

#47 | Sommer 2014

PedaLeo

Das Fahrrad-Magazin für Braunschweig

Straßenbahnausbau:
Sinnvolle Verknüpfung
von Fahrrad und ÖPNV

Radverkehrs-
förderung beim
Bürgerhaushalt



Braunschweiger
fahrradtage 2014

 **adfc**
Braunschweig

Mehr Beratung. Mehr Leben.

Mit unserer Zukunftsvorsorge.



„Schluss mit niedriglich!“

Unter diesem Motto verabschiedete vor einiger Zeit ein großer Kongress der Fahrradwirtschaft eine Abschlusserklärung, in der ein Umdenken in der Verkehrspolitik zugunsten einer stärkeren Förderung des Radverkehrs gefordert wird.

„Schluss mit niedriglich!“. Ein wunderbares Motto, bringt es doch gleich viele Facetten des Radverkehrs auf den Punkt.

Zum einen ist da das gestiegene Selbstbewusstsein vieler Radfahrerinnen und Radfahrer, die heute lauter als noch vor ein paar Jahren ihre Rechte einfordern.

Zum anderen ist gerade auch in Braunschweig der Radverkehrsanteil in den letzten Jahren so stark gestiegen, dass Radverkehr längst nicht nur in der Wohlfühlcke bestimmter gesellschaftlicher Gruppen stattfindet, sondern längst alle Bevölkerungsschichten erreicht hat.

Und außerdem beinhaltet „Schluss mit niedriglich“ auch die Erkenntnis, dass Radverkehr somit schon längst eine eigenständige Bedeutung bei der Abwicklung des gesamten Verkehrsaufkommens zukommt. Getreu dem Motto der "Critical Mass"-Bewegung: We are traffic!

Doch das Motto „Schluss mit niedriglich!“ hat im Moment noch zwei andere Bedeutungsfacetten. Es könnte auch als Überschrift über den

gesammelten Anträgen zum Thema Radverkehrs des Bürgerhaushaltes stehen. Auch beim Bürgerhaushalt zeigt sich, dass viele Radfahrer nicht mehr als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse behandelt werden wollen, sondern ganz offensiv auf Fehlentwicklungen und Versäumnisse der letzten Jahre und Jahrzehnte hinweisen und fordern, endlich Konsequenzen zu ziehen.

„Schluss mit niedriglich!“ scheint aber auch auf anderen Ebenen angekommen zu sein. Heute kümmern sich Organisationen und Institutionen um das Thema Radverkehr, bei denen man es vor ein paar Jahren noch nicht erwartet hätte. ZGB, Allianz für die Region, Stadtmarketing Braunschweig, WMG; längst wird auch hier an zukünftigen Entwicklungen des Radverkehrs gearbeitet, ob im Bereich Radtourismus, beim regionalen Radportal oder den Fahrradevents, die in diesem Jahr noch auf kommunaler Ebene stattfinden, aber schon im nächsten Jahr regional ausgerichtet werden sollen.



Sven Wöhler

veloblitz.net ★ ★ ★
KURIERLOGISTIK

★ OVERNIGHT ★ INTERNATIONAL ★ ECONOMY

☎ **40 20 80 33**
0531 blitzschnell & zuverlässig



★ FAHRRAD



★ PKW



★ TRANSPORTER

INHALT

| | |
|---|---------|
| Editorial | 3 |
| Radverkehr | 5 - 13 |
| Bürgerhaushalt 2014, Routencheck Weststadt-Innenstadt, Fahrradstaffel der Polizei, Ökonomische Vorteile der Radverkehrsförderung | |
| Schwerpunkt Stadtbahnausbau | 14 - 18 |
| Radfernweg Amsterdam - Berlin, Kleine-Dörfer-Weg | |
| Fördermitglieder | 19 |
| Aktionen | 20 - 21 |
| Braunschweiger <i>fahrradtage 2014</i> , Regionstouren "Radfahren verbindet" | |
| Radtouren | 22 - 25 |
| ADFC-Tour zu den Trinkwasseranlagen des WWL, Lappwaldsee-Radrouten in Helmstedt | |
| Kurzmeldungen | 26 - 27 |
| Beitrittserklärung | 28 |
| Termine | 29 |
| Kontakt, Ansprechpartner, Impressum | 30 |

*Die Stadt
neu erleben!*

- Mountain-Bikes
- Trekking-Bikes
- Elektro-Bikes
- Junior-Bikes
- Cross-Bikes
- BMX-Bikes
- City-Bikes

Zweirad Päsche GmbH
Celler Str. 124a · 38114 Braunschweig
Tel. (0531) 5 64 23 · zweirad-paesche.de

Päsche
...mehr Bike fürs Geld!

Bürgerhaushalt – welche Vorschläge fördern den Radverkehr in Braunschweig?

Die Stadt Braunschweig stellt 125.000 € bereit, mit denen Vorschläge der Bevölkerung umgesetzt werden sollen. Dies ist eine Chance, Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Braunschweig zu realisieren. Ihre Unterstützung der radverkehrsfreundlichen Vorschläge ist gefragt. Bitte bewerten Sie diese Vorschläge noch bis zum 7. Juli 2014 positiv.

Katrin Kaminski



Mit dem Bürgerhaushalt will die Stadt Braunschweig ihren Einwohnern ein Mitspracherecht bei der Verwirklichung von kleinen Projekten einräumen. Dies soll zu besseren und transparenten Entscheidungen über die Einnahmen und Ausgaben der Stadt führen. Dabei wurden die insgesamt für den Bürgerhaushalt zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 125.000 € je nach Einwohnerzahl auf die Stadtbezirke aufgeteilt. Wenn die Projekte diesen Finanzrahmen übersteigen, können die fehlenden Mittel ggf. durch Gelder aus dem Haushalt der Stadt oder der Bezirke sowie über Spenden ausgeglichen werden, wenn die zuständigen Entscheidungsträger dies befürworten.

Einwohner Braunschweigs konnten bis zum 7. Juni 2014 Vorschläge einreichen, die in die Zuständigkeit der städtischen Finanzierung fallen. Seit dem 7. Mai 2014 sind die Vorschläge öffentlich auf der Internetseite www.bs-mitgestalten.de einsehbar. Auf der Internetseite zum Bürgerhaushalt kann jeder

Bürger Braunschweigs die Vorschläge bewerten und hierdurch in eine Rangfolge bringen. Voraussetzung ist lediglich eine Registrierung auf der Internetseite. Eine Bewertung ist noch bis zum 7. Juli 2014 möglich.

Die 75 am besten bewerteten Vorschläge werden von der Verwaltung geprüft und dem Rat der Stadt zur Entscheidung vorgelegt. Die Stadt kündigte an, dass im Anschluss in einem Bericht über die Umsetzung der Vorschläge Rechenschaft gegeben wird.

Der ADFC Braunschweig hat auf seiner Internetseite (www.adfc-braunschweig.de) einige Vorschläge zusammengestellt, die zur Verbesserung des Radverkehrs beitragen. Hierunter sind einerseits Vorschläge allgemeiner Art, die beispielsweise fordern die finanziellen Mittel für den Radverkehr in Braunschweig an den Vorgaben des nationalen Radverkehrsplans 2020 zu orientieren. Eine Stadt wie Braunschweig müsste demnach pro Einwohner und Jahr mindestens einen Betrag von 15 bis 18 Euro für den gesamten Bereich des Radverkehrs im Haushalt einplanen. Das entspräche einem Betrag von etwa 4 Millionen Euro pro Jahr. Ein weiterer Vorschlag ist Braunschweig am Beispiel Münsters zu einer Fahrradstadt weiterzuentwickeln, das Fahrrad in Braunschweig zum bevorzugten Verkehrsmittel neben dem ÖPNV zu machen sowie Politessen auf Fahrrädern einzusetzen.

Vorschlag Nr. 919 befasst sich mit dem Radtourismus in Braunschweig. Die Weiterentwicklung und attraktive Vermarktung des "Kleine-Dörfer-Weges" soll zur Förderung des Radtourismus in der Region beitragen, bei dem Braunschweig einigen Nachholbedarf hat. Die Route ist bereits auf der Internetseite der Stadt Braunschweig zu finden,

müsste jedoch überarbeitet, entsprechend ausgeschildert und dann aktiver beworben werden. Ein weiterer Vorschlag hat eine Bedeutung im Rahmen des Radtourismus. Es wird eine Erneuerung des Oberflächenbelages des Karl-Hintze-Weges in Querum gefordert, der Teil des Weser-Harz-Heide-Radfernweges und zurzeit in sehr schlechtem Zustand ist. Eine Befestigung von vielbefahrenen Radwegen wird auch mit Vorschlag Nr. 877 vorgebracht.

In Nr. 916 wird vorgeschlagen, mehr moderne Abstellanlagen im Stadtgebiet zu installieren, denn hierfür werden bisher keine ausreichenden Gelder zur Verfügung gestellt. Geeignete Abstellanlagen beispielsweise in Form von Anlehnbügeln werden vor allem an öffentlichen Einrichtungen, Bus- und Straßenbahnhaltstellen, Schulen, aber auch an anderen Orten im Stadtgebiet benötigt.

Die Finanzierung eines Radschnellweges zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel fordert der Vorschlag Nr. 917, um beispielsweise Pendlern und E-Bikern eine zügigere Fahrt zwischen den beiden Städten zu ermöglichen.

Einige Vorschläge befassen sich mit der Verbesserung von Radwegen. Hier geht es beispielsweise um Vorfahrtsregelungen beim Ringgleis (Vorschlag Nr. 646) oder die Sanierung von Brücken (Okerbrücke Hoheworth, Okerbrücke am Ölper See). Dass es nicht immer ein Radweg ist, der die fahrradfreundlichste und sicherste Lösung bietet, wird in einigen Vorschlägen angemerkt und auch allgemein gefordert (z.B. fahrradfreundliche Umgestaltung der Kastanienallee).

