



Präambel

30 Jahre adfc Lüneburg – 40 Jahre adfc Bundesverband.

Wie kam es zur Gründung? Welche Vorstellungen hatten die Gründer? Was prägt den adfc heute?

Mit diesen Fragen hat sich das Redaktionsteam befasst. Aus den zahlreichen, aber teilweise unvollständigen Unterlagen wurde ein kurzer Überblick geschaffen. Wir erfahren Wesentliches über die Geschichte des adfc im Bund, in Stadt und Landkreis Lüneburg.

Die Radverkehrspolitik war von Anbeginn ein wesentlicher Teil der Vereinsarbeit. Von den zahlreichen Vorschlägen des adfc wurde etliches verwirklicht. Manches Problem des Radverkehrs von vor 30 Jahren stellt sich auch heute noch.

Neben der Verkehrspolitik werden zur Förderung des Radverkehrs und des Breitenradsports von Anfang an auch Radtouren veranstaltet. Das Radtourenangebot hat sich im Laufe der immer wieder verändert.

30 Jahre adfc Lüneburg

Festschrift

Redaktion: Erwin Habisch, Kirsten Jandt, Uwe Wenk

30 Jahre ADFC Lüneburg – 40 Jahre ADFC Bundesverband

In diesem Jahr – 2019 - gibt es gleich zwei Jubiläen: Der Bundesverband wird vierzig Jahre alt, die Gruppe Lüneburg dreißig Jahre. Wie es in Lüneburg begann, erfährt man aus der Landeszeitung für die Lüneburger Heide vom 4. August 1989:

Radler wollen sich im Lüneburger Verkehrsplan berücksichtigt sehen

nc Lüneburg. Die Verhältnisse für Radfahrer in Lüneburg seien desolat und gefährlich. Das war für etwa 20 Frauen und Männer Grund genug, eine Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) ins Leben zu rufen.

Während der Gründungsversammlung wurden Lichtbilder von neuralgischen Punkten gezeigt, die Teilnehmer stellten fest: „Radler haben in der Stadt keine Lobby“ Und die will der ADFC schaffen, Politiker und Verwaltungen drängen, Verkehrsnetze

„radfahrergerecht“ zu machen. Denn: Viele Planer hätten nur gelernt, Autostraßen zu bauen. Der Bundesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs wurde 1979 in Bremen gegründet, inzwischen hat der ADFC mehr als 18 000 Mitglieder.

Die Interessen der Radfahrer im regionalen Bereich nehmen die Bezirksvereine wahr, die Orts- und Fachgruppen kümmern sich um konkrete Verbesserungen in den jeweiligen Städten und Gemeinden. Die Lüneburger Orts-

gruppe zählt zum Bezirksverein Nordmark, wählt keinen eigenen Vorsitzenden. Dafür beabsichtigt sie, die Belange der Radler in den neuen Generalverkehrsplan gebührend einzubringen. Die wären nämlich beinahe schon durch die Maschen gefallen, monieren die Mitglieder: „Unvorstellbar, die Radfahrer bei der Verkehrsberuhigung nicht zu berücksichtigen.“ Das nächste Treffen ist am 12. September, 19.30 Uhr, im Café Klatsch; teilnehmen können auch Nichtmitglieder.

Doch blicken wir zurück: Wir schreiben das Jahr 1979. Am 27. September findet in Bremen die Gründungsversammlung des ADFC statt. Initiator ist der Bankkaufmann Jan Tebbe. Damals 53 Jahre alt, Vater von sechs Kindern, freiberuflicher Transport- und Verkehrsberater. Mittlerweile, jetzt im Jahr 2019, kann der ADFC Deutschland also sein 40jähriges Jubiläum feiern.

Die klangliche Ähnlichkeit zum Akronym ADAC ist durchaus gewollt. So wie dieser sich für die Interessen der Automobilisten einsetzt, tut der ADFC dies für die Belange der radfahrenden Menschen. Und das sind gar nicht wenige. Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes belief sich der Fahrradbestand in

Deutschland 2018 auf 75,5 Millionen Fahrräder. Dies sind sechseinhalb Millionen mehr als noch im Jahre 2007. Verglichen mit 46,5 Millionen PKW sind die Fahrräder also rein von der Anzahl her betrachtet deutlich in der Mehrheit. Das wird aber durch die Tatsache getrübt, dass dem Anstieg des Fahrradbestandes von 8,6 % ein Anstieg um 14 % bei KFZ gegenübersteht.

Mittlerweile hat der ADFC mehr als 180.000 Mitglieder und ist Mitglied in der 1983 gegründeten **European Cyclist Federation**. Darin sind 28 Radfahrerverbände vertreten.

Unter dem Dach des ADFC entstanden bis heute bundesweit 16 Landesverbände sowie 345 Kreis- und Ortsverbände. Einer von ihnen ist der Kreisverband Lüneburg. Ihm gehören derzeit 560 Mitglieder an, Tendenz: zunehmend.

Das Entstehen des Kreisverbandes Lüneburg verdanken wir Rainer Stephan aus Lüneburg. Er fuhr fast täglich mit seinem Fahrrad zum Bahnhof Lüneburg, von dort dann weiter mit der Bahn zu seinem Arbeitsplatz in Hamburg. Ende 1988 störten ihn einiges an der Radverkehrsinfrastruktur in Lüneburg. Dies veranlasste ihn, an die am Bahnhof Lüneburg abgestellten Fahrräder Flugblätter anzubringen. Auf diesen rief er zu einem Treffen Gleichgesinnter auf.

Die Resonanz darauf blieb nicht aus. Zu diesem ersten Treffen im Café Klatsch in Lüneburg erschienen an die 70 Radfahrende und gründeten die Ortsgruppe Lüneburg im damaligen Bezirksverein Nordmark des ADFC. Bereits 1989 erarbeitete diese Gruppe ein Radroutensystem zum besseren Erreichen der Stadtmitte. 1991 wurde die Aktion „Am Sande - autofrei sofort“ gestartet. An dieser nahmen an die 4.000 Radfahrende teil. Beide Aktionen hatten Auswirkungen auf die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Lüneburg.

Auch die Errichtung des ersten Fahrradparkhauses am Bahnhof Lüneburg im Jahr 1997 geht aus einer Initiative dieser Gruppe hervor.

Seit 1992 entsendet der Kreisverband Lüneburg ein „beratendes Mitglied“ in den Verkehrsausschuss des Stadtrates Lüneburg.



Fahrrad und ADFC auf Bundes- und Landesebene

- **1981** eröffnet die Stadt Bremen in Zusammenarbeit mit dem ADFC das erste Fahrradparkhaus in einer bundesdeutschen Großstadt. Mitte 2012 gab es in Deutschland knapp 100 Fahrradparkhäuser, 66 davon in Nordrhein-Westfalen.
- **1983** startete die 1. Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die jährlich wiederholt wird.
- Seit **1985** befragt der ADFC seine Mitglieder über die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt. Das Ergebnis wird als „Fahrradklimatest“ veröffentlicht, Lüneburg liegt seit Jahren im Mittelfeld.
- Ebenfalls seit **1987** gibt es den „Dachgeber“-Verband. In diesem bieten sich die mittlerweile 3.200 Mitglieder gegenseitig kostenlose Übernachtung an.



