

#48 | Winter 2014

PedaLeo

Das Fahrrad-Magazin für Braunschweig

Fahrradausstellung
Panther und Löwe

Neue Velo-Station im
schwedischen Malmö

Fahrradklima-Test 2014

Mehr Beratung. Mehr Leben.

Mit unserer Zukunftsvorsorge.



15 Meter breite Radwege sind zu wenig

In den VDI Nachrichten wird in der aktuellen Serie "Mobilität und Städte 2030" die Entwicklung von Metropolen angesichts steigender Verkehrsaufkommen, wachsender Bevölkerung und begrenzter Lebens- und Infrastrukturräume beleuchtet. In einem visionären Beitrag wird beschrieben, wie die fiktiven Protagonisten Nicole und ihr Vater Benno im Jahr 2030 mit dem Rad durch Kopenhagen fahren.

Verglichen mit heutigen Maßstäben muten die in dem Artikel genannten Zahlen surreal an: Eine als "Cykelsuperstier" bezeichnete Radautobahn misst für sonst gewohnte Verhältnisse eine unvorstellbare Breite von 15 Metern. Und selbst die reichen nicht mehr aus, um das in den Jahren weiter gestiegene Radverkehrsaufkommen in Kopenhagen aufzunehmen. Den Abschnitt, dass der Radverkehr inzwischen 12(!)-spurig abgewickelt wird, musste ich gar zweimal lesen, um wirklich sicher zu sein, über welche Dimensionen dort berichtet wird.

Die Mühen der Entscheidungsträger in Kopenhagen haben sich gelohnt. Die Stadt ist nach wie vor als die mit Abstand fahrradfreundlichste Stadt der Welt bekannt. In direktem Zusammenhang stehen die zahlreichen Preise, die Kopenhagen als lebenswerteste Stadt auszeichnen.

Braunschweig wird wahrscheinlich auch im Jahr 2030 keine 15 Meter breiten Radwege brauchen. Aber die Forderung nach einer flächendeckenden Fahrradinfrastruktur, die sich am Stand der Technik orientiert und bei der aktuelle Qualitätsstandards berücksichtigt werden, darf nicht zu viel verlangt sein. Braunschweigs Radverkehrsanlagen sind häufig marode und stoßen schon heute an die Grenzen, um den stark gestiegenen Radverkehrsanteil vernünftig abzuwickeln. Die Stadt muss dringend zusätzliche Gelder investieren, wenn sie das selbst gesteckte Ziel, den Radverkehrsanteil auf 33 % zu erhöhen, erreichen will.

Man kann es nicht oft genug wiederholen, dass eine stadtverträgliche Mobilität, bei der das Fahrrad eine zentrale Rolle spielt, der Schlüssel zu einer lebenswerten Stadt ist. Jeder in den Radverkehr investierte Euro wird sich in der Zukunft wieder auszahlen.



Jörg Nuckelt

veloblitz.net ★ ★ ★ ★
KURIERLOGISTIK

★ OVERNIGHT ★ INTERNATIONAL ★ ECONOMY

40 20 80 33
0531 blitzschnell & zuverlässig



★ FAHRRAD



★ PKW



★ TRANSPORTER

INHALT

Editorial	3
Radverkehr	5 - 15
Velo-Station in Malmö, Schutzstreifen für Radfahrer, Baumaßnahmen, Schaufenster Elektromobilität, Fahrradklima-Test	
Aktionen	16 - 17
Lichtaktion, Sternfahrt zum Alstom-Familientag	
Veranstaltungen	18 - 19
Sattelfest 2015, Ausstellung Panther und Löwe	
Magazin	20
Radfahren im Winter	
Fördermitglieder	21
Radtouren	22 - 23
Erlebnisbericht zur MSR 2014	
Radtourismus	24 - 26
Tagung des ADFC Fachausschusses	
Kurzmeldungen	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 Päschke GmbH
Celler Str. 124a · 38114 Braunschweig
Tel. (0531) 5 64 23 · zweirad-paeschke.de

Päschke
...mehr Bike fürs Geld!

Die neue Velo-Station am Bahnhof von Malmö als Vorbild für den Braunschweiger Bahnhof?

Wer in Braunschweig mit dem Fahrrad zum Bahnhof fährt, kennt das Problem. Wie soll man bei dem Durcheinander sein Fahrrad sicher anschließen? Fährt man in die Radstation, parkt man am Zaun? Die Schwedische Stadt Malmö hatte ähnliche Probleme, welche durch den Bau einer neuen Velo-Station gelöst worden sind.

Andreas Schröder



Jeder Braunschweiger kennt die überfüllten Fahrradstellplätze am Braunschweiger Bahnhof.

Die Situation um die überfüllten Fahrradstellplätze am Braunschweiger Hauptbahnhof ist nicht erst seit der Bekanntgabe der Ergebnisse des Braunschweiger Bürgerhaushaltes bekannt. Jedoch wurde dort deutlich wie wichtig, den Bürgern das Fahrradparken am Bahnhof erscheint.

Bei der Befragung der Braunschweiger Bürger zum Bürgerhaushalt kam der Vorschlag "Verbesserung der Radstation am Hauptbahnhof" auf den 7. Platz und der Vorschlag "Fahrradparkplätze am Bahnhof errichten – Vor dem Bahnhof und am Südausgang" auf den 10. Platz aller Vorschläge.

Die Kritiken sind im Wesentlichen wie folgt zu beschreiben: Die vorhandenen Stellplätze sind überfüllt; geparkt wird an allen möglichen Orten und Gegenständen, an welche sich Fahrräder anschließen lassen; die AWO Radstation ist zu weit weg vom Bahnhof und es fehlt der direkte Zugang zum

Bahnhofsgebäude; es gibt zu wenig Platz; die Öffnungszeiten sind zu kurz; etc.

Wie die Zahlen der Mobilitätsanalyse zu Braunschweig aus dem Jahr 2010 zeigen, liegt der Anteil des Radverkehrs in Braunschweig bei ca 21% bzw. 26 % in der Innenstadt. Tendenz steigend. Wie aber kann Braunschweig mit den wachsenden Anforderungen umgehen?

Das Beispiel der neuen Velo-Station am Bahnhof der schwedischen Stadt Malmö zeigt, wie andere Städte die Herausforderungen eines steigenden Radverkehrsanteils erfolgreich bewältigen.

Malmö eröffnet neue Velo-Station am Hauptbahnhof

In Malmö fahren 30 % der Menschen mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule/Ausbildung. Also prozentual noch mehr als in Braunschweig. Vor Fertigstellung der neuen



So sah der Fahrradparkplatz in Malmö aus, bevor die neue Radstation eröffnet wurde. Auf einem Ponton im Kanal neben dem Bahnhof wurden Fahrradständer errichtet.

Velo-Station wurden die Räder auf einem Ponton auf dem Kanal neben dem Bahnhof geparkt. Die Bilder ähnelten der heutigen Situation am Braunschweiger Bahnhof.

Die am 13. Februar 2014 eröffnete Station, namens Bike & Ride Malmö Central, bietet heute Platz für mehr als 1.500 Räder und sogar spezielle Stellplätze für Lastenräder, welche in Skandinavien einen hohen Gebrauch haben. Daneben gibt es alles was das Pendlerherz begehrt: Luftpumpen, eine Fahrradwerkstatt, Schließfächer, Bildschirme für Zugabfahrtszeiten, eine Lounge zum Warten. Es ist sogar eine Dusche vorhanden.

Die Station wird videoüberwacht und ist 24 Stunden am Tag erreichbar. Neben den öffentlichen Stellplätzen gibt es einen separaten gesicherten Bereich für 700 Fahrräder, welcher nur mit einer Chip-Karte betreten werden kann. Diese Karte ist über ein Abo erhältlich und kann auch mit den Abonnements des öffentlichen Nahverkehrs kombiniert werden. Die Kosten für eine Monatskarte betragen 80 Schwedische Kronen (ungefähr 8,70 €) – also ein vergleichbarer Preis zur AWO Radstation in Braunschweig, bei der 7 Euro pro Monat für ein Fahrradstellplatz fällig ist.

