. Michaeliskirche in Richtung Hannover. Es ging überwiegend auf Straßen entlang, aber auch auf dem Innerste-Radweg legten wir einige Kilometer zurück. Vorbei am Monte Karli bei Giesen, durch blühende Rapsfelder und unter schattigen Bäumen legten wir Kilometer um Kilometer mit anregenden Gesprächen und lustigen Geschichten zurück.

Bei Pausen am Spaßbad Sarstedt und an der St.-Vitus-Kirchengemeinde in Wilkenburg entspannten sich die Teilnehmer*innen und stärkten sich mit gespendeten Äpfeln und Wasser. Unterwegs gab es einige Hindernisse in Form von geschlossenen Schranken zu überwinden, aber ein „von Gott gesandter“ Landwirt war rechtzeitig zur Stelle und öffnete eine der Schranken. Die andere Schranke wurde vom JUH-Sanitäter aus Hannover geöffnet, der zum Glück einzige ‚Einsatz‘ der Johanniter auf dieser Tour.



Stärkung an der St.-Vitus-Kirche in Wilkenburg.

Zu früh kamen wir in Hannover am Maschsee an und mussten daher unsere Geschwindigkeit reduzieren, um dann pünktlich um 13.50 Uhr bei einem Bühnenprogramm am Schillerdenkmal von Belit Onay, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover, und Martin Krieg, Direktor für Engagement und Kommunikation bei Brot für die Welt, begrüßt zu werden. Mit dabei waren auch die Präses der Evangelischen Kirchen in Deutschland, Anna-Nicole Heinrich, und die Vorständin des Diakonischen Werkes evangelischer Kirchen Niedersachsen e.V., Marion Timm. Sie radelten sogar die Teilstrecke von Wilkenburg nach Hannover mit. Alle Teilnehmer*innen kamen gut gelaunt und wohlbehalten in Hannover an.

Axel Schehl
ADFC Region Hannover e.V.
und OV Burgdorf/Uetze

Wir bedanken uns bei unseren Fördermitgliedern:

**BFFL 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

EMOTION TECHNOLOGIES
Rüsterburg 3, 30173 Hannover

ERGODYNAMIK BUSCH
Schneerener 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

HACKEROTT BIKE STORE
Schulenburg Landstraße 73
30165 Hannover

HÖREN+SEHEN FÖRSTER
Neues Zentrum 4, 31275 Lehrte

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

MARIENSEER KREIS E.V.
Höltystraße 1
31535 Neustadt a. Rbge

PGV DARGEL HILDEBRANDT GBR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

PRO BERUF-FAHRRADWERKSTATT
Bonifatiusplatz 1/2, 30161 Hannover

RADGEBER LINDEN GMBH
Wunstorfer Straße 22,
30453 Hannover

RADHAUS STURM
Burgdorfer Straße 7, 31275 Lehrte

RÄDERWERK GMBH
Hainhölzer Straße 13, 30159 Hannover

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

STEINHÜDER MEER TOURISMUS
Meerstraße 15–19, 31515 Wunstorf

**PARITÄTISCHE SUCHTHILFE
NIEDERSACHSEN**
Odeonstraße 14, 30159 Hannover

TOMMY'S FAHRRADHUS
Kornstraße 20, 31535 Neustadt a. Rbg.

**ÜSTRA HANNOVERSCH E
VERKEHR SBETRIEBE 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
- ⦿ Beratung zu rechtlichen Fragen
- ⦿ Vorteile bei vielen Kooperationspartnern

**Nicht zögern –
jetzt Mitglied werden!**

Einfach QR-Code einscannen
und zum digitalen Mitgliedsantrag
gelangen.



Fahrradbügel als Verkehrsverhinderer

Im Rahmen des 1000-Bügel-Programms stellt die Region Hannover den Kommunen jährlich tausend Anstellbügel kostenlos zur Verfügung, um zeitgemäße Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. In Uetze ist man scheinbar der Meinung, dass genau diese

Bügel auch völlig zweckentfremdet dazu verwendet werden können, das Umfahren von Umlaufsperrern zu verhindern, so wie an der Kirchgasse im Bereich Kaiserstraße. Dabei könnten die Bügel durchaus sinnvoll verwendet werden. Ein Gang durch den Orts-

kern zeigt sehr viele veraltete Vorderradklemmen aus grauer Vorzeit und zahlreiche beschädigte Fahrradbügel. Von Geschäftstreibenden werden Fahrradbügel auch gern für das Anbringen von Werbemitteln zweckentfremdet.

Eine Förderung des Radverkehrs mit zeitgemäßen Abstellmöglichkeiten würde mehr Menschen mit dem Fahrrad in den Bereich locken, was der Aufenthaltsqualität nur zuträglich sein kann. Die Verwendung der Bügel für Absperrungen ist dagegen eher unsinnig.

