

BRODOWYS WOCHE



Matthias Brodowy, Kabarettist und Musiker. Foto: Tomas Rodriguez

Ende! Ende?

Ich kann mich noch sehr genau an diesen 1. Mai 1986 erinnern. Es war ein sommerlich schöner Tag mit blauem Himmel und wir machten einen Familienausflug. Ein paar Tage später zogen sehr dunkle Wolken auf und meine Eltern machten sich große Sorgen wegen unserer Landpartie. Denn nur nach und nach kam ans Licht, was am 26. April in einem sowjetischen Kernkraftwerk in Tschernobyl passiert ist und was das für strahlende Folgen für uns alle hat. Einige Politiker wollten so schnell wie möglich aus der Atomkraft aussteigen, die meisten anderen sprachen zumindest von einer Übergangstechnik, die schnell ersetzt werden müsse. Nun ist

seit der zurückliegenden Woche diese Form der Energiegewinnung in Deutschland Geschichte. Auch wenn Herr Söder gerne in seinem Freistaat weitermachen würde, selbstverständlich ohne den strahlenden Müll in seinem schönen Bayern lagern zu müssen. Der feine Herr möchte auch, dass wir im Gegenzug auch noch Strom aus Windenergie ins Lap- und Lederhosenland liefern, denn dieses soll ja in keinem Fall verspargelt werden. Als wenn der FC Bayern München nicht schon reichen würde, um des Niedersachsen Blut in Wallung zu bringen. Beim Atommüll sind wir allerdings an dem Punkt, der zeigt, dass das Kapitel Kernkraft doch nicht ganz geschlossen ist: Ein paar tausend Generationen müssen sich noch mit unseren strahlenden Brennstäben rumschlagen. Kann schon sein, dass der ein oder andere von denen mal vorsichtig anmerken wird, dass dieser Strom gar nicht soooo billig war.

MATTHIAS BRODOWY

www.brodowy.de

Region will sichere Radwege

BAULICH ABGETRENNTE STREIFEN sollen zum neuen Standard werden – Umsetzung und Zeitplan sind offen

HANNOVER. Etwas rote Farbe am Straßenrad und ein weißes Fahrradlogo sind zu wenig – die 21 Kommunen der Region Hannover wollen den Radverkehr ausbauen und setzen deshalb auf sichere Radwege. In einer gemeinsamen Erklärung definieren sie baulich abgetrennte Radwege als neuen Standard.

Wie das aussehen kann, ist bereits jetzt an einem Teil der Hildesheimer Straße in Wülfel zu beobachten. Hier trennen Minipoller den Radverkehr vom Autoverkehr. „Ich bin der festen Überzeugung, dass vom Autoverkehr deutlich baulich abgetrennte Radwege den besten Schutz bieten und das Radfahren in der Region Hannover noch attraktiver machen“, sagt Regionspräsident Steffen Krach (SPD), der den Deal maßgeblich mit Hemmingens Bürgermeister Jan Dingeldey vorangetrieben hat. Für den CDU-Mann steht fest: „Fehlverzeihende Radwege sind die Zukunft, die roten Schutz-

streifen können nur eine Übergangslösung sein, da bin ich mir auch als Familienvater sicher.“

Bei der Schaffung eines Netztes an sicheren Radwegen wollen die Regionskommunen auf das Konzept der sogenannten „Protected Bike Lane“ setzen, das sich an vielen Stellen auch ohne den teuren Bau neuer Bürgersteige umsetzen lässt. Als Abgrenzungen zum Autoverkehr kommen zum Beispiel Blumenkübel, Betonlemente oder Poller infrage. Wie Letzteres aussehen könnte, lässt sich zum Beispiel entlang der neuen Veloroute von Hannover nach Laatzen beobachten, wo an der Hildesheimer Straße

„Wenn wir die Verkehrswende schaffen möchten, ist das Fahrrad ein zentrales Instrument.“

Steffen Krach, Regionspräsident (SPD)

auf einigen Abschnitten sogenannte Leitschwellen installiert wurden, die den Radweg klar von der Fahrbahn des Autoverkehrs abgrenzen.

