

#55 | Herbst 2017

Pedaleo

Das Fahrrad-Magazin für Braunschweig



Pop-Up Bike Lane

Fahrradklima-Test

Heinrich der Lastenlöwe

Stadtradeln in Braunschweig

Mein Laden ist
abgesichert.
Mein Leben auch.



Vom FirmenSchutz bis zur privaten Absicherung. Wir haben die passende Lösung.

Ganz gleich, ob für Ihre Firma oder für Sie ganz persönlich – wir unternehmen alles, damit Sie rundum gut abgesichert sind. Mehr erfahren Sie bei Ihrem Berater vor Ort oder unter www.oeffentliche.de.



Sie erhalten die Produkte
bei der Öffentlichen und
bei der Landessparkasse



ÖFFENTLICHE

Braunschweig braucht das Fahrrad!

In den Medien hat seit Wochen der Dieselskandal in allen seinen Nuancen einen prominenten Platz. Viele beschwören die E-Mobilität als Allheilmittel gegen die Luftverschmutzung in unseren Städten. Jeder weiß dazu etwas zu sagen und viele Parteien haben E-Mobilität in ihr Wahlprogramm geschrieben. Ich kann nicht beurteilen, ob das wirklich hilft.

Immer wieder verwundert bin ich, dass das Fahrrad bei dem Ruf nach der Verkehrswende höchstens in Nebensätzen auftaucht. Dabei geht es doch vorwiegend um den Stadtverkehr. In der Stadt ist nicht nur die schlechte Luft problematisch sondern auch der Platz begrenzt. Gerade in Braunschweig wäre bei geeigneter Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur leicht ein mit Münster oder Kopenhagen vergleichbar hoher Radverkehrsanteil möglich.

Man kann das anpacken und in die Radverkehrsförderung investieren. Am 16. September 2017 haben wir mit dem temporären geschützten Radstreifen auf dem Bohlweg gezeigt, dass auch mit einfachen Mitteln Verbesserungen möglich sind.

Man kann aber auch warten, bis sich der motorisierte Verkehr durch die stetig steigenden Zulassungszahlen selbst lahm legt. Auch mit E-Autos steht man im Stau! Lassen wir es nicht so weit kommen - Braunschweig braucht das Fahrrad! Jetzt!



Katrin Kaminski

Entspannt Radfahren - jetzt E-Bikes testen



Velo de Ville mit Bosch Active ab 1999,- €



**Hopfengarten 1/1a -
Ecke Kastanienallee
38102 Braunschweig
Tel. 0531 - 74304**

www.raeder-nach-mass.de

Editorial.....	3
Freitext.....	5
Radverkehr.....	6 - 17
Pop-Up Bike Lane, Fahrradklima-Test, Ausbau des Stadtbahnnetzes, Baustellensicherung, Radschnellwege	
Aktionen.....	18 - 21
Lichtaktion 2017, Danke für's Radfahren, Stadtradeln, RADTour'17	
Kurzmeldungen.....	22 - 23
Radtourismus.....	24 - 30
London calling, Radweg Berlin-Hamlen, Leipziger Allerlei	
Service.....	31 - 33
Heinrich der Lastenlöwe, ADFC-Fördermitglied Schlüter Bikes	
Termine.....	34
Kontakt, Ansprechpartner, Impressum.....	35

www.schlueter-bikes.de

Individuelle Räder - Ergonomie - Beratung



Fahrräder, Pedelecs, E-Bikes

z.B. Drössiger Bikes, 15 Jahre Rahmengarantie, in deiner Wunschfarbkombi individuell für dich gefertigt!

JobRad - Fachhandelspartner

Bietel dein Arbeitgeber schon JobRad an? Dann kannst du auch mit Schlüter Bikes clever mobil sein - auf dem Weg zur Arbeit und in der Freizeit!

Ergotec zertifizierter Händler

Nacken-, Knieschmerzen, drückender Sattel, kribbelnde Finger oder Füße? Analyse auf deinem Rad, in der Bewegung, mit Laser- und Kameraunterstützung. Verbesserung mit Anbauteilen von Ergotec!

Schlüter Bikes
Matthias Schlüter
Celler Str. 116
38114 Braunschweig
Tel.: 05 31 / 50 37 12
mail@schlueter-bikes.de
www.schlueter-bikes.de
www.facebook.de/schlueterbikes



Gedanken zur ergonomischen Fahrradeinstellung

Die aktuelle Fahrradtechnik schreitet voran, elektrische Antriebe sind der Nische entwachsen. In der Folge fahren mehr Menschen Rad und legen weitere Strecken zurück. Umso aktueller ist die Frage der „richtigen“ Fahrradeinstellung, schließlich soll der Fahrspaß mit den oft hochwertigen Rädern nicht durch unbequemes Sitzen oder gar Schmerzen getrübt werden.

Matthias Schlüter

Die Kontaktpunkte

Die klassischen drei Kontaktpunkte zum Rad sind Sattel, Griffe und Pedale. Hier besteht Konfliktpotenzial: Ein schmerzendes Gesäß, taube Finger oder kribbelnde Füße sind Anzeichen, dass an den Kontaktpunkten etwas „nicht passt“.

Ein breites Angebot an ergonomischen Zubehörteilen legt den Gedanken nahe, z.B. durch Tauschen des Sattels oder neue Lenkergriffe alle Probleme zu lösen. Das kann, muss aber nicht immer erfolgreich sein.

Ins richtige Verhältnis gebracht

Denn neben der isolierten Betrachtung der Kontaktpunkten ist auch deren Verhältnis zueinander von Bedeutung:

Die Relation von Sattel und Pedal beeinflusst das Knie beim Pedalieren. Das Verhältnis von Sattel und (Lenker-)Griffen wirkt sich aus auf Handgelenke, Druck auf die Handflächen sowie die Stellung der Wirbelsäule und schließt den Kreis zum Kontakt der Gesäßknochen mit dem Sattel.

Für effizientes, beschwerdefreies Fahren

Alles mündet in geringerer Kniebelastung, guter Krafteinleitung in das Pedal, federnder, unterstützender S-Form der Wirbelsäule, Entlastung der Arme und Handgelenke sowie einer günstigen Druckverteilung in den Handinnenflächen.

Selbst aktiv werden

Entwickeln Sie ein Körperbewusstsein. Radfahren muss nicht unbequem sein oder schmerzen. Beobachten Sie sich bei der nächsten Fahrt selbst. Fühlt sich alles gut an?

Treffen Sie die wichtigsten Erstmaßnahmen: Stellen Sie den Sattel gerade oder leicht nach vorn geneigt und bringen Sie den Sattel grob in die richtige Höhe. Die Ferse des gestreckten Beines auf das unten stehende Pedal bringt eine gute erste Näherung.

Ihre Sitzhaltung auf dem Rad können Sie dann über die Höhe des Lenkers anpassen: Den Lenker auf Sattelhöhe für eine sportliche Trekkinghaltung, den Lenker oberhalb des Sattels für eine aufrechtere Sitzposition. Wählen Sie – sofern nicht vorhanden - Griffe mit etwas breiteren Auflageflächen.

Sinnvolle Investition: Hilfe holen

Wissen Sie nicht über Anzugsdrehmomente und minimale Einstecktiefen Bescheid oder bringen ihre eigenen Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg, investieren Sie sinnvoll:

Wenden Sie sich an den Fahrradhändler ihres Vertrauens, oder beauftragen sie eine ergonomische Beratung mit Radeinstellung. Dort können neben den oben genannten Punkten die horizontale Sattelposition, die Sattelneigung, der Abstand von Sattel und Lenker, die Lenkerkröpfung oder die Fußstellung auf den Pedalen Ansatzpunkte für den Weg zur passenden Fahrradeinstellung sein.

Mein Tip: „Hören“ Sie immer auf ihren Körper. Geben Sie ihm ggf. zwischendurch etwas Zeit, sich an eine veränderte Haltung zu gewöhnen. Der lohnende Weg zu einer sinnvollen, passenden (ergonomischen) Radeinstellung kann manchmal ein Prozess mit mehreren Schritten sein.



Geschützter Fahrradstreifen auf dem Bohlweg - ein voller Erfolg

Zahlreiche Radfahrerinnen und Radfahrer nahmen an der Aktion POP-UP BIKE LANE des ADFC Braunschweig teil. Am Samstag, den 16. September 2017 richtete der ADFC Braunschweig von 10 bis 14 Uhr auf dem Bohlweg einen geschützten Fahrradstreifen ein. Hierfür wurde die rechte Fahrspur des Bohlwegs in südliche Richtung von der Kreuzung Steinweg/Dankwardstraße bis zur Bushaltestelle „Schloss“ in einen Fahrradstreifen umgewandelt, der mit Kegeln und Blumentöpfen vom Kraftverkehr auf der linken Fahrspur abgetrennt war.

Katrin Kaminski und Sabine Kluth

An der Eröffnung nahmen Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer, die Bundestagskandidaten Juliane Krause und Ingo Schramm sowie der Ratsherr Dr. Rainer Mühlnickel teil und probierten die Strecke aus. Mit dem Start hatten alle Teilnehmer Gelegenheit zu erfahren, wie stressfrei das Radfahren auf einem geschützten Fahrradstreifen funktioniert. Unbehindert von Kraftfahrzeugen und Fußgängern war auf dem Bohlweg für ein paar Stunden endlich genug Platz zum Radfahren und das wurde mit lachenden Gesichtern und vielen positiven Rückmeldungen honoriert. „Das ist mal eine gute Sache!“ konnte man von vielen Teilnehmern hören und auch „Das müsste hier immer so sein!“ Mit der Aktion will der ADFC Braunschweig zum einen demonstrieren, mit wie einfachen Mitteln innovative Fahrradförderung möglich ist. Zum anderen wird auf die schlechten Bedingungen für Radfahrende, Fußgänger und auch Restaurantbesucher hingewiesen, die

sich einen kleinem Bereich teilen müssen. Hierdurch kommt es hier häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrenden. Sabine Kluth, Organisatorin der Aktion beim ADFC Braunschweig meint: „Mit einem geschützten Fahrradstreifen am Bohlweg könnte man die Bedingungen für Radfahrende und Fußgänger am Bohlweg deutlich verbessern und damit zu einer lebenswerteren Innenstadt beitragen.“

Der ADFC Braunschweig möchte diesen geschützten Fahrradstreifen dauerhaft. Braunschweig könnte damit zeigen, dass Fahrradförderung hier ernst genommen wird und Innovation im Verkehr auch den Radverkehr einbezieht. Mit der Einrichtung eines geschützten Fahrradstreifens auf dem Bohlweg wäre Braunschweig die erste Stadt in Deutschland mit einer protected bike lane.