Das wachsende Interesse der Einwohner Braunschweigs an Fahrradthemen kann man an den vielen fahrradbezogenen Vorschlägen

im Bürgerhaushalt ablesen. Einige Vorschläge sind leider sehr knapp formuliert und damit etwas vage. Es wird auch nicht überall die Gesamtsituation des Radverkehrs berücksichtigt. Die meisten Vorschläge bringen ihre Anliegen jedoch gut zum Ausdruck. In vielen Fällen wird eine fundierte Begründung für die vorgebrachte Idee gegeben und die Forderungen des ADFC sind in vielen Vorschlägen aufgegriffen worden. Wir hoffen deshalb auf eine starke Unterstützung dieser Vorschläge, damit der Bürgerhaushalt zu einem Gewinn für den Radverkehr in Braunschweig werden kann. Darum entscheiden Sie bis zum 7. Juli 2014 mit, welche Vorschläge in der Rangfolge vorn liegen!



JETZT MITGESTALTEN

Den Bürgerhaushalt der Stadt Braunschweig finden Sie unter: www.bs-mitgestalten.de

Anmelden kann sich jeder Einwohner Braunschweigs. Dabei müssen einmalig Angaben zur Person (Adresse etc.) gemacht werden. Die Wahl eines Benutzernamens ermöglicht aber auch eine nach außen anonyme Teilnahme am Bürgerhaushalt.

Die Frist zur Einreichung neuer Anträge endet bereits am 7. Juni 2014. Mindestens genauso wichtig ist allerdings die Bewertung der eingebrachte Anträge, da erst dadurch die Rangfolge der Vorschläge festgelegt wird. Diese Bewertungsphase endet erst am 7. Juli 2014. Eine kompakte Übersicht aller Vorschläge, die sich mit der Förderung des Radverkehrs befassen, finden Sie auf www.adfc-braunschweig.de

Die 75 am besten bewerteten Vorschläge werden dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.



Münchenstraße 45
38120 Braunschweig
Am Donauknoten bei LIDL
Telefon 05 31-866 74 51
www.eckis-fahrradwelt.de



**kostenloser Hol- und
Bringdienst bis 10 km**
SIMPLON-Vertagshändler
Service für alle Marken
ausreichend kostenlose
Parkplätze vor der Tür

Der ADFC-Routencheck

Teil 2: Von der Weststadt in die Innenstadt

Der zweite Teil des Routenchecks führt vom Elbe-Einkaufszentrum in die Innenstadt. Verglichen wird wieder die auf dem Fahrradstadtplan eingezeichnete Radverkehrsroute mit der Route, die sich aus Autofahrersicht anbietet. Das Endergebnis fällt hierbei deutlich knapper aus als im ersten Teil des Routenchecks.

Sven Wöhler



Das belebte Elbe-Einkaufszentrum in der Weststadt ist der Startpunkt beider Routen. Wie schon beim letzten Routencheck geht es von hier aus auf unterschiedlichen Routen in die Innenstadt.

Die "Auto-Route"

Von der Weststadt bis zum Wilhelminischen Ring verläuft diese Route parallel zur Hauptachse des motorisierten Verkehrs über Elbestraße und Münchenstraße. Die Radwege entlang dieser Straßen sind aber im Großen und Ganzen gut befahrbar, ausreichend breit und verfügen über eine gute Asphaltschicht. Auch die Ampelschaltungen stellen kein allzu großes Problem dar, da man als Radfahrer auch bei mäßiger Geschwindigkeit fast den Eindruck einer "grünen Welle" hat.



Gut ausgebaute Radwege entlang der Münchenstraße lassen einen entlang der eigentlichen "Autoroute" auch als Radfahrer gut vorankommen

Die "Fahrrad-Route"

Vom Elbeeinkaufszentrum geht es über den Alsterplatz auf die Emsstraße. Wie im späteren Verlauf auf dem Pippelweg erstaunt hier das fast vollständige Fehlen des Autoverkehrs, so dass man sicher und angenehm fahren kann.

Von der Swinestraße aus fährt man zunächst durch eine kleine Grünanlage zum Pippelweg. Hier sollte man sich nicht auf die Wegweisung verlassen, die einen in die falsche Richtung weist.

Auf dem Pippelweg lässt es sich dann dank



Entgegen der Information auf dem Wegweisung verläuft die Hauptroute hier nach rechts. Ortsunkundige werden so leider in die Irre geleitet.



Die beiden Routen im Vergleich: Während die Auto-Route (rot) den Hauptverkehrsstraßen folgt, führt die Fahrrad-Route (blau) über ruhige Nebenstraßen oder separate Geh- und Radwege und ab dem Wilhelminischen Ring über Fahrradstraßen in die Innenstadt.

Das Ringgleis, das über die Fahrradroute gut und bequem zu erreichen ist, sieht man von hier aus allerdings nur von oben. Die Brücke am Westbahnhof verhindert eine bessere Anbindung.

Schlechter werden die Radwege innerhalb des Wilhelminischen Rings, vor allem zwischen Juliusstraße und dem ARTmax gibt es etliche Schäden und einen zum Teil erheblichen Versatz zwischen Rad- und Gehweg und eine Engstelle, die kaum gleichzeitig von einem Radfahrer und einem Fußgänger passiert werden kann. In Höhe des ARTmaxes zeigt sich dann, wie groß die Qualitätsunterschiede zwischen einem maroden und einem frisch sanierten und nach Richtlinien geplanten und gebauten Radweg sein können. Und hier zeigt sich

des nur geringen Verkehrsaufkommens wieder entspannt fahren. Die Straße scheint hier nahezu allein dem Radverkehr zu gehören.



Der Pippelweg gehört zu bestimmten Zeiten fast ganz dem Radverkehr



Engstelle an der Frankfurter Straße. Hier können sich Radfahrer und Fußgänger in die Quere kommen.

Hier zeigt sich ein deutlicher Vorteil dieser Route: Die direkte Anbindung an das Ringgleis und damit die Möglichkeit, gut und bequem auch Ziele abseits dieser Route zu erreichen. Anschließend fährt man an der HBK vorbei und muss hier den Cyriaksring queren, was aufgrund der neuen Fahrradampeln hier nun besser geht als noch vor ein paar Monaten. Die anschließende Sophienstraße präsentiert sich nicht als Musterbeispiel für eine gute Fahrradstraße. Die Verbindung zum Cyriaksring ist nicht optimal gelöst, es gibt etliche Schäden und Schlaglöcher und die Sichtverhältnisse in den Kreuzungsberei-



Die Schaltung der Ampelanlage in Höhe Nimes-Straße wurde so verändert, dass man als Radfahrer in der Fahrbahnmitte halten muss und so unangemessen große Wartezeiten in Kauf nehmen muss (siehe PedaLeo #44).

auch, wie viel in Braunschweig noch zu tun ist.

Nach wie vor ein großes Ärgernis stellt die Querung der Konrad-Adenauer-Straße in Höhe Nimes-Straße dar. Die Ampelschaltung wurde erst im letzten Jahr zugunsten des Autoverkehrs geändert, was zu langen Wartezeiten und einem unnötigen Zwischenstopp auf der Fahrbahnmitte führt. Wenn man bedenkt, dass sich hier mehrere wichtige Radverkehrsrouten treffen, ist das ein unhaltbarer Zustand.

Ist diese Hürde erst einmal genommen, geht es relativ angenehm auf die letzte Etappe, die über die Leopoldstraße und Münzstraße zum Ziel am Braunschweiger Rathaus führt.

Fazit

Erstaunlicherweise fällt es nicht leicht, hier eine absolut eindeutige Empfehlung abzugeben, auch wenn die Fahrradrouten bei einigen technischen Daten besser abschneiden. Die Fahrradrouten hat gute Abschnitte, aber eben auch deutliche Schwächen. Hier kann und sollte nachgebessert werden. Zwar fährt man hier durchaus ruhiger und abseits des Autoverkehrs. Der Fahrkomfort lässt aber in Teilen sehr zu wünschen übrig. Und schnell kommt man auf der Autoroute auch als Radfahrer voran.



Das Parken im Kurvenbereich Sophienstraße/Cammannstraße ist nach Aussage der Verwaltung „planerisch nicht gewollt“. Trotzdem wird hier geparkt, was die Sichtverhältnisse für den Radverkehr beeinträchtigt und somit ein Sicherheitsrisiko darstellt.

chen lassen zu wünschen übrig.

Dies gilt vor allem an der gerade erst umgebauten Cammannstraße, wo parkende Fahrzeuge im Kurvenbereich eine große Behinderung darstellen.

Und noch ein weiteres Hindernis wartet auf diese Route auf die Radfahrer: das ausgesprochen schlecht zu befahrene Kopfsteinpflaster im Prinzenweg. Hier ist es wirklich kein Wunder, dass viele Radfahrer auf die weniger holprigen Seitenbereiche der Fußgängerzone ausweichen.

Anschließend geht es über die Südstraße, den Bankplatz weiter über den Friedrich-Wilhelm-Platz zum Rathaus.