Michael Roth

Anzeige



bett+bike
adfc

Bett+Bike Qualitätsauszeichnung

Hier schlafen Radreisende gut!

Ihr Rad ist sicher abgestellt, Ihre Kleidung trocknet im Schlaf. Ein vitales Frühstück bringt Sie morgens in Schwung.

Finden Sie bequem Ihre Unterkunft mit Bett+Bike bei über 5.800 fahrradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten



www.bettundbike.de

Ein Service des ADFC, verfügbar in Deutschland, Österreich, Dänemark, Italien, Luxemburg und Belgien.
Ein Service des ADFC, verfügbar in Deutschland, Österreich, Dänemark, Luxemburg, Italien & Belgien



Fahrradbügel zur Absperrung: Sie sollen hier verhindern, dass die Drängelgitter umfahren werden.



Fahrradbügel als Stütze für Werbemittel zweckentfremdet.

ADFC Hemmingen-Pattensen

10 Jahre ADFC Hemmingen-Pattensen



FOTO (2): ADFC

Genau am 19. Mai 2015 hatten 18 Fahrradinteressierte im Bürgersaal in Hemmingen die ADFC-Ortsgruppe Hemmingen-Pattensen gegründet.

Zehn Jahre später, am 14. Mai 2025, haben wir dieses Ereignis mit 16 Personen im Bürgersaal mit einer speziellen ADFC-Torte gefeiert. Zuvor fand eine Radtour mit zwei zertifizierten Tourenleitern statt. Ab 18:30 Uhr wurde dann ausgiebig gegessen und viel diskutiert. Zwischendurch gab es eine Präsentation zu den Themen „Touren 2024“, „Standradeln 2025“, „Aktivitäten in der Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt“ und „Radverkehrsplanungen in Hemmingen und Pattensen“.

Die Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt wurde übrigens bereits eineinhalb Jahre nach unserer Gründung, im November 2016, in der Heinrich-Heinrich-Hertz-Straße in Hemmingen eröffnet. Seitdem ist die Werkstatt an etwa 50 Dienstagen im Jahr geöffnet und es werden jedes Mal zehn oder mehr Reparaturen durchgeführt. Das macht mehr als 500 Reparaturen pro Jahr. Außerdem geben wir dort etwa 200 Räder im Jahr an Bedürftige ab.

Auch die Fahrradtouren sind sehr beliebt. Jedes Jahr führen wir etwa 20 Touren durch. Derzeit nehmen pro Tour etwa 20 Personen teil. Die Strecken führen moderat rund um Hemmingen und Pattensen, aber wir unter-

nehmen auch längere Touren, zum Beispiel nach Steinhude, zum Wietzensee in Langenhagen oder zum Kloster Wülfinghausen am Osterwald.

Verkehrspolitisch arbeiten wir kontinuierlich mit den Verantwortlichen an Verbesserungen. In Hemmingen gibt es dazu die AG Radverkehr, die sich aus Verwaltung, Politik, Polizei, dem Behindertenbeauftragten und

dem ADFC zusammensetzt. Manchmal müssen wir allerdings auch selbst vor Ort aktiv werden. So zum Beispiel letztes Jahr in Schulenburg: Dort wurde eine neue Schule eröffnet, aber an einen sicheren Schulweg hatte niemand gedacht. Deshalb hat der ADFC „Achtung Schule“-Schilder gespendet und diese zusammen mit der UWG Schulenburg aufgestellt. Alle Genehmigungen wurden innerhalb von vier Wochen beschafft. Es geht, wenn der Wille vorhanden ist.

Jens Spille



Das ganze Land in einer App.

Jetzt kostenlos laden:

ADFC Garbsen-Seelze

Radtour zum Kirschblütenfest im Hiroshima Hain (Hamani)

Vierzehn Tourteilnehmer*innen des ADFC Garbsen/Seelze stehen bereit. Die Sonne scheint und ein leichter Wind sorgt für Erfrischung. Das Ziel: der Hiroshima Hain in Hannover. Er liegt am Rande der Eilenriede im Stadtteil Bult. 1987 wurde der Park angelegt zum Gedenken an den Atombombenabwurf am 6. August 1945 über Hiroshima.

110 japanische Kirschbäume wurden gepflanzt. Jeder Kirschbaum steht für 1.000 Tote, die in der ersten Stunde nach der Detonation starben. Das Kulturbüro veranstaltet das Kirschblütenfest, wie es in Japan Tradition ist. Diverse Vereine und Initiativen präsentieren japanische Kampfkunst, Kalligraphie, Origami, Teezeremonien und Cosplayer. Cosplay ist ein fantasiereiches Kostüm-Spiel, bei dem zum Beispiel Figuren aus japanischen Comics („Mangas“) so originalgetreu wie möglich nachempfunden werden. Sie sind der Blickfang des Festes.