Ziel der Aktion war es, dass Radfahrerinnen und Radfahrer ausprobieren konnten, wie es sich auf einer geschützten Radspur fahren lässt und ob es sich anders anfühlt, als das Fahren auf der Straße abgetrennt nur durch eine durchgezogene (z.B. Leonhardstraße)

oder eine gestrichelte Linie (Museumsstraße). Lassen wir einige Menschen zu Wort kommen, die die LANE ausprobiert haben:



"Dann wird es auch hier in der Stadt endlich weniger laut und miefig, weil mehr Leute zu Fuß und auf Rädern unterwegs sind. Manchmal fahre ich extra Umwege, weil ich den Bohlweg meide. Hier ist es total hektisch."

Älterer Fußgänger:

„Wird der bestehende Radweg jetzt Fußweg? Ich habe hier immer Angst, dass mich ein Radfahrer umfährt. Ich bin froh, wenn jeder seinen ausreichenden breiten Bereich hat.“

Kind, das die Aufräumarbeiten beobachtete: „Wieso macht ihr das jetzt alles wieder weg? Das ist doch toll!“



"Hier auf dem Bohlweg gab es von Anfang an mit dem Nebeneinander Fußgänger/Radfahrer Probleme. Es ist einfach zu wenig Platz, gerade wenn ich mit dem Kinderanhänger unterwegs bin. Auf der Lane können wir entspannt fahren."



„Ich fand es einfach entspannend, hier mit dem Rad zu fahren. Ich mag auch die Blumen, das war einfach süß.“

GESCHÜTZTE RADFAHRSPUREN,

die vom Autoverkehr mit Pollern, Bordsteinen oder Grünflächen getrennt sind, wurden erstmalig in den USA erst temporär und dann dauerhaft umgesetzt. Es gibt solche Spuren in den Innenstädten z.B. von Chicago und New York. Die Organisation People for bikes (www.peopleforbikes.org) setzt sich besonders für die Ausweitung ein.



„Die LANE ist ein vernünftiger Anfang und sollte definitiv ausgeweitet werden, wo viele Fußgänger und Radfahrende unterwegs sind.“

„Das sollte so bleiben mit der Radspur, ich fühle mich sicherer.“



"Einfach großartig!"

Mehr Rücksicht, weniger Huckel und deutliche Verbesserungen

Dass sich das Fahrradklima in den letzten Jahren in Braunschweig nicht viel geändert hat, haben die Radfahrenden im Fahrradklima-Test des ADFC im Herbst 2016 mit der Benotung 3,7 (3,8 im Jahr 2014) verdeutlicht. Der verbesserte Rang 7 unter 39 bewerteten Städten vergleichbarer Größe ist eher dadurch begründet, dass das Fahrradklima in anderen Städten schlechter beurteilt wurde als 2014. Diese Bewertungen des Fahrradklimas sind seit Mai bekannt, aber was stand eigentlich in den mehr als 500 Textkommentaren, die von den Teilnehmern abgegeben wurden?

Katrin Kaminski

Textkommentare gab es sowohl allgemeiner Art als auch zu Verkehrssituationen an speziellen Stellen. Es wurde gelobt und kritisiert. Insgesamt erkannte man zwar Verbesserungen für Radfahrende in den letzten Jahren an, sieht den Radverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr aber deutlich benachteiligt. So wurde der schlechte Zustand der Radwege mit vielen schadhafte Stellen und ungenügend abgesenkten Bordsteinen deutlich kritisiert und auch der mangelhafte Winterdienst, die schlechte Beleuchtung und Verkehrsführung mit unsteter Verkehrsführung und ungesicherten Radwegenden, denn all dies macht das Radfahren insgesamt unkomfortabel.

Ampelschaltungen und Einbahnstraßen

Einige Themen wurden sehr unterschiedlich bewertet. Manche Neuerungen wie z.B. die Fahrradampeln und in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen sind demnach noch immer umstritten, wobei häufig die spezielle Ausführung kritisiert wird. Das sind u. a. zu niedrig und schlecht positionierte Fahrradampeln, fehlende Aufstellflächen und insgesamt schlechtere Ampelschaltungen für Radfahrende als für motorisierten Verkehr und teilweise auch für Fußgänger wie beispielsweise an der Querung der Hamburger Straße am Rebenring in westlicher Richtung. Insgesamt wurden die Ampelschaltungen für den Radverkehr deutlich kritisiert.



Fahrradstraßen

Die Fahrradstraßen werden im Grundsatz begrüßt, in der aktuellen Ausführung mit motorisiertem Durchgangsverkehr werden jedoch von einigen kaum echte Vorteile für Radfahrende gesehen und insofern wurden sie von einigen eher als Marketinginstrument als als echte Verbesserungen für den Radverkehr beurteilt.

Mehr Rücksichtnahme

Einig war man sich jedoch weitestgehend darüber, dass es im Braunschweiger Verkehr an gegenseitiger Rücksichtnahme fehle! Bedrängt, verängstigt oder gestört fühlen sich offensichtlich viele. Das betrifft sowohl Radfahrende als auch Fußgänger, also die sogenannten „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer. Da wird von rücksichtslosen Autofahrenden ebenso berichtet wie von rücksichtslosen Radfahrenden und Fußgängern. Zu enges Überholen, Linksfahren, Parken auf Radwegen, nicht Beachtung der Vorfahrt, Beschimpfungen, Einsatz des Fahrzeugs zur beabsichtigten Maßregelung, blendende Beleuchtung und auf dem Radweg Gehen wird u. a. beklagt.

mindestens benötigten 1,50 m Sicherheitsabstand werden offensichtlich häufig nicht eingehalten. Dies bestärkt uns als ADFC in der Ansicht, dass die in Braunschweig häufig für Schutzstreifen verwendeten Mindestmaße nicht ausreichend sind und Überholen mit zu geringen Abständen nicht verhindern. Zu enge Überholmanöver erzeugen bei den Radfahrenden Stress und Angstreaktionen, die dazu führen, dass sie (ggf. unerlaubt) auf den Gehweg ausweichen, Umwege auf einer als sicherer empfundenen Strecke fahren müssen oder gar ganz auf das Fahrrad verzichten. Denn nur wer sich beim Radfahren sicher fühlt, fährt gern Rad und benutzt es häufig!

Radverkehrsinfrastruktur

Die Rücksichtslosigkeit ist kein neues Thema. Auch die Polizei hat hierzu in diesem Jahr die Öffentlichkeitsaktion „Freundlich und fair im Braunschweiger Straßenverkehr“ gestartet. Verbessert hat sich bisher leider trotzdem nichts, denn es ist zwar eine gute Sache, an die Vernunft und gegenseitige Rücksichtnahme zu appellieren und sich selbst vorzunehmen, sich immer rücksichtsvoll und höflich zu verhalten. Die Umset-



Solche unbequemen Bordsteinkanten wurden bemängelt.

Abstände beim Überholen

Besonders häufig genannt werden deutlich zu kleine Abstände des motorisierten Verkehrs beim Überholen von Radfahrenden auf der Straße, auch wenn die Radfahrenden auf Schutzstreifen unterwegs sind. Die

zung im Alltag hingegen scheint schwierig wie es wohl mit manchen guten Vorsätzen der Fall ist. Deshalb muss aus Sicht des ADFC eine deutlich verbesserte Radverkehrsinfrastruktur dazu verhelfen, dass die Radfahrenden stressfrei und sicher unter-

RADVERKEHR

wegs sein können und ein fairer Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander erleichtert wird. Dies beinhaltet im Sinne einer Rücksichtnahme auf Fußgänger auch, dass es eine getrennte Verkehrsführung für Radfahrende und Fußgänger geben muss.

Geschwindigkeitsunterschiede

Verbunden mit der fehlenden Rücksichtnahme werden große Geschwindigkeitsunterschiede häufig als Stress empfunden. „Ich fühle mich teilweise durch Autofahrer bedroht bedingt durch überhöhte Geschwindigkeit.“ lautet beispielsweise ein Textkommentar des Fahrradklima-Tests. Geschwindigkeitskontrollen sind eine Maßnahme, eine Senkung der erlaubten Geschwindigkeit eine weitere. Eine menschlichere Höchstgeschwindigkeit in den Innenstadtbereichen für eine lebenswerte Stadt ist Tempo 30. Relativ einfach könnte man so dafür sorgen, dass Radfahrende auf Braunschweigs Straßen sicherer

unterwegs sind und sich auch sicherer fühlen. Dies ist eine der Forderungen des ADFC Braunschweig, die zu Beginn dieses Jahres in den Leitlinien für Radverkehrsinfrastruktur zusammengestellt wurden.



Gegenseitige Rücksichtnahme sollte für alle Verkehrsteilnehmer selbstverständlich sein.



In welchem Zustand manche Radwege im Vergleich zu den Straßen sind, kann man in diesem Bild sehen.

Bitte einsenden an ADFC Braunschweig e.V., Klint 20, 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 1.000 Menschen unterstützen den ADFC in Braunschweig durch eine Mitgliedschaft – bundesweit sind es bereits über 160.000. 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!

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Geburtsjahr Beruf (freiwillig)

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847 | **Mandats-Referenz:** teilt Ihnen der ADFC separat mit
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 (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied ab 27 J. (56 €) 18–26 J. (33 €)
 unter 18 J. (16 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft ab 27 J. (68 €) 18–26 J. (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Zusätzliche jährliche Spende:

€

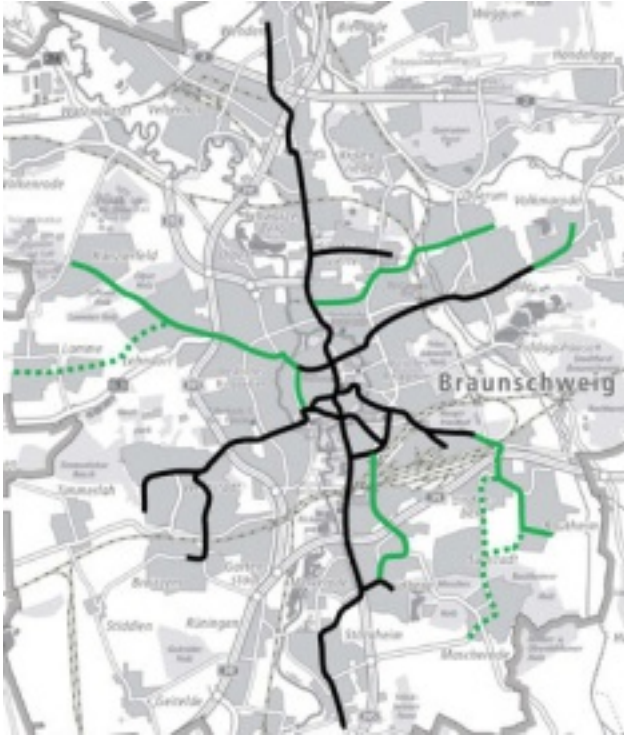
Datum

Unterschrift

Ausbau des Stadtbahnnetzes – Chancen auch für den Radverkehr!

Die Stadt plant endlich einen großen Wurf beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), nämlich eine Erweiterung des Netzes für den schienengebundenen ÖPNV. Dabei werden viele Straßenzüge gründlich umgebaut – und der Radverkehr könnte davon profitieren.