AUTO-ROUTE

| | |
|---|---|
| Länge: 4,2 km | + |
| Dauer: 16 min 34 sec | - |
| Davon gestanden: 1 min 23 sec | - |
| Geschwindigkeit: 14,8 km/h | - |
| Ampeln: 10 | - |
| Qualität der Wege: gut bis befriedigend | ○ |
| Spaßfaktor: befriedigend | ○ |
| Gesamturteil: | - |

FAHRRAD-ROUTE

| | |
|---|---|
| Länge: 4,4 km | - |
| Dauer: 16 min 12 sec | + |
| Davon gestanden: 1 min 6 sec | + |
| Geschwindigkeit: 16,2 km/h | + |
| Ampeln: 4 | + |
| Qualität der Wege: gut bis befriedigend | ○ |
| Spaßfaktor: befriedigend | ○ |
| Gesamturteil: | + |

Verkehrskontrollen auf Augenhöhe

Warum die Polizei aufs Fahrrad muss

Die Zahl der Radfahrer ist in Braunschweig in den letzten Jahren stark gestiegen und nimmt auch weiterhin zu. Verkehrskontrollen der Polizei – und zwar aller Verkehrsteilnehmer – müssen dabei sein. Denn nur so kann der verdichtete Alltagsverkehr in der Stadt konfliktfrei und sicher funktionieren. Aber werden die Methoden der Polizei dem geänderten Mobilitätsverhalten in Braunschweig auch gerecht? Ein Plädoyer für eine Fahrradstaffel.

Jörg Nuckelt



Hamburg hat sie wie viele andere Städte auch: eine Fahrradstaffel der Polizei

Es wird eng auf Braunschweigs Radwegen. Einen Radverkehrsanteil von 21 % gesamtstädtisch und stolze 26 % im Kerngebiet ermittelte eine Mobilitätsstudie vom WVI im Jahre 2010. Inzwischen dürften die Zahlen weiter geklettert sein. Denn der Trend hin zum Fahrrad ist weiterhin ungebrochen. Radfahrer sind nicht die besseren Verkehrsteilnehmer, nur weil sie die umweltfreundlichste Mobilitätsform praktizieren, die es gibt. Gewiss gefährdet ein Radfahrer, der das Rotlicht einer Ampel ignoriert, in erster Linie sich selbst und von einem über eine Tonne wiegendem Kraftfahrzeug geht per Definition eine größere Gefahr aus als von einem Menschen, der sich auf einer 15 Kilogramm schweren Metallkonstruktion fortbewegt. Dennoch: die StVO ist für alle da. Wenn Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen und behandelt werden möchten, müssen auch sie die geltenden Regeln im Straßenverkehr kennen und ihren Pflichten nachkommen. Letztlich geht es um den fairen Umgang

und Respekt gegenüber unseren Mitmenschen.

Bürgerinnen und Bürger fordern mehr Polizeikontrollen

Es rumort in Braunschweig, wenn es um die Regelakzeptanz von Radfahrern geht. Nicht wenige Menschen wünschen sich mehr Kontrollen durch die Polizei. Besonders das Fahren auf der falschen Straßenseite und das unzulässige Benutzen von Gehwegen scheint eine Braunschweiger Spezialität zu sein. Dies führt regelmäßig zu Konflikten – auch zwischen Radfahrern untereinander. Die Polizei versucht den Problemen mit Schwerpunktkontrollen an neuralgischen Punkten zu begegnen, die allgemein bekannt sind (z.B. Celler Straße, Humboldtstraße, Bohlweg). Im restlichen Stadtgebiet herrscht 365 Tage im Jahr Narrenfreiheit.

Auf Veränderungen reagieren

Der ADFC hegt starke Zweifel, ob diese Maßnahmen bei der stark gestiegenen Zahl von Radfahrern noch zielführend sind und die Probleme künftig eindämmen können. So wie es viele andere Städte inzwischen vermehrt praktizieren (siehe Info-Box), plädiert auch der ADFC für die Einführung ei-

VORBILDER

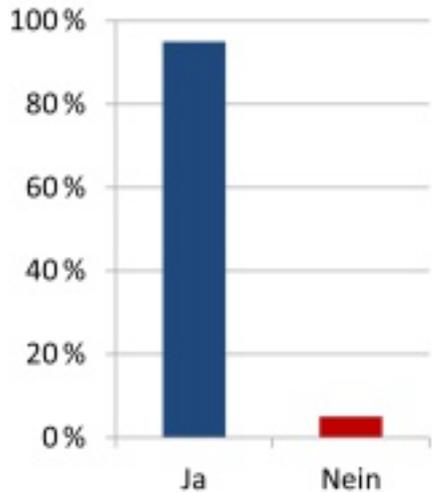
Unter anderen setzen diese deutschen Städte auch auf eine Fahrrad-Staffel bei der Verkehrsüberwachung:

Bochum, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Erfurt, Essen, Hamburg, Hamm (Westf.), Kehl am Rhein, Köln, Leipzig, Mannheim, Mönchengladbach, Münster, Wolfsburg

ner Fahrradstaffel in Braunschweig. Durch die Präsenz von Polizeibeamten auf Fahrrädern konnten andere Städte große Erfolge verzeichnen. In Münster steht das Fahren auf der falschen Seite in der Unfallstatistik nur auf den unteren Rängen. In Braunschweig ist es hingegen Unfallursache Nummer eins. Auch Radfahrer ohne Licht gibt es in Münster faktisch nicht mehr. Seit Einführung der Fahrradstaffel in 2007, konnte die Lichteinschaltquote dort von nur 40 % auf heute über 95 % gesteigert werden. Noch im Oktober 2013 sagte Jens Weidemann vom Polizeikommissariat Mitte gegenüber der Braunschweiger Zeitung, dass so viele Radfahrer ohne Licht unterwegs sind, weil Braunschweig eine Universitätsstadt ist. Es sei an dieser Stelle nur beiläufig bemerkt, dass die Stadt Münster knapp 50.000 Studierende zählt und es in Braunschweig „nur“ ca. 18.000 sein dürften. Deutlicher lässt sich der Erfolg einer Fahrradstaffel wohl nicht belegen.

Politik unterstützt ADFC-Forderung

Die Forderung des ADFC nach einer Fahrradstaffel hat jüngst auch die Politik aufgegriffen. Die Ratsfraktion der CDU unterstützte im Mai ausdrücklich die Position des ADFC und sprach sich ebenfalls für die Durchführung von Polizeistreifen auf Fahrrädern aus. Die Anfrage der CDU wird voraussichtlich in der nächsten Ratssitzung am 15. Juli behandelt. Auch seitens der Braunschweiger Bevölkerung zeichnet sich ein deutliches Stimmungsbild ab, die Polizeikontrollen auf Augenhöhe fordern. In einer Online-Umfrage des ADFC Braunschweig stimmten kürzlich 94 % der Teilnehmer für eine Fahrradstaffel. Es kann dabei davon



Klares Votum: Eine kürzliche Umfrage des ADFC Braunschweig ergab, dass sich 94 % der Befragten wünschen, dass die Polizei auch auf dem Fahrrad Streife fährt. Nur 6 % der Teilnehmer lehnen eine Fahrradstaffel ab.

ausgegangen werden, dass ein Großteil der Teilnehmer selbst als Radfahrer unterwegs ist. Dieser Trend deckt sich absolut mit den Ergebnissen des letzten Fahrradklima-Tests des ADFC sowie den Erhebungen aus Münster. Die „Fahrrad-Polizisten“ in Münster genießen den Zuspruch von 80 % der dort lebenden Bevölkerung, wie Universität Münster durch zahlreiche Umfragen belegen konnte.

Radfahrerperspektive einnehmen

Letztlich geht es aber noch um viel mehr, als nur Verkehrskontrollen durchzuführen. Die Polizei kann die Sicherheitsbedürfnisse von den Zehntausenden Radfahrern, die

**ZWEIRAD
PROFIS** GmbH
Fachberatung und Verkauf
Fahrräder, Ersatzteile, Zubehör



täglich in der Stadt unterwegs sind, nur befriedigen, wenn sie selbst deren Perspektive kennt. Nebeneinander fahren in Fahrradstraßen? Radfahrer in Gegenrichtung von Einbahnstraßen? Radwege nicht benutzen müssen, auch wenn welche vorhanden sind? Das mögen für viele Autofahrer Böhmisches Dörfer sein. Die unangenehmen Folgen von Hupen, Drängeln über dichtes Überholen bis hin zu Beleidigungen kennt jeder, der in der Stadt auf dem Rad unterwegs ist. All diese Phänomene kann die Polizei nicht abstellen, so lange sie selbst ausschließlich im Streifenwagen unterwegs ist. Hier werden Radfahrer schlichtweg im Stich gelassen und bis die Polizei wirklich aktiv wird, muss es erst zum Unfall kommen. Dabei kann es auch anders gehen: Die Hamburger Polizei setzt ihre Polizisten beispielsweise in Zivil auf Fahrrädern ein. Bei ihren Einsätzen sanktionieren sie dann u.a. das Fehlverhalten von Autofahrern beim Abbiegen. Durch diese Art von Unfällen werden immer wieder Radfahrer schwer verletzt.

Chancen nutzen

Eine Fahrradstaffel kann viele Erfolge aufweisen und eine breite Akzeptanz unter der Bevölkerung erfahren, wie andere Städte eindrucksvoll zeigen. Die Polizei in Braunschweig wäre gut beraten, wenn sie sich mit dem Thema auseinandersetzt und nach Möglichkeiten sucht, dieses Instrument sinnvoll in die vorhandene Verkehrsüberwachung zu integrieren. Auch andere Polizeiinspektionen klagen über Personalmangel und können nur selten auf üppige Ressourcen zurückgreifen. Wo ein Wille ist, ist bekanntlich auch ein Weg. Diese Redensart dürfte auch hier zutreffend sein.

Der Radverkehrsanteil in Braunschweig wird weiter zunehmen. Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt setzte 33 % in den nächsten zehn Jahren als realistisches Ziel in Aussicht. Werden die Braunschweiger Polizeibeamten bald die einzigen sein, die in unserer Stadt nicht Fahrrad fahren? Wie lange wird sich die Polizei einen Radverkehrsanteil von 0 % noch leisten können?