Wir sind am Mittellandkanal Richtung Osten, am Pelikanviertel vorbei in die Eilenriede gefahren. Unser Weg führte uns der Länge nach durch die Eilenriede, vorbei am Pferdeturm zur ehemaligen Pferderennbahn Alte Bult.

Das Fest war gut besucht. Unter blühenden Kirschbäumen fanden wir noch ein sonniges Plätzchen für uns und unsere Picknickdecken und konnten das Programm des Tages genießen.

Über Döhrener Turm, das Südufer vom Maschsee und den Ohedamm ging es schließlich zurück nach Garbsen. Die gesamte Tagestour umfasste 45 Kilometer.

Jürgen Oschlies, ADFC Garbsen/Seelze



Kostüm-Spiel nach japanischer Art beim Kirschblütenfest.

ADFC Wedemark

ADFC Wedemark on Tour am Arendsee

Der ADFC Wedemark war wieder unterwegs: Für unsere Wochentour fahren wir und unsere Räder in jedem Jahr einmal mit PKW oder Bahn an einen Ort und übernachten im Hotel. Von dort werden täglich Touren unternommen. Unsere Wochentour führte uns diesmal zum Arendsee in der Altmark.

Gewohnt haben wir im Deutschen Haus Arendsee (www.dh-arendsee.de); ein familiengeführtes Hotel mit exzellenter Küche und direktem Zugang zum See. Am Abend gab es wunderschöne Sonnenuntergänge am See. Und am Tag brachte uns der zertifizierte Tourenleiter Mathias Bölke (mathias.boelke@adfc-sachsenanhalt.de) Natur, Kunst und Kultur der Altmark näher. Wir konnten Grenztürme besichtigen und wurden durch das Biosphärenreservat Elbtalaue geführt.

In Salzwedel besuchten wir erst eine Baumkuchenbäckerei, dann folgte ein Besuch bei der HansenBande (Kunst und Kunsthandwerk) und danach ging es ins Kunsthaus, wo wir unter Anleitung T-Shirts im Siebdruckverfahren mit eigenem Logo bedrucken durften.

In Gorleben erhielten wir Einblicke zu den Protestaktionen der Atomkraftgegner - sehr bewegend! Wir besuchten die Burg Lenzen, das Blaulichtmuseum in Beuster und kehrten in diversen Cafés ein.

Und immer wieder kreuzten wir das Grüne Band. Einst innerdeutsche Grenze und Todesstreifen, ist es heute ein Gebiet voller Leben mit abwechslungsreichen Landschaften und geschützten Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Nach vielen interessanten Eindrücken und 380 gefahrenen Kilometern ging es am Samstag zurück in die Wedemark. An diese Fahrradreise werden wir uns dank unseres Tourenleiters Mathias Bölke noch lange erinnern.

Sonja Arndt



ADFC Neustadt am Rübenberge

E-Bike und Bio-Bike harmonisch unterwegs

Unsere frisch zertifizierte Tourleiterin Kerstin Peters hat für einen Sonntag im Mai eine besonders schöne Tour ausgesucht, um ihre Premiere als Tourenleiterin zu absolvieren. Mit zwanzig Radlern und Radlerinnen ging es von Neustadt am Rübenberge nach Groß-Enheidorn und von dort über die ehemalige Bahntrasse der Steinhuder Meer Bahn, die früher Wunstorf mit Bad Rehburg verband. Das der Radweg Richtung Steinhude früher die Bahntrasse war, war nicht allen Teilnehmenden bekannt.

Über die Rhododendron Allee in Hagenburg ging es vorbei am Schloss Hagenburg bis nach Wiedenbrügge, wo noch die alten Bahnhofsgebäude zu sehen sind. Dann wurde es steil! Das Teilstück zum Kammweg nach Bergkirchen hatte es in sich. Unsere Gruppe schaffte den Anstieg, ob mit Bio-Bike oder E-Bike, und wurde mit einem wunderbaren Ausblick auf das Weserbergland und das Steinhuder Meer belohnt. Die Mittagsrast in der Bergkirchener Hütte war redlich verdient. Die Rückfahrt führte uns nach Idensen, wo wir in der Kaffeestube Idensen noch Energie für den Rest des Weges tankten. Anschließend steuerten wir die Sigwardskirche in Idensen an, gefolgt von dem Schloss in Bokeloh auf der Fahrt Richtung Wunstorf, was auch nicht alle kannten. Vorbei am Fliegerhorst in Wunstorf und durch das Moor bei Poggenhagen ging es für die Radelgruppe zurück nach Neustadt wo sie nach 56 Kilometern gesund und munter, gut gelaunt und voller neuer Eindrücke ankam.

Unsere Tourenleiterin hat sich besonders darüber gefreut, dass die Radler*innen mit E-Bike und Bio-Bike so gut miteinander harmoniert haben. Ein herzliches Dankeschön an Kerstin für diese schöne Tour und viel Freude auf allen weiteren Touren!