Gerne hätte die Stadt Hannover dieses Konzept auch im Bereich der Bahnunterführung am Schiffgraben umgesetzt. Doch das Land hielt diese Lösung für il-



Sogenannte Schutzstreifen – wie hier in der Königstraße – sollen das Radfahren sicherer machen und sind doch wieder viel schmaler als laut StVO vorgeschrieben. Foto: Nancy Heusel

legal. Und die Stadt musste für deutlich mehr Geld optisch weniger klar abgetrennte Betonlemente in den Boden einlassen, um den Radweg zu markieren, der auf einer ehemaligen Fahrspur des Autoverkehrs entstand.

Auf der Hildesheimer Straße sollen die Minipoller dennoch bleiben. Die Verantwortlichen bei der Stadt spekulieren auf mehr Spielräume unter dem neuen Verkehrsminister Olaf Lies (SPD). Auch Regionspräsident Krach setzt auf pragmatische Lösungen, um schnell mehr Sicherheit für Radfahrerinnen

und Radfahrer zu schaffen.

„Mit kleinen Stellschrauben lässt sich oft enorm viel erreichen“, sagt er. Die Region Hannover könne „Vorbild für andere Kommunen“ werden. Krachs ehrgeiziges Ziel: „Wir wollen Fahrradhochburg werden.“

Inwieweit dabei die neue Vereinbarung zwischen den 21 Regionskommunen helfen wird, wird sich zeigen müssen. Denn diese ist nicht verbindlich, sondern erst einmal nur eine Absichtserklärung. Auch sollen einige der Kommunen vor der Unterzeichnung Bedenken ge-

habt haben, weil sie fürchteten, dass auf sie hohe Kosten zukommen könnten. Zudem heißt es bereits einschränkend in der Vereinbarung, dass eine bauliche Trennung des Radwegs „nicht an allen Straßen uneingeschränkt möglich“ sei. Und auch in Sachen Tempo macht diese wenig Druck. Die Umsetzung müsse „sukzessive anhand einer langfristigen Planung erfolgen“, heißt es in dem Papier.

Neben der klaren Trennung vom Autoverkehr haben sich die Kommunen das Ziel gesetzt, eine Einheitlichkeit bei Design und Baustandard hinzubekommen, „um die Wiedererkennung zu stärken“. Krach stellt klar: „Wenn wir die Verkehrswende schaffen möchten, ist das Fahrrad ein zentrales Instrument.“

Kommt die Ausbildungsplatzgarantie?

Forderung der Grünen Jugend und des DGB / Nur ein Fünftel der Betriebe bilden aus

HANNOVER. Die Grüne Jugend und die Jugend des Deutschen

Gewerkschaftsbundes (DGB) machen sich dafür stark, in Niedersachsen nach Bremer Vorbild eine umlagenfinanzierte, betriebliche Ausbildungsplatzgarantie einzuführen. Während in den fünf Jahren der Großen Koalition die Belange junger Menschen eher hintangestanden hätten, sei Rot-Grün jetzt in der Pflicht, den Jugendlichen Sicherheit und Perspektiven auf dem Arbeitsmarkt zu geben, betont Felix Hötker (25), Psychologiestudent aus Göttingen und Sprecher der Grünen Jugend Niedersachsen.

Es gebe viel zu wenig Ausbildungsplätze im Land, moniert Hötker. Auf 100 Bewerberinnen und Bewerber kämen nur 95 Plätze. Trotz zahlreicher Bewerbungen seien zuletzt 7000 junge Menschen ohne Ausbildungsplatz gewesen, und dies seien nur die der Arbeitsagentur bekannten Fälle, vermutlich sei die Dunkelziffer noch viel höher.