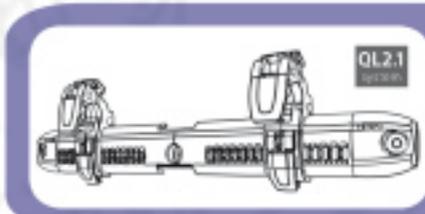
NEU BEI SFU

ORTLIEB QUICK-LOCK2.1

HÄLT WAS ANDERE VERSPRECHEN

SFU

30 Jahre Unterwegs



VERINGERT - WENIGER BESCHÄDIGUNG
VERBESSERT - NEUE HAKENSCHIENE
VEREINFACHT - SIMPLE MONTAGE

SACHEN FÜR UNTERWEGS

NEUE STRASSE 20 - 38100 BRAUNSCHWEIG
TEL. 0531/13666 - WWW.SFU.DE

Ökonomische Vorteile eines umwelt- und gesundheitsverträglichen Verkehrswesens

Wenn über positive Aspekte des Radfahrens berichtet wird, liegen oftmals die Vorteile für die Gesundheit und die Schonung der Umwelt im Fokus der Diskussion. Dabei hat die Förderung des Radverkehrs auch handfeste ökonomische Vorteile.

Andreas Schröder



Rush Hour in Kopenhagen: 37 % der dortigen Bevölkerung nutzt das Fahrrad im Durchschnitt täglich.

Dass die Förderung des „umwelt- und gesundheitsverträglichen Verkehrswesens“, also der Fuß- und Radverkehr und der ÖPNV, auch ökonomische Vorteile mit sich bringen kann, wird in einer aktuellen Studie (siehe Info-Box) der UNECE und dem WHO-Regionalbüro Europa deutlich.

Darin werden 54 europäische und zwei nordamerikanische Großstädte auf die ökonomischen Auswirkungen eines steigenden Radverkehrsanteils untersucht. Als Richtwert für die Untersuchungen wird der Radverkehrsanteil der Stadt Kopenhagen in je einer Stadt pro Land zugrunde gelegt. In Kopenhagen werden 26 Prozent aller zurückgelegten Kilometer mit dem Fahrrad gefahren.

In den betrachteten Städten könnten der Studie zufolge 76.600 Arbeitsplätze im Bereich des "grünen" Verkehrs entstehen. Dieses sind Arbeitsplätze, welche direkt oder indirekt mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in Zusammenhang stehen.

Also beispielsweise Jobs in Fahrradverleih-Dienstleistern, Mobilitätszentren, oder Betrieben des öffentlichen Verkehrs.

Durch den gesundheitlichen Nutzen für Radfahrer können laut WHO bis zu 10.000 Todesfälle pro Jahr vermieden werden. Da nur eine Stadt pro Land betrachtet wird, handelt es sich den Autoren zufolge um konservative Berechnungen. Die Ergebnisse der Studie deuten aber auf ein weitaus größeres Potenzial hin.

NEUE STUDIE DER WHO

Die Studie "Neue Chancen erschließen: Arbeitsplätze in einem umwelt- und gesundheitsverträglichen Verkehrswesen" untersucht Möglichkeiten für die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch ein umweltverträglicheres, gesünderes und effizienteres Verkehrswesen. Sie ist kostenfrei auf www.euro.who.int verfügbar.

Längst auf der Überholspur: Der Umweltverbund in Braunschweig

Etlliche Kommentare zum Fahrradklimatest im letzten Jahren haben gezeigt, dass Braunschweig auch in den Augen vieler Radfahrer immer noch als Autostadt wahrgenommen wird. Dabei sprechen die Nutzerzahlen eine andere Sprache: Im Modal Split haben die Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr und fußläufiger Verkehr) die Nase vorn. Weniger als die Hälfte aller Wege werden inzwischen in Braunschweig mit dem Auto zurückgelegt. Hier präsentieren wir weitere Zahlen und Fakten zum Thema.

Sven Wöhler

Der Modal Split

Genau genommen steckt in den Zahlen, die der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) als Ergebnis der großen Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2010 verkündet hat, eine kleine verkehrspolitische Revolution. Die Menschen in der vermeintlichen Autostadt Braunschweig haben dem Auto den Rücken gekehrt. Nur noch 45% aller Wege innerhalb des gesamten Stadtgebietes werden mit dem Auto zurückgelegt. Bei 55% aller Wege bevorzugen die Menschen andere Verkehrsmittel und setzen auf das Fahrrad und den ÖPNV oder gehen zu Fuß. Dabei ist Braunschweig die einzige Gebietskörperschaft in der Region, in der der Umweltverbund im Modal Split die Mehrheit stellt.

| Verkehrsart | Anteil am Modal Split |
|-------------|-----------------------|
| MIV | 45 % |
| Zu Fuß | 20 % |
| Radverkehr | 21 % |
| ÖPNV | 13 % |

Diese Zahlen basieren auf der Mobilitätsstudie des ZGB und beziehen sich auf das gesamte Braunschweiger Stadtgebiet. Innerhalb der Kernstadt liegt der Anteil des Radverkehrs mit 26 % sogar noch deutlich.

Eine Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, die einseitig das Auto bevorzugt, muss sich deshalb zurecht den Vorwurf gefallen lassen, an den Bedürfnissen der Menschen vorbei zu planen. Auch Fußgänger, Radfahrer und Nutzerin-

nen und Nutzer des ÖPNV haben das Anrecht auf eine gute Verkehrsinfrastruktur und fordern das auch immer selbstbewusster ein.

Beim Radverkehr lässt sich durchaus eine Verbesserung bemerken. Bei den meisten Straßenbaumaßnahmen werden mittlerweile deutlich fahrradfreundlichere Vorschläge von der Verwaltung präsentiert und von der Politik beschlossen als noch vor ein paar Jahren. Und auch das Engagement der Bürgerinnen und Bürger, die sich für einen Ausbau des Stadtbahnnetzes einsetzen, sowie das Bekenntnis des Rates zu einem besseren ÖPNV-Angebot durch die Erstellung eines Stadtbahnausbaukonzeptes sind in diesem Sinne positive Entwicklungen.

Im Umweltverbund liegt allerdings das Fahrrad vorn. Es ist das beliebteste Verkehrsmittel nach dem Auto mit deutlichem Abstand vor dem ÖPNV. So sehr ein Ausbau des Stadtbahnnetzes also wünschenswert ist, so sehr gilt auch, dass dieser Ausbau nicht auf Kosten des wesentlich stärkeren Radverkehrs gehen darf.

Die Kosten

Innerhalb des städtischen Haushaltes sind die Kosten für die verschiedenen Verkehrsarten sehr unterschiedlich verteilt und spiegeln in keiner Weise die tatsächlichen Nutzerzahlen des Modal Split wieder. Während jedes Jahr ca. 30 Mio. € sowohl für den Autoverkehr als auch für den ÖPNV ausgegeben werden (insgesamt also ca. 60 Mio. €), stehen weniger als 3 Mio. € für den Radverkehr zur Verfügung. Oder anders ausgedrückt: für 21% der Nutzer werden lediglich 5% des Geldes aufgewendet.

| Verkehrsart | Ausgaben pro Jahr und Nutzer |
|-------------|------------------------------|
| MIV | 250,- € |
| ÖPNV | 900,- € |
| Radverkehr | 70,- € |

Näherungsweise Berechnungen des ADFC auf der Grundlage der ZGB-Mobilitätsstudie und den im städtischen Haushalt ausgewiesenen Ausgaben. Ausgaben für den fußläufigen Verkehr werden im Haushalt der Stadt Braunschweig nicht separat ausgewiesen

Auch wenn es in der verkehrlichen Praxis viele gute Beispiele für sinnvolle Ergänzungen gerade zwischen Radverkehr und ÖPNV gibt, so gilt gerade bei den städtischen Finanzen, dass diese beide Verkehrsarten in Konkurrenz zueinander stehen. Und beide wiederum stehen in Konkurrenz zu Investitionen in den Autoverkehr sowie zu allen anderen notwendigen Ausgaben der Kommune. Jede Investition in den Umweltverbund ist gut angelegtes Geld. Die Haushaltspolitik sollte sich aus Sicht des ADFC gerade im Bereich

der Verkehrspolitik allerdings in Zukunft stärker an den Nutzerzahlen orientieren. Und das hieße im Klartext: mehr Geld für den Radverkehr! Das würde auch zu einer gerechteren Verteilung des Ressourcen führen. Dabei bräuchte man vermutlich für den gesamten Bereich des Verkehrs nicht unbedingt mehr Mittel. Man müsste die zur Verfügung stehenden Mittel nur anders auf die verschiedenen Verkehrsarten verteilen.

Fazit

Um dies zu erreichen sollte man alle Verkehrsarten von vornherein im Rahmen einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigen, die allgemeine Ziele für die weitere Entwicklung definiert, die verschiedenen Verkehrsarten besser aufeinander abstimmt und dabei hilft, Synergieeffekte im Umweltverbund zu nutzen.

Im Idealfall kann es auf diese Weise auch gelingen, die Ziele, die mit bestimmten Verkehrsprojekten verbunden werden, besser als bisher in die Bevölkerung zu transportieren und für mehr Akzeptanz zu sorgen.



radspezial

radspezial, das Fahrradfachgeschäft der Lebenshilfe Braunschweig, bietet Ihnen:

- Reparaturservice für alle Marken
- Service für Scheibenbremsen und Federgabeln verschiedener Hersteller, Rohloff-Service
- Probefahrten mit unseren Rädern
- Verleih von E-Bikes, Liegerädern, Kinderanhängern, Tandems, Taschen und Lastenrädern
- Räder der Marken Rabeneick, Corratec, Kreidler, Koga, HaseBikes, Brompton, Univega
- Neu: Lastenräder von Babboe

Güldenstraße 41a

38100 Braunschweig

Telefon 0531 4719 - 249

radspezial@lebenshilfe-braunschweig.de

Mo. - Fr. 10 - 18 Uhr, Sa. 10 - 16 Uhr

www.lebenshilfe-braunschweig.de

Warum ein Stadtbahnausbau?