Burkhard Plinke



Stadtbahnstrecken im Bestand (schwarz) und in der Evaluierung (grün) (Quelle: Stadt Braunschweig www.stadt-bahn-plus.de)

Laut städtischer Prognose wird Braunschweig bis 2030 etwa 270.000 Einwohner haben. Sie brauchen nicht nur Wohnraum, sondern auch klimafreundliche und platzsparende Mobilität. Das bestehende Bus- und Stadtbahnnetz reicht längst nicht aus, daher wird eine deutliche Erweiterung durchgerechnet und mit viel Bürgerbeteiligung geplant. Insbesondere die neuen Stadtbahnstrecken sind auch eine städtebauliche

Herausforderung, damit Stadtbahnen, Busse, Autos, Radfahrer und Fußgänger ausreichend Platz haben. Der ADFC begrüßt das Konzept ausdrücklich, möchte aber auch den Radverkehr berücksichtigen wissen, zum Beispiel

- Für die westliche Umfahrung der Innenstadt gibt es theoretisch zwei Möglichkeiten: Die erste wäre eine neue Stadtbahntrasse vom Friedrich-Wilhelm-Platz bis zur Petrikirche – keine gute Idee, denn im Bereich der Brabandtstraße ist kaum Platz, und Stadtbahn- und Radverkehr müsste man auf derselben Fläche führen. Der ADFC lehnt solche unfallträchtigen Planungen ab. Viel besser wäre eine Verbindung vom Europaplatz durch die meistens ziemlich breite Gildenstraße zum Radeklint. Die könnte man bei der Gelegenheit von einer vierspurigen Rennbahn wieder zurückbauen und attraktiv machen für Wohnen, Geschäfte und Außenrestaurants. Einen schönen Gestaltungsvorschlag haben die Leute von MoVeBS dazu ins Gespräch gebracht.

- Von der Helmstedter Straße nach Rautheim wird wohl ein Brückenschlag über die Bahntrasse und die A39 erforderlich sein – eine gute Gelegenheit, gleich auch einen Fuß- und Radweg anzulegen.
- Vom Heinrich-Büssing-Ring wird es durch



Güldenstraße heute und vielleicht eines Tages mit www.MoVeBS.de

Stadtbahn und Radweg (Quelle: Leonhard Prötzel)

die Salzdahlumer Straße nach Süden gehen - zumindest unter den Eisenbahnunterführungen werden Fahrbahnen für die Stadtbahn und den Radverkehr umgewidmet werden müssen, und an der Borsigstraße kann man gleich die Ringgleisstrecke anbinden.

- Querungen von Radverkehr und Stadtbahntrassen müssen umwegfrei, übersichtlich und auch für Fahrradanhänger und Lastenräder passierbar sein. Die Wegebeziehungen für Radfahrende sollten daher im Rahmen der Planung analysiert und mit einbezogen werden.

- Abstellanlagen gerade an den neuen Endhaltestellen der Stadtbahn sollten selbstverständlich sein, am besten überdacht und abschließbar.

Braunschweig hat täglich mehrere zehntausend Einpendler - mit dem Stadtbahnausbau wäre der ÖPNV für viele eine Alternative zum Auto, wenn sie nicht bis dahin schon längst aufs Pedelec umgestiegen sind und auf neuen Radschnellwegen in die Stadt kommen.

Bekleidung | Schuhe | Radtaschen | Zelte | Schlafsäcke | GPS | Klettern | Rucksäcke | Zubehör

SFU

immer unterwegs



Neue Str. 20 - 38100 Braunschweig
Tel. 0531 13666 - www.sfu.de

Baustellensicherung für den Radverkehr - gute und schlechte Beispiele

Die Verkehrsinfrastruktur ist in ständiger Bewegung, insbesondere im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen kommt es immer wieder zu Veränderungen. Dabei stellen wir vom ADFC Braunschweig häufig fest, dass der Radverkehr mal mehr und mal weniger gut bei den Planungen und Umsetzungen berücksichtigt wird. Das gilt auch für die Führung des Radverkehrs in Baustellen: Manchmal wird das Thema scheinbar bei Baustelleneinrichtungen vergessen, manchmal werden kaum befahrbare Führungen angeboten und in seltenen Fällen läuft es auch vorbildlich.

Alexander Hauk

Wie unterschiedlich der Radverkehr berücksichtigt wird, war kürzlich sogar an einer einzigen Baustelle abzulesen: An der Kreuzung am Leonhardplatz gab es drei Anläufe, um den Radverkehr von der Leonhardstraße über den Ring weiter Richtung Helmstedter Straße zu führen. Im ersten Anlauf wurde die Fahrradampel außer Betrieb gesetzt und lediglich eine Alternativroute Richtung Altwiekring ausgewiesen, danach sollte es auf der Fahrbahn weitergehen und im dritten Versuch erfolgte die Führung über die Fußgängerampel in eine Schotterpiste mit ge-

meinsamem Fuß- und Radweg. Anderes Beispiel Stobenstraße: Nachdem der Großteil der Straßenerneuerung in den Sommerferien erledigt war, wurde der Verkehr wieder freigegeben - leider nicht der Radverkehr. Der musste sich noch mehrere Tage auf engstem Raum um die Ecken winden und zudem stadteinwärts eine Umleitung durch das Magniviertel in Kauf nehmen. Die beiden Bilder unten vermitteln einen Eindruck. Ein anderer Fall findet sich an der Feuerwehrstraße/Uferstraße. Die schöne neue



Die Baustelle an der Stobenstraße: Der Kfz-Verkehr wird wieder auf zwei Fahrbahnen, während sich der Fußgänger- und Radverkehr durch ein enges Labyrinth winden müssen.



Ein Fußweg mit Zwei-Richtungs-Radverkehr? Ein beherzter Griff in die Verkehrsschilder-Kiste lässt sich nicht nur an der Stobenstraße, sondern an vielen Baustellen beobachten.

Ringgleisbrücke kommt nach ihrer Eröffnung kaum zur Geltung, da es durch Baustellen fast durchgehend zu Sperrungen kommt. Auch wenn Umleitungen ausgeschildert sind, stellt sich doch die Frage, ob es für diese wichtige Verbindung im Radwegenetz auch andere Lösungen gibt.

Positive Beispiele gibt es auch: das Bild rechts zeigt die Baustellensicherung am Bienroder Weg/Michelfelderplatz. Dort wurde dem Rad- und Fußgängerverkehr ausreichend Platz eingeräumt, indem eine Fahrspur abgesperrt wurde.

Woran liegt die unterschiedliche Handhabung?

An mangelnden Regelungen liegt die unterschiedliche Handhabung sicherlich nicht. Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) geben ausführliche Hinweise und sind über die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung verbindlich. An mehreren Stellen wird dort die besondere Schutzbedürftigkeit von Fußgänger- und Radverkehr betont.

Scheinbar scheitern die Idealvorgaben auch bei diesem Thema an der Kfz-dominierten Wirklichkeit. Das ist dann nicht anders als bei der Neugestaltung von Radverkehrsanlagen: Auch hier hinkt die Praxis allzu oft den Vorgaben der technischen Regelwerke, insbesondere der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, hinterher. Möglicherweise spielt auch eine Rolle, dass die Bauunternehmen dafür verantwortlich sind, Pläne zur Genehmigung vorzulegen und die Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.

Daher hat die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS NRW) eine Arbeitshilfe herausgegeben. Zum einen hebt die Broschüre einige Kernforderungen hervor, zum anderen werden einige typische Situationen für Geh- und Radwege durchgespielt. Nähere Informationen sind im nebenstehenden Infokasten aufgeführt.

Besserungen auf breiter Front lassen sich vermutlich am ehesten dadurch erreichen, dass Missstände immer wieder ans Ideen- und Beschwerdemanagement der Stadt gemeldet werden (Kontakt siehe Seite 29).



An dieser Baustelle am Bienroder Weg/Michelfelderplatz ist der Geh- und Radweg vorbildlich gesichert und mit einer ausreichenden Breite versehen. Die Überleitung vom Radweg in den Notweg ist gut gelungen.

KERNFORDERUNGEN DER AGFS NRW
(siehe auch www.agfs-nrw.de)

Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Baustellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Personen mit Kinderwagen, Sehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen

Geh- und Radwege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege. Ist dies nicht möglich, so sind Überquerungshilfen oder Umleitungen einzurichten

Notsteige und Überleitungen müssen immer entsprechend gesichert sein.

Diese Überleitungen müssen barrierefrei sein.

Alle Geh- und Radwege sind entsprechend ihrer Bestimmung zu beschildern.

Das Zusatzschild "Radfahrer absteigen" soll in der täglichen Praxis nicht mehr verwendet werden.

Mindestbreiten im Baustellenbereich:

Radweg	1,00 m
Gehweg	1,30 m
Gehweg, Radfahrer frei	1,50 m
Gemeinsamer Fuß-/Radweg	2,00 m
Schutzstreifen:	1,25 m
Radfahrstreifen	1,50 m

Radschnellwege in der Region Braunschweig

Die Niederländer wissen es schon lange: Radschnellwege animieren die Menschen im Alltagsverkehr, das Auto stehen zu lassen und das Fahrrad zu nutzen. Weniger Staus, weniger Luftverschmutzung, weniger Lärm; In Summe: Weniger Stress und mehr Lebensqualität.

Jens Schütte

Was zeichnet Radschnellwege aus?

Radschnellwege weisen eine hohe Attraktivität im Alltagsverkehr auf. Sie verbinden Orte mit großen Pendlerströmen möglichst direkt und ohne Umwege miteinander. Dabei ist es wichtig, dass zentrale Ziele, wie z. B. die Innenstädte oder Bahnhöfe direkt angebunden sind. Radschnellwege sind in allen Jahres- und zu allen Tageszeiten nutzbar und sind auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten bis 30 km/h sicher zu befahren. Die mittlere Reisegeschwindigkeit unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Kreuzungen beträgt mindestens 20 km/h. Hohe Qualitätsstandards stellen die Attraktivität sicher. Radschnellwege zeichnen sich durch eine hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton), ausreichende Breiten (4,00 m) und möglichst wenig Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr aus. An Kreuzungen sind Radschnellwege bevorzugt oder es werden Brücken oder Unterführungen gebaut. Die Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten sind außerorts nicht größer als 15 Sekunden und innerorts nicht größer als 30 Sekunden. Für die Fußgänger werden separate Gehwege angelegt. Innerorts können Radschnellwege auch als Fahrradstraßen gestaltet werden.

Was ist geplant?