Diese neue Velo-Station ist übrigens die größte von insgesamt drei Radstationen in Malmö. Vor der Radstation soll es trotzdem noch 200 Stellplätze geben, denn die Fahrräder sollen nicht aus dem Stadtbild verbannt werden. Malmö soll schließlich eine Fahrradstadt bleiben.



Der Blick vom Nahverkehrsterminal in Richtung BraWo-Park zeigt, dass viele Räder schon nicht mehr in die vorhandenen Stellplätze passen. Sie werden nur noch wild auf dem Bahnhofsvorplatz abgestellt.

Wie bringt eine Radstation den besten Nutzen für den Radfahrer

Die Architekten der Radstation hatten den Plan eine passende und nutzerfreundliche Station für Fahrradfahrer zu entwerfen. Dieses Ziel wurde schon bei der Planung verfolgt. Die Station befindet sich teilweise im Untergeschoss, wo man über eine Rampe mit dem Rad hineinfahren kann und über Treppen und einen Fahrstuhl direkt in den Bahnhof gelangt. So sind die Wege für Pendler kurz und es ergeben sich zeitliche Vorteile bei der Nutzung des Rades.

Obwohl sich die Radstation unter der Erde befindet, kommt durch Glastüren, Fenster und eine gute Beleuchtung viel Licht hinein. Architektur und Design helfen eine angenehme Atmosphäre zu schaffen. Helle Farben und das typische nordische Design runden das Erscheinungsbild der neuen Velo-Station ab.

Vergleich zur Radstation der AWO am Braunschweiger Bahnhof

Die AWO betreibt in Braunschweig ebenfalls eine Radstation, welche sich an der westlichen Seite des Bahnhofs im Untergeschoß befindet. Hier können bis zu 471 Fahrräder abgestellt werden und durch das Personal gewartet oder gereinigt werden. Der Unterschied zu Malmö besteht darin, dass der Großteil der schwedischen Radstation kostenlos benutzbar ist. In Braunschweig wird aktuell ein Betrag von 70 Eurocent pro Tag für einen Stellplatz Rad-



Der gesicherte Bereich kann mit einer Chipkarte geöffnet werden, welche über ein Abo erhältlich ist.



Die Radstation ist mit einer Lounge ausgestattet, in welcher die Zugabfahrzeiten auf Anzeigetafeln stehen.



Die Fahrräder werden in Doppelstock Fahrradständern geparkt, diese werden unter Anderem auch in der AWO Radstation verwendet.



In besonders breiten Fahrradständern finden sogar die in Skandinavien beliebten Lastenräder ihren Platz.

station erhoben (ohne Abo). Außerdem ist die Braunschweiger Radstation nur zu den Öffnungszeiten und nicht rund um die Uhr erreichbar.

Die AWO Radstation alleine kann jedoch längst nicht alle Fahrräder aufnehmen, sodass nach zusätzlichen Lösungen gesucht werden muss. Die Fahrradparksituation am

Hauptbahnhof muss grundsätzlich neu bewertet werden und es bedarf eines ganzheitlichen Konzepts, wo und wie die zunehmende Zahl an Fahrrädern vernünftig abgestellt werden soll. Beispiele für gute Lösungen sind reichlich vorhanden. Andere Städte habe auf vorbildliche und innovative Weise gezeigt, wie es gehen kann.

Tabelle: Vergleich der Städte Braunschweig und Malmö

Stadt	Braunschweig	Malmö
Einwohner	244.000	313.000
Radverkehrsanteil	21 %	30 %
Stellplätze am Bahnhof	800	1500

Schutzstreifen außerorts für Radfahrer

Eine günstige Lösung?

Ob die Verkehrssituation für Radfahrer außerhalb geschlossener Ortschaften durch das Anlegen von Schutzstreifen verbessert werden kann, wird zurzeit in einem Modellprojekt überprüft. In sechs Bundesländern sind versuchsweise Modellstrecken angelegt worden, um die Auswirkungen von Schutzstreifen auf die Sicherheit und Attraktivität der Strecken zu überprüfen. Die Verkehrsregelungen für die Nutzung der Schutzstreifen entsprechen dabei denen von Schutzstreifen innerorts.

Katrin Kaminski

Bisher ist die Markierung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften in der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen, da keine Erkenntnisse über deren Verkehrssicherheit vorliegen. Der „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen Außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz“ wurde vor allem angelegt, um die Verkehrssituation für Radfahrer auch dort zu verbessern, wo Ortsverbindungen aus technischen, umweltrechtlichen oder auch finanziellen Gründen als straßenbegleitende Radwege nicht möglich sind. Der Modellversuch wird vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern geleitet und ist Teil des „Nationalen Radverkehrsplans 2020 – Den Rad-

verkehr gemeinsam weiterentwickeln“. Er wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Die Testphase mit wissenschaftlicher Begleitung startete im Juli 2013 und wird bis zum 31. Dezember 2014 andauern.

Modellstrecken befinden sich in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Sie

haben mit weniger als 4.000 Kfz pro Tag eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung, für die in der Regel kein gesonderter Radweg angelegt wird, und weisen eine Fahrbahnbreite von 5,20 m bis zu 7.50 m

auf. Es geht im Modellversuch nicht darum, die Tauglichkeit von Schutzstreifen für stark befahrene Landstraßen zu prüfen, für die ein gesonderter geführter Radweg erforderlich ist. Vielmehr soll die Verkehrssicherheit für Radfahrer auf Landstraßen, für die kein gesonderter Radweg erforderlich ist, erhöht werden.

In Niedersachsen liegen die Teststrecken im Landkreis Northeim und in der Grafschaft Bentheim. Dort sind auf der Kreisstraße 515 zwischen Eilensen und Erichsburg und auf der Kreisstraße 424 vom Knotenpunkt Bundesstraße 446 bis nach Behrensen sowie auf der Kreisstraße 641 von Bad Gandersheim bis nach Heckenbeck Schutzstreifen markiert worden.

Die Verkehrsregeln entsprechen denen von Schutzstreifen innerorts. Das bedeutet, dass für den Radverkehr vorgesehene Streifen – auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie abgetrennt – von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden dürfen, etwa bei Gegenverkehr oder vor



Eine der Teststrecken für Schutzstreifen außerorts liegt im Landkreis Northeim und ist Teil der offiziellen Route des Europaradwegs R1.



Teststrecke für Schutzstreifen außerorts im Landkreis Northeim in vorbildlicher Ausführung. In dieser Form könnte ein solcher Schutzstreifen auch für einige Vororte Braunschweigs eine sichere und kostengünstige Alternative sein.

Kurven und Kuppen. Der Großteil des Kraftfahrzeugverkehrs soll auf die mittige Kernfahrbahn beschränkt sein. Das Parken auf Schutzstreifen ist verboten. Auf den außerörtlichen Modellstrecken wurde in beiden Fahrtrichtungen ein Schutzstreifen markiert, der Mittelstreifen entfernt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt. In den Landkreisen Northeim und in der Grafschaft Bentheim sind die Schutzstreifen zum Teil rot eingefärbt worden. Die verbleibende Kernfahrbahn auf den Teststrecken reicht in der Regel für Begegnungsverkehr auch für Pkw nicht aus, so dass bei Gegenverkehr auf die Schutzstreifen ausgewichen werden muss. Die Projektteilnehmer machen die Verkehrsteilnehmer durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit auf die Regelungen und das Modellprojekt insgesamt aufmerksam.