Neue Trams für Braunschweig

Am 1. April 2014 – es ist kein Aprilscherz – beschloss der Rat der Stadt Braunschweig, neun Trassenkorridore für den Stadtbahnausbau vertieft zu untersuchen. Diese Korridore hat die Verwaltung zuvor aus Dutzenden von Bürgerinnen und Bürgern eingereichten Vorschlägen herausgefiltert. Es kann also nach gut einem Jahrzehnt fast völligen Stillstandes mit der Verbesserung des Braunschweiger ÖPNV vorangehen.

Stefan Vockrodt

Warum ein Ausbau?

Die Braunschweiger Verkehrs-AG freut sich über steigende Fahrgastzahlen, auch wenn im Vergleich mit anderen, gleich großen Städten der ÖPNV in Braunschweig noch große Entwicklungspotentiale aufweist, wie beiliegende Tabelle belegt. So fährt der Braunschweiger nur etwa 156 Mal im Jahr mit Bus und Bahn, während es ein Bürger in Halle/Saale 228 Mal tut. Der Vergleich zeigt auch, dass Städte wie Kassel oder Halle, in denen die Tram den Schwerpunkt des ÖPNV leistet, wesentlich höhere Leistungen aufweisen und wirtschaftlicher arbeiten als Braunschweig, wo die Tram nicht die Hauptlast des ÖPNV trägt oder „Busstädte“ wie Münster oder Lübeck, in denen der ÖPNV weniger als die Hälfte der Beförderungsleistung erbringt wie in den genannten Tramstädten.

Neben der besseren Leistungsfähigkeit bedeutet ein gut ausgebautes Tramnetz aber auch: eine Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität einer Stadt, ökologische Vorteile u.a. durch Reduktion klimaschädlicher Emissionen, besonders wenn, wie in Braun-



Demnächst sollen vermehrt Straßenbahnen in Braunschweig verkehren. Zum Beispiel soll die westliche Innenstadtumfahrung sowie eine neue Trasse nach Lamme gebaut werden.

schweig, Kassel und mittlerweile einer ganzen Reihe anderer Städte die Tram mit Ökostrom fährt, bei entsprechender Gestaltung mit Grünstreifen auf und neben den Gleisen auch städtebaulich eine Aufwertung sowie eine Verbesserung des lokalen Klimas.

Da Niedersachsen künftig auch wieder Straßenbahntrassen fördern will, die im Straßenplanum verlaufen – das alte GVFG förderte bevorzugt „eigene“ Gleiskörper,

Foto: Sven Wöhler

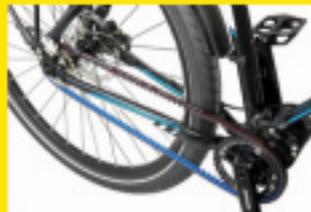


- Individuelle Fahrräder
- Ersatzteile & Zubehör
- Reparatur aller Fabrikate

**JETZT
bei uns
probefahren**

Braunschweig · Tel. 0531 / 7 43 04
Kastanienallee/ Ecke Hopfengarten

**Neues Fahrerlebnis mit
revolutionärer Fahrradtechnik**



**PINION
18 - Gang
Tretlager-
getriebe
mit Gates
Riemenantrieb**

www.raeder-nach-mass.de

was zu solchen Missgestaltungen wie die Berliner Straße oder Stobenstraße führte – entfällt eine wesentliche Sorge vieler betroffener Anwohner, nämlich die, dass alte Alleen wie die Saarstraße in Lehdorf für eine neue vierspurige Stadtautobahn mit Alibi-Tramtrasse geopfert werden.

So positiv grundsätzlich die neue Planung zu sehen ist, es bleibt anzumerken, dass auch der Tramausbau kein isoliertes Projekt sein kann, sondern integraler Bestandteil eines (ökologischen) Stadtentwicklungsplans werden muss. Das bedeutet eben nicht nur Ausbau des vorhandenen Netzes, sondern Verbesserung der gesamten Infrastruktur und eine deutliche Verbesserung des Fahrplanangebots. Hinzu kommt der Aufbau sinnvoller Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern, speziell auch dem Radverkehr durch beispielsweise

- sichere Bike&Ride-Stationen
- Mieträdern an bestimmten Endpunkten (gibt es in Mainz, Kassel und Bonn)
- verbesserte Mitnahmemöglichkeit u.v.a.m.

In Braunschweig bietet sich bei manchen Projekten auch an, das neue EMIL-Projekt (Elektrobus mit induktiver Ladung) mit der

Tram zu verknüpfen, ist das verwendete Ladesystem (Primove) doch ursprünglich für die Straßenbahn entwickelt worden und prinzipiell kompatibel.

Was sollte als erstes gemacht werden?

Unabhängig von einem integrierten Stadtentwicklungsplan gibt es vorrangigen Bedarf für eine westliche Innenstadtverbindung vom Radeklint zum Friedrich-Wilhelm-Platz.

Längerfristig sind die Projekte „Ersatz Buslinie 11“, hier auch mit einer Gabelung der Strecke in Lehdorf Richtung Lamme und Richtung Kanzlerfeld zu betrachten sowie ein schon 1960(!) geplanter Straßenbahnanschluss vom Hauptbahnhof über die Salzdahlumer Straße in die Südstadt – die entsprechenden Trassen sind seither freigehalten worden. Eine Verlängerung in Volkmarode könnte ein sinnvolles Demonstrationsprojekt für die induktive Stromversorgung der Tram sein.

So gesehen besteht jetzt eine große Chance, dreizehn vergeudete Jahre aufzuholen. Die Stadt und die Umgebung sollten sich das nicht entgehen lassen.

Tabelle: Die Braunschweiger Verkehrs-AG im Leistungsvergleich*

| Stadt | Braunschweig | Halle / Saale | Kassel | Münster | Lübeck |
|---------------------|--------------|---------------|---------|---------|---------|
| Unternehmen | BSVAG | Havag | KVG | SWM | SL |
| Einwohner | 244.000 | 232.500 | 203.000 | 296.500 | 213.000 |
| Tramlinien | 5 | 13 | 7 | 0 | 0 |
| Netzlänge Tram (km) | 39,6 | 88 | 51,2 | 0 | 0 |
| Fahrzeug km (Mio.) | 9,9 | 8,84 | 8,07 | 8,54 | 7,1 |
| davon Tram | 2,5 | 5,53 | 3,93 | 0 | 0 |
| Tramanteil (%) | 25,3 | 62,6 | 48,7 | 0 | 0 |
| Fahrgäste (Mio.) | 38 | 52,9 | 43,5 | 37,7 | 23,2 |
| Tramanteil (%) | 43,2 | 81,6 | 64,4 | 0 | 0 |
| Fahrten/Einwohner | 156 | 228 | 215 | 127 | 109 |
| Kostendeckung (%) | 75 | 75 | 88 | n.e. | n.e. |

* Aufschlüsselung und Daten nach VDV-Statistik für 2012 bzw. Geschäftsberichten (Kassel) (Braunschweig nach BSVAG-Homepage und Wikipedia)

Stichwort: Intermodalität

Verknüpfung ÖPNV-Fahrrad

Die Verkehrssysteme Fahrrad und ÖPNV werden gerne in Konkurrenz gesehen. Allerdings können sie sich auch wunderbar ergänzen, wenn sie ganzheitlich betrachtet und entsprechend gefördert werden. Im Folgenden stellen wir unterschiedliche Möglichkeiten vor, wie eine Verknüpfung beider Systeme aussehen kann.

Martin Schwerter

Bike and Ride (B+R)

Hierbei werden Haltestellen (meist Bahnhofstestellen oder in Vororten bzw. ländlich gelegene Bus- oder Straßenbahnhaltestellen) mit ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ausgestattet. Wichtig ist, dass sich die Fahrräder fest anschließen lassen und gut einsehbar stehen. Eine Überdachung als Schutz vor Regen ist ferner wünschenswert. Insbesondere an Bahnhöfen werden auch abschließbare Boxen angeboten. Im Bike+Ride-System fungiert das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV.

Stationsgebundenes Fahrradverleihsystem

Solche Systeme finden sich vor allem in größeren französischen Städten; sie werden aber auch außerhalb Frankreichs (z.B. in Wien und hierzulande in Mainz) eingerichtet.

Der Autor hat selbst gute Erfahrungen mit dem Lyoner System gemacht. Innerhalb des Stadtgebietes von Lyon ist ein dichtes Netz Verleihstationen aufgebaut. Für das Ausleihen benötigt man eine Anmeldung, die auch über die Monatskarte des ÖPNV erfolgen kann. Der Benutzer meldet sich für einen gewissen Zeitraum (1 Tag, 1 Woche oder 1 Jahr) gegen eine geringe Gebühr an. Er kann dann jeweils für 30 Minuten das Fahrrad gratis ausleihen (mit ÖPNV-Monatskarte 60 Minuten), bei längerer Leihdauer entstehen mit der Zeit deutlich wachsende Gebühren. Ziel des Systems ist also die kurzzeitige Miete zum Fahren zwischen den Stationen.

In Kombination mit dem ÖPNV kann so flexibel die jeweils schnellste Verbindung teils per Rad und teils per ÖPNV gewählt werden; insbesondere bei Wahl weniger gut

ausgebauter Querverbindungen stellt das Leihfahrrad eine attraktive Ergänzung dar. Mithilfe dieses Systems konnte der Fahrradverkehr in Lyon erheblich gesteigert werden; der Kauf und die Benutzung privater Fahrräder hat ebenfalls zugenommen.

Ein Bike+Ride-System wird in Braunschweig im Zuge von Neu- und Umbauten von Haltestellen teilweise bereits aufgebaut und angewendet; insbesondere beim geplanten Bau neuer Bahnhaltepunkte um Braunschweig sollte dies auf jeden Fall weiter erfolgen.

Ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem ist hier nicht vorhanden. Dies könnte, insbesondere innerhalb des Ringes und zwischen den TU-Standorten, die Mobilitätsmöglichkeiten im Stadtgebiet erheblich verbessern.

In Zusammenarbeit mit:





Fördermitglieder des ADFC Braunschweig e.V.

BS CarSharing GmbH

Hamburger Straße 64
38114 Braunschweig
Tel. 0531 333333
www.carsharing-braunschweig.de

Buchhandlung Graff GmbH

Sack 15
38100 Braunschweig
Tel. 0531 48089 0
www.graff.de

Ecki's kleine Fahrradwelt

Münchenstraße 45
38120 Braunschweig
Tel. 0531 8667451
www.eckis-fahrradwelt.de

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS

Neue Straße 20
38100 Braunschweig
Tel. 0531 13666
www.sfu.de

STEINKAMP Räder nach Maß

Kastanienallee 54
38102 Braunschweig
Tel. 0531 74304
www.raeder-nach-mass.de

TEO – die Fahrrad GmbH

Helmstedter Straße 20a
38102 Braunschweig
Tel. 0531 797473
www.teo-bikes.de

veloblitz.net Kurierlogistik

Frankfurter Straße 269
38122 Braunschweig
Tel. 0531 40208033
www.veloblitz.net

velocity GmbH

Kurt-Schumacher-Straße 8-14
38102 Braunschweig
Tel. 0531 123118 10
www.velocity-bs.de

Zweiradprofis GmbH

Am Bruchtor 4
38100 Braunschweig
Tel. 0531 18371
www.zweiradprofis.de

fahrradtage am 5. und 6. Juli

Braunschweig im Zeichen des Radfahrens

Stadtmarketing Braunschweig

Ob BMX, Liegefahrrad, Rennrad oder E-Bike: Bei den ersten Braunschweiger fahrradtagen präsentieren am Samstag, 5. Juli, beim Rad-Aktionstag auf dem Schlossplatz Fahrrad-fachhändler aus der Region ihre Produktneuheiten und Innovationen rund ums Fahrrad. Polizei und Verkehrswacht klären über Sicherheit im Straßenverkehr auf. Unter anderem gibt es Helmtests und einen Fahrrad-TÜV. Kinder können ihre Fähigkeiten auf dem Fahrrad-Geschicklichkeitsparcours unter Beweis stellen. Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Braunschweig empfängt die Besucher der fahrradtage mit einem Mitmachstadtplan zum Thema Radverkehr, auf dem die Vorschläge der Besucher markiert werden. Auf der Aktionsbühne sorgt Radio Okerwelle für gute Laune. Sportlicher Einsatz ist bei der „Fahrraddisco“ gefordert: Für die erste muskelkraft-betriebene Bühne Europas müssen die Besucher selbst in die Pedale treten, um den DJ mit Strom zu versorgen. Dazu gibt es Fahrrad-Akrobatik in der Trial-Show von Jan Clemens zu bestaunen.

Nachtrennen „Rund um das Rathaus“

Der Rad-Aktionstag geht abends nahtlos in die Radsport Trilogie des RSV Braunschweig über, deren Auftakt am Samstag das 33. Innenstadt-Nachtrennen „Rund um das Rat-

haus“ bildet. Die Trilogie findet am Sonntag, 6. Juli, mit dem 100. Rennen „Rund um den Elm“ ihre Fortsetzung. Neben dem Elite-Rennen wird der Klassiker auch wieder als Jedermann-Rennen ausgetragen. Zeitgleich findet am Sonntagvormittag das Wettfahren „Rund um den Prinzenpark“ statt.

RADtour'14 am Sonntag, den 6. Juli

Für alle, die lieber einen entspannten Ausflug mit dem Rad machen möchten, bietet der ADFC ebenfalls am Sonntag die RADtour'14 an. Bei der Tour kann überall entlang der Strecke eingestiegen werden. Offizieller Start ist um 10 Uhr auf dem Platz der Deutschen Einheit. Wie auch in den Vorjahren sollen die Teilnehmer die Gesamtkilometer schätzen, die zusammen geradelt wurden. Wer am besten schätzt darf sich über Sachpreise freuen, die es zu gewinnen gibt. Weitere Informationen sind dem beiliegenden Flyer zu entnehmen.

Regionstouren von und nach Wolfsburg

Unter dem Motto "Radfahren verbindet" werden in einer Initiative der Stadtmarketing-Gesellschaften von Braunschweig und Wolfsburg in Zusammenarbeit mit den örtlichen ADFC-Kreisverbänden neue Fahrrad-Routen zwischen den Großstädten erkundet. Bei geführten Touren im Juli können sich Radfahrer aus beiden Städten und der Region gegenseitig einen Besuch abstatten.

Am Sonntag, den 13. Juli bietet der ADFC Braunschweig eine geführte Radtour anlässlich des Aktionstages „Fahrrad und Emobilität“ nach Wolfsburg an. Abfahrt ist um 10:00 Uhr vor dem Staatstheater in Braunschweig. Die Einfahrt umfasst eine Strecke von ca. 36 Kilometer. Die ebenfalls geführte Rücktour ist mit ca. 30 Kilometern etwas kürzer. Eine Ankunft in Braunschweig ist bis 19:00 Uhr vorgesehen. Weitere Informationen finden Sie auf dem Flyer "Radfahren verbindet" sowie auf der Homepage des ADFC: www.adfc-braunschweig.de





Braunschweig

Die Löwenstadt



Braunschweiger

fahrradtage

5. und 6. Juli 2014

mit Rad-Aktionstag, Radsport Trilogie und RADtour'14

braunschweig.de/fahrradtage

Medienpartner:

BRAUNSCHWEIGER
ZEITUNG



Braunschweig
Stadtmarketing



(Trink)wasser aus Braunschweig

Ein Blick hinter die Kulissen des WWL

Wasser, das lebensnotwendige Medium und Quell so manch köstlichen Getränkes, ist für die meisten von uns zwar inzwischen ein kostbares Gut, mit dem man sparsam umgeht. Die Hintergründe und Wege des Wassers bis zu unserem Wasserhahn und anschließend der Kreislauf über die Abwasserkanäle und Aufbereitung zurück zu uns, ist den meisten aber sicherlich nicht im Detail bekannt. Eine Radtour des ADFC und des WWL bietet Einblicke hinter die Kulissen.

Sven Schröder



Im Rahmen der vor einiger Zeit von uns mit dem Wasserverband Weddel Lehre (WWL) vereinbarten Kooperation bieten wir als Auftakt in diesem Jahr eine Radtour zu einigen Stationen des WWL an und erlauben hiermit einen Blick hinter die Kulissen eines unserer regionalen Wasserversorgers.

Diese Tour beginnt am Sonntag, den 28. September um 10 Uhr auf dem Theatervorplatz und ist mit ihrem leichteren Schwierigkeitsgrad bewusst breitbandig geplant und bietet bei mehreren Stopps an den Stationen vom WWL kleine Verschnaufpausen während der Besichtigungen der Anlagen.

Wir fahren einen Rundkurs vom Theatervorplatz über Lehre und Cremlingen, wo der WWL seit kurzem seinen Hauptsitz hat und den wir dann auch mit ein wenig Programm besichtigen können, anschließend zurück zum Startpunkt am Theater, wo wir gegen 18 Uhr eintreffen werden.

Die Tour ist für die Teilnehmer anmeldepflichtig, da wir zwecks Planung und Abstimmung der Stationen mit dem WWL ein wenig Vorlauf über die Teilnehmerzahl benötigen. Wir bitten deshalb Interessierte um eine baldige Anmeldung über die Homepage des ADFC Braunschweig.



Fotos: Wasserverband Weddel | Lehre

Radstation am Hauptbahnhof

Bewachtes Parken | Pannenservice | Leihräder

Öffnungszeiten:

| | |
|-----------|--------------------|
| Mo bis Fr | 5.30 bis 22.30 Uhr |
| Sa | 6.00 bis 21.00 Uhr |
| So | 8.00 bis 21.00 Uhr |



Radstation
am Hauptbahnhof
Tel.: 05 31 / 707 60 25 | www.awo-bs.de



Radstation
AWO



Mit dem Rad zur Arbeit

1. Juni - 31. August 2014

Starten Sie Ihr Fitnessprogramm gleich nach dem Frühstück.
Nur 30 Minuten am Tag **Mit dem Rad zur Arbeit**
machen Sie gesünder und fit für den Tag.



www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Die Lappwaldsee-Radrouten

Helmstedts Umgebung per Rad erkunden

Eine Besonderheit und einmalig in Deutschland ist die Geschichte der Braunkohle-tagebaue um Helmstedt. Seit der Auskohlung des Reviers ist die Region um die Tagebaue dabei, sich touristisch zu entwickeln. Schon heute bieten drei Lappwaldsee-Radrouten eindrucksvolle Blicke auf die Region.

Heike Volkmann

Die Routen haben unterschiedliche Verläufe, sind aber miteinander vernetzt. Sie können daher einzeln abgeradelt werden oder jeder Radfahrer kann sich eine individuelle Tour zusammenstellen. Alle Routen sind ausgeschildert. Radrouten-Flyer für jede Route sind bei der Stadt Helmstedt, Info am Markt, erhältlich.

