



adfc
Stadt Hannover



15 Jahre ADFC Stadt Hannover

Festschrift zum Jubiläum

Juni 2025

Editorial

15 Jahre ADFC Stadt Hannover

Die Geschichte des 1979 gegründeten Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) ist eine Erfolgsgeschichte. Unser Verband hat sehr viel Positives für den Stellenwert des Radfahrens und für die Verbesserung der Radverkehrs-Bedingungen erreicht. In der Landeshauptstadt Hannover gibt es seit 2010 offiziell den „ADFC Stadt Hannover“; Gliederung des ADFC Region Hannover, die an diesen Aufgaben auf kommunaler Ebene mitgearbeitet hat.

Mit dieser Dokumentation zeigen wir, wie wir unsere Arbeit ausgerichtet haben, welche Ideen und Impulse wir unserer Stadt gegeben haben, wie wir den ständigen Dialog zum Radfahren geführt haben. Sehr betroffen waren wir im Herbst 2024 als uns vom hannoverschen Stadtrat unsere Gesprächs- und Dialogfähigkeit abgesprochen und die seit 2013 gewährte Zuwendung für unsere Geschäftsstelle gestrichen wurde. Wir sind dennoch zuversichtlich, die zuvor gute sachliche Diskussion und Kooperation mit dem Stadtrat wieder fortsetzen zu können.

Hannover, im Juni 2025

Harald Hogrefe
Vorsitzender 2010–2017

Eberhard Röhrig-van der Meer
Vorsitzender 2017–2025

Dirk Hillbrecht
Vorsitzender ab 2025



IMPRESSUM

Konzept, Redaktion, Texte:

Bianca Sieg, Eberhard Röhrig-van der Meer, Harald Hogrefe, Swantje Michaelsen, Annette Volland, Lars Wöllecke, Dirk Hillbrecht, Bernd von Stieglitz

Fotos: Wenn keine Quelle beim Foto genannt: ADFC Stadt Hannover.

Gestaltung: Andreas Beichler

Druck: Qubus Media GmbH, Auflage: 1.000, Juni 2025

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Herausgeber:

ADFC Stadt Hannover im Kreisverband ADFC Region Hannover e.V., Hausmannstr. 9–10, 30159 Hannover,
<https://hannover-stadt.adfc.de/>

Die Anfänge des ADFC Stadt Hannover



FOTO: ADFC

Der Infoladen in der Rambergstraße.

Gründung der Ortsgruppe Stadt Hannover des ADFC

Wie viele große Verbände ist der ADFC in einen Bundesverband, Landesverbände und Kreisverbände gegliedert. Eigentlich eine klare Sache – aber in Hannover vielleicht etwas verwirrend. Denn hier gibt es sowohl den ADFC Region Hannover als auch den ADFC Stadt Hannover. Das kam so: Mit der Gründung der Region Hannover 2001 entstand eine neue Ebene für die grundsätzliche Lenkung der Mobilität, für die Steuerung des ÖPNV sowie Servicefunktionen im Verkehr für einige Umlandgemeinden. Entsprechend gab es auch Veränderungen beim ADFC. Der bereits seit 1980 bestehende „ADFC Hannover“ wurde umbenannt zum „ADFC Region Hannover“ mit mehreren Ortsgruppen in der Region. Eine eigene Ortsgruppe mit gewählten Sprecher*innen für die Stadt Hannover gab es vorerst nicht. Stattdessen gab es eine „AG Radverkehr“, bestehend aus Mitgliedern des ADFC und anderen Verbänden, in der stellvertretend für den ADFC verkehrspolitische Themen diskutiert und vertreten wurden. Um die Präsenz des ADFC in der Landeshauptstadt Hannover zu verbessern, lud der Kreisvorsitzende Peter Hofmann am 25.10.2010 zur Gründung einer Ortsgruppe Stadt Hannover ein. Damit erhielt die Landeshauptstadt einen unmittelbaren verkehrspolitischen Ansprechpartner im ADFC, vereinsrechtlich unter dem „Dach“ des ADFC Region Hannover e.V. Erster Vorsitzender, oder damals „Ortsgruppensprecher“ des ADFC

Stadt Hannover, wurde Harald Hogrefe. Auch Eberhard Röhrig-van der Meer gehörte von Anfang an zum Vorstand.

Zur neuen Ortsgruppe gehörten mit rund 1.000 Mitgliedern etwa die Hälfte der Mitglieder des ADFC-Regionverbandes. Dieses Verhältnis ist bis heute in etwa so geblieben, auch wenn die Mitgliederzahl in der Stadt Hannover inzwischen auf 2.900 gestiegen ist. Mit eigenen Gesprächsrunden, Familienfesten (u.a. auf dem Gelände des Aeroclubs) und Radtouren lud die neue Gliederung ihre Mitglieder zur Beteiligung und zum Kennenlernen ein. Die erste Zeit war auch davon geprägt, die Strukturen innerhalb der Ortsgruppe neu zu entwickeln.

Umzug: Von der Rambergstraße ins Umweltzentrum

Die Anlaufstelle der Ortsgruppe Hannover war zunächst das kleine Ladenlokal in der Rambergstraße, in dem der Kreisverband dort seit vielen Jahren seine Geschäftsstelle hatte.

Bald stellte sich heraus, dass dieser Laden den gewachsenen Bedürfnissen nicht mehr genügte. So suchten wir intensiv nach einer neuen, größeren Bleibe, in die wir gemeinsam mit dem Regionsverband umziehen konnten. 2013 wurde im Umweltzentrum in der Hausmannstraße eine Räumlichkeit frei, die unseren Bedürfnissen perfekt entsprach: Ein sehr großer Raum im Erdgeschoss bietet gute Arbeitsbedingungen für mehrere



Der Vorstand mit neuer Mitarbeiterin Swantje Michaelsen 2013.