Da inzwischen schon 44 Prozent der Abiturienten und Abiturientinnen eine duale Ausbildung machten, hätten Schüler mit Hauptschulabschluss oder aus Familien mit Migrationshintergrund kaum noch eine Chance auf eine Lehrstelle, kritisiert auch Ute Neumann (40), Abteilungsleiterin für Jugendpolitik beim DGB. Sie würden von den Gymnasiasten verdrängt. Knapp 30.000 junge Menschen seien derzeit im sogenannten Übergangssystem geparkt, bemängelt Neumann. Das sind schulische oder außerschulische Maßnahmen, die nicht zu einem beruflichen Abschluss führten, wie etwa Berufseinstiegschulen oder För-

derprogramme der Arbeitsagenturen oder Länder. Laut Neumann landen 50 Prozent der Hauptschüler und 42 Prozent der Jugendlichen aus Familien mit nichtdeutschen Wurzeln in diesem Übergangssystem.

ÜBERALL NACHWUCHSSORGEN

Nachwuchsmangel sei für 100 Prozent der Betriebe ein Problem, sagt Neumann, aber nur 20 Prozent der Unternehmen bildeten aus und hätten dadurch Wettbewerbsnachteile, während die anderen 80 Prozent den Nachwuchs einfach nur abgriffen. Das sei unsolidarisch, finden DGB und Grüne Jugend und wollen Unternehmen deshalb jetzt zur Kasse bitten. Betriebe mit mehr als fünf Mitarbeitenden sollen 0,3 Prozent ihrer Brutto Lohnsumme in einen Ausbildungsstempel zahlen. Wer dann ausbilde, erhalte daraus pro Azubi 2500 Euro zurück. Neumann macht eine Beispielrechnung auf: Eine Bäckerei mit 60 Angestellten – davon die Hälfte in Vollzeit, die andere in Teilzeit – und sechs Azubis

würde 7200 Euro Ausbildungsumlage pro Jahre zahlen müssen, aber 15.000 Euro aus dem Topf bekommen.

Die Betriebe müssten sich auf die Bewerber zubewegen, findet Neumann. Vieles, was immer als angeblich „mangelnde Ausbildungsreife“ moniert werde, könnten die Jugendlichen auch in der Ausbildung lernen. Dabei dürfe die Politik die Unternehmen nicht allein lassen.

Im Bund wird gerade über eine Ausbildungsplatzgarantie ab Sommer 2024 diskutiert. In Regionen mit hoher Jugendarbeitslosigkeit soll ein gesetzlicher Anspruch auf einen Ausbildungsplatz bestehen.

Der Grünen Jugend und der DGB Jugend reicht das aber nicht: Das sei höchstens ein Einstieg. Es müsse auch einen gesetzlichen Anspruch für Jugendliche geben, die nicht in unterversorgten Gegenden lebten. „Die Ausbildungsplatzgarantie des Bundes ist eine Vorlage“, sagt Hötker, „jetzt muss Rot-Grün einnetzen.“

ÄNGSTE BEI DER JUGEND

Junge Menschen sorgten sich nicht nur um das Klima, sondern hätten zunehmend auch Angst vor eigener Armut, Ausbildung und Arbeitsplatzsuche. „Die Jugendlichen sind im Dauerkrisenmodus“, sagt Hötker. Das sei angesichts von 24.000 Arbeitslosen im Alter zwischen 15 und 25 Jahren in Niedersachsen und dem europaweit größtem Niedriglohnssektor in Deutschland verständlich.

Wie E-Bike-Fahren das Herzinfarkt-Risiko senkt

Positive Effekte trotz elektrischer Unterstützung / MHH testet drei Jahre lang E-Bike-Fahrer und Radfahrer

HANNOVER. Bringt das E-Bike-Fahren etwas für die Gesundheit? Oder kann man es auch gleich sein lassen? Das hat die Medizinische Hochschule Hannover (MHH) in einer fast dreijährigen Studie untersucht. Das Ergebnis: Pedelec-Fahren hat trotz elektronischer Unterstützung tatsächlich positive Effekte auf den Körper.

Bei den Versuchspersonen sank das Risiko für einen Herzinfarkt um über 40 Prozent. Die körperliche Aktivität verminderte auch die Wahrscheinlichkeit einer Krebs- oder Diabeteserkrankung.