Kirsten Barthel



FOTO: ADFC

Los geht es in Neustadt! Aber vorher noch eine kurze Einleitung mit wichtigen Hinweisen von unserer Tourenleiterin Kerstin.



Darf auf einer guten Radtour nicht fehlen: Kaffee und Kuchen! – Hier in der Kaffeestube Idensen.

ADFC Gehrden-Ronnenberg

Bewachtes Fahrradparken ein echter Erfolg

Wie im letzten Jahr hat der ADFC Gehrden-Ronnenberg beim Tag des offenen Berges in Empelde einen bewachten Fahrradparkplatz organisiert und das mit einem Info-stand verbunden. Dieses Angebot scheint sich herumgesprochen zu haben, denn viele haben bei bestem Wetter ihr Auto stehengelassen und sind stattdessen mit dem Fahrrad gekommen. Zeitweise waren mehr als 450 Fahrräder zugleich sicher abgestellt – ein Zuwachs gegenüber dem letzten Jahr. Das bewachte

Fahrradparken ist also ein echter Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz. Das ist im Übrigen auch die Rückmeldung vieler, die dieses Angebot gern angenommen haben.

Darüber hinaus konnte der ADFC mit dem Info-stand Werbung in eigener Sache machen und wichtige Veranstaltungen wie die Sternfahrt am 18. Mai 2025 als Auftakt zum Stadtradeln bewerben. Nachgefragt waren zudem die Themen „Geführte Radtouren“ sowie Vorteile einer ADFC-Mitgliedschaft. *Andreas Beichler*



FOTO: ADFC

450 Fahrräder konnten sicher abgestellt werden.

ADFC Stadt Hannover

Neue Vorstandsrunde beim ADFC Stadt Hannover

Unserer Mitgliederversammlung hat am 31. März eine neue Vorstandsrunde mit bekannten und neuen Gesichtern gewählt. Nach acht Jahren als Vorsitzender für den

ADFC Stadt Hannover ist Eberhard Röhrig-van der Meer von der Position zurückgetreten. Vorstandsmitglied Swantje Michaelsen, die als Geschäftsstellenleiterin selbst jahrelang eng

mit ihm zusammenarbeitete, verabschiedete Eberhard mit einer von Herzen kommenden Rede. „Der ADFC hat dir viel zu verdanken. Die fünfzehnjährige Geschichte des ADFC Hannover ist mit dir eng verbunden“, sagte sie. Ihre Rede kann auf der Website des Stadtverbandes nachgelesen werden.

QR-Code scannen und direkt zur Rede von Swantje Michaelsen gelangen:

Dirk Hillbrecht, ebenfalls jahrelang Mitglied der Vorstandsrunde, wurde zum neuen Vorsitzenden gewählt. „Wir brauchen eine starke Stimme, die sich für den Radverkehr und damit für eine lebenswerte Stadt einsetzt. Der ADFC Stadt Hannover wird auch in den nächsten Jahren eine solche Stimme sein“, versprach Dirk. Jan Krüger, Swantje Michaelsen, Karsten Sander sowie Eberhard Röhrig-van der Meer wurden in den Vorstand wiedergewählt. Neu dazu gekommen sind Simon Kapitzke und Birgit Straßburger. Beide waren bereits als Ansprechpersonen für die Stadtbezirke Südstadt-Bult und Ricklingen aktiv und wollen sich vor allem für eine bessere Rad-Infrastruktur für Kinder und Jugendliche, Schülerinnen und Schüler, einsetzen.

Bianca Sieg

Bunte Aufkleber gegen Fahrrad-Diebstahl

Knapp zweihundert Fahrrad-Diebstähle werden jährlich bei der Polizei Langenhagen angezeigt. Jeder dieser Diebstähle führt unweigerlich zu großem Ärger: hoher Geldverlust, erheblicher Zeitaufwand fürs Suchen der Unterlagen, viel Arbeit für das Polizeikommissariat Langenhagen. Dem steuert der ADFC Langenhagen nun mit einer zweistufigen, von der Stadt genehmigten Aufklärungskampagne entgegen. Im ersten Schritt werden Rad-eigentümer*innen mit anti-klau-Aufklebern an Fahrradbügeln im Stadtgebiet über die wesentlichen Schritte zum Schutz ihres eigenen Fahrrades informiert:

- Es sollte ein „stabiles Schloss“ verwendet werden, wobei der ADFC darauf hinweist, dass das bei einem Schloss für 5,95 € wohl nie zutreffen kann. Bei sehr teuren Rädern oder an dunklen Ecken hat es sich bewährt, das Rad mit zwei unterschiedlichen, stabilen Schlössern zu sichern.
- Das Fahrrad sollte an einem festen Gegenstand angeschlossen werden. Das Abschließen alleine reicht nicht, denn dann ist das Wegtragen des Rades möglich.