Hauptamtliche und einladende Besprechungsmöglichkeiten am großen Konferenztisch. Ebenso relevant: Die Nutzungsmöglichkeit des Tagungsraums und eine Fläche im trockenen Keller, in der Material und Werkzeug gelagert und die Codierungen von Fahrrädern stattfinden können. Zusätzlich können wir die technischen Möglichkeiten des Umweltzentrums nutzen und von Synergien mit den anderen Vereinen im Haus profitieren.

Städtische Beihilfe ermöglicht hauptamtliche Mitarbeiterin

Wir schafften es, ab 2013 von der Stadt Hannover einen jährlichen Zuschuss zu bekommen für eine „Koordinationstelle Radverkehrsentwicklung und -sicherheit“ und die Finanzierung unserer Geschäftsstelle. Der damalige Baustadtrat Uwe Bodemann setzte sich u.a.

dafür ein – der ADFC sollte zum verlässlichen Radverkehrs-Ansprechpartner für Verwaltung und Ratspolitik werden. Dazu brauchte es eine hauptamtliche Kraft, die die Arbeit der Ehrenamtlichen koordinierte und weiterentwickelte. Die Beihilfe nutzen wir dazu, Computer, Drucker, Schreibtische und die nötige Büroausstattung zu besorgen und um unsere erste hauptamtliche Mitarbeiterin zu finanzieren! Da die Gewährung von Beihilfen an Vereine aus vielen gesellschaftlichen Bereichen in Hannover eine lange Tradition hat und es zur demokratischen Kultur zählte, über die Beihilfen keinen Einfluss auf die politische Ausrichtung der Arbeit zu nehmen, konnten wir den Zuschuss ohne Sorge um die eigenständige verkehrspolitische Positionierung annehmen. Bis zur kompletten Streichung aus politischen Motiven 2024 erwies sich diese Annahme als tragfähig. Im Oktober 2013 konnten wir Swantje Michaelsen als erste Geschäftsstellenleiterin des ADFC Stadt Hannover einstellen. Mit ihr verstärkten wir die Entwicklung unserer Gliederung zu einer öffentlich gut wahrnehmbaren verkehrspolitisch einflussreichen Organisation des ADFC. Als wesentlich dafür erschien uns die Dialogbereitschaft. Dafür konzipierten wir u.a. einen innovativen Infostand in Form eines umgebauten Lastenrads: Das Infomobil war geboren. Außerdem begannen wir, selbst Themen zu setzen und beteiligten immer wieder viele Mitglieder an deren Ausgestaltung und an entsprechenden Aktionen. Das Konzept ging auf: Wir wurden stärker öffentlich wahrgenommen und erlebten einen überdurchschnittlichen Mitgliederzuwachs.



Der innovative Infostand: Das Infomobil.

Fair im Verkehr

Mit „Fair im Verkehr“ startete der ADFC in der Stadt Hannover erstmals eine eigene Kampagne. Der Slogan „Verkehrsräume gemeinsam sicher nutzen“ fasste zusammen, worauf die Kampagne abzielte: auf gemeinsame Bemühungen aller Verkehrsteilnehmenden die Sicherheit der Radfahrenden zu steigern – bezogen sowohl auf die Haltung im Verkehr miteinander, wie auch auf die Aufteilung des Verkehrsraumes. Um den Radverkehr einladender zu machen, auch unter dem Motto „Radfahren bringt Lebensqualität“. Seit 2010 gab es in Hannover das „Leitbild Radverkehr“ mit der Zielvorgabe, bis 2025 den Radverkehrsanteil auf 25% zu steigern. Allen war

klar, dass dazu konkrete Maßnahmen erforderlich sind. Mit dem Infomobil brachte der ADFC die Kampagne auf die Straße. Zunächst zeigten wir mitten auf dem Ernst-August-Platz, dass ein gutes Miteinander im geteilten Raum machbar ist, wenn alle Verkehrsteilnehmenden mitmachen. Der ADFC wurde mit dieser Kampagne auch zu Gesundheitstagen von Unternehmen eingeladen, die ihren Mitarbeitenden die vielfältigen Vorteile des Radfahrens deutlich machen wollten. Fair im Verkehr erwies sich als geeignetes Medium für Dialoge mit vielen Einwohner*innen, im Besonderen mit der hannoverschen Ratspolitik.



Der ADFC mit einem Infostand zur Kampagne auf dem Ernst-August-Platz.

StadtMenschFahrrad



Erstmals 2015 veranstaltete der ADFC Stadt Hannover gemeinsam mit dem Umweltzentrum Hannover ein Event zur Verkehrswende. Auf der Goseriede gab es Stände von Fahrradhändlern, einen Fahrrad-Testparcour und viele thematische Angebote. Wie funktioniert Verkehrswende ganz praktisch? Welche Beispiele gibt es für neue Wege im Verkehr in der Region Hannover und anderswo? Zwei Künstler haben Visionen von großen und kleinen Besucher*innen gesammelt und diese auf einer Leinwand ins Bild gesetzt. Diese schmückt noch immer eine Wand in unserer Geschäftsstelle. Auf einer Bühne fanden verkehrspolitische Diskussionen statt. Dazu gab es Musik und Streetfood und somit alles, was eine gute Veranstaltung ausmacht. Unser Engagement wurde mit weit über tausend Gästen belohnt.