Untersucht wird die Sicherheit und Attraktivität der Schutzstreifen durch eine Vorher-Nachher-Analyse. Einbezogen werden Zählungen des Rad- und Kfz-Verkehrs, Geschwindigkeitsmessungen des Kfz-Verkehrs und eine Unfallanalyse. Zudem werden Erkenntnisse aus stationärer Videobeobachtung und Verfolgungsfahrten mit mobiler Kamera hinzugezogen. Die Verkehrsteilnehmer, örtliche Dienststellen und sonstige Beteiligte werden mit Befragungen berücksichtigt. Die Einbeziehung von besonderen untersuchungsrelevanten Situationen wie Knotenpunkten, Engstellen, enge Kurven und Kuppen mit eingeschränkter Sicht in die Modellstrecken soll gewähr-

leisten, dass die Ergebnisse auch Aussagekraft für andere Strecken besitzen, also zu verallgemeinern sind.

Die Nachher-Datenaufnahme wurde Ende September 2014 abgeschlossen. Die Auswertung des Modellversuches läuft zurzeit und die Ergebnisse der Studie werden mit Spannung erwartet, denn eine Verkehrssicherung für Radfahrer ist auch auf weniger befahrenen Landstraßen wünschenswert und es werden hierfür Chancen für eine Förderung des Radverkehrs gesehen. Aufgrund der gesammelten Erkenntnisse wird entschieden, ob die Schutzstreifen beibehalten und ggf. die Regelwerke entsprechend angepasst werden.

In Zusammenarbeit mit:



Verbesserungen für den Radverkehr

Wichtige Baumaßnahmen im Überblick

Braunschweig verändert sich weiter. Auch im Jahr 2014 wurden Straßen saniert und umgebaut. Die Bedingungen für Radfahrer haben sich danach meist spürbar verbessert. Und die Stadtverwaltung will auch in 2015 das Stadtbild verändern und allzu autogerechte Straßenzüge umgestalten. Der Radverkehr profitiert oft am meisten, denn vergangene Fehlplanungen verschwinden Stück für Stück.

Jörg Nuckelt

Mit der Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer in der Brabandtstraße, Görderlingerstraße sowie einem Abschnitt der Straße Hintern Brüdern hat Braunschweig einen Meilenstein in der Radverkehrsförderung erreicht. Seit Herbst 2014 steht Radfahrern nun eine neue, attraktive Route in der westlichen Innenstadt zur Verfügung. Die Stadt-



Radfahrer können seit Herbst 2014 vom Bankplatz über die Brabandt- und Gördelinger Straße in Gegenrichtung der Einbahnstraßen bis zum neuen Petri-Haus fahren.

verwaltung folgt damit dem Ziel des Radverkehrskonzepts und des Verkehrsentwicklungsplans, den ehemaligen Cityring über den Marstall, der Münzstraße und der Friedrich-Wilhelmstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar zu machen. Über den abgetrennten und 2 Meter breiten Radfahrstreifen in der Gördelingerstraße wird Radfahrern eine sichere und komfortable Führung entgegen der Einbahnstraße geboten.

Einziger Wehrmutstropfen bleiben die ehemaligen Parkplätze im Bereich des Altstadtmarkts. Aufgrund der abbiegenden Linienbusse wurde ein absolutes Halteverbot

eingerrichtet, um ein sicheres Begegnen zwischen Radfahrern und den zum Teil weit ausscherehenden Bussen zu ermöglichen. Nach Beobachtungen des ADFC wird dieses Halteverbot jedoch häufig missachtet und fast immer stößt man dort auf unzulässig abgestellte Autos. Der ADFC hat die Stadtverwaltung über diese Missstände informiert und drängt auf die zeitnahe Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um das Falschparken wirksam zu unterbinden. Aufgrund des starken Parkraumdrucks in der Innenstadt befindet der ADFC nur bauliche Maßnahmen für geeignet, um hier Abhilfe zu schaffen.



Dort, wo Auto stehen, soll eigentlich die Spur für Radfahrer sein, die vom Bankplatz kommen. Das absolute Halteverbot wird von rücksichtslosen Autofahrern jedoch konsequent ignoriert.

Sanierung der Museumstraße

Die Stadtverwaltung plant für das Jahr 2015 eine weitere wichtige Straßensanierung: Im Zuge der Modernisierung des Herzog Anton Ulrich-Museums soll auch die begleitende Museumstraße städtebaulich aufgewertet werden. In der Tat ist die Museumstraße in



Die Museumstraße ist für Radfahrer wenig attraktiv. Zu schmale Radwege und noch dazu in einem sehr schlechten Zustand. Noch in 2015 sollen Sanierungsarbeiten beginnen.

ihrem jetzigen Zustand wenig attraktiv. Parkplätze sind nicht geordnet, straßenbegleitende Fuß- und Radwege befinden sich in einem schlechten Zustand und werden den Ansprüchen einer modernen Verkehrsplanung längst nicht mehr gerecht. Für den Radverkehr wird sich nach Umsetzung der vorliegenden Pläne viel ändern. Hauptziel der Verwaltung ist eine konsistente Radverkehrsführung herzustellen. Demnach müssen Radfahrer künftig nicht mehr zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn, auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg sowie getrennten Radwegen wechseln müssen. Stattdessen wird der Radverkehr sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts über einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Dadurch werden sie vom viel langsameren Fußgängerverkehr getrennt, wodurch Konflikte vermieden werden. Für den Kraftfahrzeugverkehr ergibt sich eine besser nachvollziehbare Radverkehrsführung, bei der Radfahrer immer im Blickfeld und damit sicherer sind.

Der ADFC begrüßt die ausgearbeiteten Planungen und auch der Planungs- und Umweltausschuss stimmte dem entsprechenden Antrag fast einstimmig zu. Mittelfristig sollte die Stadtverwaltung den weiteren Verlauf der Museumstraße dringend sanieren und endlich die viel zu schmalen Radwege auf der Kastanienallee innerhalb des Wilhelminischen Rings zurückbauen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf und selbst ein entsprechender Antrag

beim diesjährigen Bürgerhaushalt schaffte es auf Platz 22 (von 915 eingereichten Vorschlägen).

Lindentwete: Mehr Platz für Menschen

Am meisten dürfte sich das stadtgestalterische Gesicht der Braunschweiger Tweten in der Innenstadt in den letzten zwei Jahren gewandelt haben. Die Maler- und Mummetwete machten den Anfang. Aktuell sind die Bagger in der Kaffeetwete am Schaffen und bereits im nächsten Jahr soll die Lindentwete als letzter Bauabschnitt des in 2012 vorgelegten Gesamtkonzepts saniert werden. Allen Tweten gemein war die geringe Aufenthaltsqualität. Meist hatten die einst kleinen Gassen nur den funktionalen Zweck möglichst viel Parkraum bereitzustellen. Durch eine vollständige Neuordnung des Straßenraums und der Gestaltung als Shared Space gewinnen vor allem zu Fuß Gehende und Radfahrer.



Die Lindentwete: 100 % Parkplatz und 0 % Aufenthaltsqualität.

Die bisherigen Erfahrungen in der Maler- und Mummetwete haben gezeigt, dass die Bedenken einiger Kritiker sich nicht bewahrheitet haben und Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern ausbleiben. Für Probleme sorgen lediglich Autofahrer, die ihre Fahrzeuge ungeachtet der eingerichteten Parkplätze überall dort abstellen, wo Platz ist – so zum Beispiel auch auf dem neuen Boule-Platz in der Malertwete. Auch hier muss die Stadtverwaltung entschiedener gegen Falschparker vorgehen.

Schaufenster Elektromobilität

Pedelec & Co.

Dass ausgerechnet das Thema Fahrrad den Auftakt einer Veranstaltungsreihe des Hauses der Wissenschaft im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität bildete, ist alles andere als ein Zufall.