Dachgeber

Das Übernachtungsverzeichnis von Radlern für Radler
- **1989** fordert der ADFC, die Übernahme von Regelungen aus der Straßenverkehrsordnung der DDR ein. Der Club nennt vor allem die Begrenzung von 100 und 80 km/h auf Autobahn und Landstraßen sowie die 0,0 Promille-Regelung.
- Ebenfalls **1989** gibt der ADFC die Broschüre „DDR - Tips für Radler“ heraus. Sie enthält Hinweise zu Grenzübergängen, Quartieren, Beschaffung von Karten und Ersatzteilen. Außerdem werden nützliche Adressen aufgelistet, etwa von Fahrrad-werkstätten.
- Seit **1994** gibt es die Liste TÜV-geprüfter und „ADFC-empfohlener“ Fahrradabstellanlagen“.
- In **1994** gründet der ADFC den Verband „Bett & Bike – Fahrradfreundliche Gastbetriebe“, dem mittlerweile 5.800 Gastbetriebe angehören.



bett+bike

adfc
- Seit **1988** sind Mitglieder des ADFC mit dem Rad, in Bahn und Bus oder zu Fuß haftpflicht- und rechtsschutzversichert.
- Seit **1996** gibt die Deutsche Bahn AG mit ADFC-Unterstützung die Broschüre „Bahn & Bike“ heraus

- **1997** tritt im Dezember die Novelle der Straßenverkehrsordnung in Kraft. Sie erfüllt
 - u. a. zwei wichtige Forderungen des ADFC:
 - Radwegebenutzungspflicht nur bei starkem Kfz-Verkehr und gutem baulichen Zustand des Radweges
 - Einbahnstraßen bei entsprechendem baulichen Zustand für Radfahrer in Gegenrichtung freigeben
- Im **Oktober 1998** wird das westfälische Münster erneut zu Deutschlands fahrradfreundlichster Stadt gekürt. An zweiter und dritter Stelle stehen die Städte Bonn und Krefeld.
- **Juli 1999:** Vor allem ältere Radfahrer leben auf Deutschlands Straßen gefährlich: Von den 637 in 1998 getöteten Radlern war jeder dritte älter als 65 Jahre. Insgesamt sei die Zahl gegenüber dem Vorjahr um 42 zurückgegangen, teilte das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mit. Der ADFC spricht sich für mehr Tempo-30-Zonen in Innenstädten aus.
- **Juni 2000:** Am ersten freiwilligen autofreien Sonntag in Berlin hatten Fahrradfahrende, Inlineskater und Fußgänger in der Hauptstadt Vorfahrt. Bis zum Nachmittag waren nach Angaben von Polizei und Veranstaltern rund 30.000 Pedalritter bei der traditionellen Sternfahrt des ADFC in Richtung Brandenburger Tor unterwegs
- **Mai 2001:** Mit einem „Nationalen Radverkehrsplan“ will die Bundesregierung das Radfahren in Deutschland attraktiver machen. Dies kündigt Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) auf der Bundeshauptversammlung des ADFC in Hamburg an. Der Bund werde rund 300 Kilometer Radwege entlang der Bundesstraßen bauen, verspricht Bodewig. Er hofft, dass die Gemeinden künftig einen größeren Anteil der jährlich rund drei Milliarden Mark Fördermittel des Bundes für den Radwegebau verwenden. Das Konzept des Ministers sieht auch eine engere Vernetzung zwischen Fahrrad sowie Bussen und Bahnen vor.
- **August 2001:** Das Land Niedersachsen will sich angesichts der schwierigen Haushaltslage allmählich aus dem Radwegebau finanziell zurückziehen. Gegen diese Kürzungspläne erhebt der ADFC Kritik und verlangt die Förderung beizubehalten.
- **Januar 2002:** 40 Prozent des innerstädtischen Individualverkehrs werden in der westfälischen Stadt Münster mit dem Fahrrad bewältigt. Dies besagt die

offizielle Statistik der dortigen Stadtverwaltung. Laut ADFC liegt dieser Wert im Bundesdurchschnitt etwa bei 12 Prozent.

- **Juni 2005:** Trotz starker Regenfälle trafen sich 100.000 Radfahrer zur 29. Sternfahrt des ADFC in Berlin. Die Radler waren von 81 Treffpunkten aus auf 17 Routen mit einer Gesamtlänge von 900 Kilometern über die Straßen der Bundeshauptstadt gefahren.
- **Juni 2007:** An der traditionellen Fahrrad-Sternfahrt nach Berlin nehmen in diesem Jahr 250.000 Radfahrende teil.
- **Oktober 2007:** Mit einem speziell ausgerüsteten Mess-Fahrrad will der ADFC die Feinstaubbelastung für Radfahrende in der Hamburger Innenstadt ermitteln.
- **April 2008:** Im Jahr 2007 hat sich in Deutschland die Zahl der verkauften Elektrofahrräder von 20.000 auf 40.000 verdoppelt.
- **Juli 2008:** Angesichts der Massen von abgestellten Fahrrädern auf öffentlichen Gehwegen und Plätzen in der Stadt Münster könnte sich der lokale ADFC-Vorsitzende Hajo Gerdemann Parkverbotszonen für Fahrräder in der Münsteraner Innenstadt vorstellen.
- **2008:** Unter dem Motto „Freie Fahrt fürs Klima!“ finden vier freiwillige autofreie Sonntage in der Metropolregion Hamburg statt. An diesen Tagen sind dazu alle Busse, U- und S-Bahnen, HADAG-Fähren sowie Metronom-Verbindungen im gesamten HVV-Gebiet den ganzen Tag kostenlos zu nutzen. Hauptbeteiligte an dieser Aktion sind die Leitstelle Klimaschutz der Hansestadt Hamburg, der ADFC und der HVV.
- **März 2009:** Der ADFC wählt den Elbe-Radwanderweg zum fünften Mal in Folge zur beliebtesten Radwanderstrecke in Deutschland
- **März 2012:** Der Elberadwanderweg verteidigt seinen Spitzenplatz in der Beliebtheitsskala zum achten Mal.
- **Juni 2013:** Die Guttempler fordern 0,0 Promille für Radler. Die gesetzliche Obergrenze für Radfahrende liegt bei 1,6 Promille, der ADFC fordert die Herabsetzung auf 1,1 Promille.
- **Juni 2013:** Nach einer Entscheidung des schleswig-holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig haben Radfahrende, die keinen Kopfschutz tragen, bei einem Sturz nach dem Zusammenstoß mit einem anderen Verkehrsteilnehmer eine Mitschuld - wenn das Tragen eines Helms die Kopfverlet-

zungen vermieden oder gemindert hätte. Der ADFC will das Urteil zur indirekten Helmpflicht für Radfahrende zu Fall bringen.