Die erste „StadtMenschFahrrad“ wurde pur mit Eigenmitteln auf die Beine gestellt. Um die Veranstaltung weiter zu entwickeln, brauchte es Zuschüsse. Da passte es, dass die Region Hannover die Öffentlichkeitsarbeit

für den Wettbewerb „Stadtradeln“ auf breitere Füße stellen wollte. Die vielfältigen Angebote des ADFC-StadtMenschFahrrad-Events wurden in die Stadtradeln-Auftaktveranstaltungen auf dem Opernplatz und später am Maschsee integriert.

In den ersten Corona-Jahren meisterte „StadtMenschFahrrad“ die Herausforderung, die Angebote auf digitalem Weg an die Menschen in der Region Hannover heranzutragen. Dabei standen Videos, Podcasts, Radtouren, Challenge/Gewinnspiele, dezentrale Erlebnis- und Mitmach-Elemente im Fokus. So gab es etwa Kurzfilme zu beispielhaften Verkehrswende-Maßnahmen an unterschiedlichen Orten in der Region und Interviews mit Akteur*innen, die sie gestalten und ausführen. Ausgearbeitete Radtouren unterstützen bei der Planung eigener Touren zu interessanten Orten.

Nach den Corona-Jahren wurde „StadtMenschFahrrad“ leider nicht fortgeführt.

FOTO: UMWELTZENTRUM HANNOVER



StadtMenschFahrrad 2019.

„Hannover nah“: Die Erfolgsgeschichte unserer Hannah-Lastenräder

Die ersten kostenfrei leihbaren Lastenräder kamen 2015 mit unserem Hannah-Projekt in Hannover auf die Straße. Der ADFC setzte mit einem kleinen Zuschuss der städtischen Umweltbildung eine Idee um, die es in einigen anderen großen Städten wie etwa Köln bereits gab. Das Projekt Hannah wurde gemeinsam mit dem hannoverschen Fahrradgeschäft Velogold entwickelt. Nachdem die erste Hannah von Radfahrenden begeistert aufgenommen wurde, erhielt der ADFC von einer Reihe von Stadtbezirken Zuschüsse für Hannah-Lastenräder, die dezentral positioniert wurden. Ein Hannah-Lastenrad konnte für maximal drei Tage gebucht und händisch ausgeliehen werden. Partner für Hannah-Stationen waren u.a. Getränke- und Biohändler, Outdoorläden oder Kultureinrichtungen. Velogold entwickelte die Homepage Hannah und ein digitales Buchungssystem. Mit den Hannahs war eine wichtige Botschaft der Verkehrswende verbunden: „Es geht auch anders“. Es war oftmals beeindruckend, was mit den Hannahs so alles transportiert wurde: vorrangig Kinder, mal sogar mit Dreirad und Spielplatz-Ausstattung, manchmal auch Musiker*innen, Bräute, Möbel und Pflanzen beim Umzug oder die komplette Campingausrüstung für die Mehrtagestour. Dabei waren die ersten Hannahs allesamt ohne Motor! Das änderte sich bald und die Las-

tenrad-Modelle wurden mit der Zeit deutlich komfortabler.

Auch im Umland wurden bald zunehmend Hannahs stationiert und vom ADFC Region Hannover betreut. 2019 übergab der ADFC Stadt Hannover seine Hannahs ebenfalls in die Obhut des Regionsverbands. Bei der Landeshauptstadt setzten wir uns für eine Anschubfinanzierung an den Carsharing-Betreiber Stadtmobil ein, um eine professionell gemanagte Lastenrad-Flotte in Hannover zu betreiben. Diese Forderung wurde 2022 erfüllt, seitdem fahren in Hannover fünfzig Stadtmobil-Lastenräder.



FOTO: EMMA KREINER

Thomas Hermann fährt Swantje Michaelsen in der Hannah. Und selbst Bräute werden so transportiert.

WiLas – Wir lieben Lastenräder



Die boomende Nachfrage nach Hannah-Lastenrädern stellte die Geschäftsstellen des ADFC vor große Herausforderungen. Deshalb entschlossen wir uns 2017, neben dem Hannah-Verleih-Management ein eigenes Arbeitsfeld für die unabhängige Information und Beratung rund ums Lastenrad einzurichten. Die Finanzierung dafür kam aus der Klimaschutz-Initiative des

Bundes. Für zwei Jahre konnten wir mit Helene Grenzbach eine eigene Projektmitarbeiterin beschäftigen. Eine Flotte von acht verschiedenen Lastenrädern stand für Testfahrten und Probenutzungen bereit. Beliebte waren die Lastenrad-Cafés, die in Verbindung mit Läden oder wirklichen Cafés, mit Kindergärten oder Spielparks stattfanden. Hier knüpften vor allem viele junge Menschen, oftmals mit kleinen Kindern, erste Beratungskontakte und lernten die unterschiedlichen Räder kennen. Die ein- oder zweiwöchigen Probenutzungen ermöglichten es ihnen, dass Lastenrad in ihrem Alltag zu testen. Viele schafften sich daraufhin selbst eines an. Auf unserer WiLas-Internetseite können Interessierte sich noch heute einen Überblick über die bekanntesten Marken und deren Fachhändler in Hannover und Umgebung verschaffen.

Der Erfolg von WiLas beeindruckte auch die Landeshauptstadt. Diese stellte für 2022 und 2023 städtische Mittel für eine WiLas-Neuaufgabe zur Verfügung. Projektmitarbeiterin war nun Bianca Sieg.