Sven Wöhler



Diskutierten im Haus der Wissenschaft (von links): Matthias Hots (Klimaschutzmanager Stadt Braunschweig), Michael Beyer-Zanzow (HARZ-Agentur GmbH), Martina Lienhop (Institut für Transportation Design, HBK Braunschweig), Carolin Ebermann (Professur für Informationsmanagement, Sustainable Mobility Research Group, Georg-August-Universität Göttingen), Dr. Frank Schröter (Institut für Verkehr und Stadtbauwesen, TU Braunschweig).

„Pedelecs sind die Erfolgsstory im Bereich der Elektromobilität.“ Das stellte gleich zu Beginn der Veranstaltung Martina Lienhop fest, die in einem Einführungsvortrag das an der HBK angesiedelte Projekt pedelection vorstellte. Im Rahmen dieses Projektes werden bundesweit Nutzerinnen und Nutzer von Pedelecs zu ihrem Nutzungsverhalten befragt. In ausgewählten Regionen wird darüber hinaus das Bewegungsmuster der Nutzer mit speziellen Sensoren erfasst, um so einen besseren Einblick in die genaue Nutzung von Pedelecs zu gewinnen.

Circa 75 Prozent aller in Deutschland zurückgelegten Wege, so führte Lienhop weiter aus, lägen in einer Entfernung von unter 10 Kilometern. Eine Entfernung, die sich bequem und gerade in Großstädten schneller als mit dem Auto mit dem Pedelec bewältigen ließe. Insofern verwundere es nicht, dass dem Pedelec neben dem großen Umweltpotenzial auch ein großes Marktpotenzial zukomme.

Eine erste Auswertung der im Projekt pede-

lection erhobenen Ergebnisse hat ergeben, dass das Pedelec in erste Linie Wege ersetzt, die bislang mit dem Auto zurückgelegt wurden. Auch hätten etliche der Befragten sich nach der Anschaffung einer Pedelecs dazu entschlossen, zumindest das Zweitwenn nicht gar das Erstauto abzuschaffen. In der anschließenden Diskussion ging es unter anderem auch um die Radverkehrsinfrastruktur. Dr. Frank Schröter von der TU Braunschweig wies darauf hin, dass Pedelecs im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern keine besondere Infrastruktur brauchen. Nur sollte sich die Qualität dieser Infrastruktur auch aufgrund der höheren Geschwindigkeit von Pedelecs in Bezug auf

schaufenster 
elektromobilität
Eine Initiative der Bundesregierung

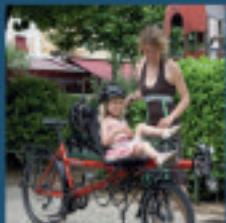
Radwegbreite und Qualität der Oberfläche im oberen Bereich dessen bewegen, was die entsprechenden Richtlinien vorsähen. Auch über eine veränderte Aufteilung des Straßenraums, so Schröter, müsse nachgedacht werden, um Fahrrädern im Vergleich zum Autoverkehr mehr Platz zur Verfügung zu stellen.

Dies hat man z.B. in Göttingen versucht, wo im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität ein eRadschnellweg geschaffen wurde, der auf einer Länge von 4 Kilometern durch das Göttinger Stadtgebiet verläuft und dabei in weiten Teilen eine komfortable Breite von 4 Metern aufweist. Dieser Radschnellweg wurde von Carolin Ebermann vorgestellt, die allerdings auch darauf hinwies, dass es gerade in der ersten Zeit Unsicherheit in der Bevölkerung hinsichtlich der Regeln bei der Nutzung des Radschnellwegs gegeben habe. Auch würden Pedelecs von Autofahrern nicht als solche erkannt, was aufgrund der höheren Geschwindigkeit von Pedelecs zu Fehleinschätzungen z.B. beim Abbiegen führen könne.

Ebermann wies auch darauf hin, dass aufgrund des größeren Gewichts von Pedelecs darauf geachtet werden müsse, Hindernisse, z.B. beim Erreichen eines Bahnsteiges, so zu gestalten, dass das Pedelec nicht getragen werden müsse.

Auf die steigende wirtschaftliche Bedeutung gerade im Bereich des Radtourismus wies Michael Beyer-Zanzow von der HARZ-Agentur GmbH hin. Gerade in der bergigen Harz-Region bieten in seinen Augen gerade Pedelecs auch weniger geübten Radfahrern die Möglichkeit, touristische Ziele mit dem Rad zu erkunden, weshalb man dort in den letzten Jahren ein umfangreiches Verleihangebot an unterschiedlichen Pedelec-Modellen aufgebaut habe.

Geleitet wurde die Podiumsdiskussion von Matthias Hots, dem Klimaschutzmanager der Stadt Braunschweig. Die zahlreichen Fragen und Anregungen aus dem Publikum zum Abschluss der Veranstaltung zeigten, dass sowohl das Thema, als auch die Veranstaltung selbst auf reges Interesse stießen.



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 Rabeneck, 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

Wie fahrradfreundlich ist Braunschweig? Fahrradklima-Test 2014 gestartet

Der ADFC möchte wieder wissen, wie es um die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland bestellt ist. Noch bis zum 30. November 2014 läuft der Fahrradklima-Test. Dann werden wieder Schulnoten vergeben und es zeigt sich, wie fahrradfreundlich deutsche Städte aus Sicht der Radfahrerinnen und Radfahrer wirklich sind.

Jörg Nuckelt



Braunschweigs damaliger OB Gert Hoffmann auf der Preisverleihung zum Fahrradklima-Test 2012.

Fühlen Sie sich auf dem Fahrrad sicher? Sind Sie der Meinung, Braunschweigs Radwege sind in einem guten Zustand? Und finden Sie immer geeignete Abstellanlagen, um Ihr Rad sicher anzuschließen? Auf diese und andere Fragen möchte der ADFC beim bundesweiten Fahrradklima-Test Antworten haben. Noch bis zum 30. November 2014 können Sie sich an der Umfrage, die weniger als 10 Minuten dauert, beteiligen. Ihre Meinung hilft dem ADFC und den Entscheidungsträgern, die Radverkehrsbedingungen in unserer Stadt zu verbessern.

Wir erinnern uns: Beim letzten Fahrradklima-Test im Jahr 2012 belegte Braunschweig den 2. Platz in der Kategorie "Aufholer". Der damalige OB Gert Hoffmann nahm bei der Preisverleihung in Berlin die Auszeichnung persönlich entgegen. Ein gutes Signal für Braunschweig, aber längst kein Grund, sich auszuruhen. Auf den absoluten Rängen belegte Braunschweig immer noch einen eher unterdurchschnittlichen Platz.

Der ADFC nutzte die Ergebnisse für eine Neupriorisierung seiner verkehrspolitischen Aktivitäten. Eine glatte 5,0 war beispielsweise das Votum für Braunschweigs Ampelschaltungen. Nach einer vom ADFC initiierten Mitmachaktion zum Thema Fahrradampeln, laufen seitdem in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Arbeiten zur Verbesserung der Ampelschaltungen für Radfahrer. Hier konnten bereits wichtige Erfolge und Verbesserungen erzielt werden.

Nun wird sich zeigen, ob Braunschweig insgesamt weiter zulegen konnte und diese und andere Maßnahmen in der Bevölkerung wahrgenommen wurden. In jedem Fall werden die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests wichtige Erkenntnisse für den ADFC liefern und Grundlage des künftigen verkehrspolitischen Engagements sein.

Foto: BMWBBS



- Individuelle Fahrräder
- Ersatzteile & Zubehör
- Reparatur aller Fabrikate

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



www.raeder-nach-mass.de

Gute Fahrt?



**Fahrradklima
– jetzt bewerten!**

www.fahrradklima-test.de



Gefördert durch:
 Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

gefördert durch / unterstützt
den Bundesrat / Bundesrat

Lichtaktion SEI HELLE! 100 Fahrräder wieder sichtbar!

Wie in den letzten Jahren auch, führte der ADFC gemeinsam mit anderen Partnern die Lichtaktion unter dem Motto „Sehen und gesehen werden“ durch.