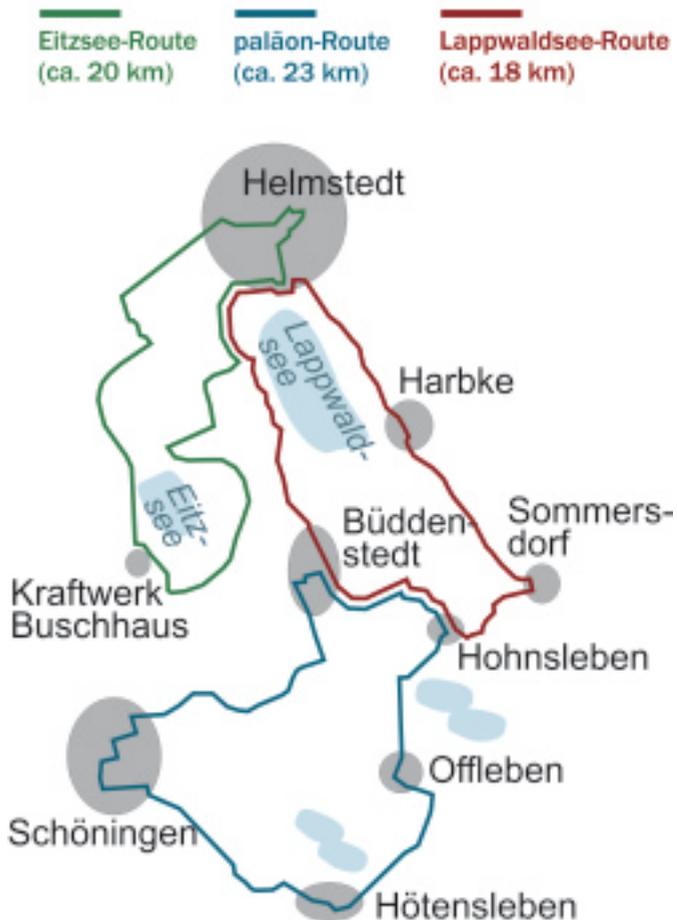
Lappwaldsee-Route

Die Lappwaldsee-Route ist ca. 18 km lang, führt um den zukünftigen Lappwaldsee und lässt erahnen, wie aus einem alten Braunkohlerevier langsam eine attraktive Freizeitlandschaft entsteht. Der Einstieg in die Rundroute ist an jeder Stelle möglich, empfehlenswert ist der Parkplatz Büddenstedter Weg in Helmstedt. Folgt man der Route westlich am Lappwaldsee entlang, erläutern Informationstafeln an zwei Aussichtspunkten die spannende und einmalige Bergbaugeschichte entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Weiter geht es durch Büddenstedt, Hohnsleben und Sommersdorf bis Harbke. Hier lohnt ein Abstecher in den Schlosspark Harbke. Von dort geht es zurück nach Helmstedt. Einige Straßenabschnitte dieser Route erfordern erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr.

Eitzsee-Route

Die Eitzsee-Route ist ca. 20 km lang und verbindet die renaturier-

te Landschaft des alten Tagebaus Treue und den Eitzsee mit der Stadt Helmstedt. Ein gu-



Die drei Strecken der Radrouten rund um den Lappwaldsee können individuell miteinander verknüpft werden. Flyer mit weiteren Informationen zu den Touren sind bei der Stadt Helmstedt gratis erhältlich.



Blick auf den ehemaligen Braunkohle-Tagebau bei Helmstedt, der heute den Namen Lappwaldsee trägt.

Der Startpunkt ist das Zonengrenzmuseum in Helmstedt, Parkplatz Holzberg. In der Nähe befindet sich auch eine Solarladestation für Elektrofahräder. Durch die Grünanlagen geht es zunächst Richtung Lappwaldsee. Kurz hinter dem Infopunkt Petersberg zweigt die Route in das renaturierte Tagebauegebiet

Treue ab, direkt am Kraftwerk Buschhaus vorbei, ein Stück entlang der B244 und dann am Waldrand des Elz und über die Felder nach Helmstedt zurück.

paläon-Route

Die paläon-Route ist ca. 23 km lang und umrundet das Tagebauegebiet Schöningen mit dem paläon, dem Forschungs- und Erlebniszentrum Schöninger Speere. Als Einstieg in die Rundroute bietet sich die Stadt Schöninge mit dem Schloss oder das paläon an. Die Route führt über die Kreisstraße entlang der ehemaligen Tagebau-gebiete nach Büdenstedt, einem Ort der ab 1935 neu angelegt wurde, nachdem der alte Ort dem Kohleabbau weichen musste. Über eine kleine Brücke geht es weiter durch das renaturierte Tagebauegebiet Wulfersdorfer Schweiz und dann durch Hohnleben, Reinsdorf, Offleben nach Hötenleben mit dem Grenzdenkmal. Kurz danach wird der Informationspunkt Tagebau Schöninge erreicht und zum Abschluss der Tour lädt das paläon zu einem Besuch ein.



Fahrradkarten für Braunschweig und ganz Deutschland - jetzt bei Ihrer Buchhandlung Graff

... oder jederzeit auf www.graff.de versandkostenfrei bestellen

Graff.de

Buchhandlung Graff GmbH
 Fach 11
 Telefon 0521 4 90 98-0
 Telefax 0521 4 90 98-89
 Mo. bis Sa. von 9 bis 20 Uhr
info@graff.de
www.graff.de

Saarbrückener Straße

Lange Zeit nutzten Autofahrer an der Engstelle der Saarbrückener Straße wie selbstverständlich den Geh- und Radwege als Erweiterung der Fahrbahn. Damit soll nach einer Mitteilung der Verwaltung nun Schluss sein. Die Parkplätze sollen neu geordnet und entsprechende Markierungen aufgebracht werden. Ob das eine ausreichende Lösung sein wird, bleibt abzuwarten.



Radwegsanierung Wendenstraße

Jetzt also doch: Auf einer Informationsveranstaltung der Stadtverwaltung kündigte diese an, den Zweirichtungsradweg in der Wendenstraße zwischen Kaiserstraße und Werder grundlegend zu sanieren. Dieser forderte der ADFC im Zuge der Sanierung der Straßenbahntrasse sowie der Baumaßnahmen im Bereich der Jugendherberge. Nun sollen noch in diesem Jahr die störende Vertauschung des momentan vorhandenen Geh- und Radwegs behoben werden. Außerdem soll der neue Radweg eine komfortable Breite von drei Metern aufweisen. Für die weitere Sanierung bis zum Hagenmarkt stehen gegenwärtig jedoch keine Gelder zur Verfügung.



Fahrradparken Fehlanzeige

Das neue Kontorhaus an der Frankfurter Straße wurde vor Kurzem eröffnet. Im Zuge der Errichtung dieses Gebäudes wurde auch der Geh- und Radweg entsprechend den Richtlinien neu und repräsentativ geplant und gebaut. Selbst für einen attraktiven Grünstreifen war noch ausreichend Platz. Nur an eines haben die Planer offenbar nicht gedacht: im gesamten Umfeld dieses neuen "Tores in die Innenstadt" sucht man bislang vergeblich nach Fahrradabstellanlagen.

Neue Ringgleisbrücke

Gute Nachrichten vom Ringgleis: Mit dem Bau der neuen Brücke soll bereits im Juli 2014 begonnen werden. Die Fertigstellung ist für das Frühjahr 2015 vorgesehen. Wie es dann weitergeht, ist allerdings noch unklar. Eine Lösung für die Trasse des Ringgleises im Bereich der neuen Hauptfeuerwache ist noch nicht gefunden.



Neue Decke für das Ringgleis

Nach einer längeren Diskussion im Stadtbezirksrat Westliches Ringgebiet über die schlechte Oberflächenbeschaffenheit des Ringgleises schlägt die Verwaltung nun vor, einen Abschnitt des Ringgleises probeweise mit einer sog. Tränkdecke auszustatten. Dadurch soll die Decke unempfindlicher und vor allem auch bei schlechter Witterung besser befahrbar werden. Erste Erfahrungen mit diesen Decken hat man bereits bei einigen Wegen im Umfeld des Dowesees sammeln können.



Neue Fahrradstraßen noch in diesem Jahr



Die Stadtverwaltung beabsichtigt noch in diesem Jahr weitere Fahrradstraßen in Braunschweig einzurichten. Demnach sollen die Strecke Moltkestraße-Wiesenstraße-Roonstraße-Grünewaldstraße im Osten der Stadt als Fahrradstraßenroute ausgewiesen werden. Außerdem soll in Richtung Norden die Verbindung Bammelsburger Straße-Pestalozzistraße-Tunicastraße-Feuerwehrstraße-Uferstraße zu einer Fahrradstraßen-Route werden.

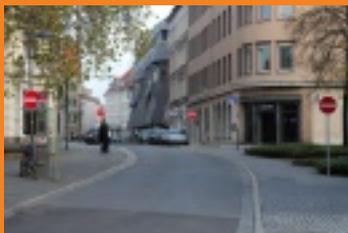
Keine Erfolgsaussichten für den Hauptbahnhof

Berufspendler und Besucher des Braunschweiger Hauptbahnhofs, die einen Abstellplatz für ihr Fahrrad suchen, werden wohl noch lange frustriert bleiben. In der letzten Radverkehrskommission gab es wenig bis keine Aussicht auf Erfolg, dass die eklatanten Zustände auf dem Bahnhofsvorplatz bald abgestellt werden. Hier sind Politik, Verwaltung und Deutsche Bahn gleichermaßen gefragt, eine zielführende Lösung zu erarbeiten. Dafür müssen auch die erforderlichen Finanzmittel bereitgestellt werden. Der Hauptbahnhof muss endlich zur Chefsache werden. Mit kleinen Schritten wird keine Verbesserung erzielt werden können.



Vom Bankplatz zum Petrihaus

Noch in diesem Jahr sollen Radfahrer vom Bankplatz über die Brabandtstraße durch die Gördelingerstraße bis zum neu errichteten Stadthaus Petri fahren dürfen. Die Einbahnstraßen werden für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Radfahrstreifen in der Gördelingerstraße schaffen einen sicheren Raum für den Radverkehr. Bald soll auch eine Weiterfahrt bis zum Meinhardshof über die Straße Hintern Brüdern möglich sein.