- **Juni 2014:** Der Bundesgerichtshof hebt am 17. Juni in der Revision das Urteil des OLG Schleswig auf. Radfahrende haben bei unverschuldeten Unfällen auch dann Anspruch auf vollen Schadenersatz, wenn sie ohne Schutzhelm unterwegs waren.
- In ganz Hamburg und Umgebung sind am Sonntag Fahrradfahrer zu einer Sternfahrt gestartet. Rund 20.000 Teilnehmer hat der Veranstalter Mobil ohne Auto (MOA) gezählt. Motto in diesem Jahr ist „Radfahren für das Klima – Mobil ohne Auto“.
- **Januar 2015:** Der Verkehrsgerichtstag in Goslar übernimmt die Forderung des ADFC, die Promillegrenze für Radfahrende von derzeit 1,6 auf 1,1 Promille zu senken.
- **Mai 2015:** Die Niedersächsische Landesregierung investiert in den Ausbau von Radwegen. Dazu werden die Kommunen im Rahmen eines Sonderprogramms noch bis 2016 mit insgesamt 32 Mio. Euro unterstützt. Das haben SPD und Grüne im Landtag in Hannover beschlossen.
- **August 2015:** 396 Fahrradfahrer sind auf Deutschlands Straßen im vergangenen Jahr ums Leben gekommen, das entspricht 12 % aller Verkehrstoten. 77.900 Radler wurden bei Unfällen verletzt, davon 14.500 schwer. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der tödlich verunglückten Radler um 42, die der Verletzten um etwa 6.000, berichtet das Statistische Bundesamt. Der Anteil der Radler an der Gesamtzahl der Verkehrstoten ist seit 2004 um 50 % gestiegen. Eine Studie des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) kritisiert: "Radfahrerschutz ist bisher bei der Pkw-Konstruktion kaum beachtet worden."
- **November 2016:** Mit einem Anteil von 15 % am Gesamtverkehr sei der Anteil des Radverkehr in Niedersachsen bereits überdurchschnittlich groß, diagnostiziert Verkehrsminister Lies (SPD) im Rahmen der Auszeichnung der Stadt und Region Hannover als fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen.
- **März 2017:** Bei der Landesversammlung des ADFC in Rotenburg (Wümme) wird erneut die Forderung erhoben, die Niedersächsische Landesregierung solle sich auch auf Bundesebene für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften einsetzen und die Zahl der fahrradtauglichen Radwege an Landesstraßen erhöhen.

- **Juli 2018:** Die im Kampf gegen dreckige Stadtluft versprochene Förderung des Radverkehrs durch den Bund ist aus Sicht des ADFC Bundesverbandes ausgeblieben. „Der Dieselpipfel hat für den Radwegebau keine Verbesserungen gebracht“.
- **Februar 2019:** Das Statistische Bundesamt veröffentlicht die Unfallzahlen des Jahres 2018. Seit Jahren gab es erstmals einen Anstieg der Zahl der Unfalltoten. Dieser beruht allein auf einem Anstieg der Zahl getöteter Fahrrad- und Motorradfahrender. Bei Fahrradfahrenden stieg sie um 13,6 Prozent auf 432 Tote. Von einer "bedrückenden" Situation spricht Stephanie Krone, Sprecherin des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). "In Deutschland stirbt jeden Tag im Jahr mindestens eine Radfahrerin oder ein Radfahrer, am häufigsten durch fahrlässig abbiegende Autos und Lastwagen. In drei Vierteln dieser Fälle sind die Kraftfahrer die Unfallverursacher, indem sie den Radfahrenden die Vorfahrt nehmen." Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) forderte angesichts der Zahlen, die Bemühungen für mehr Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern zu erhöhen. "Die vielen getöteten Radfahrer zeigen, dass hier dringend mehr passieren muss", erklärte DVW-Präsident Kurt Bodewig.

Fahrradverkehr und ADFC in Lüneburg

- **Weihnachten 1989:** Mit einer Fahrraddemo in Lüneburgs Innenstadt verleihen die Teilnehmer der Forderung des ADFC Nachdruck, die Innenstadt autofrei zu machen und für den ADFC eine beratende Stimme im Verkehrsausschuss des Rates zu bekommen.
- **Juni 1990:** Die Stadtverwaltung präsentiert im Glockenhaus ihren Verkehrsentwicklungsplan, zu dem im Vorfeld der ADFC angehört wurde.
- **Oktober 1990:** Einem Aufruf zu einer Fahrraddemo folgen mehr als 400 Radfahrende. Sie unterstützen die Forderung des ADFC nach Fahrradrouen von Stadtteil zu Stadtteil zu Lasten des Autoverkehrs und einen vorläufiger Baustopp herkömmlicher Radwege bis zur Realisierung eines Routenkonzeptes.
- **Dezember 1990:** Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lüneburg wird vom Stadtrat beschlossen. Er steht unter dem Motto „Vorfahrt für das Fahrrad ... Es gilt: Fahrrad vor Auto.“

3. Fahrradverkehr

Es gilt: Fahrrad vor Auto!

- Bis Ende 1991 muß ein Gesamtradwegenetz vorliegen. (unkonventionelle Regelung für Fußgängerzonen, Einbahnstraßen, provisorische Fahrstreifenabgrenzung auf der Fahrbahn usw.),
- sogenannte City-Routen, wie vom ADFC gefordert, müssen untersucht und mit dem Radwegenetz "Schubert" zusammengeführt werden,

Die Forderungen des ADFC zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt und zu Radrouen werden im Verkehrsentwicklungsplan aufgegriffen. Es wird als wesentliche Zielrichtung vorgegeben:

Alle Bemühungen müssen darauf gerichtet sein, eine deutliche Minimierung des Kfz-Verkehrs zu bewirken. Dabei darf das im Plan angestrebte Ziel von ca. 25 % Reduzierung des Individualverkehrs nur als Minimalziel angesehen werden.

- **Januar 1991:** Der ADFC fordert Polizei und Ordnungsamt auf, gegen Falschparker auf Rad- und Fußwegen vorzugehen. Ein Problem, mit dem wir noch heute zu kämpfen haben. Die LZ berichtet am 15.1.1991 darüber:

Radler: Fahrradwege sind keine Parkplätze

in Lüneburg. Der „Allgemeine Deutsche Fahrrad Club“, ADFC-Lüneburg, hat die Polizei und das Ordnungsamt aufgefordert, gegen die Besitzer von Kfz vorzugehen, die Fahrrad- und Fußwege teilweise oder vollständig als Parkplatz benutzen.

Die Ansicht des ADFC: Fahrradfahrer werden täglich durch ordnungswidrig auf Radwegen geparkten Kfz behindert. Sie sind daher leider allzu oft gezwungen, auf Fahrbahnen oder

Fußwege auszuweichen. Die dadurch entstehenden Konflikte werden nicht den Parksündern, sondern zu Unrecht den Fahrradfahrern angelastet. Die Polizei und das Ordnungsamt drücken bei derartigen Ordnungswidrigkeiten zumeist die Augen zu, wenn es um die Pkw geht. Radler werden dagegen, so die Erfahrung des ADFC, immer häufiger belangt, wenn sie notgedrungen auf andere Verkehrswege ausweichen.

- **September 1991:** Der ADFC lädt Politiker des Stadtrates zu einer Fahrradtour ein. Auf dieser erleben die Teilnehmer hautnah den desolaten Zustand vieler Radwege in der Innenstadt. Forderung des ADFC: die derzeit geplanten 38.000 Mark für den Ausbau der „Radverkehrsanlagen“ um ein Vielfaches aufzustocken: „Bei diesem Zustand der Radwege steigt kein Lüneburger für Kurzstrecken auf das Rad um. Und zum Nulltarif können sie die Wege nicht verbessern.“
- **September 1991:** Ein Aufruf des ADFC an die 300 Radler auf die Straße und sorgt für ein gewolltes Verkehrschaos. Die Forderung lautet: „Am Sande autofrei — sofort!“
- **Oktober 1991:** Der ADFC stellt der Stadtverwaltung ein neues Konzept vor, das die Stadt für Radfahrer erschließt: Das „**Radroutensystem für Lüneburg**“. „Sechs sogenannte Rad-City-Routen sollen verschiedene Punkte am Stadtrand miteinander in möglichst gerader Linie verbinden — abseits der Autostraßen“, erklärt Dr. Helgo Grabke vom ADFC.
- **Weihnachten 1991:** Der ADFC fordert den Bau eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Lüneburg. Ein halbes Jahrzehnt lang passiert nichts.