Tina Heydecke



Großes Gedränge an den Reparaturstationen.

Die Aktion erfreut sich höchster Popularität. Schon weit vor Beginn der Aktion fanden sich bereits sehr viele Interessierte ein und bildeten eine lange Warteschlange.

Bei gutem Wetter waren 7 Reparaturstationen mit vielen ehrenamtlichen Helfern zur Stelle, um die Lichtenanlagen an den Rädern zu reparieren. Die Defekte reichten von abgerissenen Kabeln, durchgebrannten Glühlampen bis zu abgenutzten Dynamos etc. Das Material hierfür stellten die Sponsoren kostenfrei zur Verfügung.

Nach erfolgreicher Instandsetzung bedankten sich viele Teilnehmer nicht nur bei den Helfern und Sponsoren, sondern stellten sich als stolze Besitzer eines wieder gut beleuchteten Fahrrads vor die Sponsorenwand und ließen gerne ein Erinnerungsfoto von sich und ihrem Radl machen. Nun kann es gut beleuchtet in dieser dunklen Jahreszeit wieder auf die Straße gehen. Die Fotos

von der Lichtaktion sind u.a. auf der Homepage des ADFC Braunschweig zu sehen.



Drei stolze Fahrradbesitzer mit funktionierender Beleuchtungsanlage.

Fotos: Tina Heydecke



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**

Betriebliche Mobilität mal anders - Fahrrad-Sternfahrt zum Alstom-Familientag

Vor 175 Jahren im Jahr 1839 hat Gottfried Linke die „Wagenbauanstalt Gottfried Linke“ in Breslau gegründet und damit den Grundstein für das heutige Werk von Alstom Transport in Salzgitter-Watenstedt gelegt, an dem rund 2500 Mitarbeiter beschäftigt sind.

Jörn Scheller

Dieses Jubiläum wurde am 20. September im Rahmen eines „Familientages“ gefeiert. Die Mitarbeiter am Standort hatten dazu die Gelegenheit, ihre Familienangehörigen und Freunde mitzubringen, um ihnen einen kleinen Einblick in die tägliche Arbeitswelt und den Standort zu geben. Dort werden derzeit u.a. die Regionalzüge „ENNO“ (Elektro-Netz Niedersachsen-Ost) gebaut, die zukünftig im Großraum Braunschweig unterwegs sein werden.

Zum Rahmenprogramm gehörten Möglichkeiten die Fertigung und das im Bau befindliche Logistikzentrum zu besichtigen, das Alstom-eigene Eisenbahnmuseum zu besuchen, Testfahrten mit aktuellen Zügen auf der Alstom-Teststrecke mitzumachen, sowie der Auftritt einer Band von Alstom-Mitarbeitern.



Hingucker am Stand des ADFC war gerade bei den Kleinsten das quietschelgelbe Velomobil eines Alstom-Kollegen.



Anlässlich des 175jährigen Jubiläums von Alstom konnten Besucher beim Familientag neue Züge besichtigen und sogar an Testfahrten teilnehmen.

Erstmalig in solch einem Rahmenprogramm war jedoch die Fahrrad-Sternfahrt, die von einigen engagierten Alstom-Mitarbeitern sowie Aktiven der ADFC-Kreisverbände Wolfenbüttel und Braunschweig mit Unterstützung des Alstom-Betriebsrates angeboten wurde. Von sieben umliegenden Städten

und Ortsteilen wurden Touren bis gut 20 Kilometer Länge angeboten. Motivation war es, einem größeren Kreis von Alstom-Kollegen mal einen Perspektivwechsel zu erlauben und zu zeigen, dass das Fahrrad auch auf dem Weg zur Arbeit an diesem Standort eine sinnvolle Alternative zum Auto sein kann, aber auch bei der Geschäftsführung mehr Aufmerksamkeit für die Vorteile und Belange der Radfahrer zu erzielen.

Das Fazit fällt bisher gemischt aus. Auch wenn diese Aktivitäten sicher ein erstes Ausrufezeichen setzen, bleibt noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten.

Ein Erfolg im Vorfeld der Aktion bleibt jedoch auf alle Fälle festzuhalten: 18 Radfahrende Kollegen haben in den Monaten Juni bis August zusammen über 11.100 Kilometer mit dem Rad zur Arbeit zurückgelegt. Das entspricht rechnerisch einer Einsparung von über zwei Tonnen CO₂ und stellt einen kleinen, aber wichtigen Beitrag zum Klimaschutz dar.

SattelFest 2015

Planungen für erstes regionales Radevent

Mit Hochdruck arbeiten der Zweckverband Großraum Braunschweig und die Allianz für die Region unter Mitwirkung des ADFC am ersten großen regionalen Radevent, dass am 5. Juli 2015 stattfinden soll. Erwünscht ist eine rege Beteiligung aller, die sich für das Thema Radfahren interessieren. Auch Kommunen, Vereine und Verbände sind aufgerufen, eigene Ideen einzubringen.

Sven Wöhler



Auch im nächsten Jahr wird es wieder rund gehen, wie hier beim Aktionstag "Fahrrad und Emobilität" in diesem Jahr in Wolfsburg.

Bereits in diesem Jahr haben die ADFC Kreisverbände aus Braunschweig und Wolfsburg mit ihrer Aktion "Radfahren verbindet" ein Zeichen für ein Zusammenwachsen der Region gesetzt. Im nächsten Jahr soll es nun einen Tag geben, an dem die gesamte Region im Zeichen des Fahrrades steht.

Dabei soll nicht ein großes und zentrales Event im Mittelpunkt stehen. Die Idee ist vielmehr die, dass an möglichst vielen Orten in der Region kleinere und größere Veranstaltungen zum Thema Fahrrad stattfinden. Der Phantasie und Kreativität sind dabei keine Grenzen gesetzt. Von der geführten

Radtour über ein gemeinsames Radfahrer-Frühstück bis hin zum Stadtfest, das unter dem Motto Radfahren steht, ist alles möglich.

Ausdrücklich sind dabei nicht nur die Kommunen aufgerufen, sich mit eigenen Aktionen am SattelFest zu beteiligen. Auch kleinere Initiativen, Vereine und Verbände sind herzlich willkommen, und können sich je nach der eigenen Leistungsfähigkeit einbringen.

Im Moment arbeiten im Auftrag von ZGB und Allianz für die Region professionelle Agenturen an der Entwicklung einer gemeinsamen Dachmarke, so dass das Marketing für das SattelFest in der Region einheitlich gestaltet ist. Wer sich einbringen möchte, kann diese Materialien für eigene Werbezwecke nutzen.

Die Allianz für die Region und der Zweckverband Großraum Braunschweig stehen dabei gerne mit Rat und Tat zur Seite. Wer Fragen zur weiteren Organisation hat oder eine eigene Veranstaltung anmelden möchte, kann sich gerne an die entsprechenden Ansprechpartner wenden. Natürlich nimmt auch der ADFC Braunschweig gerne Anregungen entgegen und leitet diese gegebenenfalls weiter.



KONTAKT

Ansprechpartnerin bei der Allianz für die Region ist Nadine Hilbert. Sie ist zu erreichen unter:

E-Mail: nadine.hilbert@wolfsburg-ag.com
 Anschrift: Major-Hirst-Straße 11
 38442 Wolfsburg
 Telefon: 05361 897 1414

Ausstellung Panther und Löwe

Braunschweig die Fahrradstadt

Im Altstadtrathaus Braunschweig wird noch bis zum 18. Januar 2015 eine große Fahrradtausstellung gezeigt. Fahrradsammler Rainer Uckermann und Wulf Mönlich stellen ihre Schätze dafür zur Verfügung. Aus dem Museumsfundus wurden Exponate beige-steuert und weitere externe Leihgeber, deren Fotos und Dias in der Ausstellung präsentiert werden, konnten gewonnen werden.