Aufkleber mit QR-Code führen zum Klau-Video

Nur wenige Stichworte passen auf die ADFC-Aufkleber an den Fahrradbügeln. Für mehr Infos können Interessierte über einen QR-Code auf dem Sticker zur ADFC-Webseite „www.anti-klau.de“ gelangen. Dort ist nicht nur ein Video verlinkt, wie Fahrräder durch die Luft „entführt“ werden, es gibt auch weitere Tipps zum Schutz vor Fahrrad-Diebstahl, wie z.B. die Fahrradcodierung oder GPS Tracker fürs Fahrrad. Sogar künstliche Intelligenz kann jetzt bei Fahrrad-Diebstählen helfen: Unter der Frage „Wo ist mein Bike“ werden Fotos des eigenen Fahrrades verglichen mit Bildern in Verkaufsbörsen und in Polizeidatenbanken über nicht zuzuordnende sicher-gestellte Fahrräder. Im Falle einer guten Rad-bild-Ähnlichkeit sendet das KI-Programm dann eine Info.

Fahrrad-Diebstähle selber aktiv reduzieren

Das ideale Ergebnis der Kampagne „www.anti-klau.de“ wäre natürlich, dass sich unter Fahrraddieben herumspricht, dass die Fahrradbesitzer*innen ihre Räder in Langenhagen so gut sichern, dass sie hier gar nicht mehr



FOTO (2): ADFC

„anti-klau“: Die Aufkleber-Kampagne des ADFC Langenhagen für mehr Diebstahlschutz bei Fahrrädern. Reinhard Spörer (links) und Reinhard Wolf präsentierten das Design des Aufklebers.

aktiv werden. Während die Zahl der jährlich angezeigten Fahrrad-Diebstähle in Langenhagen schon recht hoch liegt, waren es im Gebiet der Stadt Hannover (mit zehn Mal so vielen Einwohnern) zuletzt zwanzigmal so viele Fahrraddiebstähle, nämlich um die 4.000 jährlich! Wir regen alle in der Region Hannover an: Macht es nach und helft den Radfahrenden vor Ort, ihr Fahrrad besser vor Diebstahl zu sichern! „www.anti-klau.de“.

Reinhard Spörer



Der Aufkleber in Originalgröße mit den beiden Kern-Sicherungsmaßnahmen und dem QR-Code auf einem Fahrradbügel.


f /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

Radweg Anderten – Neue Asphaltierung

Glatt und einladend ist der Weg zwischen Hannover-Anderten und Ahlten entlang der S-Bahnlinie jetzt auf etwa zwei Kilometer Länge wunderbar zu befahren – wenn auch nur in der alten Breite von drei



FOTO: ANNETTE VOLLAND

Metern. Diese Sanierung war dringend – zuletzt hatte wegen des üblichen Zustands schon eine Vollsperrung gedroht. Ein dickes Plus für die Zusammenarbeit: Hier hat die Landeshauptstadt die Sache in Gang gebracht und der Stadt Lehrte erfolgreich angeboten, „ihr“ Teilstück gleich mit zu sanieren. Auch die Region hat finanziell dazu beigetragen. Weiter so!

Annette Volland



FOTO: SABINE NOWAK

Die Rad-Ampel an der Glocksee steht mitten auf dem Radweg. Die Kreuzung wurde saniert und ich bin davon ausgegangen, dass die Ampel da wekommt. Nun wurde der Radweg neu rot markiert und die Sanierung ist abgeschlossen, aber die Ampel steht da immer noch.

Sabine Nowak

Zu schmal: Die neue Brücke bei der Kückenmühle

Nach fünf Monaten Bauzeit ist die neue Brücke über die Ihme beim Restaurant 'Kückenmühle' in Ronnenberg im April offiziell freigegeben worden.

100 Jahre soll das neue Bauwerk halten. Nur leider ist die neue Brücke so schmal ausgefallen, dass sie jeweils nur in einer Richtung genutzt werden kann. Für Gegenverkehr - egal ob zu Fuß oder auf dem Rad - ist nicht ausreichend Platz. Konflikte sind so vorprogrammiert.

Das ist ärgerlich, da an schönen Wochenenden viele Radler*innen aus der Region zur Kückenmühle und nach Hannover diesen Weg nehmen und umgekehrt aus Hannover zum Beispiel zum Erdbeerfeld und entlang der Regionsroute zum Deister fahren.