Bitte senden an ADFC Braunschweig e.V., Klint 18-21, 38100 Braunschweig
oder per Fax an 0531 | 61 547 328

Jetzt Mitglied werden! Für ein fahrradfreundliches Braunschweig

Der ADFC Braunschweig e.V. setzt sich vor Ort für die Interessen von Radfahrerinnen und Radfahrern ein. Über 900 Menschen unterstützen den ADFC in Braunschweig durch eine Mitgliedschaft – bundesweit sind es bereits über 140.000. Der ADFC steht im ständigen Dialog mit Vertretern der Stadtverwaltung, Politik und weiteren Entscheidungsträgern und macht sich dabei für eine moderne Radverkehrspolitik stark.

Wir sorgen dafür, dass Sie Ihre Alltags- und Freizeitwege mit dem Rad noch sicherer, schneller und komfortabler zurücklegen können. Gemeinsam können wir noch mehr erreichen. Werden auch Sie Mitglied im ADFC!

Anschrift:

| | |
|---------------|-------------|
| Name, Vorname | Geburtsjahr |
| Straße | PLZ, Ort |
| Telefon | Beruf |
| E-Mail | |

Ja, ich trete dem ADFC bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im ADFC-Teurenportal erhalte ich Freikilometer.

- Einzelmitglied ab 27 J. (46 €) 18 – 26 J. (29 €)
Familien-/Haushaltsmitgliedschaft ab 27 J. (58 €) 18 – 26 J. (29 €)
Jugendmitglied unter 18 J. (16 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

| | |
|---------------|-------------|
| Name, Vorname | Geburtsjahr |
| Name, Vorname | Geburtsjahr |
| Name, Vorname | Geburtsjahr |

Ich erlaube dem ADFC hiermit ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE38ADFP00000298847 | Mandats-Referenz: wird separat mitgeteilt
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

| | |
|--------------|------------------------|
| Kontoinhaber | |
| D E | |
| IBAN | |
| BIC | Datum/Ort/Unterschrift |

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus. Personen unter 27 Jahren können freiwillig gerne den Monatsbeitrag bezahlen. Dazu bitte einfach die Kategorie „ab 27 Jahre“ wählen.

Datum Unterschrift

Arbeitsgruppen

Die inhaltliche Arbeit des ADFC Braunschweig findet in verschiedenen themenspezifischen Arbeitsgruppen statt, die sich nach Bedarf treffen. Alle Arbeitsgruppen stehen allen Interessierten offen. Sollten Sie Interesse daran haben, an einer dieser Arbeitsgruppen mitzuwirken oder wollen Sie einfach nur mal reinschauen, können Sie uns gerne nach den genauen Terminen fragen.

Im Moment gibt es folgende Arbeitsgruppen des ADFC Braunschweig:

- AG Sicherheit & Verkehr
- AG Freizeit & Tourismus
- AG Öffentlichkeitsarbeit
- AG PedaLeo
- AG Radverkehrskonzept
- AGs zu bestimmten Aktionen (RAD'14, RADtour'14).

Darüber hinaus findet in unregelmäßigen Abständen ein Aktiventreffen statt, bei dem wir uns in der Regel ohne festgelegte Themen treffen, um uns auszutauschen.

Codierung

An jedem ersten Donnerstag im Monat bieten wir Ihnen den Service, Ihr Fahrrad codieren zu lassen. Dabei bekommt jedes Fahrrad eine individuelle Nummer, die in eine bundesweite Datenbank eingetragen wird. Zum Beginn des Sommerhalbjahres haben wir diesen Service wegen der großen Nachfrage ausgeweitet und bieten Termine jetzt bereits ab 17:30 Uhr an den entsprechenden Tagen an. Die Kosten betragen 10 € für Nichtmitglieder und 5 € für Mitglieder und Kunden der Öffentlichen Versicherung. ADFC-Neumitglieder erhalten einen Gutschein für die kostenlose Codierung eines Rades.

Da die Codierung nach wie vor sehr stark nachgefragt wird, ist eine vorherige Anmeldung über das Formular auf unserer Homepage erforderlich.

Radtouren

| | | | | |
|--------------------|-----------|------------------------|-------------|------------------|
| Do., 03. Juli | 19:00 Uhr | Sommerabendtour | 20km / 2h | HBK |
| Mi., 09. Juli | 19:00 Uhr | Flotte Feierabendtour | 30km / 2h | Theatervorplatz |
| So., 13. Juli | 09:00 Uhr | Flott zum Sonntag | 40km / 2,5h | Theatervorplatz |
| Do., 17. Juli | 18:00 Uhr | Stadtteiltour Süd-West | 20km / 2h | Alsterplatz, IGS |
| Mi., 23. Juli | 19:00 Uhr | Flotte Feierabendtour | 30km / 2h | HBK |
| Do., 31. Juli | 18:00 Uhr | Stadtteiltour Süd-Ost | 20km / 2h | Welfenplatz |
| Mi., 06. August | 19:00 Uhr | Flotte Feierabendtour | 30km / 2h | Theatervorplatz |
| Mi., 20. August | 19:00 Uhr | Flotte Feierabendtour | 30km / 2h | HBK |
| Mi., 03. September | 18:00 Uhr | Flotte Feierabendtour | 30km / 2h | Theatervorplatz |
| So., 14. September | 10:00 Uhr | Sanfte Tour | 50km / 4h | HBK |
| Mi., 17. September | 18:00 Uhr | Flotte Feierabendtour | 30km / 2h | HBK |

Unser komplettes Tourenprogramm sowie ausführliche Beschreibungen der einzelnen Touren finden Sie auf unserer Homepage. Außerdem liegt unser Flyer in vielen Braunschweiger Geschäften aus oder kann während unserer Öffnungszeiten in der ADFC-Geschäftsstelle im Magniviertel abgeholt werden.

ADFC Braunschweig e.V.

Geschäftsstelle & Infoladen
Klint 18-21
38100 Braunschweig

Öffnungszeiten:
Dienstag: 18:00 - 19:30 Uhr
Mittwoch: 15:00 - 18:00 Uhr

Tel. 0531 | 61 547 327
Fax 0531 | 61 547 328
info@adfc-braunschweig.de
www.adfc-braunschweig.de

Persönlicher Kontakt zu den
Aktiven des ADFC sowie in-
dividuelle Beratung zu allen
Fragen rund ums Rad.



FahrradSelbsthilfeWerkstatt

Markus Grebenstein
Eulenstraße 5
38114 Braunschweig

Montag: 15:00 - 19:00 Uhr
Dienstag: 15:00 - 19:00 Uhr
Mittwoch: 17:00 - 21:00 Uhr
Donnerstag: 15:00 - 19:00 Uhr
Freitag: 15:00 - 19:00 Uhr

Tel. 0531 | 57 66 36

info@fvag-bs.de
www.fvag-bs.de

Kostenlose Werkstatt- und
Werkzeugbenutzung und per-
sönliche Hilfestellung.



Ansprechpartner der Stadtverwaltung Braunschweig

Ideen- und Beschwerdemanagement: Herr Ender, Herr Tuchen
Tel. 0531 | 470-3000, ideen-beschwerden@braunschweig.de

Radverkehrsbeauftragter: Herr Heuvelmann
Tel. 0531 | 470-2982, radfahren@braunschweig.de

Falschparken auf Radwegen: Herr John
Tel. 0531 | 470-2975, bussgeldabteilung@braunschweig.de

Beseitigung von Fahrradwracks:
Tel. 0531 | 470-5755, zentraler.ordnungsdienst@braunschweig.de



IMPRESSUM

Herausgeber

ADFC Kreisverband Braunschweig e.V.
Klint 18-21, 38100 Braunschweig
Tel.: 0531 61 547 327
E-Mail: pedaleo@adfc-braunschweig.de

Redaktion & Layout

Dr. Sven Wöhler (V.i.S.d.P.), Olaf Mindermann,
Jörg Nuckelt

Bezug

Der PedaLeo erscheint mit drei Ausgaben pro
Jahr. Der Bezug für ADFC-Mitglieder ist im
Mitgliedsbeitrag enthalten.
Der PedaLeo wird außerdem in diversen
Geschäften und Einrichtungen in Braunschweig
und Helmstedt ausgelegt.

Druckauflage 3.000, Juni 2014

Titelbild fotolia / www.peopleimages.com

Druck Lebenshilfe Braunschweig

Bilder & Texte

Alle Fotos sind Eigentum des ADFC Braun-
schweig. Ausnahmen sind bezeichnet. Wir be-
halten uns Kürzungen/Änderungen und die
Auswahl der eingereichten Texte vor.
Nachdruck von Beiträgen und Abbildungen nur
mit Genehmigung des ADFC Braunschweig.

Bankverbindung und Spendenkonto

ADFC Braunschweig e.V.
IBAN: DE40 2505 0000 0199 8460 49
BIC: NOLA DE 2HXXX
Braunschweigische Landessparkasse



Wir kommen gut an!

Einfach und preiswert mit Bus und Bahn
unterwegs ...

... und mit der Familie fahren macht
doppelt Spaß!

Mit Bus und Bahn
durch die Region.



Zweckverband
Großraum
Braunschweig

Im schnellen Takt. Zu einem Tarif. Mit guten Anschlüssen.

Bevor der Traum vom Rad zum Alptraum wird ...



... besser gleich zu **velocity**

- ✓ Bedarfsgerechte und kompetente Beratung
- ✓ Körpervermessung für ergonomische Einstellung
- ✓ Ergonomische Anpassung des Fahrrades
- ✓ große Auswahl an Fahrrädern und Zubehör
- ✓ Geschulte Werkstatt und Top Service
- ✓ Mit Cafe, Reisebüro, Kids- und Bekleidungsshop
- ✓ Gute Erreichbarkeit und kostenlose Parkplätze