Steffi Behrens und Bianca Armbruster



Werbeschild der Pantherwerke AG Braunschweig aus den 1920er/30er Jahren.

Gezeigt wird zum Beispiel das wohl erste Bild eines Braunschweiger Fahrrades, das vermutlich aus dem Jahr 1869 stammt und Heinrich Büssing und zwei weitere Mitstreiter auf einem selbstgebaute Tridem zeigt. Bekannter dürften die Fahrräder der Pantherwerke in Braunschweig sein. Einem Unternehmen, welches seinen Sitz am Mittelweg hatte. Das Werk profitierte vom großen Fahrradboom um die Jahrhundertwende. Die Marke mit dem Pantherkopf als Emblem hatte einen guten Ruf. Im ganzen Land waren die Fabrikate beliebt. Auch Radsportler fuhren auf Pantherrädern und 1911 wurde in Braunschweig der Radsportverein Panther (RV Panther) gegründet, der bis heute besteht. Aber nicht nur Fahrräder stellte das Werk her. Im Laufe der Jahre erweiterte man die Produktpalette und baute neben Fahrrädern auch Kinder- und Puppenwagen sowie Mopeds, die ebenfalls in der Ausstellung gezeigt werden. In den 1930er Jahren wurde die Fahrradproduktion für den Export zunächst eingestellt.

Wie viele Unternehmen im Land Braunschweig erhielten auch die Pantherwerke Wehrmachtaufträge. Sie fertigten Rüstungs- als auch Zivilprodukte. Nach Ende des Krieges lief die Produktion langsam wieder an und es wurden neue Wege gegangen. Das Werk produzierte nun auch kleine Motorräder.

In den 1950er Jahren verzeichnete das Unternehmen große Exporterfolge im Ausland. Aufgrund ihrer Langlebigkeit waren die Fahrräder besonders in Afrika, Indonesien und in den USA beliebt. Doch der wirtschaftliche Niedergang zeichnete sich langsam ab. Der Trend ging zum Auto. Die Einstellung der Produktion in Braunschweig erfolgte Ende Januar 1963.

Der andere Teil der Ausstellung ist dem Löwen gewidmet. Dieser weist auf ein weiteres erfolgreiches Industrieunternehmen in Braunschweig hin – dem Büssingwerk. Im Jahre 1903 wurde es durch Heinrich Büssing gegründet. Neugierde geweckt? Dann lohnt sich auf jedem Fall ein Besuch dieser sehenswerten Ausstellung.



Die ersten Räder waren Fixies wie hier das Modell Brunsviga der Braunschweiger Fahrradwerke AG, dass vermutlich im Jahr 1905 gebaut wurde.

Radfahren im Winter

Die richtige Ausstattung von Kinderrädern

Der Winter als "Fahrradpause" war gestern. Mit der richtigen Ausstattung von Kinderrädern kann selbst das Radfahren bei Eis und Schnee zum Vergnügen werden.

Markus Feuerhahn

Herbst 2013. Ich war gerade dabei, mir ein altes Fahrrad mit Spike-Reifen wintertauglich herzurichten, als mich meine damals siebenjährige Tochter Nele fragte: „Und wann bekomme ich Spikes für mein Fahrrad!?“

Eine kurze Recherche im Internet zeigte, dass der von mir verbaute Schwalbe Marathon Winter auch in 20 Zoll erhältlich war. Das neuwertige Fahrrad meiner Tochter wollte ich nicht für den Wintereinsatz verwenden, deshalb suchten wir zusammen nach einem günstigen Gebrauchtrad. Ganz in der Nähe unseres Wohnortes wurden wir schnell fündig und noch am selben Abend holte ich das Fahrrad bei der Verkäuferin ab.

Ein paar Teile wie Schaltungszug, Schutzblechhalter und Griffe mussten noch erneuert werden. Und bald waren auch die neuen Spike-Reifen montiert. Die vorhandene Lichtanlage mit Seitenläufer-Dynamo schien mir für winterliche Verhältnisse wenig geeignet, deshalb ersetzte ich sie durch ein LED-Batterierücklicht und eine Halterung für einen LED-Scheinwerfer mit 40 Lux Lichtstärke. Insgesamt investierten wir in Neles Winterfahrrad etwa 130 Euro.

Der letzte Winter ließ lange auf sich warten, weshalb es mit der ersten Ausfahrt erst im Januar losging. Auch ein paar Touren im Dunkeln unternahmen wir.

Resümee: Ein toller Winterspaß für Kinder! Günstiger als eine Skiausrüstung, man kann sofort von zuhause aus loslegen und ist nicht von Mindest-Schneehöhen abhängig. Auch für die Alltagsmobilität der Kinder eröffnen sich ebenfalls neue Möglichkeiten. Wege, die man sonst "wegen der Wetterlage" mit dem Auto erledigt hätte, können so mit dem Fahrrad bewältigt werden!



Eine gute Winterausstattung für Kinderräder muss nicht teuer sein. Mit Spike-Reifen und der richtigen Beleuchtung kann es schon losgehen.

Foto: Markus Feuerhahn

ZWEIRAD PROFIS

GmbH

Fachberatung und Verkauf
Fahrräder, Ersatzteile, Zubehör



Zweirad Profis GmbH | Am Bruchtor 4-7 | 38100 Braunschweig
Tel. 0531 18371 | info@zweiradprofis.de



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

Mecklenburger Seenrunde

Mein Erlebnisbericht zur Mecklenburger Seen Runde 2014

Olaf Mindermann

Freitag 23. Mai 20:35 Uhr: Ich stehe in Neubrandenburg im Kulturpark am Startpunkt meiner bisher größten radfahrerischen Herausforderung. 300 km Strecke liegen vor mir. Pünktlich zum Start fängt es leider an zu regnen. Ich bin jedoch gut vorbereitet. Mit Blick auf die Wettervorhersage konnte ich mich rechtzeitig mit einer Regenjacke und Gamaschen ausstatten. Mit mir warten weitere 30 Personen auf das Startsignal. Im 5-Minuten Takt starten die Teilnehmer. Insgesamt sind es mehr als 2500 Radsportbegeisterte, die sich in der Nacht und am frühen Morgen auf die Strecke machen. Ich bin in der 7. Startgruppe. Und obwohl es inzwischen einigermaßen heftig regnet, sind viele unerschrockene Zuschauer am Start und feuern uns an als der Startschuss fällt. Ein Streifenwagen eskortiert bis zur Stadtgrenze. Inzwischen erreiche ich die Stadtgrenzen von Neubrandenburg und kann mein eigenes Tempo finden. Es dauert nicht lang und ich schließe mich einer Gruppe an, bei deren Tempo ich gut mithalten kann. Ich komme mit einem Mitfahrer ins Gespräch und die Zeit vergeht schnell. Trotz der späten Stunde



Ein Selfie vorm Start im Trikot.

und des schlechten Wetters finden sich in den Ortschaften immer wieder Begeisterte, die jeden einzelnen Teilnehmer anfeuern.

Inzwischen ist es stockdunkel. In der Ferne ist Wetterleuchten zu sehen. Glücklicherweise zieht das Gewitter vorbei und von stärkeren Schauern bleibe ich verschont. Nun ist die erste von insgesamt 7 Verpflegungsstationen erreicht. Ein großer Pulk an Fahrern und Fahrerinnen

wird von einem ebenso großen Angebot an Helfern umsorgt. Das Angebot an Getränken und Verpflegung ist vielfältig. Insgesamt zeichnet sich diese Veranstaltung durch eine sehr gute und professionelle Organisation aus. Nachdem ich meine Trinkflaschen wieder gefüllt und mich mit Apfelspalten und Bananen gestärkt habe, mache ich mich diesmal allein auf die nächste Etape. Ich habe inzwischen meinen Rhythmus gefunden und habe das Gefühl ohne Gruppe gleichmäßiger vorwärts zu kommen. Zwischendurch macht die Strecke einen Bogen und ich bekomme eine Ahnung welche Menschenmassen gerade unterwegs sind. Die beleuchteten Räder ziehen sich wie ein riesiger Bandwurm durch die Landschaft.