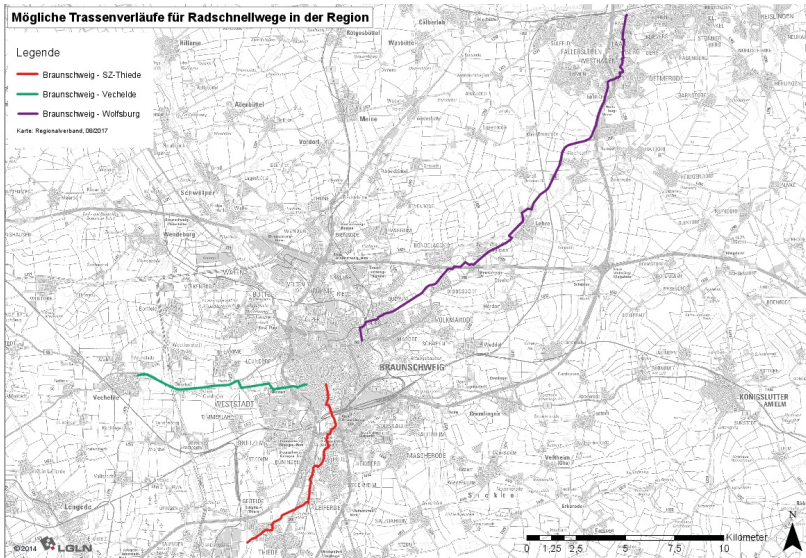
2011 gab es bereits eine Studie der Metropolregion, die gezeigt hat, dass ein Radschnellweg zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel ein hohes Potential an Nutzern hat, einen sehr positiven Kosten-Nutzen-Faktor aufweist und als Pilotprojekt umgesetzt werden sollte. Leider ist das Projekt in den anfänglichen Planungen stecken geblieben.

Anfang September hat der Regionalverband Großraum Braunschweig zwei Gutachten vorgestellt. Sie untersuchen zum einen das gesamte Verbandsgebiet und zum anderen speziell die Strecke Braunschweig – Wolfsburg.

Neben Braunschweig – Wolfsburg wurden auch für die Strecken Braunschweig – Salzgitter-Thiede und Braunschweig – Vechede große Potenziale ermittelt. In den Studien wurden neben der Potentialanalyse die erforderlichen Qualitätsstandards definiert, die möglichen Trassen geplant, eine Kommunikationsstrategie und ein Controllingkonzept vorgestellt sowie das Klimawirkungspotenzial ermittelt.

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





Radschnellverbindungen in der Region mit sehr hohem Potential

Der Startschuss ist erfolgt

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 26. September die Verwaltung beauftragt Planungsvereinbarungen mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig sowie den beteiligten Gebietskörperschaften für die Radschnellwege Braunschweig – Wolfsburg und Braunschweig – Wolfenbüttel / Salzgitter-Thiede zu erarbeiten. Der ADFC ist sehr erfreut über die breite Zustimmung und wünscht sich eine rasche Umsetzung. Bis zur Eröffnung der Radschnellwege ist es allerdings noch ein langer Weg – Fördermitlanträge, Bürgerbeteiligung, Planfeststellung, Baugrunderwerb, Auftragsvergabe und der eigentliche Bau. Die Stadtverwaltung hält es für möglich, dass bereits 2020 die ersten Radfahrenden die Radschnellwege nutzen können.

Wie werden die wichtigen Ziele abgeschlossen?

Der Blick auf die Karte zeigt, dass die untersuchten / geplanten Strecken in der Peripherie enden. Anbindungen an die Innenstädte und die Bahnhöfe fehlen bislang. Aus Sicht des ADFC ist diese Anbindung jedoch besonders wichtig, denn in der Stadt sind die Fahrzeitverluste durch Anhalten und Warten

besonders hoch und die Attraktivität infolge der unzureichenden Qualität des bestehenden Radwegenetzes sehr gering. Wenn die Radfahrenden für die letzten 2,5 km in die Innenstadt 15 – 20 Minuten benötigen (Reisegeschwindigkeit 8 – 10 km/h) werden die hohen Potentiale der Radschnellwege verspielt. Aus diesem Grund fordert der ADFC Politik und Verwaltung auf, in die Planung der Radschnellwege auch die Anschlussverbindungen an die Innenstädte, Bahnhöfe und andere wichtige Ziele einzubeziehen.



Neuer Radschnellweg nach Chambéry (Frankreich)

Lichtaktion 2017 – Ankündigung für Samstag, den 28.10.2017

In Anbetracht der immer kürzer werdenden Tage, steht auch in diesem Jahr wieder unsere jeweils zum Ende Oktober zusammen mit einigen Teilnehmern der Fahrradinitiative durchgeführte Lichtaktion „Sei Helle“ vor der Tür.

Sven Schröder

Der Tenor dieser immer am Samstag vor der Zeitumstellung auf die Winterzeit von 14-18 Uhr auf dem Platz der deutschen Einheit stattfindenden Aktion, steht auch diesmal wieder unter dem bewährten Motto: „Wir machen 100 Fahrräder wieder sichtbar“.

Dies bedeutet, dass wir bei den Rädern zunächst über einen kurzen Rundumcheck zusammen mit einer Fahrerbefragung den wahrscheinlichen Reparaturaufwand ermitteln. Im Anschluss wird das Rad auf einen Montageständer gehievt und je nach Ergebnis des Vorchecks systematisch alle vorhandenen Fehler an der Beleuchtungsanlage behoben.

Komponenten werden ausgetauscht und nachgerüstet

Dies kann vom einfachen Austausch eines defekten Leuchtmittels (der klassischen „Glühbirne“) über das Nachrüsten oder Vervollständigen der bei Reifen ohne seitlichen Reflexionsstreifen erforderlichen 2 Speicherreflektoren pro Laufrad bis zum Aus-

tausch der kompletten Beleuchtungsanlage, bestehend aus Dynamo, Front- und Rücklicht, der Reflektoren und der erforderlichen Verbindungskabel reichen.

Neue Vorschriften ab diesem Sommer

Seit dem 01.06.2017 gelten nun einheitliche Vorschriften für die Lichtanlagen von Fahrrädern.

So darf neuerdings auch ein zweiter weißer Frontscheinwerfer betrieben werden. Die Einstellung hat natürlich weiterhin so zu erfolgen, dass andere nicht geblendet werden (der Hauptlichtkegel sollte etwa 10 m vor dem Fahrrad auf den Fahrweg gerichtet sein). Blinkende Front- und Schlussleuchten sind aber immer noch nicht zulässig. Alle Details sind im § 67 der StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) nachlesbar. Parallel zu dem Reparaturgeschehen beantworten wir zusammen mit unseren Partnern Fragen zum Thema Licht am Fahrrad und was man für ein besseres Gesehen werden tun kann.

2018 wird DEIN JAHR

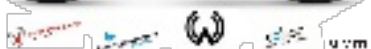
Die E-BIKE Spezialisten



- SHOP · SERVICE
- GROSSE AUSWAHL
- EBIKE DIAGNOSE
- VERLEIH

E-Bike Kasten · Petersilienstr 33
30640 Goslar
goslar@ebike-kasten.de
Fon 0 53 21 469 33 41

Braunschweig
E-Bike Kasten · Poststr 14
30100 Braunschweig
braunschweig@ebike-kasten.de
Fon 05 31 609 45 75-0



Aktion „Danke für's Radfahren!“

Wie bei unserer letzten Mitgliederversammlung angekündigt, haben wir eine neue Aktion auf die Beine gestellt! Bei dieser ging es darum, Braunschweigs Radfahrenden einfach mal für's Radfahren zu danken.

Sven Müller



Es war der Tag des Fahrrads und zugleich dessen 200. Geburtstag. 200 Jahre nachdem Karl von Drais in Mannheim mit der frühesten Form des Fahrrads das erste Mal fuhr. Am 12.06.2017 haben wir vom ADFC Braunschweig viele Male „Danke“ an diejenigen aussprechen können, die mit der modernen Form des Fahrrads in der Nähe des Braunschweiger Botanischen Gartens entlangfahren. Und nicht nur das: Dazu gab es einen Müsliriegel, einen Flyer und ein Lächeln. Die Radfahrenden waren am Montagmorgen der Aktion (7 - 9 Uhr) unterwegs zur Arbeit, zur Uni oder zur Schule.

Und trotz des schönen Wetters war es dennoch ein Montagmorgen. Aus dem Grund hellte sich so manches Gesicht auf, als ihr oder ihm klar wurde, dass jemand von uns nur deswegen auf sie oder ihn zukam, um den Tag zu versüßen. Susanne Gaus, Jörg Flötotto, Katrin Kaminski, Olaf Mindermann und ich bekamen dementsprechend viele, positive Rückmeldungen von den Besenken. Die Nachfrage war groß – sehr groß. Wir verteilten 250 Müsliriegel. Kurz vor 8 Uhr kamen wir kaum noch hinterher, was wohl auch an unserem gut ausgesuchten Standort lag: Am Knotenpunkt Büldenweg, Gliesmaroder Straße, Humboldtstraße und Kasernenstraße.

Dort verläuft die sehr wichtige Nord-Süd-Fahrradroute im Östlichen Ringgebiet mit den Fahrradstraßen Büldenweg und Kasernenstraße. Radverkehrstechnisch sind die beiden wichtigen Fahrradstraßen dort leider nur mittels einer „Bettel-Ampel“ verbunden. Positiv daran war für uns jedoch, dass viele Radfahrende lange bei rot halten mussten, wodurch wir sehr leicht viele Radfahrende beglücken und mit ihnen ins Gespräch kommen konnten.

Die Presse wurde eingeladen, kam aber nicht. Stattdessen gab es in der BZ eine Glosse, die u. a. die Frage stellte, warum Kfz-Fahrende denn nichts von uns bekämen. Und dann gab es ein paar Tage später eine in der Presse gut dargestellte Aktion der Stadt, bei der Kekse an Kfz-Fahrende verteilt wurden – als „Danke“ dafür, dass sie zusätzliche Wartezeiten bei einer Baustelle in Kauf nehmen mussten.

Nun gut. Für uns als ADFC war es wichtig, Braunschweigs Radfahrenden ein „Danke“ auszusprechen. Und das taten wir, oft und gerne. Und es war wirklich ein gutes Gefühl, das zu tun. Danke an die Mitmachenden, den ADFC Niedersachsen für die Unterstützung und an alle Radfahrenden!



"Radeln für ein gutes Klima" - STADTRADELN 2017 auch in Braunschweig

Zum ersten Mal nahm die Stadt Braunschweig in diesem Jahr am STADTRADELN teil. Vom 27. August bis zum 16. September waren die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, zugunsten des Klimaschutzes möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zurückzulegen und diese in ihrem Online-Radelkalender zu verbuchen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Christiane Hauk

Der Wettbewerb STADTRADELN ist eine Kampagne des Klima-Bündnis, einem europäischen Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen, das sich dem Klimaschutz verschrieben hat. Die Aktion soll durch die Einsparung von CO₂ einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Bürgerinnen und Bürger sollen entdecken, wie gut sie das Fahrrad im Alltag nutzen können; für die Kommunalpolitik soll die Aktion ein Impuls sein, um die Themen Fahrradnutzung und Radverkehrsplanung stärker in den Fokus zu nehmen. Ziel ist es, möglichst viele Kilometer per Rad zu sammeln und zusammen in einem Team mit anderen Radfahrern um die Wette zu radeln.