Für ihre Studie haben die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler bundesweit die Daten von 1250 Pedelec-Fahrern und 629 Nutzern herkömmlicher Fahrräder ausgewertet. 58.833 Fahrten von E-Bikern und Radfahrern flossen in die Auswertung ein. „Im Gegensatz zu anderen großen E-Bike-Studien

haben wir zum ersten Mal Messdaten erhoben und nicht nur Fahrer befragt“, erläutert Uwe Tegtbur, Direktor der MHH-Klinik für Rehabilitations- und Sportmedizin. Dafür habe die Forscher jeweils die Herzfrequenzen und Geschwindigkeiten gemessen.

Die Herzfrequenz der Pedelec-Fahrer lag dabei während des Radelns nur fünf Schläge pro Minute unter der der Fahrradfahrer. „Entgegen vielen Vorurteilen zeigen die Zahlen, dass Muskeln und das Herz-Kreislauf-System beim Pedelec-Fahren nahezu so gefordert werden wie beim herkömmlichen Radfahren“, erklärt Hedwig Theda Boeck, eine der Erstautorinnen der Studie.

Das vermeintlich bequeme E-Bike-Fahren mit Motorunterstützung hat einige Vorteile, fanden die Forscher heraus: Es erleichtert älteren, übergewichtigen und weniger trainierten Menschen den Einstieg in eine

alltägliche körperliche Aktivität. „Viele Pedelec-Nutzer waren vorher nicht unbedingt Radfahrer. Die Hemmschwelle ist deutlich niedriger, wenn in hügeligem Gelände oder bei starkem Gegenwind auf die Unterstützung zurückgegriffen werden kann“, sagt Boeck. Die E-Bike-Fahrer verzichteten deshalb öfter auf das Auto als die anderen Radfahrer.



Eine Studie der MHH zeigt: Pedelec-Fahren hat trotz elektrischer Unterstützung positive Effekte auf den Körper. Foto: Holger Hollemann/dpa

Über 35 Prozent der teilnehmenden E-Bike-Fahrer hatten Vorerkrankungen wie einen Herzinfarkt, Bluthochdruck oder Gelenkverschleiß. Die Gruppe der Pedelec-Nutzer war im Durchschnitt etwas älter als die Nutzer herkömmlicher Räder und hatte einen höheren Body-Mass-Index. Auch litten sie eher an Krankheiten wie Diabetes und Asthma.

„Wir haben gezeigt, dass die E-Biker 135 Minuten pro Woche unterwegs waren, davon ein Großteil mit einer gesundheitlichen effektiven Belastung“, erklärt Prof. Tegtbur. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt in ihrer aktuellen Richtlinie Erwachsenen mindestens 150 Minuten moderate Aktivität pro Woche. Die E-Biker erreichten allein durch das Radfahren zwei Drittel des Ziels. Auch was den Energieverbrauch anging, lagen sie mit den Radfahrern in der Studie fast gleichauf.

TIERGARTEN AUKTIONEN HANNOVER

Heben Sie Ihre verborgenen Schätze!

Briefmarken und Münzen
Kunst und Antiquitäten
Experten-Schätzungen (auch vor Ort)
Online- und Saalauktionen

Tiergarten Auktionen Hannover GmbH
Telefon: 0511-35351102
www.tiergarten-auktionen-hannover.de

Wir schlachten noch selbst!

Ab sofort für Sie vorrätig:
leckere Grillwaren!

Heimann

Fleischerei • Partyservice

Oesselse • Weidenstraße 6 • Tel.: 0 51 02 / 32 24
Di. - Fr.: 8 - 12.30 Uhr und 15 - 18 Uhr • Samstag: 7 - 12 Uhr

KRESS
MODEZENTRUM

STRICK Special

bis zum 6. Mai 2023

30%*
RABATT auf
Strick-Pullover & Strick-Jacken
in allen Abteilungen

*Rabatt gilt ab sofort bis zum 06.05.2023 auf nicht-reduzierte Strickpullover und Strickjacken für Damen, Herren und Kinder.
Rabatt ist nicht mit anderen Aktionen kombinierbar.

www.kress-mode.de

KRESS Modezentrum Hannover
Einkaufspark Klein-Buchholz | Sutelstr. 5
Mo - Sa 9.00 - 19.00 Uhr

Follow us!

KRESS Kunden parken kostenlos direkt am Geschäft
www.kress-mode.de