Lastenräder sind heute in Hannover sehr zahlreich und aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken.

Poolnudel-Aktion: ADFC Hannover zeigt Überholabstand kreativ

Ein Farbenmeer aus Poolnudeln sorgte 2017 für Aufsehen auf dem E-Damm in Hannover! Was auf den ersten Blick wie eine fröhliche Parade wirkte, hatte einen ernsten Hintergrund: engagierte ADFC-Mitglieder demonstrierten mit dieser kreativen Aktion, wie weit 1,50 Meter Überholabstand tatsächlich sind. Obwohl zu geringe Überholabstände offiziell oft nicht als Unfallschwerpunkt gelten, berichten viele Radfahrende von Unsicherheitsgefühlen durch zu knappes Überholen.

Denn viele Autofahrende unterschätzen komplett, wie viel Platz 1,50 Meter tatsächlich sind. Die bunten Poolnudeln, befestigt an den Gepäckträgern der Fahrräder, machten den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand beim Überholen von Radfahrenden eindrucksvoll sichtbar.

Für die Aktion gab es viel positive Resonanz. Neben guter Berichterstattung erreichte uns Zuspruch von Menschen, die mit dem Rad vorbeifuhren. Überholende Autofahrer*innen waren sichtlich überrascht, wie viel

Platz ein korrektes Überholen tatsächlich benötigt. Und Spaß hat die Aktion allen Beteiligten auch gemacht!



1,50 Meter Abstand halten: Kreative Poolnudelaktion in der Kurt-Schumacher-Straße.

Velorouten – von der Idee zu der Realisierung

Um 2015 war die Zeit, die Bedingungen für guten Radverkehr bundesweit neu zu definieren und öffentlich zu diskutieren. In der Region Hannover entstanden Studien für Radschnellverbindungen ins Umland, die jedoch auf viel Widerstand stießen. Wie und wann es zu einer Umsetzung kommen würde, war nicht abzusehen. Wir begannen deshalb mit der Erarbeitung eines Konzepts von Radwegen, das sich auf den Bereich der Landeshauptstadt beschränkte. Diese „Velorouten“ sollten sich an den Grundsätzen „sicher, zügig und komfortabel“ orientieren, in der Umsetzung aber flexibel bleiben. Mit einer intensiven Mitgliederbeteiligung hatten wir 2016/2017 ein strahlenförmiges Netzkonzept entwickelt, das sich mit seinen dreizehn Routen an den dreizehn hannoverschen Stadtbezirken orientiert. Die Befassung der Stadtbezirksräte mit den Velorouten und damit mit der Entwicklung des Radverkehrs betrachteten wir damals als einen wichtigen Baustein der demokratischen Teilhabe. Zunächst haben wir 2018 auf Ratsebene für das Veloroutennetz-Konzept geworben. Die Verwaltungsleitung hatte uns Sympathie für das Konzept signalisiert und der Rat hat 2019 dann tatsächlich Gelder für die Umsetzung der Velorouten im städtischen Haushalt festgehalten.

Es dauerte dann jedoch noch mehr als ein Jahr, bis es wirklich losging. Ein Jahr lang prüften Verkehrsplanungs-Büros die ADFC-Vorschläge für Routen und Verknüpfungspunkte zum Umland. Bis auf geringfügige Korrekturen erwiesen sich diese als praxistauglich. Auch die flexibel umsetzbaren Standards des ADFC, keine durchgängig fixe Breite etwa oder Querung von Kreuzungen in einem Zug je nach Machbarkeit, fanden Zustimmung. Der Rat beschloss daraufhin die Realisierung des Velorouten-Netzes in den nächsten zehn Jahren.

2020 wurden zwei zusätzliche Stellen für Radverkehrsplaner*innen geschaffen und die Entwurfsplanung der ersten Velorouten begann. Der ADFC konnte diese Planungen unterstützend begleiten und sorgte dafür, diese noch mehr an den praktischen Radverkehrs-Bedürfnissen auszurichten.

Fertige Entwürfe wurden in Form von Beschlussdrucksachen ab 2021 zur Beratung in die jeweils betroffenen Stadtbezirksräte eingebracht. Waren die Medien, die breite Öffentlichkeit und auch die demokratischen Parteien den Velorouten gegenüber überwiegend positiv eingestellt, so brachten bei den Beratungen etliche betroffene Einwohner*innen ihre ganz individuellen Bedürfnisse vor und den Velorouten entgegen. Grund-

sätzlich wären Velorouten ja etwas Gutes, doch wenn entfallende Parkplätze vor der Haustür oder Umwege bei der Zufahrt etwa damit verbunden seien, dann wären sie doch sehr von Übel. Der Rat setzte sich letztlich für die geplanten Velorouten ein und die bauliche Realisierung konnte 2022 beginnen.

Da Fördermittel von Bund und Land zur Verfügung standen, erwarteten wir eine zügige bauliche Umsetzung aller Velorouten bis 2026. Heute zeigt sich: Es dauert alles erheblich länger. Baumaßnahmen werden teurer, es fehlt an Personal und Baufirmen bauen ungern so kleinflächige Vorhaben. War Hannover mit dem Konzept einst ganz vorne mit dabei unter den großen Städten, so sind inzwischen andere Städte deutlich weiter als Hannover. Die aktuelle Übersichtskarte des Velorouten-Netzes befindet sich auf der Rückseite der Festschrift.



Die damals frisch eingerichtete Veloroute 8 nach Döhren-Wülfel-Laatzen, hier zu sehen in Wülfel, die als eine der ersten umgesetzt wurde.