Im Zeitraum zwischen dem 1. Mai und 30. September 2017 konnte das STADTRADELN an 21 zusammenhängenden Tagen weltweit von allen Kommunen durchgeführt werden. In diesem Jahr wurde die Aktion zum ersten Mal auch international durchgeführt („CITY CYCLING“); seit 2008 gibt es das STADTRADELN bereits in Deutschland. In Braunschweig fiel der Beginn des Wettbewerbs mit der RADtour'17 des ADFC Braunschweig zusammen – eine gute Möglichkeit für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der RADtour'17, gleich schon die ersten 30 km für das STADTRADELN zu sammeln.

Wie schlugen sich die Braunschweigerinnen und Braunschweiger im Wettbewerb?

In Braunschweig waren 3.396 Radfahrerinnen und Radfahrer in 224 Teams am STADTRADELN beteiligt und legten 635.888 km per Rad zurück. Dies entspricht 90.296 kg eingespartem CO₂ (ausgehend von 142 g CO₂ pro Personen-Kilometer).

Für das Team ADFC Braunschweig mit

Teamkapitän Olaf Mindermann führen 114 aktive Teilnehmerinnen und Teilnehmer; sie bildeten damit das viertstärkste Team (Lesinggymnasium: 188, Stadtverwaltung: 178, Offenes Team Braunschweig: 158). Erstrampelt wurden 30.993 km (= 4.401 kg eingespartes CO₂). Im absoluten Team-Ranking liegt das ADFC-Team damit an der Spitze, dicht gefolgt vom Offenen Team Braunschweig (30.104 km) und der Stadtverwaltung (29.005 km). In der relativen Auswertung („Welches Team legt die meisten Radkilometer pro TeilnehmerIn zurück?“) besetzt das ADFC-Team Platz 38 mit 272 km pro Person. Mit Abstand an der Spitze steht hier das achtköpfige Team RSG Sonntagsfahrer (868 km pro Person) – Hut ab!

Am Ende des Wettbewerbs wird unter anderem die aktivste „Newcomer“-Kommune ausgezeichnet, die also zum ersten Mal am STADTRADELN teilgenommen hat – ob Braunschweig in diesem Jahr wohl zumindest im Bereich Fahrradfahren erstklassig ist? Die Stadt Hannover (1.953 Radlerinnen und Radler, 434.524 km) haben wir jedenfalls locker überrundet!

Der ADFC wird das Stadtradeln auch im nächsten Jahr mit Aktionen unterstützen, vorausgesetzt natürlich, die Stadt Braunschweig nimmt auch 2018 wieder an dem Wettbewerb teil. Außerdem wird vom ADFC Braunschweig angedacht, während des nächsten STADTRADELN-Zeitraums zusätzliche Radtouren anzubieten, um das Kilometer-Sammeln zu erleichtern.

Die RADtour'17.

Mehr als 1000 Teilnehmer bevölkerten den 30 km langen Rundkurs. Am Sonntag, dem 27. August 2017 fand nach einem Jahr Pause wieder die RADtour statt.

Marc Heydecke

Anders als bei der letzten RADtour'15 mit Temperaturen über 30 °C spielte diesmal der Wettergott mit, so dass auf dem 30 km langen Rundkurs, der im diesen Jahr durch den Südosten von Braunschweig führte, mehr als 1.000 Fahrradfahrer gezählt werden konnten. Die Radtour war diesmal auch der Startschuss zur Aktion STADTRADELN, an der die Stadt Braunschweig in diesem Jahr das erste Mal teilnahm.

An fünf Stempelstationen konnten die Teilnehmer Informationen rund um das Fahrrad sammeln. Am Haus Entenfang wurden die Fahrradfahrer von Mitarbeitern von SFU und dem Braunschweiger Forum empfangen. Für eine kulinarische Stärkung sorgte Hofzeit in Rautheim, wo auch Steinkamp zu Probefahrten einlud. Auch auf dem Stöckheimer Markt mit Velocity und an der DLRG-Station, wo leckere Bowle ausgeschenkt wurde, wurden die Teilnehmer bei der Verkehrswacht informiert. Am Domplatz konnte dann beim ADFC-Stand eine Probefahrt mit den Lastenlöwen Heinrich I. und Heinrich II. durchgeführt werden. Auch Radspezial unterstützte die Radtour mit einem Stand. Hier wie bei den andern Fahrradhändlern

auf der Strecke konnten die Teilnehmer kleine Probefahrten durchführen.

Die Ausschilderung der Radtour wurde nicht nur von den vielen Aktiven vorgenommen, sondern auch von dem Einsteinprofil der IGS-Franzsches Feld unterstützt.

Der ADFC Braunschweig bedankt sich bei allen fleißigen Helfern, ohne die eine solche RADtour nicht durchzuführen wäre. Ebenfalls gilt ein Dank der Stadt Braunschweig für die finanzielle Unterstützung. Ohne diese Hilfen wäre so eine große Veranstaltung nicht möglich.



Ecki's
 kleine **Fahrrad-Welt**



Fahrräder · Zubehör · Service · Hol- und Bringdienst

Jetzt bei uns: der neue innovative Antrieb cyfly nutzt eine überlegene Kraftausnutzung gegenüber herkömmlichen Antrieben. Dadurch fährt man leichter an, kommt schneller auf Touren und ist überraschend zügig unterwegs. Jetzt vorbeikommen und probefahren!

Oststraße 9c · 38192 BS-Bronitzern · Tel. 8667451 · www.fahrrad38.de



Offener Abend am 17. Februar 2018

Wenn die Karnevalszeit mit ihren drei tollen Tagen vorbei ist, kehrt so langsam wieder Normalität in den Alltag ein. Deshalb möchten wir (ADFC-Organisationsteam) alle ADFC-Mitglieder mit Familie, Freunde des ADFC und Gäste recht herzlich zu einem Offenen Abend einladen. Dieser beginnt um 17:00 Uhr im "Mahlzeit am Petritor" Kälberwiese 13a. In unbefangener Atmosphäre möchten wir an diesem Abend das vergangene Fahrradjahr noch einmal in Erinnerung rufen. In kurzen Beiträgen der einzelnen Radtouren werden u. a. Fotos der letzten Höhepunkte im Fahrradkalender 2017 gezeigt. Sicherlich gibt es viele, schöne Begebenheiten, die erwähnenswert sind und an diesem Abend zu Gehör gebracht werden. Die Räumlichkeiten sind gebucht, Speisen und Getränke werden a la carte (auch vegetarisch) angeboten. Die Kosten dafür zahlt jeder Teilnehmer selbst.

Wir freuen uns, wenn viele Interessierte sich diesen Termin im Kalender vormerken und gemeinsam mit uns einen schönen Abend verbringen möchten. Seid also herzlich willkommen und fühlt euch auch eingeladen, andere Interessierte mitzubringen! Der Eintritt zum Offenen Abend ist kostenlos. Aufgrund der Raumkapazitäten sowie zur optimalen Planung wird um eine Anmeldung gebeten. Bitte meldet euch bei den Organisatoren Steffi Behrens (steffi.behrens@adfc-braunschweig.de oder Uli Gantenberg (uli.gantenberg@adfc-braunschweig.de) bis zum 25.01.2018 an.

Fahrradtage 2017 und Sattelfest

Am 13. und 14. Mai 2017 nahm der ADFC sowohl an den Fahrradtage als auch am SATTELFEST teil mit einem Infostand auf den Schlossplatz und Radtouren. Bei den zahlreichen informativen Gesprächen am Infostand konnten 20 neue Mitglieder geworben werden.

Am 14. Mai starteten dann die Radtouren für das SATTELFEST vom Theatervorplatz. Pünktlich zu Beginn der Touren hörte es auf zu regnen, so dass die NATour und die Tour zum Museumsfest nach Saler im Trockenen stattfinden konnten.



Fotos: Jan Gäbler

Neuer Stand beim Stadtentwicklungskonzept

Bei der Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) geht es bald auf die Zielgerade. Als erstes Zwischenergebnis wurde das Zukunftsbild vom Rat der Stadt Braunschweig im letzten Jahr beschlossen. Zwölf Arbeitsgruppen haben das Zukunftsbild in der ersten Jahreshälfte 2017 durchgearbeitet und mit spezifischen Maßnahmen konkretisiert. Auf dieser Basis hat das Planungsbüro urbanista 16 Rahmenprojekte vorgeschlagen und zur öffentlichen Diskussion gestellt (siehe auch www.denkeinestadt.de).

"Velostadt Braunschweig" heißt eines der Rahmenprojekte und vereint verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wie zum Beispiel: Ausweitung des Fahrradstraßennetzes, Radschnellwege in die Region, Komplettierung des Ringgleises, Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof oder Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems. Beim Rahmenprojekt "Mobilität im Fluss" werden alle Verkehrsmittel und deren Zusammenspiel in den Blick genommen. Zentrale Maßnahme ist dabei der Mobilitätsentwicklungsplan (MEP). Bei der Erstellung des MEP wird sich letztlich zeigen, welchen Stellenwert der Radverkehr tatsächlich hat.

Zuvor muss der Rat das ISEK jedoch beschließen, geplant ist das für Mitte 2018.

Cycle Tour 2017 - Radrennen im Herbst

Obwohl es Morgens noch herbstlich frisch war, stiegen einige ADFC Aktive und andere Radsportfreunde in Braunschweig aufs Rennrad, um die 100 km nach Magdeburg zu fahren. Auf der Route durch den hügeligen Elm wurde ihnen dann schnell warm, sodass sie die gut organisierte Cycletour genießen konnten. Auch ein Sturz konnte Olaf Mindermann nicht vom Vollenden der Tour abhalten. Er erreichte nach einem letzten Anstieg, einem holprigen Straßenbelag nach 2:57:44,9., dicht gefolgt von Markus Feuerhahn nach 3:01:36 sowie Steffi Behrens nach 3:11:22,1 das Ziel. Unsere Radsportfreunde aus Braunschweig, Markus Grebenstein mit einer Zeit von 2:56:17 und Heiko Wellhausen von 2:56:54 freuten sich mit uns zusammen über die guten Ereignisse der Cycel Tour.



Am Ringgleis geht es weiter

Anfang September wurde der Startschuss für die Erweiterung des Ringgleises gegeben und Ende 2017 soll das Ringgleis 2,5 km länger sein. Parallel wird bis dahin an mehreren Teilabschnitten gearbeitet. Nördliches Ringgleis: Im Norden wird an der neuen Okerbrücke angeknüpft und die Verbindung über die Feuerwache Nord und das Betriebsgelände des Heizkraftwerkes zur Hamburger Straße geschaffen. Danach geht es weiter über den ehemaligen Nordbahnhof bis zum Luftschifferweg. Südliches Ringgleis: Im Süden wird die Anbindung an den Weser-Harz-Heide Radweg und über eine Rampe zum Kennelweg geschaffen. Westliches Ringgleis: In diesem Abschnitt wird ein neuer Belag, nämlich eine gelbe Deckschicht auf schwarzem Asphalt, auf dem Ringgleis getestet. Falls der Test der Deckschicht positiv ausfällt, ist eine Ausweitung dieses Belags auf weitere Bauabschnitte denkbar.