Nun erreiche ich auch schon die zweite Verpflegungsstation in Burg Stargaard. Da es nicht mehr regnet, entledige ich mich meiner Regenklamotten. Nun bin ich doch froh, kurz vor dem Start, trotz der zweistelligen Temperaturen das langärmelige Trikot und die die Beinlinge angezogen zu haben. Die folgenden Fröstelanfälle beseitige ich, indem ich meinen Kreislauf mit der nun folgenden Steigung wieder in Schwung bringe. So geht es über Neustrelitz nach Userin, wo ich einige Jahre zuvor im Urlaub war. Viel sehen kann ich jedoch nicht, da es mitten in der Nacht ist,



Die Streckenführung der Seenrunde.

als ich die Zufahrt zu dem Campingplatz passiere. Inzwischen hat sich das Teilnehmerfeld erheblich gestreckt. Stellenweise bin ich völlig allein unterwegs, kein Licht vor oder hinter mir. So spule ich die Strecke ab, mache Pause in den Depots und folge weiter der sehr guten Beschilderung oder den Richtungsanweisungen der vielen Helfer, die auf der gesamten Strecke an Knotenpunkten positioniert sind.

Ich pedaliere durch die Nacht der Morgenkühle entgegen. Ich habe Glück, das Wetter ist über Nacht besser geworden und so kann ich einen wunderbaren Sonnenaufgang genießen. Aber das schlechte Wetter und die schon zurückliegende Strecke haben auch ihren Tribut verlangt. Meine Kette knirscht und verlangt merklich erhöhten Muskeleinsatz. Doch auch in diesem Depot ist der Service sehr gut. Während ich mich stärke und erhole, wird mein Fahrrad von Technikern vor Ort wieder fit gemacht und läuft im Anschluss im wahrsten Sinne des Wortes wie geschmiert. So komme ich wieder gut voran.

Das nächste Depot lasse ich aus. Meine Trinkvorräte sind noch gut gefüllt und der Abzweig bergab in den Ort und der anschließend Anstieg machen mir den Entschluss leicht. Nun nähre ich mich langsam der Zielgeraden. Ich merke, die zurückliegende Strecke steckt mir doch in den Knochen, die folgenden Anstiege fallen mir immer schwerer. Ich bin froh, das letzte Depot zu erreichen und lege eine etwas längere Pause ein. Gestärkt und zumindest fit für die letzte Etappe, steige ich wieder auf Rad und komme nach 13:10 h unter Applaus wieder im Neubrandenburger Kulturpark an.

Insgesamt war diese Veranstaltung ein nachhaltig beeindruckendes Erlebnis. Trotz der am Ende 322 km, war ich von meiner Gesamtkonstitution überrascht. Ich war zwar froh, nun meinem Hintern eine Erholung zu gönnen, aber ansonsten fühlte ich mich erstaunlich fit. Die Anmeldung für das nächste Jahr ist raus und das Ziel klar vor Augen: 12 h Gesamtzeit sind machbar.



54,95€



9,95€



19,95€

SFU

immer unterwegs

Winterfest?

SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

Neue Straße 20 · 38100 Braunschweig

Tel. 0531 13666 - www.SFU.de

Masterplan Radtourismus

ADFC Fachausschuss zu Gast in der Region

Auf Einladung von Zweckverband Großraum Braunschweig, Allianz für die Region und der Agentur BTE Tourismus traf sich vom 30. Oktober bis zum 2. November 2014 der ADFC Fachausschuss Tourismus in der Region. Mehr als 30 Radtourismusexperten aus dem ganzen Bundesgebiet und Österreich kamen in Braunschweig zusammen. Im Mittelpunkt stand eine Tour durch den Landkreis Helmstedt und die Bewertung dieser Tour durch die Experten des ADFC.

Sven Wöhler



Der ADFC Fachausschuss Tourismus bei der Arbeit: Auf einer ca. 50 Kilometer langen Tour durch den Landkreis Helmstedt wurde das radtouristische Angebot erkundet und anschließend einer kritischen Bewertung unterzogen.

Ein volles Programm hatte der Fachausschuss Tourismus des ADFC Bundesverbandes bei seinem Treffen in der Region abzuwickeln. Die Tagesordnung sah vor, dass an allen Tagen bis jeweils spät in die Nacht hinein getagt wurde. Wie immer, wenn der Fachausschuss zu seinen halbjährigen Treffen zusammenkommt, stand auch diesmal ein regionales Thema im Vordergrund. Die Experten wollten sich u.a. mit der Entwicklung des Masterplans Radtourismus befassen und erste Ergebnisse diskutieren.

Eine Vorstellung des aktuellen Standes des Masterplans gab es bereits am Donnerstagabend durch die mit der Erstellung des Masterplans beauftragten Agentur BTE aus Hannover.

Am Freitag dann stand eine ganztägige Bereisung der Region auf dem Programm. Von Braunschweig aus ging es zunächst mit dem Zug nach Königslutter, da das Thema Fahrradmitnahme im ÖPNV ein Schwerpunkt des Masterplans werden soll. Von dort aus fuhr

man mit Rad weiter nach Schöningen, wo im Paläon ein gemeinsames Mittagessen eingenommen wurde. Abschließend radelte die Gruppe mit einem Zwischenstopp am Lappwaldsee nach Helmstedt, um von dort aus wieder mit dem Zug nach Braunschweig zurückzukehren.

Geleitet wurde diese Tour von Thomas Kernpolte, der daran arbeitet, Mountainbikestrecken im Elm auszuwickeln und für sein ehrenamtliches Engagement mit dem Gemeinsam Preis der Braunschweiger Zeitung ausgezeichnet wurde.

Unterwegs wurde die Strecke kritisch unter die Lupe genommen, Stärken und Schwächen wurden sorgsam beobachtet, fotografiert und bewertet. Am Abend im Hotel wurden dann die Ergebnisse gemeinsam diskutiert. Die spannende Frage dabei lautete: Wo steht die Region beim Radtourismus und wie werden die Entwicklungschancen durch die Experten bewertet?

Am Samstag wurden die Ergebnisse dann in



In den Räumen der Allianz für die Region trafen sich die Mitglieder des Fachausschusses gemeinsam mit den Initiatoren des Masterplans Radtourismus und Mitgliedern des Beirates aus der Region, um die Ergebnisse der Befahrung zu diskutieren.

einer gemeinsamen Sitzung mit dem Fachausschuss den Auftraggebern des Masterplans und den Mitgliedern des Beirates vorgestellt.

Zunächst aber stellte Matthias Behrens-Egge von der Agentur BTE die Eckpunkte des Masterplans vor. Neben einer Verbesserung der Infrastruktur sind nach Behrens-Egge auch andere Aspekte wichtig, um das Thema Radverkehr besser in der Region zu verankern. So verstehe sich die Region mit ihren zahlreichen Forschungseinrichtungen und Unternehmen zwar als Mobilitätskompetenzregion. Das Thema Fahrrad spiele dabei aber nur eine untergeordnete Rolle. Die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme unter Einbeziehung des Fahrrades sei eine wichtige Chance, um die Region auch als Fahrradregion stärker in das Bewusstsein zu bringen. Als Leuchtturmprojekt könne man z.B. eine Fahrradstadt nach dem Vorbild der Wolfsburger Autostadt einrichten, in der Angebote und

Kompetenzen rund um das Fahrrad gebündelt werden.

Das große Problem des Tourismus in der Region sei allgemein, dass es kein regionales Tourismuskonzept und keine übergreifende Dachmarke für die Region gäbe. Hier müsse die Region sich insgesamt besser aufstellen. Im Anschluss an die Präsentation von Behrens-Egge stellten für den ADFC Fachausschuss Thomas Froitzheim und Rolf Spittler die während der Tour gesammelten Ergebnisse vor.