- **März 1997:** Am Bahnhof Lüneburg wird das erste Fahrradparkhaus der Stadt in Betrieb genommen.



- **Juni 1997:** Wieder einmal veranstaltet der ADFC eine Radtour für Politik und Verwaltung der Stadt. Vier Jahre nach Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) erfuhren so Kommunalpolitiker und Verkehrsplaner auf dem Fahrrad die Schwachstellen im Radwegesystem der Stadt. Zum Bedauern vieler Radler wird das Radfahren in vielen Straßen der Fußgängerzone in der Zeit von 10 bis 18 Uhr untersagt. Der ADFC nimmt dazu öffentlich Stellung und spricht von einem Rückschritt.
- **Juni 1998:** Fünf Jahre nach der Aktivierung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) unternimmt der ADFC erneut eine Fahrradtour mit Angehörigen aus Politik und Verwaltung durch die verkehrsberuhigte Innenstadt. Ziel ist es, auf die nach wie vor noch bestehenden Schwachstellen im Radwegesystem der Stadt Lüneburg hinzuweisen.
- **März 1999:** Der Sand erhält einen neuen Straßenbelag. Das für die Fahrbahn verwendete Pflaster ist nicht fahrradfreundlich. Die Kritik von Radlern konterte OB Ulrich Mädge: Gerade mal 400 Meter betrage die Länge der Fahrspur – eine zumutbare Strecke sei das und ein schönerer Platz der Lohn für ein kleines bisschen Geklapper. Vorfahrt für das Fahrrad (VEP 1990) setzt man so nicht um.
- **Oktober 1999:** Der ADFC, Polizei Lüneburg und Fahrradhändler veranstalten einen Informationstag zum Thema Fahrradbeleuchtung.
- **Juni 2000:** Im Rahmen des ersten freiwillig autofreien Sonntags präsentiert der ADFC Lüneburg auf dem Markt ungewöhnliche Fahrradmodelle: Liegeräder, Laufrad und ein Tandem, auf dem beide Fahrer in entgegengesetzte Richtungen blicken. Unter dem Motto „Radler helfen Radlern“ führt der Club kostenlos Inspektionen und kleine Reparaturen durch.
- **Mai 2001:** Am Sande in Lüneburg findet das Rad-Event „Bikepoint“ statt. Dazu starten 350 Radelnde vom Markt zum 5. Lüneburger BiRadlon. Der ADFC ist mit dabei und veranstaltet eine Aktion zum Fahrräder reparieren.

- November 2001:** Wird Lüneburg fahrradfreundlichste Kommune Niedersachsens? Die Stadt schafft es neben Göttingen, Oldenburg, Leer und Lönigen in die Endrunde des Landeswettbewerbs „fahrradfreundliche Kommune“. Dieser vom Verkehrsministerium veranstaltete Wettbewerb ist mit 50.000 Mark dotiert. Die Auszeichnung geht nicht nach Lüneburg, sondern an die Stadt Leer, die anscheinend mehr zu bieten hat. Auch in den Folgejahren kann Lüneburg nicht punkten: Gewinner werden Peine (2003), Esens (2004), Syke (2005), Göttingen (2006), der Landkreis Grafschaft Bentheim (2007 und 2011), die Samtgemeinde Emlichheim (2008), Lehrte (2009), Landeshauptstadt Hannover (2010 und 2015), die Städte Buchholz i.d.N. (2012) und Schüttorf (2013) sowie der Landkreis Celle (2014).
- Februar 2002:** Gegen die Stimme des Vorsitzen Ulrich Loeb (Grüne), empfiehlt der Verkehrsausschuss der Stadt Lüneburg für den Zeitraum eines Jahres eine Öffnung der Salzstraße für den KFZ-Verkehr an Sonn- und Feiertagen sowie abends. In den Abend- und Nachtstunden gilt diese Öffnung noch heute.
- März 2002:** Erneut versucht Lüneburg den Titel „fahrradfreundlichste Kommune Niedersachsens“ zu erlangen. Mit erweitertem Fahrradparkhaus, 94 km langem Fahrradwegenetz und 50 für Radverkehr in beide Richtungen freigegebene Einbahnstraßen will die Hansestadt punkten. Auch dieses Mal wird nichts daraus.
- Mai 2002:** Eingeweiht wird die neue, einheitliche Ausschilderung der Radwege im Landkreis Lüneburg nach ADFC-Norm. Die Nachbargemeinden organisieren eine Sternfahrt nach Lüneburg.
- Januar 2003:** Walter Klingenhäger wird neuer Vorsitzender des ADFC Lüneburg. Er tritt damit die Nachfolge von Horst Wolters an.
- Mai 2003:** Die versuchsweise abendliche Öffnung der Neuen Sülze sowie der Salzstraße und die Umwandlung von einer Fußgängerzone in einen verkehrsberuhigten Bereich sei eine richtige Entscheidung gewesen. So sehen es die Ratsmitglieder von SPD, FDP und CDU. Kritisiert wird diese Maßnahme vom ADFC und den Grünen.



- Juni 2003:** Beim Rechtsstreit um das von der Stadt Lüneburg durch Beschilderung untersagte Abstellen von Fahrrädern auf dem Vorplatz des Lüneburger Bahnhofs verliert die Stadt das Berufungsverfahren vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht. Sie geht in die nächste Instanz und legt Revision beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein. Hier unterliegt die Stadt letztinstanzlich im Januar 2004. Das Abstellen von Fahrrädern auf dem Bahnhofsvorplatz bleibt erlaubt.


- März 2004:** Beim bundesweiten „Fahrrad-Klimatest“ des ADFC - einer Umfrage in Sachen Fahrradfreundlichkeit - kommt Lüneburg unter den Klein- und Mittelstädten auf Platz 31. Die Lüneburger Radler geben ihrer Stadt die Durchschnittsnote 3,67 bei einem Gesamtnotenschnitt aller 168 teilnehmenden Städte von 3,88.
- Juli 2004:** Die Stadt Lüneburg erhält von der von ihr beauftragten Firma PGM den Schlussbericht des ByPad-Audits zur Lüneburger Radverkehrspolitik. Darin wird an erster Stelle die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen:

Handlungsfelder

Als wichtigste Handlungsfelder wurden dabei definiert:

Infrastruktur

- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Angebot von kostenlosen Fahrradabstellplätzen am Bahnhof
- Fahrradfreundlichere Schaltung/ Bedienung von Lichtsignalanlagen
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit wichtiger Radverkehrsverbindungen
- Öffnung weiterer Einbahnstraßen
- Erhöhung der Durchlässigkeit der Fußgängerzone
- Aufstellung von Fahrradboxen

September 2005: Beim „Fahrradklimatest 2005“ des ADFC erreicht Lüneburg die Durchschnittsnote 3,38 und landet damit auf dem 51. Rang unter 93 Städten und Gemeinden unter 100.000 Einwohnern – trotz verbesserter Benotung als beim vorigen Mal ein deutlicher Abstieg um 20 Plätze in der Rangfolge.

