

#46 | Frühling 2014

# PedaLeo

Das Fahrrad-Magazin für Braunschweig

Öffnung Einbahnstraßen  
für Radfahrer

Radfernweg  
Amsterdam-Berlin

Neuer Radverkehrs-  
beauftragter im Amt



# Mehr Beratung. Mehr Leben.

Mit unserer Zukunftsvorsorge.



## Perspektivwechsel

Wer hätte es gedacht, wie der mächtigste Mann der Welt, Barack Obama, seine Meinung zu den Rechten von Homosexuellen ändert. Weder die Bemühungen von Interessenvertretungen, noch gesellschaftlicher Druck haben dazu geführt. Nein, beim gemeinsamen, familiären Abendessen überzeugten Sasha und Malia Obama ihren Vater, dass gleichgeschlechtlichen Eltern doch die gleichen Rechte wie heterosexuelle Paare zustehen sollten.

Manchmal sind es eben die kleinen Dinge im Leben, die für große Veränderungen sorgen. Bei der Förderung des Radverkehrs verhält es sich nicht selten ähnlich. So vielen Entscheidungsträgern und Weichenstellern ist die Perspektive vom Fahrrad aus noch immer fremd. Die Erkenntnis, welche Bedürfnisse sie wirklich haben und dass bereits mit relativ geringem, finanziellem Aufwand erhebliche Verbesserungen erzielt werden können, hat sich dort noch nicht genügend verbreitet. Dies spiegelt sich auch im diesjährigen Haushaltsplan für Braunschweig wider: Keine zusätzlichen Mittel für Fahrradabstellanlagen. Keine zusätzlichen Mittel für die Instandsetzung des maroden

Radwegenetzes. Im Vergleich zum Vorjahr werden für den Radverkehr insgesamt sogar weniger Mittel zur Verfügung gestellt. Das ist zu wenig! Vielleicht wäre es die wichtigste Verbesserung für Radfahrer in diesem Jahr, wenn der neu gewählte Oberbürgermeister Braunschweig auch aus der Fahrradperspektive kennenlernt. In Städten, in denen auch das Stadtoberhaupt sowie ranghohe Entscheidungsträger gelegentlich selbst im Sattel sitzen, geht es bekanntlich auch den dortigen Radfahrern besser. Das Fahrrad ist in Braunschweig längst in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Nun ist es an der Zeit für einen Perspektivwechsel im Rathaus. Braunschweigs Radfahrerinnen und Radfahrer haben es verdient.



Jörg Nuckelt

★ ★ ★  
**veloblitz.net** ★  
**KURIERLOGISTIK**

★ OVERNIGHT ★ INTERNATIONAL ★ ECONOMY

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



★ FAHRRAD



★ PKW



★ TRANSPORTER

## INHALT

<b>Editorial</b> .....	3
<b>Radverkehr</b> .....	5 - 16
Seitenabstand für Radfahrer, Öffnung von Einbahnstraßen, Neue Fahrradampeln, Interview mit Radverkehrsbeauftragtem, Nutzung von Wirtschaftswegen	
<b>Radtourismus</b> .....	18 - 21
Radfernweg Amsterdam - Berlin, Kleine-Dörfer-Weg	
<b>Aktionen</b> .....	22
<i>fahrradtage 2014</i>	
<b>Kurzmeldungen</b> .....	24 - 25
<b>Literaturempfehlung</b> .....	26
Neuerscheinung "Recht für Radfahrer"	
<b>Fördermitglieder</b> .....	27
<b>Beitrittserklärung</b> .....	28
<b>Termine</b> .....	29
<b>Kontakt, Ansprechpartner, Impressum</b> .....	30

*Die Stadt  
neu erleben!*

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

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

**Päsche**  
...mehr Bike fürs Geld!

# Ausreichender Seitenabstand als Radfahrer? So machen Sie es richtig

Aufgrund des allgemeinen Rechtsfahrgebots müssen Radfahrer beim Benutzen der Straße möglichst weit rechts fahren. Durch eine falsche Auslegung dieses Gebots gefährden sich Radfahrer jedoch häufig selbst. Denn wie weit rechts, ist möglichst weit rechts? Die Rechtsprechung liefert Richtwerte, die Radfahrer im eigenen Interesse kennen und beachten sollten.

## Jörg Nuckelt

§2 der StVO gibt in Bezug auf das Rechtsfahrgebot kein festes Maß vor, wie weit rechts Radfahrer fahren müssen. Vielmehr richtet sich der zu wählende Seitenabstand an die jeweilige Situation. So spielen die eigene gefahrene Geschwindigkeit und die der Kraftfahrzeuge, die Fahrbahnbeschaffenheit, die Verkehrslage und die jeweilige Örtlichkeit eine entscheidende Rolle, wie weit man sich im konkreten Fall dem rechten Fahrbahnrand zu nähern hat. Ein Abstand von 0,80 bis 1 Meter wird von der Rechtsprechung als zulässig und angemessen anerkannt.