Neugestaltung der Schmiedestraße

Als sich 2018 abzeichnete, dass die Umgestaltung der Schmiedestraße wieder auf die politische Tagesordnung kommen sollte, wollten wir uns frühzeitig in die Diskussion einbringen. Wir haben dazu das schon bei den Velorouten und bei anderen verkehrspolitischen Ideen bewährte Mittel des Workshops gewählt. In mehreren Teams sind wir im Oktober 2018 die Schmiedestraße abgegangen und haben dann ein Konzept entwickelt, das Fuß- und Radverkehr stark aufwertet: Die Fahrbahn sollte zukünftig viel schmaler und die Durchfahrt zur Karmarschstraße geschlossen werden. Mit diesem Konzept sind wir dann Anfang 2019 an die Öffentlichkeit gegangen.

Von all dem war in den offiziellen Plänen zu jener Zeit noch wenig zu sehen. Unser Plan war eine Idee, deren

Verwirklichung quasi unmöglich schien. Aber wie das so ist: Manchmal ändern Dinge sich. 2019 war nicht nur das Jahr der Klimademonstrationen, zum Ende des Jahres gab es einen politischen Umbruch und einen neuen Oberbürgermeister. Und in dieser Gesamtsituation wurde die Planung der Schmiedestraße nochmal auf Anfang gesetzt.

Die Pläne, die dann ab 2022 umgesetzt wurden, enthielten viele Punkte, die wir auch vorgeschlagen hatten: Schmale Fahrbahn, wenig Parkraum und die Vorbereitung, die Straße im Bereich der Marktkirche dauerhaft vom Autoverkehr zu befreien. Letzteres sollte dann Teil des Verkehrskonzepts zur Innenstadtumgestaltung sein, das momentan bis auf Weiteres leider auf Eis liegt. Da bleiben wir aber dran.

Podiumsdiskussion zur OB-Wahl

Bei der Wahl zum Oberbürgermeister von Hannover spielten Verkehrsthemen eine zentrale Rolle. Daran hatte auch der ADFC einen Anteil. Wir hatten mit dem Veloroutennetz-Konzept und den Vorschlägen zur autofreien Umgestaltung der Schmiedestraße gleich zwei prominente Themen in der öffentlichen Diskussion platziert. Die konkreten Probleme und Aufgaben waren eingebettet in eine anhaltende Debatte um nötige Veränderungen im Verkehr, um die Luft in Hannover schadstofffreier, sauberer und gesünder zu machen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung in Hannover nicht mehr durch noch mehr und breitere

re Straßen befriedigt werden können, sondern durch mehr und bessere Angebote des ÖPNV und für den Radverkehr. Das Paradigma der autogerechten Stadt befand sich im Wandel zum Leitbild einer menschengerechten Stadt.

Für die OB-Kandidaten aller drei großen Parteien war es selbstverständlich, früh im Wahlkampf zum Meinungsaustausch in die ADFC-Geschäftsstelle zu kommen. Das Thema autofreie Innenstadt - mitinitiiert vom ADFC - entwickelte sich zu einem der zentralen Wahlkampfthemen. Rechtzeitig vor der Wahl lud der ADFC fünf Kandidat*innen zu einer Podiumsdiskussion in den Pavillon ein. Der Saal war völlig überfüllt. Beeindruckend war die Einigkeit der Bewerber von SPD, CDU und Grünen, dass die Bedingungen für den Radverkehr deutlich besser werden müssen. Ekkehard Scholz, der CDU-Bewerber, setzte auf mehr Geld, um die Radinfrastruktur auszubauen und effizienter zu gestalten. Marc Hansmann von der SPD konnte sich sehr gut eine teilweise autofreie Innenstadt vorstellen, dem ADFC-Vorschlag jedenfalls stimmte er zu. Belit Onay von den Grünen vermittelte das konsequenteste Zukunftsbild mit autofreien Fahrradstraßen und einer weitgehend autofreien Innenstadt.

Die Medien, auch die Fahrrad-Zeitschrift HannoRad des ADFC, berichteten ausführlich über die Veranstaltung. Onay gewann letztlich die Wahl. An seinen Zielvorstellungen zum Radverkehr und zur autofreien Innenstadt wird er seitdem gemessen.



Podiumsdiskussion zur Wahl des Oberbürgermeisters.

Digitales Vereinsleben: Verkehrswendedialoge während der Pandemie

Eigentlich schon so gut wie vergessen: Vor fünf Jahren steckte auch der ADFC Hannover in der weltweiten Pandemie. Für einen Verein, der vom Austausch und Begegnungen von Menschen lebt, eine sehr herausfordernde Zeit.

Dennoch haben wir unsere Arbeit nicht einfach eingestellt, sondern neue digitale Formate ausprobiert. Eines davon war die Reihe „Verkehrswende-Dialoge“. Bei fünf Veranstaltungen, vier davon komplett digital, haben wir diskutiert und für die Verkehrswende gestritten. Und das mit großem Erfolg:

Bei unserem ersten digitalen Verkehrswende-Dialog waren deutlich über hundert Teilnehmende dabei. ADFC-Vertreter*innen aus anderen Großstädten wie Berlin, Bremen, Köln und Dresden berichteten von spannenden Projekten aus ihrer Stadt. Dabei ging es um Popup-Bikelanes, Fahrradquartiere und Datenanalysen zu Parkhaus-Auslastungen.