- **Januar 2007:** Die Stadt Lüneburg hat im Haushaltsentwurf 2007 Ausgaben von 350.000 Euro in Neubau und Sanierung der Radwege veranschlagt. Zusammen mit dem ADFC möchte die Stadt ein weiteres Anliegen umsetzen: An Ampelmasten sollen Bügel installiert werden. An diesen können sich Radfahrende während einer Rotphase festhalten ohne absteigen zu müssen. Als erstes könnten die Halter an den Ampeln am Stern montiert werden.



- **April 2007:** Michael Thöring, Radexperte der Stadt Lüneburg, schätzt die Anzahl der täglichen Radfahrten im Stadtgebiet auf 40.000 - mit steigender Tendenz. Eine aktuelle Erhebung dazu gibt es nicht. 1991 habe der Anteil der Radler am gesamten Lüneburger Verkehrsaufkommen bei 13,5 % gelegen und zehn Jahre später bei 18 %. Im Jahr 2015 solle die 25 %-Marke erreicht werden.
- **April 2009:** Der Landkreis Lüneburg erhält die Negativ-Ehrung „Silberner Pannenflicker“ des Jahres 2008 für die fehlende Querungshilfe am Bahnübergang für den Fahrradweg Scharnebeck-Echem verliehen. Von den bundesweit rund 20 Vorschlägen für diese zweifelhafte Ehrung gelangte der vom ADFC Lüneburg eingereichte Vorschlag auf Platz zwei. Kommentiert wurde dieses Beispiel „übelster Radverkehrslösungen“ mit den Worten: „Sackgasse mit Todesfalle?“
- **April 2009:** Ein Leihradssystem wird in Lüneburg geplant. Ulrich Mott, Vorsitzender des ADFC Lüneburg, begrüßt alles „was das Umsteigen aufs Rad und den Öffentlichen Personennahverkehr fördert“. Allerdings räumt er ein: „Im Vorfeld ist zu überlegen, ob in Lüneburg für Leihräder Bedarf ist.“



- **Mai 2009:** Zusammen mit der Lüneburg Marketing GmbH und Volksbank Lüneburg veranstaltet der ADFC den 13. Biradlon. Die Grundroute ist 54 Kilometer lang und geht überwiegend durch den östlichen Landkreis. 280 Teilnehmer stellen sich dieser Herausforderung.
- **Juni 2009:** Der ADFC Lüneburg beteiligt sich an der Sternfahrt, bei der tausende Radler aus der ganzen Region über die Köhlbrandbrücke zum Ballindamm in der Hamburger Innenstadt fahren.
- **Juni 2010:** Die Stadt Lüneburg beteiligt sich zum dritten Mal am niedersächsischen Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“. Verkehrsdezernent Markus Moßmann hofft, das Preisgeld von 25.000 Euro zu erringen. Punkten will die Stadt mit ihrem 100 km langen Radwegenetz, das an vielen Stellen ausgebaut bzw. überholt wurde. Dazu gibt es einen Rad-Stadtplan und ein Beschilderungssystem, das Radtouristen zu Sehenswürdigkeiten und auf Fernwanderrouten lenkt. Auch der Radspeicher am Bahnhof und das ebenfalls dort geplante zweite Fahrradparkhaus sollen die Jury beeindrucken. Und immerhin konnte der Anteil des Radverkehrs von 10,6 % in 1991 auf 22,1 % in 2007 gesteigert werden. Erfolgreich ist man mit der Bewerbung nicht.
- **Juli 2011:** Mit 50 weiteren Fahrradstellplätzen am Ochsenmarkt stockt die Hansestadt die Zahl der Abstellplätze in der Innenstadt auf nun 993 auf.
- **Oktober 2011:** Zum dritten Mal veranstaltet der ADFC Landesverband Niedersachsen eine Regionalkonferenz. Gastgeber ist diesmal der ADFC Lüneburg, der die Teilnehmer in die Jugendherberge Lüneburg einlädt.
- **Mai 2013:** Ein zweites Fahrradparkhaus wird am Lüneburger Bahnhof eröffnet. Anders als im gegenüber liegenden Radspeicher ist dort das Parken kostenlos. Damit stehen am Bahnhof insgesamt 2.100 Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung.
- **März 2014:** Der ADFC Landesverband Niedersachsen richtet seine Jahresversammlung in diesem Jahr in Lüneburg aus. Rund 80 Delegierte aus ganz Niedersachsen wollen dann in der Hauptschule Stadtmitte über Fragen der Verkehrssicherheit für Zweiradnutzer diskutieren. Begrüßt werden sie von Oberbürgermeister Ulrich Mädge.
- **August 2014:** Der ADFC Lüneburg begeht sein 25-jähriges Jubiläum.
- **Februar 2015:** Im Fahrradklima-Test 2014 des ADFC ist in der Gesamtbewertung wieder die Stadt Münster Siegerin. In der Städtegrößengruppe 50.000 bis 100.000 Einwohner landet Lüneburg mit der Durchschnittsnote

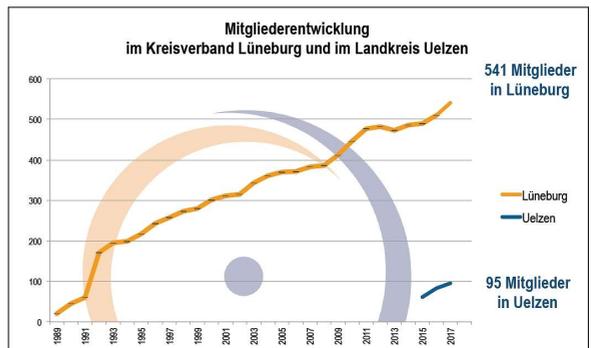
3,62 auf Platz 34 von insgesamt 100 Städten dieser Gruppe. Bei der vorangegangenen Befragung 2012 war es noch Platz 32. Auch die Gesamtbewertung hat sich gegenüber der vorigen Befragung verschlechtert.

- **September 2015:** Der ADFC Lüneburg begrüßt den Ausbau des Lösegrabenweges zu einem „qualitätsvollen Fuß- und Radweg“ mit dem neuen Pflaster sehr. Wir können die aktuell geäußerte Kritik von BUND und VCD nicht nachvollziehen“, sagt Rolf Meyer vom ADFC. Der Weg soll den an der Schießgrabenstraße auf der Ostseite fehlenden Radweg ersetzen.
 
- **Oktober 2015:** Für Diskussionsstoff sorgt die neue Radwegführung an der Südseite der Dahlenburger Landstraße. Streckenweise verläuft diese jetzt auf der Straße und nicht mehr auf dem bestehenden aber völlig desolaten und zu schmalen Fahrradweg auf dem Hochbord. Aufgrund von Anwohnerprotesten wird die Lage des Radweges neu diskutiert. Der ADFC favorisiert im Bereich der Steigungsstrecke zwischen den Einmündungen von Theodor-Heuss-Straße und Ahornweg die Variante eines verbreiterten Hochbordradweges.
- **November 2015:** Wieder einmal veranstaltet der ADFC eine Radtour für Politik und Verwaltung der Stadt, in der positive und negative Beispiele aufgezeigt werden. Von den Ratsfraktionen nehmen nur Mitglieder die Grünen teil.
- **Dezember 2015:** Rund 700.000 EUR will die Stadt Lüneburg in 2016 in die Verbesserung des Radverkehrs investieren. Das Geld soll in Neubau und Unterhaltung von Radwegen fließen.
- **Februar 2017:** Rund 1,24 Mio. EUR sind im Etatentwurf 2017 zur Verbesserung des Radverkehrs eingeplant. Einen großen Posten nimmt die Nachrüstung des Radspeichers mit einem elektronischen Zugangssystem ein. Die Stadt will 290.000 EUR in die Hand nehmen, um das Gebäude diebstahlgesichert zu machen. Wegen nicht bewilligter Fördermittel wird dies nicht realisiert.
- **Februar 2017:** Nach wie vor ist der letzte Teil des Ilmenau-Radwegs zwischen Behördenzentrum und Stintmarkt mit wenig fahrradfreundlichem Pflaster ausgestattet. Da eine Sanierung der Salzstraße am Wasser ansteht, fordert der ADFC, dass sich Politik und Verwaltung an das eigene Radver-

kehrskonzept halten und bei einer Straßenerneuerung für einen fahrradfreundlichen Straßenbelag sorgen.