Dabei betonten auch die Tourismusexperten des ADFC wie wichtig es sei, dass die Region ein einheitliches und aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept entwickelt, sich als gemeinsame Radregion begreift und sich nach außen entsprechend geschlossen präsentiert.

Spannend wurde es dann bei der Frage, wie die Infrastruktur für den Radverkehr vom ADFC Fachausschuss bewertet wird. Gerade

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



Für den Fachausschuss stellte Rolf Spittler die Ergebnisse der Analyse vor.

hier stellte man eklatante Mängel fest. Rolf Spittler brachte stellvertretend für den Fachausschuss erhebliche Bedenken vor: „Die Wegequalität entspricht nicht den Qualitätsanforderungen des ADFC. Man muss grundlegend an die Infrastruktur herangehen und vor allem von den vielen wassergebundenen Decke wegkommen.“ Zwar habe man auf der Tour auch einige ausgesprochen gute Abschnitte gesehen, wie z.B. während der Fahrt zum Lappwaldsee. Daneben habe es aber auch viele Feld- und Waldwege gegeben, die dringend erneuert werden müssten, bevor sich eine touristische Vermarktung der Region als Fahrraddestination überhaupt lohne.

Der Entwicklung des Basisinfrastruktur müsse also die höchste Priorität beigemessen werden. Dazu gehöre zum einen ein grundlegendes Radwegenetz mit einer entsprechenden Qualität ebenso wie eine durchgehende und einheitliche Beschilderung zumindest der Haupttrouten nach dem aktuellen Stand der Technik.

Mängel stellte der Fachausschuss auch bei der Inszenierung der touristischen Highlights fest. Es fehle oft an Informationen vor Ort, die den Touristen auf die Bedeutung einzelner Sehenswürdigkeiten aufmerksam machen. Auch hier brauche man ein Gesamtkonzept und müsse z.B. mit Infotafeln an den einzelnen Sehenswürdigkeiten die historisch durchaus interessanten Orte in der Region besser präsentieren.

Thomas Froitzheim hatte es sich für den ADFC Fachausschuss zur Aufgabe gemacht, das Material an Fahrradkarten zu sichten und hatte auch dabei etliche Mängel festgestellt. So gibt es in seinen Augen zwar ein umfang-

reiches Angebot an Karten, diese würden jedoch ebenfalls kein einheitliches Bild von der Region wiedergeben. So fänden sich z.B. in einer Karte für den Landkreis Helmstedt alleine 26 Routen, viele davon seien in anderen Karten so nicht zu finden. Auch hier müsse man darauf achten, so Froitzheim, dass das Angebot vereinheitlicht und aufeinander abgestimmt wird. Dabei empfahl er eine Konzentration auf wenige Routen, die dafür aber besser gepflegt und qualitativ ansprechend seien.

In den Augen des Fachausschusses ist die Region insgesamt damit noch weit entfernt von ihrem selbstgesteckten Ziel, eine der bedeutendsten Radregionen in Deutschland zu werden, auch wenn es durchaus vieles in der Region zu entdecken gibt. So kamen die Start- und Zielorte Königslutter und Helmstedt bei den meisten Mitgliedern des Fachausschusses gut an und haben durchaus ein größeres touristisches Potenzial.

Vor allem Investitionen in die Infrastruktur sind aber unabdingbar, wenn man mehr Menschen von den Qualitäten der Region als attraktiver touristischer Fahrraddestination überzeugen will.



Nur eine Randnotiz, aber ein Beispiel dafür, dass in der Region noch viel zu tun ist: Kuriose Beschilderung einer Radroute durch die Schöninger Innenstadt.

Wegweisung

Ein Überprüfung der Wegweisung für den Radverkehr ist im Moment einer der Schwerpunkte des ADFC Braunschweig. Dazu werden sämtliche Standorte abgefahren, die Schilder fotografiert und mit dem Kataster abgeglichen. Dabei sind bereits zahlreiche Mängel offensichtlich geworden, die an die zuständigen Stellen gemeldet und nach und nach abgearbeitet werden.



Ärger um den Bültenweg

Im Zuge der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht am Bültenweg hat die Verwaltung neue Markierungen aufgebracht um zu signalisieren, dass der Radverkehr dort auf der Fahrbahn fahren kann. Der Stadtbezirksrat Nordstadt hat daraufhin die Wiedereinführung der Benutzungspflicht beschlossen. Die Anordnung einer Benutzungspflicht am Bültenweg verstößt jedoch gegen die StVO und wäre damit eindeutig rechtswidrig.



Kein Geld für das Ringgleis

Wie die Verwaltung beim Treffen des Arbeitskreises Ringgleis am 22.10.2014 mitteilte, werden auch im Jahr 2015 keine nennenswerten Gelder für den Weiterbau des Ringgleises zur Verfügung stehen. Dabei war erst ein Antrag zum schnelleren Weiterbau des Ringgleises auf dem ersten Platz der Vorschläge zum Bürgerhaushalt gelandet. Hier sollte im Rahmen der Haushaltsberatungen von Seiten der Politik dringend nachgebessert werden, besteht über die Bedeutung des Ringgleises doch weitestgehend Einigkeit.

Erstes Cargobike-Picknick in Braunschweig

Cargobikes sind im Trend. Auch in Braunschweig erfreuen sich die vielseitigen und praktischen Lastenräder an zunehmender Beliebtheit. Im Juli fand ein erstes Cargobike-Picknick im Prinzenpark statt, um Gleichgesinnte und Interessierte in gemüthlicher Atmosphäre zusammenzubringen. Etwa 20 Teilnehmer waren dabei und zogen ein positives Fazit. Im nächsten Jahr soll es auf jeden Fall wieder ein Cargobike-Picknick geben. Interessierte können an kistengluock@gmail.com mailen, um Näheres zu erfahren.



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'15, RADtour'15, Lichtaktion etc.).

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

Codierung

Unser Codierteam macht Winterpause. Ab dem nächsten Frühjahr können wieder Räder wie gewohnt am ersten Donnerstag im Monat codiert werden. Die Termine werden zu gegebener Zeit auf unser Homepage veröffentlicht werden.

Radtouren

Sa., 13. Dezember	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	Theatervorplatz
Sa., 10. Januar	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	HBK
Sa., 14. Februar	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	Theatervorplatz
Sa., 14. März	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	HBK

Unser neues Tourenprogramm für die Radtourensaison 2015 wird ab März 2015 erhältlich sein. Wir werden auch im nächsten Jahr wieder ca. 40 Radtouren mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden anbieten. Unsere Mitglieder erhalten den Radtourenflyer zusammen mit der Frühjahrsausgabe des PedaLeo zugeschickt.

Vorschau auf das Jahr 2015

Do., 12. März	19:30 Uhr	Jahreshauptversammlung ADFC Braunschweig
So., 22. März	10:00 Uhr	RAD'15 – Die Fahrradmesse in der Brunsviga
So., 05. Juli	ganztägig	SattelFest – Erstes regionales Radevent
So., 05. Juli	10:00 Uhr	RADtour'15

ADFC Braunschweig e.V.

Geschäftsstelle & Infoladen
Klint 20
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 20, 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 2.500, November 2014

Titelbild Sven Wöhler

Druck Lebenshilfe Braunschweig

Bilder & Texte

Alle Fotos sind Eigentum des ADFC Braunschweig. Ausnahmen sind bezeichnet. Wir behalten 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



Das **Radportal** für den Großraum Braunschweig

- Interaktives Beteiligungsportal
- Aktuelles und Informationen
- Tipps und Wissenswertes
- Angebote und Touren

**Machen Sie mit und melden Sie uns
Ihre Aktivitäten rund um das
Thema Radfahren!**

www.radportal-zgb.de



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