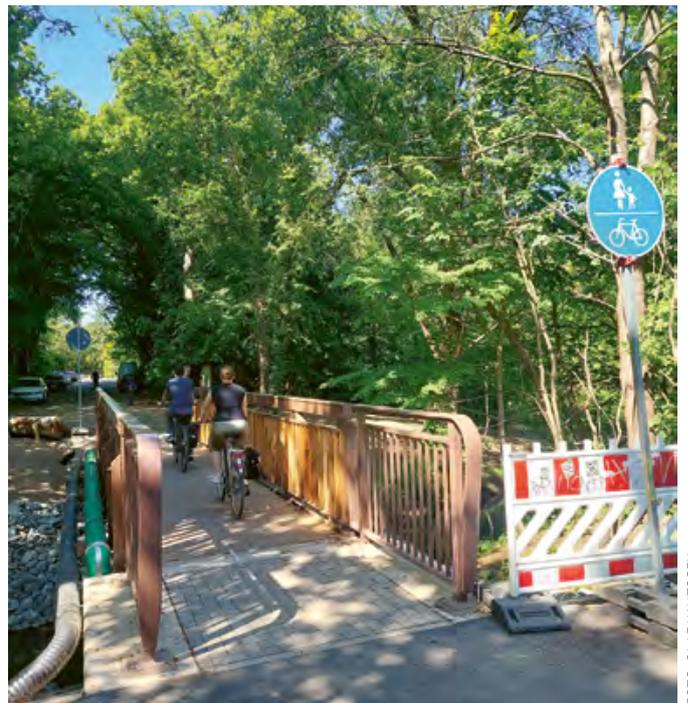


FOTO: OLAF KANTOREK

Olaf Kantorek

Burgdorf – Irreführende Markierung



FOTO: REINHOLD JENDERS

Uetze, Burgdorfer Straße Richtung B188: Besonders für Ortsfremde besteht die Gefahr, der irreführende Markierung für den Radverkehr zu folgen und am Ampelmast oder im Gras zu landen. Was will uns diese Markierung sagen? Sollen wir an der Ampel die Straße queren, um dann auf der anderen Seite auf dem huckeligen Fußweg weiter zu fahren, der nicht als Radweg ausgeschildert ist?

Reinhold Jenders

Langenhagen – Fahrradstraße wird saniert

Ein weiteres, diesmal 350 Meter langes, Teilstück der Karl-Kellner-Fahrradstraße in Langenhagen wird saniert – und gleich so gebaut, dass auch diese Strecke später in den geplanten Fahrradschnellweg



FOTO: REINHARD SPÖRER

Langenhagen-Hannover integriert werden. Nach Abschluss dieser Baustelle soll es direkt mit dem nächsten Stück weitergehen, südlich davon. Denn im Norden der jetzigen Baustelle sind bereits 750 Meter fertiggestellt.

Reinhard Spörer

Plathnerstraße – beidseitige Fahrspuren

Nachdem die Sperrung der Plathnerstraße in Hannovers Zooviertel vorübergehend wieder aufgehoben wurde, gibt es auf beiden Seiten ordentliche Fahrradspuren. Das Straßenrandparken wurde dafür eingeschränkt.

Annette Teuber



FOTO: ANNETTE TEUBER



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

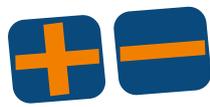
SFU
immer unterwegs

SFU - SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

HANNOVER
Schillerstraße 33 | 0511 4503010

BRAUNSCHWEIG
Neue Straße 20 | 0531 13666

besuch uns auf: www.sfu.de |  | 



+ Langenhagen – Besser geht es kaum

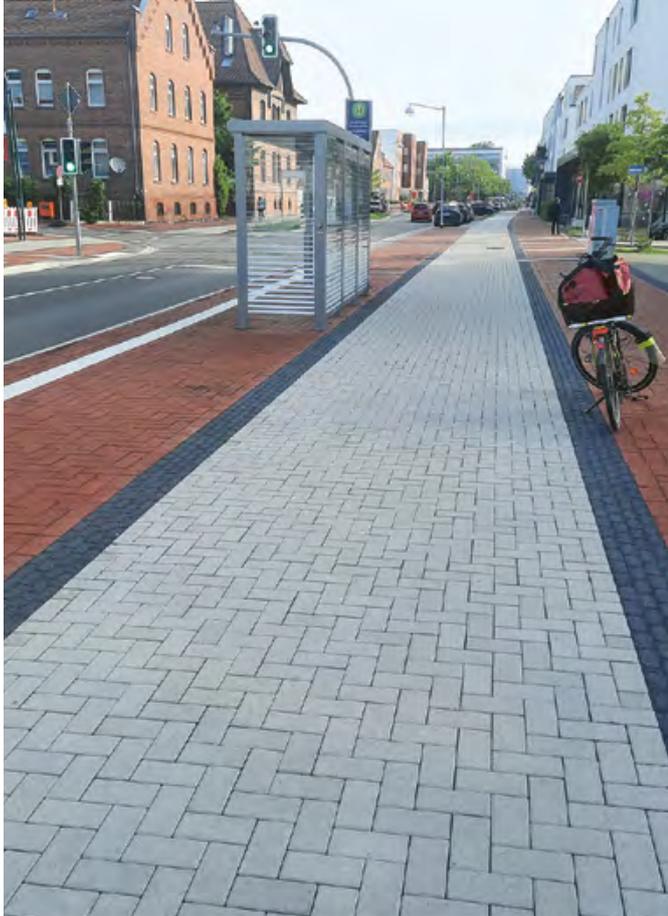


FOTO: REINHARD SPÖRER

So sehen neue Radwege aus! Die Stadt Langenhagen hat ihre Hauptstraße mitten durch den Ort, die Walsroder Straße, über einen weiteren Abschnitt saniert und dabei kräftig umgebaut. Das Ergebnis: ein Radweg, wie er durch einen Ortskern besser nicht sein könnte!