Für den zweiten Dialog haben unsere Vorständ*innen Eberhard Röhrig-van der Meer und Stephanie Gudat mit Hannovers Baudezernenten Thomas Vielhaber (seinerzeit frisch im Amt) diskutiert. Dabei ging es um die autofreie Innenstadt, die Umsetzung der Velorouten und die Ergebnisse des ADFC Fahrradklima-Tests.

Im dritten Dialog haben wir gemeinsam mit Ulf-Birger Franz, dem Verkehrsdezernenten der Region Hannover, in die Niederlande geschaut und mit Herbert Tiemens (Stadt Utrecht und Dutch Cycling Embassy) über das Radfahren und die Verkehrswende in Utrecht gesprochen.

Im Herbst 2021 stand die Kommunalwahl vor der Tür – und die Pandemie war, zumindest ein wenig, in der Spät-Sommerpause. Wir nutzten die Chance und luden ein zur Podiumsdiskussion mit den Spitzenkandidat*innen der demokratischen, hannoverschen Parteienlandschaft. Mittlerweile digital erprobt, gab es das Ganze natürlich auch im Livestream. Für Feinschmecker*innen: Trotz Dauerkritik vom seinerzeitigen Niedersächsischen Verkehrsminister Althusmann (CDU) am Verkehrsversuch Schiffgraben, positionierten sich bereits damals alle (!) Parteien auf unserem Podium hinter der Vorgehensweise der Landeshauptstadt. Jahre später stellen wir fest: viel Gewese um nichts. Die Lokalpolitik behält Recht, die neue Raumaufteilung ist eine gute Sache.

Im Herbst 2021 wurde auch der Bundestag neu gewählt – und unsere liebe Kollegin Swantje Michaelsen wech-



Trotz Kritik vom damaligen Verkehrsminister Althusmann (CDU), der Verkehrsversuch Schiffgraben war und ist eine gute Sache für den Fuß- und Radverkehr.

selte von der ADFC-Geschäftsstelle in den Bundestag. Und so kam es, dass wir zu unserem letzten Verkehrswende-Dialog Anfang 2022 – wieder 100 % digital, wieder Corona-Winter, Swantje nun nicht mehr als Moderatorin der Dialoge, sondern als Expertin in neuer Rolle, einluden. Gemeinsam mit der Bundesvorsitzenden des ADFC, Rebecca Peters, sprachen wir eine gute Stunde über die Herausforderungen der Radverkehrsentwicklung auf Bundesebene.

Doch auch unsere eigenen Vorstandswahlen standen 2021 an und wir schafften es, auf dem digitalen Wege eine rechts-kompatible Wahl und Mitgliederversammlung per Videokonferenz durchzuführen.

Im Jahr 2022 wurde es mit der Pandemie dann irgendwann besser und es gab auch wieder mehr Möglichkeiten für ADFC-Engagement im echten Leben. Die Vorteile der digitalen Zusammenarbeit nutzen wir dennoch auch heute noch und konnten insofern auch etwas Gutes aus der Zeit der Pandemie mitnehmen.

ADFC-Fahrradklimatest in Hannover

Hannoveraner*innen vermitteln alle zwei Jahre beim ADFC Fahrradklimatest ein differenziertes Bild von den Radverkehrsbedingungen in unserer Stadt. Mehr als 2.000 Einwohner*innen beteiligen sich üblicherweise, bundesweit liegt die Beteiligung deutlich über 200.000. Erkennbar ist, dass in allen fünfzehn großen deutschen Städten das Radverkehrsangebot und -klima viele Mängel aufweist. Hannover gehört seit vielen Jahren zu den drei am besten bewerteten Städten- mit Gesamtnoten von 3,5 und schlechter kann man allerdings nicht zufrieden sein. Sie müssen Ansporn sein, besser zu werden. Ein gutes Fahrradklima ist ein zunehmend wichtiger Standortfaktor für moderne Städte.

Es sind über etliche Fahrradklima-Tests hinweg dieselben Dinge, die in Hannover besonders negativ auffallen: die schlechte Einrichtung vieler Baustellen, die ungenügende Falschparker-Kontrolle und die radverkehrs-unfreundlichen Ampelschaltungen. Um noch mehr Sichtbarkeit und Sensibilität für diese Themen zu schaffen und die Bedingungen im Optimalfall sogar zu verbessern, haben wir 2023 und 2024 unsere „Fahrradklimatest-Kampagne“ gestartet.

Über unseren Newsletter und Social Media wurden unsere Mitglieder dazu aufgerufen, uns schlechte Ampelschaltungen und Baustellen einzusenden sowie Stellen, an denen ständig falsch geparkt wird. Die zuständigen Sachgebiete der Stadtverwaltung informierten wir über die Aktion und mit Vertreter*innen der Sachgebiete führten wir Interviews, die wir in der HannoRad (2/2024) veröffentlichten. Die Einsendungen der Schwachstellen haben wir gebündelt an die zuständigen Sachgebiete der Verwaltung gegeben. Dort wurden alle



Solche Baustellenbeschilderungen können das Fahrradklima im wahrsten Sinne des Wortes gründlich verhaseln.

30–50 Meldungen konkret geprüft und es gab schriftliche Antworten. Durchaus öfters räumte die Verwaltung Verbesserungsmöglichkeiten ein und wenn sie diese nicht sah, gab es dafür eine Begründung. In unserem monatlichen Newsletter veröffentlichten wir einen Teil der Meldungen und Antworten. Nicht immer waren wir mit den Stellungnahmen der Verwaltung zufrieden, doch im Ganzen lag der Wert auf der Transparenz, die damit hergestellt wurde und der Bereitschaft, mittels der Bürgerbeteiligung die Mängel zu verringern.

Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Seit 2020 ist der ADFC Stadt Hannover vom Baudezernenten als Träger öffentlicher Belange anerkannt. Damit erhalten wir Information und Zugriff auf die aktuelle Aufstellung von Bebauungsplänen oder anderen Dokumenten der Bauleitplanung. Wir können ggf. Stellung nehmen, wenn aus unserer Sicht der Radverkehr mehr berücksichtigt werden muss. Mitglieder unseres

ehrenamtlichen TÖB-Teams schauen sich ggf. die Gegebenheiten vor Ort an und verfassen ausführliche Stellungnahmen. So helfen wir dabei, dass der Radverkehr von Beginn an mitgedacht wird. Unsere Stellungnahmen veröffentlichen wir auf unserer Website.

WiLas – Wir nutzen Lastenräder (2022–2023)

Unser Projekt „WiLas- wir nutzen Lastenräder“ ging 2022 in die zweite Runde. Das Lastenradprojekt wurde von der Landeshauptstadt über einen Zeitraum von zwei Jahren gefördert. Im Mai 2022 konnten wir dank dieser Förderung Bianca Sieg als Projektmitarbeiterin einstellen. Unterstützt von Geschäftsstellenleitung und Vorsitzendem sollte sie das Projekt umsetzen. Auftakt für WiLas war die Vorstellung unserer Lastenrad-Flotte beim Bauausschuss vor dem Neuen Rathaus. Hier konnten wir uns mit Oberbürgermeister Belit Onay und Stadtbaurat Thomas Vielhaber über das Projekt austauschen.

Durch WiLas konnten Menschen das Lastenrad für sich entdecken. Herzstück des Projekts war unsere Lastenrad-Flotte, die aus Rädern der ersten WiLas-Runde sowie neu angeschafften, modernen Lastenradmodellen bestand. Ob zweirädrig oder dreirädrig, für den Transport von Kindern oder von größeren Einkäufen, kürzere und längere Lastenräder: für fast jede Anwendung hatten wir ein passendes Modell.

Interessierte konnten die Lastenräder für eine oder zwei Wochen zur Probe nutzen - dabei testeten viele auch mehrere Lastenräder nacheinander, um die Modelle zu vergleichen. Das Ergebnis nach der Probeweche war meistens: Ein eigenes Lastenrad soll angeschafft werden! Das Feedback zeigt auch, dass viele der Nutzenden testen möchten, ob das Lastenrad eine Alternative zum



Wichtiger Austausch über das Projekt mit OB Belit Onay und Stadtbaurat Thomas Vielhaber

Auto sein kann – sei es weil sie ihr Auto verkaufen oder keines zusätzlich anschaffen wollen. Das Angebot der Probenutzung und Beratung wurde auch nach Ende des Projektes weitergeführt und hat sich als festen Bestandteil unserer Arbeit etabliert, für den wir eine hohe Nachfrage und Wertschätzung erleben.

Mit den Lastenrädern waren wir auf zahlreichen Veranstaltungen, um über unser Angebot zu informieren und Fragen rund ums Lastenrad zu beantworten: bei Stadtteilstesten, in „autofreien Quartieren“ zur Mobilitätswoche, auf Spielplätzen, bei Gesundheits- und Mobilitätstagen von Unternehmen und vielen weiteren Formaten.

Regionaler Lastenradgipfel (2023 und 2024)

Im Rahmen von WiLas haben wir uns damit beschäftigt, wie wir das Nutzen von Lastenrädern ganzheitlich attraktiver machen können und wo Hürden überwunden werden müssen. Um das zu diskutieren, haben wir das neue Format „Lastenradgipfel“ ins Leben gerufen und Akteure aus verschiedensten Bereichen eingeladen, qualifizierte Lösungsansätze zu erarbeiten: Expert*in-

nen aus Verwaltung und Forschung, verkehrspolitische Sprecher*innen aus der Politik, Lastenradhandel und -nutzer*innen. Sie alle haben sich bei unseren Lastenradgipfeln gegenseitig informiert, Probleme erörtert und Ideen gesammelt, wie es besser gehen kann.

Beim Lastenradgipfel 2023 lag der Fokus auf der privaten Nutzung und dem Abstellen von Lastenrädern. Dr. Claudia Hille von der Hochschule Erfurt präsentierte ihre Forschungsarbeit „ALADIN“ (Abstellanlagen für Lastenräder in Nachbarschaften).

2024 konzentrierten wir uns auf die betriebliche und gewerbliche Nutzung von Lastenrädern. Hier stellten unter anderem Handwerks- und Lieferbetriebe ihre Arbeit mit Lastenrädern vor und inspirierten mit ihrem Elan und ihrer Begeisterung die Zuhörer*innen. Die Vorträge machten Mut: ein Wandel ist möglich und gewerbliche Lastenradnutzung ist eine sinnvolle Ergänzung, die viele Vorteile mit sich bringt!



Teilnehmer*innen des Lastenradgipfels 2024.

Erhalt der Fahrradstraßen in Südstadt-Bult



Fahrraddemo durch die Südstadt für den Erhalt der Fahrradstraßen (2023).