- **April 2017:** Laut Michael Thöring - seines Zeichens städtischer Radverkehrsplaner - habe man bis jetzt im näheren Innenstadtbereich mehr als 1.000 Fahrradständer aufgestellt - eine Verdopplung innerhalb der vergangenen 10 oder 15 Jahre. Allein innerhalb der vergangenen drei Jahre habe die Stadt 479 Parkmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Die Kosten dafür belaufen sich auf 33.000 EUR.
- **Mai 2017:** Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2016 des ADFC werden veröffentlicht. Die Hansestadt Lüneburg hat sich im Vergleich zur vorigen Befragung leicht verbessert: Lüneburg steht jetzt in der Städtegrößengruppe 50.000 bis 100.000 Einwohner auf Platz 28 unter 98 Städten mit einer Durchschnittsnote von 3,59.
- **August 2017:** Der ADFC Lüneburg hat sich bei rund 250 Radfahrern bedankt. Dies mit einer Postkarte, versehen mit der Aufschrift „Danke fürs Radfahren“ und einem aufgeklebten Müsliriegel. Eine kleine Geste, die den Lüneburgern galt, die sich täglich auf ihren Drahtesel setzen, um Arbeit, Schule oder Supermarkt zu erreichen. Um 6 Uhr startete die Aktion an der Scharff-Kreuzung, eine Stunde später versorgten die vier Vertreter des ADFC die Radler an der Scholze-Kreuzung.

Der ADFC-Kreisverband Lüneburg fordert gemeinsam mit dem Kreisverband Harburg die Errichtung eines Landschaftsradweges auf der Trasse der ehemaligen Buchholzer Bahn.



- **Januar 2018:** Der ADFC beginnt damit, „Denkzettel“ in der Innenstadt Lüneburgs zu verteilen. Dabei handelt es sich Informationspostkarten, die bei falsch geparkten Fahrzeugen an die Windschutzscheibe hinter den Scheibenwischer gesteckt werden. Der Text auf den Karten weist Falschparker auf ihr Fehlverhalten hin und wirbt für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

- Die Idee, die Trasse der ehemaligen Buchholzer Bahn zu einer durchgehenden Veloroute von Buchholz in der Nordheide bis nach Lüneburg auszubauen, soll beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ eingereicht werden, um Fördermittel einzuwerben. Das fordern die beiden Kreisverbände des ADFC in Harburg und Lüneburg. Politik und Naturschutzverbände im Landkreis Lüneburg wollen sich mit diesem Projekt nicht anfreunden. An der Hamburger Straße wird auf der Trasse ein Transparent aufgestellt. Die Landeszeitung berichtet ausführlich darüber.



- **Mai 2018:** Der Sülzweg zwischen Reppenstedt und Lüneburg-Jüttenmoor wird zur ersten Fahrradstraße auf Lüneburger Stadtgebiet umgewidmet.
- **Juni 2018:** Der Ortsverband der GRÜNEN Lüneburg fordert die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in einem 5-Kilometer-Radius um die Lüneburger Innenstadt. Bemängelt wird in diesem Zusammenhang auch, dass das grundsätzliche Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 1990, dem Radverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr zu geben, verfehlt worden sei.

Professor Peter Pez präsentiert mit Studenten in einer öffentlichen Veranstaltung die von zehn Arbeitsgruppen und einer Einzelperson erstellten Studien zum Radverkehr in Lüneburg und seinen Randgemeinden. Annähernd 500 Hindernisse auf Lüneburgs städtischen Radwegen werden dabei als Gefahrenquellen benannt.

- **August 2018:** Die Umlaufsperrung auf dem Lösegrabenweg unter der Ilmenaubrücke Bockelmannstraße bleibt – wenn auch in etwas weiter auseinandergesetzter Form – erhalten. Die vom ADFC favorisierte Variante, die Rampe weiter nach Süden zu verlegen und



damit die Steigung zu verringern findet im Verkehrsausschuss der Stadt Lüneburg keine Mehrheit.

In der Sitzung wird die neue Radverkehrsstrategie 2025 vorgestellt. Darin sind die Straßen des von uns geforderten Innenstadt Fahrradstraßenrings als eine "Hauptroute Innenstadt" zu finden.

- September 2018:** Der Bau- und Planungsausschuss des Kreistages Harburg hat den Landschaftsradweg von Lüneburg nach Buchholz/Nordheide so gut wie beerdigt. Die Ablehnung durch die Stadt Lüneburg spielt dabei eine große Rolle. Bei zwei Enthaltungen lehnen die Mitglieder des Gremiums einstimmig die Pläne ab, auf der stillgelegten Bahntrasse einen durchgehenden Radweg zwischen den beiden Städten anzulegen.
- Oktober 2018:** Der ADFC ist überzeugt, dass Lüneburgs Innenstadt einen Fahrradstraßenring als innerstädtischen Verteiler für den Radverkehr braucht. Am Freitag, 26. Oktober, sendet der Kreisverband im Rahmen der Lüneburger Wandelwoche mit einem Fahrradkorso ein Signal in Richtung Rathaus und fährt die 2,5 km lange Strecke insgesamt dreimal ab.
- April 2019:** Lüneburg hat sich beim Fahrradklimatests 2018 bei einer herausragend hohen Beteiligung – 777 Teilnehmer – bei 18 von 27 Fragen in der Beurteilung gegenüber 2016 verschlechtert. Keine einzige Frage wird besser beurteilt. Als mangelhaft beurteilt werden die Breite der Radwege mit 4,7 sowie die Falschparkerkontrolle auf Radwegen, Fahrradmitnahme in Öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrraddiebstahl mit jeweils 4,6.
- Mai 2019:** Der Verkehrsausschuss der Stadt Lüneburg stimmt den Leitbildern „Radverkehrspolitik Hansestadt Lüneburg 2030+“ sowie dem Endbericht der „Radverkehrsstrategie Hansestadt Lüneburg 2025“ unter Berücksichtigung von Änderungsvorschlägen zu. Als Planungsgrundlage sind darin die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) ausdrücklich benannt.



Vom Bodensee nach Sylt

Wie sich das Radtourenangebot des ADFC Lüneburg in dreißig Jahren wandelte

Ob es 1990 schon ein Radtourenprogramm zum Mitnehmen gab, ist uns nicht bekannt. Bis 1999 sind zu Radtouren nur die kurzen Ankündigungen in der Landeszeitung vorhanden. So findet man 1991 die Ankündigung einer Tour rund um die Stadt Lüneburg als Anradeltour der Fahrradsaison 1991. „*Radtour für Jedermann (ADFC): Treff So. 10.30 Uhr Bhf.*“. Außer dem Termin – 7.7.1991 – wird nichts über Verlauf oder Schwierigkeitsgrad der Tour mitgeteilt. Ausführlicher ist ein Bericht unter „Lokales“ mit der Überschrift „*Mit Rad zum Umweltschiff nach Hoopte*“ am 29.8.1991.