Grafik: Stadt Braunschweig

Neubürgerradtouren 2017

Auch in diesem Jahr konnten wieder Braunschweiger Neubürger unter der Leitung von Norbert Fleischmann an zwei Terminen die Stadt per Rad erkunden. Im Mittelpunkt standen fahrradgerechte Routen im Stadtgebiet. Die Touren waren mit 12 bzw. 14 Teilnehmern gut besucht. Auch im nächsten Jahr werden wieder zwei Touren angeboten, damit Neubürger ihre Stadt aus der Fahrradperspektive kennenlernen und Anregungen für die Fahrradnutzung im Alltag mitnehmen können.



London calling

Erlebnisprotokoll einer Radreise durch 5 Länder

Die Global Biking Initiative (GBI), eine internationale Organisation mit Sitz in Neuss/ NRW, veranstaltet jährlich anspruchsvolle Radtouren mit dem Ziel, durch die Teilnehmer Spenden für gute Zwecke einzusammeln. Die diesjährige GBI Europe-Jubiläumstour zum 10-jährigen Bestehen führte von London nach Düsseldorf.

Norbert Fleischmann

30. Juni 2017, Düsseldorf ZOB: Der Zug aus Braunschweig war pünktlich, nach einer kleinen Runde zum Rhein runter begeben sich mich zum ZOB und warte auf die Mitradler, die ebenfalls per Bus nach London fahren. Allmählich treffen immer mehr Leute ein, die a) am Fahrrad und b) am Gepäck als Mitreisende zu erkennen sind. Nachdem die Fahrräder im Spezial-Anhänger verstaut sind, geht es um 20:30 ab Richtung Belgien und Frankreich zur Fähre nach Calais, die uns gut zwei Stunden später müde auf der Insel wieder auslädt. Es ist kurz nach fünf Uhr morgens, noch 2 Stunden bis London.

Samstag 7:30 am Hotel in East London, hätte gerne ein wenig geschlafen, aber die Zimmer sind erst ab 15:00 bezugsfertig. Nun gut. All you need is love. Also ab in die City zum Bummeln, und das bei schönstem Wetter. Danach Check-in und endlich ein wohlverdientes Nickerchen, bevor um 18:00 die Registrierung der Teilnehmer beginnt. Überall Fahrräder mit ihren Fahrern, zwei Drittel der 340 Teilnehmer aus 24 Ländern sind mit dem Rennrad unterwegs. Ich treffe mein Team und bin froh, dass die anderen 5 Jungs auch "nur" Trekkingräder haben. Das erste Kennenlernen beim Abendessen verläuft vielversprechend.

Tag 1 London – Canterbury

London begrüßt uns mit strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen, perfekt fürs Radfahren. Wir starten vom Hof einer Schule, großes Gewusel, die Hälfte aller Teilnehmer fährt zum ersten Mal mit – auf der "falschen" Seite: der Linksverkehr erfordert eine kurze Anpassungsphase, doch dann geht's. Das erste Highlight: Im Tunnel unter der Themse durch, dann weiter Richtung Südosten. Ein Sonntagmorgen in den Londoner Vororten, vor einigen Häusern



Vor dem Start in London.

werden Autos gewaschen, kleine Kinder spielen in Vorgärten, andere begleiten uns auf ihren Fahrrädern die Straße entlang und zeigen uns, dass sie auch auf dem Hinterrad fahren können. Ok, Jungs, weiter so! Vorbei an Feldern und Apfelplantagen geht es - mitunter gewöhnungsbedürftig in 2 m Abstand ohne Leitplanke entlang der Autobahn – Richtung Canterbury. 98 km. Dort finden wir unser Gepäck sauber aufgereiht neben den LKWs, während ein Team nach dem anderen eintrifft. Den anvisierten 20er Schnitt haben wir eingehalten, passt. Das GBI-Camp ist zwar in England noch nicht aufgebaut, die Bike-Werkstatt ist jedoch bereits am Start. Wir stellen unsere Fahrräder in einer Tennis-halle ab und warten auf den Shuttlebus zum Hotel. Stimmung und Zustand besser als erwartet, so kann's weitergehen.



Ankunft im Camp.

Tag 2 Canterbury - Dover - Dünkirchen - Poperinge

Ob es nun an den GBI-Teams aus Katar und Saudi-Arabien liegt oder nicht, wir sollen jedenfalls um 9:30 in Dover sein, um die 12:00-Fähre nach Dünkirchen zu erreichen. Nun gut. Always look on the bright side of life. Abfahrt um 7:00 am Hotel, Ansage von Teamleiter Thomas: "Es wellt sich...", und so fahren wir stellenweise mit 12 km/h den Berg hoch und mit 40 wieder runter, up and down bis Dover. Ich liebe meine 30 Gang-Schaltung. Der Zustand der englischen Landstraßen fordert allerdings unsere größte Aufmerksamkeit. Pünktlich um halb zehn erreicht unser Team den Fährhafen, wir warten auf die Passkontrolle. Auf der (nicht gerade kleinen) Fähre belegen wir eine komplette Fahrzeugspur mit ca. 200 Fahrrädern und machen uns wieder auf den Weg Richtung Festland. Der Rest der Tour kommt mit der nächsten Fähre.

Nachdem wir in Dünkirchen der Fähre wieder entschlüpft sind, führt unser Weg – ab nun wieder auf der "richtigen" Seite - vorbei an malerischen Raffinerien und Chemieanlagen, was das Fahren in höheren Gängen nicht nur nahelegt, sondern geradezu zwingend erfordert. Kurze Zeit später sind wir jedoch schon wieder entschädigt: Ein Radweg entlang einem Kanal, auf der anderen Seite Felder und Wiesen – Radfahrerherz, was willst Du mehr? Wir überqueren ohne es wahrzunehmen die Grenze zu Belgien und steuern unser Tagesziel an. Im jetzt vollständig aufgebauten Camp in Poperinge/Belgien sind nun auch die Sitzmöbel, Zelte, die mobile Kantine und der Bierwagen eingetroffen und wir gönnen uns nach 96 km erstmal ein kühles Bier.

Tag 3 Poperinge – Ninove

Nach einem ausgiebigen Frühstück im Hotel bringt uns ein Shuttle zum Camp, wo bereits mehrere hundert Menschen und Fahrräder unterwegs sind, um alles startklar zu machen. Heute liegt mit 109 km eine längere Tagesetappe vor uns, aber: die weiteste Reise beginnt mit dem ersten Schritt, pardon: Pedaltritt. Nach kurzer Zeit stört auch die kühle Morgenluft nicht mehr. In Belgien enthält unsere Route zum Glück immer wieder



Nach 96 km - Keine Fata Morgana!

einige Massage-Abschnitte; durch die Verwendung von grobem Kopfsteinpflaster als Straßenbelag fahren wir nach kurzer Zeit wieder mit gut gelockelter Muskulatur weiter. Die TeilnehmerInnen aus weiter entfernten Ländern legen wesentlich mehr Fotostopps ein als wir, begegnet Ihnen doch so viel grüne Natur zuhause eher selten. Für eine Pause unterwegs finden sich natürlich stets auch andere gute, d.h. kulinarische Gründe, dennoch sind wir meist unter den ersten Teams, die spätnachmittags durch den Zielbogen ins Camp rollen. Ein paar Leute, die applaudieren, sind immer da, das tut gut. So auch in Ninove, ca. 20 km westlich von Brüssel. Unser heutiges Tourhotel liegt zwar in Aalst, aber wofür gibt es Shuttlebusse?...

...die Fortsetzung des Reiseberichts gibt's auf www.adfc-braunschweig.de.

In Zusammenarbeit mit:



Landschaftserkundung zwischen Weser und Havel: Der Radweg Berlin–Hameln

Der ADFC Hildesheim betreut diesen von Hameln nach Berlin führenden Radfernweg, der eine interessante West-Ost-Routenalternative zum Europäischen Fernwanderweg R1 bietet. Mit einer Gesamtlänge von 400 km verbindet der Radweg Berlin–Hameln die großen Flussradwege: den Weser-, Leine–Heide-, Aller-, Elbe- und Havelradweg.

Karl-Heinz Arnold (ADFC Hildesheim)

Ungefähr zehn Jahre hat Uwe Jenss damit zugebracht, eine geeignete Streckenführung für dieses Fernradwegprojekt zu erkunden. Die Wegführung sollte die Schönheit der Landschaft zeigen, fernab der Autostraßen verlaufen und hinreichend gut befahrbare Nebenwege nutzen. Zudem sollten interessante Städte und Dörfer an der Strecke liegen. Dies alles zu erreichen, ohne erhebliche Umwege in Kauf zu nehmen, war eine große Herausforderung. Heute lässt sich mit sechs bequemen Tagesetappen erradeln, was aus dieser Idee geworden ist: der Radweg Berlin–Hameln (RBH).

Uwe war seinerzeit der Meinung, dass vor allem die auf über 3 Millionen Einwohner anwachsende Metropole Berlin bei ihren Radlern einen besonderen Bedarf an Radfernwegen entstehen ließe. Deshalb wählte er diese Ortreihung in der Namensgebung. Wenn jedoch schiebender Rückenwind bevorzugt wird, dann ist die West-Ost-Richtung für den RBH zu bevorzugen.

Verbindung von Braunschweig

Der RBH verbindet die wegen ihrer kulturhistorischen Bauten sehenswerten Städte Hameln, Hildesheim, Wolfenbüttel, Schöningen, Wanzleben, Bad Salzellen, Gommern, Lehnin, Potsdam und Berlin. Von Braunschweig aus ist die Zufahrt über den Okertalradweg nach Wolfenbüttel gut machbar, oder man nimmt den Regionalzug. Es gibt über die gesamte Wegstrecke mehrere, per Bahn erreichbare Zugangsmöglichkeiten zum RBH, so dass auch Teilstrecken bequem angesteuert oder Verbindungen mit anderen lokalen oder Radfernwegen gewählt werden können.

Das Besondere an diesem Radweg ist eigentlich etwas Unspektakuläres: die stille Schönheit der unterschiedlichen Landschaften und die Eigenheit der Dörfer an der Strecke. Man radelt durch die Täler einiger, z. T. indirekter Weser- (Remte, Saale, Leine, Fuhse, Oker, Altenau, Aller) und Elbzuflüsse (Sarre, Sülze, Ehle, Ihle, Buckau, Plane, Havel) und kann das beliebte ‚Fluss-



Reiseführer zum RBH



Basilika und Doppelschloss in Leitzkau

radeln' ebenso genießen wie das Durchqueren leicht gewellter Ebenen (Hildesheimer und Magdeburger Börde) und großer Waldregionen (Fläming), um schließlich die weitläufige Seenlandschaft bei Potsdam zu erreichen.