„Wo Fahrradstraße drauf steht, muss auch Fahrradstraße drin sein!“ Das war der Ansatz der Verwaltung, Fahrradstraßen (entsprechend eines Gerichtsurteils der Fahrradstraße Kleefelderstraße in Hannover) rechtssicher zu gestalten. Die Stadtbezirksräte Mitte und Linden-Limmer nahmen die Pläne für ihre Stadtteile positiv auf. Im Stadtbezirk Südstadt-Bult hingegen gab es empörende Aufschreie einiger Anwohner*innen, da in einigen Fahrradstraßen Parkplätze wegfallen sollten, um mehr Platz auf der Fahrbahn für Radverkehr zu schaffen. Nach hitzigen Debatten beschloss die Bezirkspolitik mit einer Mehrheit aus SPD, CDU und FDP, den Konflikt zu lösen, indem sie die Fahrradstraßen im Stadtbezirk einfach abschafften. Dieser grobe Fehlschluss veranlasste uns, unsere erste Demo zu veranstalten – zum Erhalt der Fahrradstraßen in Südstadt-Bult!

Am 30. September 2023 versammelten sich einige hundert Radfahrende am Stephansplatz und fuhren mit Fahnen und Plakaten durch den Stadtbezirk. Auf der anschließenden Kundgebung sprachen sich Swantje Michaelsen (Mitglied im deutschen Bundestag), ADFC-Stadtverbands-Vorsitzender Eberhard Röhrig-van der Meer und Bezirksbürgermeister Ekkehard Meese für den Erhalt der Fahrradstraßen aus und betonten, wie wichtig Fahrradstraßen sind: Sie motivieren Menschen aufs Rad zu steigen und fördern eine klimafreundliche Alternative zum Auto.

Auf die Demo folgte eine Petition zum Erhalt der Fahrradstraßen, welche dank des großen Engagements un-

serer Stadtbezirksgruppe aus Südstadt-Bult über 2700 Menschen unterzeichneten. Auch in der Presse wurde mehrfach über das Thema berichtet, nicht nur in der Lokalpresse, sondern auch etwa im Magazin Der Spiegel. Die Verwaltung prüfte den Beschluss der Bezirkspolitik, wertete die Kompetenz des Bezirksrats nach der Kommunalverfassung höher als die Anforderungen des Verkehrsrechts und bestätigte schließlich dessen Gültigkeit, also die Abschaffung der Fahrradstraßen. 2025 wurden einige Abschaffungspläne aber vom Bezirksrat wieder zurückgezogen. Unser Protest der Radfahrenden war damit teilweise erfolgreich.

Als ADFC haben wir gezeigt: Wir sind da, wir sind nicht zu übersehen, wir sind zahlreich!



Einige hundert Fahrradfahrende sind zu der Demo zusammengekommen, um ihren Protest auszudrücken.

Hannover, so geht #Fahrradstadt! (2021–2025)

Mit dem Aktionsplan „Hannover, so geht #Fahrradstadt!“ starteten wir 2021 in ein neues Arbeitsfeld. Der Aktionsplan wurde für Rat und Verwaltung der Stadt Hannover erstellt: Wir haben damit Kernelemente für die Entwicklung Hannovers hin zu einer modernen Fahrradmetropole skizziert. Die Vorteile sind zahlreich: Fahrradfreundliche Infrastruktur in der Stadt verbessert die Klimabilanz, sie entlastet urbane Räume vom Autoverkehr und gibt Menschen Lebensraum zurück. Mehr Radverkehr ermöglicht gesunde und kostengünstige Mobilität für alle! Der Aktionsplan wurde der Verwaltung und Politik übergeben und präsentiert. Doch uns war klar: Um die Strukturen in einer großen Stadt wie Hannover wirklich zu verbessern, reicht ein Aktionsplan für das ganze Stadtgebiet nicht aus. Also starteten wir mit unseren „Stadtbezirks-Aktionsplänen“.

Stadtbezirks-Aktionspläne

Die Ausarbeitung der Aktionspläne für alle Stadtbezirke wurde ab 2023 zu einem Schwerpunkt unserer Arbeit, maßgeblich durchgeführt und betreut von Eberhard Röhrig van der Meer und Bianca Sieg. Dabei etablierte sich eine routinierte Praxis: Um einen Aktionsplan zu erstellen, laden wir Mitglieder und Interessierte aus dem jeweiligen Stadtbezirk zu einem Workshop ein. Dort werden Schwachstellen des Radverkehrs diskutiert, Lösungen vorgeschlagen und alle Ergebnisse priorisiert. Bei einem weiteren Termin fährt die Gruppe die Schwachstellen bei einer Radtour ab und begutachtete diese noch einmal vor Ort. Eberhard und Bianca bündeln die so gesammelten Informationen in einem Aktionsplan als konkrete Forderungen. In gedruckter Form wird der Aktionsplan schließlich dem zuständigen Bezirksrat und der Presse präsentiert.

Durch diese Arbeitsweise entstanden und entstehen ADFC-Gruppen in allen 13 Stadtbezirken. Sie benennen Ansprechpersonen, die im jeweiligen Stadtbezirk den ADFC vertreten. Dadurch dezentralisieren wir unsere Arbeit und können noch mehr Mitgliedern die Möglichkeit zur aktiven Beteiligung geben. Die Arbeit an den Aktionsplänen bindet unsere Mitglieder aktiv in die ADFC-Arbeit ein und hilft, genau das umzusetzen, was unsere Mitglieder sich wünschen. Mit den Flyern der Stadtbezirks-Aktionspläne zeigen wir die große verkehrspolitische Kompetenz des ADFC vor Ort. Wir können darüber Kontakte zur Stadtbezirkspolitik knüpfen und in der Presse unsere Forderungen bekannt machen. Bei Veranstaltungen sind wir damit als den Stadtbezirken verbunden erkennbar.



Rege Beteiligung beim Workshop.



Schwachstellen werden bei einer Radtour abgefahren.



Veloroutennetz für Hannover - Stand Mai 2025