In den Jahren danach findet sich erst wieder am 2.9.1994 unter der Überschrift „*Heide-Express fährt am Sonntag zum Fest*“ eine Ankündigung einer Tour am 4.9. mit Anfahrt per Heide-Express. Der Artikel widmet sich ausführlich der Anfahrt mit dem Heide-Express. Wann an diesem Tag die Radtour von Neetze nach Bleckede starten sollte, erfahren die Leser aber nicht aus dem Artikel.



Am 1.4.1995 wird die nächste „*Radtour für jedermann in die Elbmarsch*“ angekündigt. „Treff So. 10.30 Uhr ab Bhf.“. Am 20.5. 1995 erfuh man in der LZ mehr zu einer Tour: Unter der Überschrift „*Heide-Express rollt in die Saison*“ wird eine Tour mit einer Streckenlänge von 20 Kilometern als „*Tour durch den Naturpark*“ angekündigt.

Aber auch Touren für geschlossene Gruppen gehörten zum ADFC Lüneburg der frühen Jahre. Unter der Rubrik „*Firmentelex*“ erscheint am 10.6.1995 ein Artikel zu einer ADFC-Radtour mit der IKK. Auch am 5.8.1995 wird eine Tour mit der IKK ausführlich angekündigt. Das setzt sich 1996 mit zu einer Betriebstourenankündigung am 10.5. fort.

Am 27.6. 1996 titelt die LZ „*Viele Wege nach Bleckede*“. Der dazugehörige Text kündigt eine Raddampferfahrt Lauenburg-Bleckede und zwei Heide-Express Fahrten von Lüneburg nach Bleckede an. Eine „*Radtour durch das Amt Neuhaus*“ des ADFC an diesem Tag wird in diesem Zusammenhang ohne Einzelheiten zu nennen nur erwähnt.

Am 6.5.1997 wird es „feministisch“: Eine „Radtour für Frauen“ am Himmelfahrtstag ist in der LZ mit einem kleinen Artikel angekündigt. 1998 kündigt die LZ diese Tour als „Himmelfahrtstour für Frauen“ an. Auch an Kinder wurde gedacht: Am 3.7.1997 gibt es die Ankündigung einer „Wichtel-Tour“ für „Kinder und Eltern“.
- Durften da die Kinder entscheiden, ob die Eltern mitfahren dürfen?

Seit dem Jahr 2000 liegen uns fast alle Radtourenprogramme unseres Kreisverbandes vor. Was ist gleichgeblieben, was hat sich verändert? Bis 2004 noch als Faltblatt erschienen, wuchs der Umfang von Jahr zu Jahr. Ab 2005 war dann eine drahtgeheftete Broschüre das Aushängeschild des Kreisverbandes Lüneburg. Ab 2011 war der Umschlag mehrfarbig mit Bildmotiv. Seit 2016 geht es auch im Inneren des Heftes mehrfarbig zu – wenn auch überwiegend im Anzeigenteil.



Von Anfang an gibt es verschiedenen Tourentypen:

- Feierabendtouren beginnen in der Regel am frühen Abend und haben eine Länge von ca. 20 - 30 Kilometern.
- Halbtagestouren beginnen am Mittag
- Tagestouren beginnen vormittags zu unterschiedlichen Zeiten. Das hängt auch von der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ab.
- Mehrtagestouren dauern laut Programm bis zu zehn Tage. In den letzten zwanzig Jahren gab beim ADFC Lüneburg relativ viele mehrtägige Touren.

Ab 2010 sind Feierabendtouren im Programm. Diese werden ohne vorherige Informationen zur Strecke ausgeschrieben. Alle anderen Tourentypen haben eine relativ ausführliche Beschreibung zum Tourenverlauf.

In 2000 waren mit 16 Feierabendtouren und 17 ausführlich beschriebenen längeren Touren diese beiden Tourentypen gleichauf. Bis 2015 verringerte sich die Zahl der Feierabendtouren auf fünf um danach wieder auf 10 im Jahr 2018 anzusteigen. Die Zahl der längeren Touren stieg dagegen bis 2018 auf 33 Touren. Im laufenden Jahr werden 13 Feierabendtouren und 34 längere Touren angeboten. Was boten diese Touren an Strecke, Themen und Regionen zum näheren Kennenlernen an?

2000 findet sich im Tourenangebot eine sechstägige Bodenseeradtour – per Bahn ans andere Ende Deutschlands und dann einmal rund um den See. Eine internationale Tour bei der schon der Ausgangspunkt in einer grenzübergreifenden deutsch-schweizerischen Stadtregion lag. Auch in unserer Heimatregion gibt es mehrtägige Touren – beispielsweise eine zweieinhalbtägige Heidetour mit Unterkunft in Volkwardingen im gleichen Jahr.

2001 war sie auch wieder im Programm zu finden. An der Elbe entlang wagte man sich weiter vor als heute. 2001 gab es eine zweitägige Tour in die Lenzener Elbtalauen: eine dreiländer-Tour mit dem Rad ab Dannenberg über Dömitz bis Lenzen. Die Bahnverbindung war wohl noch unkomplizierter als heute. Es gab nämlich keine Begrenzung der Teilnehmerzahl. Heute nimmt der Erixx nicht mehr als acht Fahrräder mit, scheidet also für die Anreise größerer Gruppen aus.



2002 taucht erstmals „Rund um das westliche Lüneburg“ im Programm auf. Es ging aber auch wieder in die Ferne: An neun Tagen im Juni ging es mit Kindern 280 Kilometer weit von Xanten bis Paderborn. Aber das war noch nicht die längste Ferntour:

In 2004 konnte man von Saarbrücken bis Koblenz die Mosel herunterfahren – 330 Kilometer waren veranschlagt. Etwas näher gelegene Regionen wurden an einem Tag befahren: Ob ins Kehdinger Land zur Obstblüte, ins Ammerland zur Rhododendronblüte oder in einer 4-Länder Tour von Dannenberg über Dömitz

und Lenzen nach Salzwedel – alles Touren, die jeweils an einem Tag einschließlich Anfahrt gefahren wurden.

Allgemein fällt auf, dass relativ viele Touren in Mecklenburg und Schleswig-Holstein stattfanden. Eine Tour zur Kirschblüte ins Alte Land fand großen Anklang.

Ferntouren waren weiter im Trend:

2005 gab es eine 10-tägige 1000-Kilometer-Tour von Prag nach Lüneburg. Wer glaubt, dass sei nun wirklich nicht zu toppen, irrt. Es ging noch weiter – in jeder Hinsicht:

2006 wurde eine 1800 Kilometer lange Rügen-Oder-Havel-Tour angeboten.

Wie viele Tage die komplette Tour dauern würde, war anscheinend nicht klar. Im Tourenprogramm heißt es „*Genauer Termin: In Absprache mit den Teilnehmern, Teilstreckenteilnahme möglich*“ Immerhin erfährt man, dass mit 20-24 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit geradelt werden sollte. Dagegen nahm sich die 13-tägige Donauradtour von Passau nach Wien mit 350 Kilometern im gleichen Jahr vergleichsweise bescheiden aus. Auch „zu Hause“ konnte man an einem Tag ordentlich Strecke machen. Die Sternfahrt nach Hamburg taucht erstmals im Programm mit 75 Kilometern Streckenlänge auf.