Mit etwas mehr Wissen über Kultur und Landschaft kann eine Radtour auf dem RBH zu einer kleinen Bildungsreise werden, die alte und neue Bundesländer verbindet, was sich zum Beispiel in den unterschiedlichen Größen der Ackerflächen widerspiegelt, aber auch im Zustand der Dorfkirchen oder den Straßen- und Wegeverhältnissen bei den Dorfdurchfahrten.

Reiseführer zum Radweg Berlin–Hamel

Mit dem im Frühjahr 2017 erschienenen Reiseführer zum RBH sollen dem interessierten Radler vielfältige Informationen über all das angeboten werden, was eine Radtour zu einer – wie der Untertitel hervorhebt – „Landschaftserkundung und Kulturreise“ machen kann.

Der ADFC Hildesheim bietet auf seiner Homepage weitere Ressourcen an, die das Radeln auf dem RBH erleichtern. Hier findet sich die Liste der Übernachtungsgelegenheiten, die gpx-Daten zur Route können

herunter geladen werden, für die gesamte Strecke sind Karten mit hoher Auflösung (ca. 1:20.000) als pdf-Dokumente verfügbar, die Ortsdurchfahrten werden mit noch höherer Auflösung bereit gestellt. Zudem kann eine kostenfreie Smartphone-App (für Android) heruntergeladen werden, die die gesamten Karten für die 400 km lange Strecke ebenso mitbringt wie Kurzinformationen zu interessanten Punkten. Als Navigationshilfe ist diese App auch ohne Internetverbindung nutzbar. In Niedersachsen ist der RBH durchgängig ausgeschildert; in Sachsen-Anhalt ist dies (noch) nur teilweise von den Landkreisen unternommen worden. Mit den oben genannten Hilfsmitteln oder den einschlägigen ADFC-Streckenkarten aus dem BVA-Verlag ist die Routenfindung jedoch kein Problem.

Das vielleicht interessanteste kulturelle Highlight am RBH kündigt sich an, wenn man aus den Elbauen kommend über einen bestens betonierten landwirtschaftlichen Weg die leichte Steigung hinauf zu den Leitzkauer Höhen radelt. Dann sieht man von weitem eine Kirchen- und Schlossanlage, die wenig bekannt ist und zu den großen Architekturleistungen der Romanik und Renaissance zählt: die Basilika und

das Doppelschloss von Leitzkau. Hier kann man verweilen, die Gebäudeteile und das sehr informativ gestaltete Museum besichtigen – und auf die leicht gewellte, von vielfältigen Gehölzen gegliederte Landschaft des Vorfläming schauen.

Und wer die Einsamkeit der Wälder liebt, wird auch fündig: Hinter Magdeburgerforth wird über 8 km durch den Hohen Fläming geradelt, auf einem feinsplittig abgedeckten Holzfuhrweg, jenseits aller Geräusche der modernen Zivilisation.

Liebeseerklärung an eine Landschaft

Der Reiseführer berichtet über jedes am Radweg gelegene Dorf und beschreibt die zwischen den Dörfern anzutreffende Landschaft. Man könnte dies auch als eine liebevolle Besichtigung der ‚Provinz‘ bezeichnen. Günter de Bruyn hat dazu ein Vorbild geschaffen: Er schrieb über (s)ein kleines, unbedeutendes Dorf und dessen brandenburgische Umgebung und nannte es „Abseits. Liebeseerklärung an eine Landschaft“.

Der Reiseführer enthält 250 Fotos, die zu meist kleinformatig sind und einzelne Bauwerke oder Landschaftselemente – zum Wiedererkennen – zeigen. Zudem sind etliche großformatige Landschaftsfotografien enthalten sowie acht Acrylbilder des Künstlers Robert Meyer. Beide kunsthaften Gestaltungsmittel sollen etwas von dem

erschließen, was uns fasziniert, wenn wir durch die ja immer auch ‚kultivierte‘ Landschaft radeln.

Der Reiseführer ist im Arete Verlag in Hildesheim erschienen, hat 256 Seiten, ist durchgängig vierfarbig gedruckt und kommt mit Fadenheftung daher. Es sollte ein schönes Buch werden zu einem attraktiven Preis: 19,95 Euro. Letzteres war nur möglich mit finanzieller Unterstützung der am Radweg gelegenen Sparkassen, die diese Art der Kultur- und Tourismusförderung unterstützt haben.

Für Braunschweig und umzu gibt es einen Reiseführer, der gleichfalls wesentlich mehr bietet als die gängigen ‚Spiralos‘. Stefan Jakobasch und Reiner Slawski haben diesen verfasst (Mit dem Rad rund um Braunschweig, Zelter Verlag, 2004) und geben darin neben Routenschreibung auch interessante Hinweise auf das Landschaftsprofil und die Geschichte der Region.



RIESEN AUSWAHL
RUND UMS **RAD!**

TOP-SERVICE
TESTSTRECKE
RIESIGES LAGER
Alle führenden Marken!

38518 Gifhorn • Hugo-Junkers-Str. 1 • www.bike-arena-bredlar.de

BIKE ARENA
Bredlar

E-Bike TEST CENTER



Foto: www.pd-f.de | Kay Thielitz

Fördermitglieder des ADFC Braunschweig e.V.

BS CarSharing GmbH

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

veloblitz.net Kurierlogistik

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

Buchhandlung Graff GmbH

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

velocity GmbH

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

Ecki's kleine Fahrradwelt

Oststraße 2c
38122 Braunschweig-Broitzem
Tel. 0531 8667451
www.eckis-fahrradwelt.de

Zweiradprofis GmbH

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

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS

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

E-Bike Kasten

Poststraße 14
38100 Braunschweig
Tel. 0531 60945750
www.ebike-kasten.de

STEINKAMP Räder nach Maß

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

Schlüter Bikes

Celler Str. 116
38114 Braunschweig
Tel: 0531 503712
e-Mail: mail@schlueter-bikes.de

TEO – die Fahrrad GmbH

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

Leipziger Allerlei und 3800 Meter unter der Wasseroberfläche

Leipzig in zwei Tagen: Von Gepard, Nashorn & Co zum Riverboat, vom Neuseeland, Gose-Bier im Kopfbahnhof und einer Expedition in die Tiefsee.

Antje Kasten



Tag 1

Nach einer entspannten Zugfahrt, bei der sich die Gruppe schon mal kennen lernen konnte, waren die ersten Leipziger, die uns im Park begrüßten – ein Gepard, ein Nashorn und ein paar Giraffen – nein, nicht entlaufene, sondern beim Blick in den benachbarten Zoo. Der einsetzende Nieselregen verzog sich zum Glück schnell wieder, so dass uns die Strecke über grüne Wege und am Wasser entlang zum Auensee, in einer hübschen Parklandschaft gelegen, führte. Weiter durchs Grüne ging's dann an der Weißen Elster entlang, dem idyllischen Karl-Heine-Kanal folgend bis zum Lindenauer Hafen. In Plagwitz kamen wir am Kulturhafen Riverboat, von wo die gleichnamige MDR-Sendung ausgestrahlt wird, vorbei.

Steffis weise Voraussicht führte uns durch den Robert-Koch-Park mit dem Parkschloss Grünau. Stets auf der Suche nach Abenteuern beschlossen wir dann, nach Neuseeland zu fahren - Verzeihung - ins Neuseeland, das durch den ehemaligen Braunkohle-Tagebau entstand: von der „Badewanne der Leipziger“, dem Kulkwitzer See weiter zum Zwenkauer See, vorbei am „Kap Zwenkau“ mit nettem Hafenflair und Uferpromenade und zum Cospudener See, ebenfalls mit hübschem Hafen und Aussichtsturm. Nach 71 km kamen wir in Leipzigs Innenstadt an, wo wir die Zimmer des kleinen, modernen „Book-Hotels“ bezogen. Nach kurzer „Restaurierung“ ging es zum gemütlichen Teil des Abends zu Fuß in den „Bayerischen

Bahnhof“, den „ältesten erhaltenen Kopfbahnhof der Welt“, wo wir auf den gelungenen Tag mit Gose-Bier anstießen.

Tag 2

Nach dem Blick aus den Hotelfenstern – alles ok, die Sonne lachte – und einem guten Frühstücksbuffet führte uns Steffi am nächsten Tag zunächst zur russischen Gedächtniskirche, weiter über das alte Messegelände zum wuchtigen Völkerschlachtdenkmal. Unser nächstes ambitioniertes Ziel lag in 3.800 Tiefe: das Wrack der Titanic – oder vielmehr das Panometer, in dem sich das 360-Grad-Panorama des „Superschiffs“ von Yadegar Asisi befindet. Aus dem Sonnenschein tauchten wir ab in eine besondere Atmosphäre des Lichts und Klangs und wir nahmen uns Zeit, die vielen Einzelheiten am Wrack und auf dem Meeresgrund zu entdecken. Begleitend wurden wir durch eine Ausstellung geführt, die die Technik- und Fortschrittsgläubigkeit der Epoche Anfang des 20. Jh. thematisierte. Wieder aufgetaucht und gestärkt durch einen Imbiss setzten wir unsere Tour fort und machten noch einen Abstecher in den Kees'schen Park zum idyllischem Gartencafé „Brot und Kees“ am Cospudener See, um so exotische Eissorten wie Limette-Gurke, Rote Bete-Basilikum, Schafsjogurt-Cassis zu testen.

An Pleiße und Elster entlang näherten wir uns dann der Innenstadt, durch die wir dann gemütlich schlenderten - vorbei an der Nikolaikirche und durch die schönen Passagen u. a. die berühmte Mädlerrpassage. Als essbares Souvenir „fingen“ wir einige Lerchen – ein typisches Leipziger Gebäck. Nach einer gastronomischen Stärkung ging's dann zum Hotel, wo praktischerweise unser Gepäck auf uns wartete und dann heimwärts.

Alles hat bestens geklappt, wir hatten viel Spaß und danken Steffi herzlich für die tolle Organisation!

Heinrich der Lastenlöwe

Braunschweigs freies Lastenfahrrad

In Braunschweig ist es nun auch angekommen: Das freie Lastenfahrrad. Am 27. August wurden Heinrich I. und Heinrich II. der Öffentlichkeit vorgestellt.

Olaf Mindermann



Innerhalb von 3 Monaten haben wir (Christiane, Elke, Alexander, Andreas, Frank, Markus, Theo und ich) dieses ehrgeizige Projekt von der Idee bis zur Vorstellung realisiert. Dies war ein großer Kraftakt und mit viel ehrenamtlichem Engagement wurde in dieser kurzen Zeit viele Aufgaben erfolgreich bewältigt.

Nach einem Treffen mit Swantje Michaelsen vom ADFC Hannover, einer der Organisatorin von Hannah, der großen Schwester von Heinrich herrschte eine regelrechte Aufbruchstimmung innerhalb der Arbeitsgruppe. So setzten wir uns das ehrgeizige Ziel, die RADtour'17 für die Vorstellung des ersten freien Lastenfahrrades in Braunschweig zu nutzen. Neben der Pressearbeit, diversen Interviews und der Erstellung der Buchungssoftware war eine wesentliche Herausforderung die Finanzierung. Diese war neben großen und kleinen Einzelspenden durch den Spendenanteil von *Jazz an der Oker* gesichert.