Reinhard Spörer

+ Hannover – renovierter Eilenriede-Rand-Radweg



FOTO: ANNETTE TEUBER

Einfach wortlos genießen ...

+ Lehrte – Neue Pumpstation

Eine in Lehrte arbeitende, allerdings in Braunschweig wohnende Radfaherin freut sich sehr über die neu installierte Pumpstation vor dem Lehrter Rathaus. Die alte Installation war kaputt, weil Menschen diese mutwillig zerstört hatten.



FOTO: PRIVAT

stadtradla

Ein Service von **stadtmobil carsharing**

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

>>>> **stadtradla.de** <<<<

Kontakte und regelmäßige Termine

REGION HANNOVER

Vorstand:

☎ vorstand@adfc-hannover.de

Annette Teuber

☎ 0157 52653064

Helene Grenzebach

☎ 0176 22692659

Rainer Bassen

☎ 0511 920719

Info-Laden/Geschäftsstelle

Leitung: Ronald Brandt

Umweltzentrum

Hausmannstraße 9–10

30159 Hannover

☎ 0511 1640312

☎ region@adfc-hannover.de

hannover-region.adfc.de/

Öffnungszeiten:

Mittwoch 15:00–19:00 Uhr

Donnerstag 10:00–13:00 Uhr

und 15:00–19:00 Uhr

Samstag 10:00–13:00 Uhr

Weitere Infos unter:

[https://hannover-region.adfc.de/](https://hannover-region.adfc.de/neuigkeit/oeffnungszeiten-adfc-infoladen)

[neuigkeit/oeffnungszeiten-adfc-](https://hannover-region.adfc.de/neuigkeit/oeffnungszeiten-adfc-infoladen)

[infoladen](https://hannover-region.adfc.de/neuigkeit/oeffnungszeiten-adfc-infoladen)

[https://mastodon.social/@ADFC_](https://mastodon.social/@ADFC_Region_Hannover)

[Region_Hannover](https://mastodon.social/@ADFC_Region_Hannover)

STADT HANNOVER

Dirk Hilbrecht

☎ d.hilbrecht@adfc-hannover.de

Geschäftsstelle

Burkhard Wetekam

☎ 0511 1640322

☎ stadt@adfc-hannover.de

hannover-stadt.adfc.de

Codiertermine: Immer jeden zweiten Dienstag im Monat von 16–18 Uhr und jeden vierten Dienstag von 18–20 Uhr statt.

[https://hannover-stadt.adfc.de/](https://hannover-stadt.adfc.de/artikel/fahrradcodierung-3)

[artikel/fahrradcodierung-3](https://hannover-stadt.adfc.de/artikel/fahrradcodierung-3)

Das Radtourenangebot ist im Tourenportal des ADFC eingestellt.

BURGDORF/UETZE

Das Sprecher*innen-Team ist unter: burgdorf-uetze@adfc-hannover.de zu erreichen.

adfc-burgdorf-uetze.de

Burgdorf:

Jeden Dienstag Feierabendtouren von April bis September, mehr dazu auch zu Tagestouren siehe Homepage.

Uetze:

Jeden Donnerstag Feierabend- oder Nachmittagsradtouren von April bis September. Mehr dazu siehe Homepage.

BURGWEDDEL

Steffen Timmann

☎ 01577 723 9091

☎ steffen.timmann@gmail.com

burgwedel.adfc.de

Wir treffen uns jeweils am 4. Dienstag des Monats, 19:00 Uhr, Seniorenbegegnungsstätte Burgwedel, Gartenstraße 10, Großburgwedel

GARBSEN/SEELZE

☎ garbsen-seelze@adfc-hannover.de

www.garbsen-seelze.adfc.de

Wir treffen uns jeden 1. Mittwoch im Monat um 18:30 Uhr Sporthof Stelingen, Stöckener Straße 6 in Garbsen-Stelingen.

GEHRDEN/

RONNENBERG

Wernhard Thielemann

☎ 05108 921006

☎ w.thielemann@adfc-hannover.de

gehrden-ronnenberg.adfc.de/

HEMMINGEN/

PATTENSEN

Jens Spille

☎ 0511 428661

☎ j.spille@adfc-hannover.de

<https://hemmingen-pattensen.adfc.de/>

Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt

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

Radtouren

Mittwoch von April bis September Feierabendtouren und Tagestouren. Aktuelle Informationen und Termine finden Sie auf unserer Homepage.