2007 ging es wie in unserem aktuellen Jubiläumsjahr an einem Tag nach Sylt und zurück. Bei dieser Tour finden wir eine Begrenzung der Teilnehmerzahl bei Fahrradmitnahme.

2008 wird erstmals eine dreitägige Tour zur Kulturellen Landpartie ins Wendland angeboten. Auch hierbei gab es eine Begrenzung der Teilnehmerzahl. Das galt auch für die im gleichen Jahr angebotene 3-Tagesfahrt in und um Hannoversch Münden.

2009 tauchen spezielle Radtouren für Liegefahrräder tauchen im Programm auf. Von April bis September gibt es jeden ersten Donnerstag im Monat eine statt einer Feierabendtour. Auch Gourmets werden in diesem Jahr gezielt angesprochen. Der Begriff *Genussradeln* bekommt da sogleich eine weitere Dimension.

2010 geht es gleich besonders sportlich los: Beim Brevet „Rund um Wolfenbüttel“ sind 200 Kilometer mit 25 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahren. Das erfordert laut Programm *„ein gehöriges Maß an Kondition und Willensstärke“*.

Aber es geht auch gemütlicher: Eine viertägige Tour im Ruhrgebiet zeigt Nordlichtern, dass dort nicht alles grau ist. Neu im Programm in diesem Jahr eine Tour mit den Kooperationspartnern Volksbank Lüneburg und Lüneburg-Marketing:

Das 14. Lüneburger Volksbank-BiRadlon. Hauptveranstalter ist die Lüneburg Marketing GmbH.



In den Monaten April, Mai und Juni 2011 erstmals im Programm: drei Neubürgerstatt Feierabendtouren. Ausdauer ist bei einer Tour im Juli gefordert: Von Bremen nach Lüneburg auf 135 Kilometern Strecke mit flottem Tempo. Es geht aber auch ganz entspannt: Bei der Tour zum Kartoffelfest in Soderstorf wird zwar auch gerdelt – 17 Kilometer. Schwerpunkt dieser Tour ist aber ein *„längerer Aufenthalt für das Kartoffelfest“*.

2012 sucht man vergebens nach speziellen Radtouren für Liegefahrräder, die in den vorangegangenen drei Jahren vielfach angeboten wurden. Nach einigen Touren zur Obstblüte in den Vorjahren gibt es in diesem Jahr im Juli eine Tour zum Altländer Kirschenfest. Die Region lädt eben nicht nur im Frühjahr zum Radeln ein. Eine Tour zum Thema Naturschutz in das Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue beginnt und endet mit einer Fahrt mit dem Heide-Express nach Bleckede.

2013 taucht eine vermeintliche Thementour im Programm auf: Die *„Cappuccino-Tour“* entpuppt sich als eine kurze Nachmittagstour mit Einkehr in einer Gaststätte. Ein Konzept, das wir noch heute bei der *„Sonntagsnachmittagskaffekränzchentour“* wiederfinden. Echte Thementouren sind in diesem Jahr die Radtour zum Tag der Architektur und die Denkmaltour am Tag des offenen Denkmals.



2014 taucht mit der flotten Fahrt zur Kunststätte Bossard wieder eine Tour im Programm auf, die ausdrücklich als *„Für Liegeräder“*

geeignet“ angeboten wurde. Für Freunde von Mehrtagestouren gibt es eine dreitägige Tour von Einbeck aus am Oberlauf der Leine bis Bad Sooden-Allendorf.

2015 zieht es uns besonders oft in den Landkreis Uelzen – insgesamt bei fünf Touren. Für flotte Radler gibt es eine viertägige Tour mit einem Tagespensum von 100 Kilometern im Programm.

2016 geht es mit dem „beste(n) Teil des Luheradweges“ in den Landkreis Harburg. Über die Kunstfelsen von Haus Schneede sind Legenden im Umlauf ...



2017 treffen Radeln und Reparieren aufeinander. Leider wurde dieses Konzept in den Folgejahren nicht fortgesetzt. Mit der Tour zu alten Kirchen im östlichen Kreis Lüneburg ist wieder einmal eine Thementour mit Architektur als Schwerpunkt im Programm. Wem Radeln allein nicht genügt, bietet die Tour „Die Ilmenau mit dem Fahrrad und dem Kanu erleben“ die Möglichkeit, einmal ganz andere Ausblicke als vom Fahrrad gewohnt zu bekommen.

2018 ist die „Fahrt zu den Klump-Häusern“ für fast alle Teilnehmer ein Rätsel. Was sich hinter dem Begriff wohl verbirgt? Dass man es mit Raseneisenerz – auch Ortsstein genannt – zu tun hat, das als Baumaterial für Häuser verwendet wurde, überrascht fast alle Teilnehmer. Noch überraschender ist dann die Information, dass dieses Material einen guten Wärmedämmwert hat. Öko-Hausbau aus der Not heraus geboren – kaum zu glauben, aber wahr!



Was bleibt, was hat sich geändert? Eine Tour vorbereiten kostet viel Zeit – von der Feierabendtour bis zu Mehrtagestouren. Das hat sich bis heute nicht geändert. Sicherlich haben Neuerungen wie GPS-Geräte und GPS-Anwendungen auf Smartphones und Open-Source-Routemapping (OSRM) Tourenvorbereitung und -durchführung verändert. Geändert haben sich aber vor allem die rechtlichen Rahmenbedingungen. Durch immer mehr juristische Anforderungen und Fallstricke wurden Mehrtagestouren zu einem kaum kalkulierbaren Risiko

gemacht. Nicht zuletzt deswegen wird im laufenden Jahr eine „gefühlte 2-Tagestour“ nach Sylt an einem einzigen Kalendertag durchgeführt.

Das Spektrum der Fahrradtypen hat sich in den vergangenen zwanzig Jahren stark ausgeweitet. Angebote für spezielle Radtypen erfordern dafür qualifizierte Tourenleiter. Dabei ist es egal, ob es Liegeräder, Rennräder oder Pedelecs sind. Spezielle Touren für Liegeräder und Rennräder gab es schon. Bisher gibt es keine auf Pedelecs zugeschnittenen Touren. Vielleicht ändert sich das in der Zukunft noch. Bis 2017 wurde bei den Touren die Durchschnittsgeschwindigkeit angegeben. Ein Wert, der für Durchschnittsräder wenig hilfreich ist. Deshalb wird seit 2018 im Tourenprogramm die Normalgeschwindigkeit auf ebener Strecke angegeben.

Ausblick: Es gibt immer etwas zu verbessern. Als nächste Verbesserung haben wir den Einstieg in das bundesweite Online-Tourenportal des ADFC vor uns. Die ersten Vorbereitungen dazu haben wir schon gemacht.



30 Jahre adfc Lüneburg

Herausgeber:
ADFC Kreisverband Lüneburg
Katzenstr. 2
21335 Lüneburg

Redaktion:
Erwin Habisch
Kirsten Jandt
Uwe Wenk

Auflage: 500

Erscheinungsdatum: September 2019

Wir danken der Landeszeitung für die Lüneburger Heide für die Genehmigung der Wiedergabe der Artikel "Radler wollen sich im Lüneburger Verkehrsplan berücksichtigt sehen" vom 5. August 1989 und "Radler: Fahrradwege sind keine Parkplätze" vom 15. Januar 1991.