Dafür nochmals herzlichen Dank im Namen des gesamten Teams!

Nun ist die Beschaffung des Lastenfahrrades das Eine. Zu einem erfolgreichen Projekt gehört aber auch eine entsprechende Darstellung mit Internetseite und Logo.

Theo hat ein modernes und fetziges Logo geschaffen, was nun jeden Lastenlöwen ziert.

Und dann kam noch die Zusage von der Stadt auch ein Rad bereitzustellen. Glücklicherweise waren bei *velogold* in Hannover zwei Räder verfügbar. Lars Wichmann von *velogold*, auch ein Organisator von Hannah und nebenbei Designer, hat kurzfristig das Design für die Lastenlöwen erstellt und so konnten Frank und ich zwei Tage vorher die Lastenlöwen voller Stolz und Freude von Hannover nach Braunschweig überführen.

Zu buchen sind die Lastenlöwen unter: www.heinrich-der-lastenloewe.de. Wir freuen uns auch weiterhin über Spenden, um die Wartung zu finanzieren.

Außerdem suchen wir noch Paten, die sich um die Räder kümmern und ggf. kleine Arbeiten durchführen.



Taufe von Heinrich mit Christiane Hauck, Frank Tristram, Theo Lipinski, Olaf Mindermann und Katrin Kaminski

Vorstellung eines ADFC-Fördermitglieds: Schlüter Bikes

Seit einiger Zeit gibt es ein neues Fahrradfachgeschäft in Braunschweig mit einem besonderen Schwerpunkt: Ergonomie. Da Schlüter Bikes auch Fördermitglied des ADFC ist, war es mir ein besonderes Vergnügen mit Matthias Schlüter, dem Inhaber, ein Gespräch zu führen.

Olaf Mindermann

OMi: Was stand hinter der Idee, ausgerechnet in Braunschweig ein weiteres Fahrradfachgeschäft zu eröffnen?

Schlüter: Ich wollte mein Wissen und meine Erfahrung, die ich durch die Behebung meiner eigenen Beschwerden auch anderen zur Verfügung stellen. Dabei steht besonders die individuelle Beratung, speziell bei der Ergonomieberatung im Vordergrund. Zudem habe ich mich durch spezielle Schulungen zu einem zertifizierten ergotec-Fachhändler weitergebildet.

OMi: Was zeichnet Ihr Geschäft aus?

Schlüter: Die individuelle Beratung mit Terminvereinbarung. Daher ist viel Zeit zur Beratung jedes einzelnen Kunden, die zudem vom „Chef“ selber durchgeführt wird.

OMi: Was sind ihre besonderen Geschäftsfelder?

Schlüter: Den Schwerpunkt lege ich in die Ergonomieberatung und die individuelle Fahrradeinstellung. Zudem bin ich Fachhändler für Drössiger Räder.

OMi: Wie wichtig ist Ergonomie beim Radfahren?

Schlüter: Das Ziel ist der persönliche Wohlfühlfaktor. Ein gut eingestelltes Fahrrad und eine gute Ergonomie führt zur ef-



Matthias Schlüter an seinem Messstand

fizienterem Radfahren und erhöht den Spaß.

OMi: Was sind denn die häufigsten Beschwerden?

Schlüter: Im Prinzip sind alle Körperregionen betroffen. Im Schulter- und Nackenbereich Verspannungen und Schmerzen, an Händen und Füßen Taubheitsgefühle und am Gesäß Schmerzen, Scheuerstellen.

OMi: Wie behebt man das?

Schlüter: Die Kunden kommen mit dem eigenen Fahrrad, das auf meinem Mess- und Prüfplatz fixiert wird. Anschließend erfolgt die Analyse in der Bewegung mit Videounterstützung und Lasermesstechnik zur Ermittlung des Abstandes vom Sattel zum Pedal sowohl senkrecht als auch waagrecht und der Abstand von Sattel zum Lenker senkrecht und waagrecht.

Weiterhin werden die Handposition und die Fußstellung analysiert und justiert. Schon mit kleinen und gezielten Einstellungen kann nun ein großer Effekt erzielt werden. Dabei ist das Ziel, das eigene Fahrrad optimal einzustellen.

Erst wenn die Einstellbereiche nicht hinreichend sind, wird über ein Austausch von Einzelteilen der Einstellbereich erweitert, um in Abstimmung mit dem Kunden ein optimales Ergebnis zu erzielen.

Um den Körper mit den neuen Einstellungen nicht zu überfordern, kann es durchaus sinnvoll sein, dieses in mehreren Schritten anzupassen.

OMi: Wie sieht Ihre Bilanz nach gut einem Jahr in Braunschweig aus?

Schlüter: Die Rückmeldungen meiner Kunden sind durchweg positiv.

OMi: Was gibt es an zukünftigen Trends oder Neuerungen?

Schlüter: Perspektive von mir ist, in einer

Zusammenarbeit mit Physiotherapeuten und/oder Medizinern das Leistungsangebot hinsichtlich der Ergonomie abzurufen. Durch die Einstellungen können keine Wunder vollbracht werden. Aber durch eine enge Kooperation ist es dann möglich, gezielt die Beschwerden der Kunden zu identifizieren und bestmöglich zu reduzieren.

OMi: Und wie sieht die private Welt von Matthias Schlüter aus?

Schlüter: Ich bin verheiratet, Franken-Fan, weil sich dort gutes Essen und Trinken mit Radfahren wunderbar kombinieren lässt und aktives Mitglied in der Freiwilligen Feuerwehr Braunschweig.

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

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 u. a. folgende Arbeitsgruppen des ADFC Braunschweig:

- AG Sicherheit & Verkehr
- AG Freizeit & Tourismus
- AG Öffentlichkeitsarbeit
- AG PedaLeo
- AGs zu bestimmten Aktionen (RAD'17, Lichtaktion etc.).

Darüber hinaus findet an jedem dritten Dienstag im Monat ein Aktiventreffen statt, bei dem wir uns jeweils aktuellen Themen widmen und uns austauschen.

Codierung

An jedem ersten Donnerstag im Monat bieten wir Ihnen den Service, Ihr Fahrrad codieren zu lassen. Die Kosten betragen 10 € für Nichtmitglieder und 5 € für Mitglieder und Kunden der Öffentlichen Versicherung. Aufgrund der großen Nachfrage ist eine vorherige Anmeldung über das Formular auf unserer Homepage erforderlich.

Radtouren

Sa., 14. Oktober	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	Theatervorplatz
Sa., 11. November	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	HBK
Sa., 9. Dezember	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	Theatervorplatz
Sa., 13. Januar	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	HBK
Sa., 10. Februar	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	Theatervorplatz
Sa., 10. März	14:00 Uhr	Flott durch den Winter	30km / 2h	HBK

Eine vollständige Auflistung aller Radtouren gibt es auf www.adfc-braunschweig.de

Weitere Termine

Di., 17. Oktober	19:00 Uhr	Aktiventreffen
Di., 21. November	19:00 Uhr	Aktiventreffen
Di., 19. Dezember	19:00 Uhr	Aktiventreffen
Di., 16. Januar	19:00 Uhr	Aktiventreffen
Sa., 17. Februar	19:00 Uhr	offener Abend
Di., 20. Februar	19:00 Uhr	Aktiventreffen
Di., 20. März	19:00 Uhr	Aktiventreffen

ADFC Braunschweig e.V.

Geschäftsstelle & Infoladen
Klint 20
38100 Braunschweig
Tel. 0531 | 61 547 327
Fax 0531 | 61 547 328
info@adfc-braunschweig.de
www.adfc-braunschweig.de

Öffnungszeiten:
jeden 2. und 4. Mittwoch im
Monat: 15:00 - 18:00 Uhr
Persönlicher Kontakt zu den
Aktiven des ADFC sowie in-
dividuelle Beratung zu allen
Fragen rund ums Rad.



FahrradSelbsthilfeWerkstatt

Markus Grebenstein
Eulenstraße 5
38114 Braunschweig
Tel. 0531 | 57 66 36

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

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

Kostenlose Werkstatt- und
Werkzeugbenutzung und per-
sönliche Hilfestellung.



Ansprechpartner der Stadtverwaltung Braunschweig

Einheitlichen Behördennummer: 115 oder Bürgertelefon: 0531 | 470-1

Radverkehrsbeauftragter: Herr Heuermann
Tel. 0531 | 470-2982, radfahren@braunschweig.de
Ideen- und Beschwerdemanagement: Herr Tuchen
Tel. 0531 | 470-3000, ideen-beschwerden@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

Olaf Mindermann (V.i.S.d.P.), Alexander Hauk,
Christiane Hauk, Marc Heydecke,
Andreas Schröder, Katrin Kaminski

Bezug

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

Druckauflage 3.000, Oktober 2017

Titelbild Dr. Jan Gäbler

Druck SAXOPRINT GmbH

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

VELOCITY

WINTERSERVICE

VOM 17. NOVEMBER 2017 BIS 20. FEBRUAR 2018

Wir machen Ihr Rad sicher für den Winter
und fit für den nächsten Frühling!

ab
59,95 €
statt 79 €

- ✓ Überprüfung des Felldruckes, der Ventile und der Nabe und Verschleiß
- ✓ Kontrolle der Schaltung und Bremsen
- ✓ Prüfung der Lager und Nachjustierung bei Bedarf
- ✓ Schmiermittelwechsel bei Bedarf
- ✓ Prüfung der Schaltblätter und Lenkerstange
- ✓ Kontrollierter Verschleiß der Reifenprofile, der Felgen und des Naben
- ✓ Check der Lichtanlage zum Funktionieren und Nachjustierung Einstellung
- ✓ Befestigung der Winterreifen (17,50 €)
- ✓ Überprüfung der Pedalnabe und Schrauben der Nabe
- ✓ Derivierung der Grundkonstruktion
- ✓ Winterprüfung der Schrauben, großer Befestigungspunkte, Pedalnabe, Nabe, Spindel, Nabe und des Rades, des Lenkers.

Velocity Service Center, am Flughafen, am Flughafen
der Saarbrücken, am Flughafen Saarbrücken, am
Flughafen Saarbrücken

Postfach 100 000, 66100 Saarbrücken
E-Mail: service@velocity.de
Tel.: 0331 120 1000 | E-Mail: winterservice@velocity.de

Winterservice, am Flughafen, am Flughafen
der Saarbrücken, am Flughafen Saarbrücken,
am Flughafen Saarbrücken, am Flughafen
Saarbrücken, am Flughafen Saarbrücken



Velocity Service Center, am Flughafen, am Flughafen
der Saarbrücken, am Flughafen Saarbrücken, am
Flughafen Saarbrücken

velocity