ISERNHAGEN

Dr. Ulf Preuschoff

☎ 0511 7247678

☎ u.preuschoff@adfc-hannover.de

Wir treffen uns an jedem 4. Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr in der Begegnungsstätte Buhrsche Stiftung, Am Ortfelde 74 in Isernhagen, N.B.

LAATZEN

☎ laatzen@adfc-hannover.de

laatzen.adfc.de

LANGENHAGEN

Dr. Reinhard Spörer

☎ 0151 24079975

☎ Info@AdfcLangenhagen.de

www.AdfcLangenhagen.de

Alle Touren & alle Termine:

www.Termine.AdfcLangenhagen.de

LEHRTE/SEHNDE

Dietmar Thomas

☎ 05132 8624847

☎ Tourentelefon 05132 8624938

☎ lehrte-sehnde@adfc-hannover.de



lehrte-sehnde.adfc.de

mastodon.social/@adfclehrtesehen

[facebook.com/adfclehrtesehen/](https://facebook.com/adfclehrtesehen)

Wir treffen uns jeden 2. Mittwoch im Monat um 18:00 Uhr, Haus der Vereine, Marktstraße 23 in Lehrte

NEUSTADT

Frank Borges

☎ 05032 9090611

(Weiterleitung zur Mobilbox)

☎ neustadt@adfc-hannover.de

<https://neustadt-rbge.adfc.de/>

Wir treffen uns jeden 2. Dienstag im Monat um 18:30 Uhr, Café im Ackerbürgerhaus, das für extra außerhalb der Öffnungszeiten die Türen öffnet, Mittelstraße 23, 31535 Neustadt.

SPRINGE

Leonard Küster

☎ 0176 72918786

☎ l.kuester@adfc-hannover.de

Die ADFC-Ortsgruppe **Springe** trifft sich jeden vorletzten Freitag im Monat in einem Restaurant in Springe (Ort: siehe springe.adfc.de). Der Ort wechselt.

WEDEMARK

Ulrike Brachthäuser

☎ 05130 39673

Sonja Arndt

☎ 05130 40781

wedemark-adfc.de

Aktuelle Informationen zum Radler-Stammtisch finden sich auf unserer Website.

WENNIGSEN/

BARSINGHAUSEN

für Wennigsen:

Ingo Laskowski

☎ 0170 8644965

☎ i.laskowski@adfc-hannover.de

für Barsinghausen:

Heidrun Bartz

☎ 0157 57099116

☎ h.bartz@adfc-hannover.de

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

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

wennigsen-barsinghausen.adfc.de

Wir treffen uns jeden letzten Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr in Rani's Palace, Bahnhofstraße 11, Wennigsen

WUNSTORF

Erwin Marquard

☎ 0171 2987849

☎ e.marquard@adfc-hannover.de

wunstorf.adfc.de

LANDESVERBAND

ADFC Landesverband Niedersachsen

Hinüberstraße 2,

30175 Hannover

☎ 0511 282557

☎ info@adfc-niedersachsen.de

niedersachsen.adfc.de/

BUNDESVERBAND

ADFC Bundesverband

☎ Infoline/Telefon: 030 20914980

☎ kontakt@adfc.de

www.adfc.de

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



Über den Tellerrand

Unsere Nachbargliederungen außerhalb der Region Hannover:

Heidekreis

vorstand@adfc-heidekreis.de

<https://www.adfc-heidekreis.de/>

Celle

kontakt@adfc-celle.de

<https://www.adfc-celle.de/>

Gifhorn

wolfgang.harder@adfc-gifhorn.de

<https://www.adfc-gifhorn.de/>

Peine

adfc-peine@gmx.de

home01.http-tel.de/glck11/index.html

Hildesheim

post@adfc-hildesheim.de

<https://hildesheim.adfc.de/>

Hameln-Pyrmont

info@adfc-hameln.de

<https://hameln-pyrmont.adfc.de/>

Schaumburg

vorstand@adfc-schaumburg.de

<https://www.adfc-schaumburg.de/>

Nienburg (Weser)

info@adfc-nienburg.de

<https://www.adfc-nienburg.de/>



2x in der Region Hannover

Größter e-Bike Fachhandel in der Region Hannover auf 2000 m²



Jetzt e-Bikes testen, verlieben und losfahren!

e-Bikes | Lastenräder | Service | Leasing



e-motion e-Bike Welt Hannover-Garbsen

Flemmingstraße 13 | 30827 Garbsen

0511 37 06 98 74

hannover@emotion-technologies.de



e-motion e-Bike Welt Hannover-Südstadt

Rüsterburg 3 | 30173 Hannover

0511 47 53 29 40

hannover-suedstadt@emotion-technologies.de

≡ **e-motion** ≡
DIE E-BIKE EXPERTEN