An seitlich parkenden Autos und anderen Fahrzeugen haben Radfahrer eine besondere Sorgfalt walten zu lassen und den Seitenabstand situationsabhängig weiter zu vergrößern. Das Bundesverkehrsministerium empfiehlt hier ausdrücklich einen Mindestabstand von einem Meter. Laut Rechtsprechung müssen Radfahrer in diesen Situationen immer mit sich plötzlich öffnenden Autotüren rechnen. In Einzelfällen wurde Radfahrern hier bei Unfällen sogar eine Teilschuld zugesprochen, weil der Seitenabstand zu gering war. Spätestens das kursiose und aufsehenerre-

gende Urteil des OLG Schleswig vom Juni 2013 sollte Radfahrer aufhorchen lassen. Eine Rad fahrende Frau verunglückte, weil un mittelbar vor ihr eine Autotür unachtsam geöffnet wurde. Sie verletzte sich bei dem Un fall schwer. Die Richter sprachen ihr eine Teil schuld zu, weil sie keinen Helm getragen hat (Mit Unterstützung des ADFC wurde inzwi schen Revision gegen das Urteil eingereicht). Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens und davon, ob Radfahrer mit oder ohne Helm unterwegs sind, sollte auf dem Fahrrad immer ein ausreichender Seitenabstand eingehalten werden.

Der Rechtsberater von Dietmar Kettler (siehe auch S. 26) liefert weitere Informationen zum richtigen Verhalten von Radfahrern im Stra ßenverkehr. Ob auch Sie den richtigen Sei tenabstand einhalten, hängt von Ihrer konkreten Situation ab. Ein Meter Sicherheits abstand ist allerdings immer ein guter Richt wert. Stellen Sie sich im Zweifel immer die Frage, ob sie einer plötzlich vor ihnen geöff neten Autotür sicher ausweichen könnten. Lautet die Antwort "Nein", fahren Sie zu weit rechts.



Der direkte Vergleich verdeutlicht, welcher Seitenabstand richtig und falsch ist. Links beträgt der Abstand zu den parkenden Autos nur wenige Zentimeter. Wird unachtsam eine Tür geöffnet, ist ein Unfall unvermeidbar. Im rechten Bild beträgt der seitliche Abstand hingegen ca. 1 Meter. Hier ist der Radfahrer sicherer unterwegs.

# Mehrzahl der Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben

Im Frühjahr 2013 ist der ADFC mit einer Initiative an die Stadtverwaltung herangetreten, um weitere Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung freizugeben. Ein Jahr später zeigt sich der ADFC zufrieden. Die Mehrzahl aller Einbahnstraßen in Braunschweig können nun von Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden.

## Jörg Nuckelt

Das Ziel, das der ADFC Anfang 2013 verfolgte, war ehrgeizig: In Braunschweig sollen Radfahrer alle Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung befahren dürfen, wo dies unter Aspekten der Verkehrssicherheit möglich ist. Nach gut einem Jahr, einer Vielzahl von Gesprächen zwischen Verwaltung und ADFC sowie der Prüfung durch die Polizei wurden über 30 weitere Einbahnstraßen im Stadtgebiet für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben. Ein großer Erfolg für den ADFC, der nicht zuletzt auch der konstruktiven und ko-

operativen Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung geschuldet ist. Die resultierenden Vorteile liegen auf der Hand und Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer bringt es auf den Punkt: „Durch die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung können für den Radverkehr kürzere Routen

## Rechtlicher Hintergrund

oder Alternativen zu stark befahrenen Straßen eröffnet werden, ohne dass Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer entstehen.“

Formal betrachtet stellt die Einrichtung einer Einbahnstraße nach § 45 Abs. 9 der StVO ein Verbot des fließenden Verkehrs dar, das nur dort anzuordnen ist, wo „auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“. In den meisten Situationen ist der zur Verfügung stehende Fahrbahnbereich ausreichend breit, so dass sich Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr sicher begegnen können. Folgerichtig müssen Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung befahrbar sein, wo aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine besondere Gefahrenlage nachzuweisen ist. Durch das Inkrafttreten der überarbeiteten StVO zum 1. April 2013 wird diesem Aspekt noch stärker Rechnung getragen. Die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ist in der StVO explizit vorgesehen und soll künftig den Regelfall darstellen.

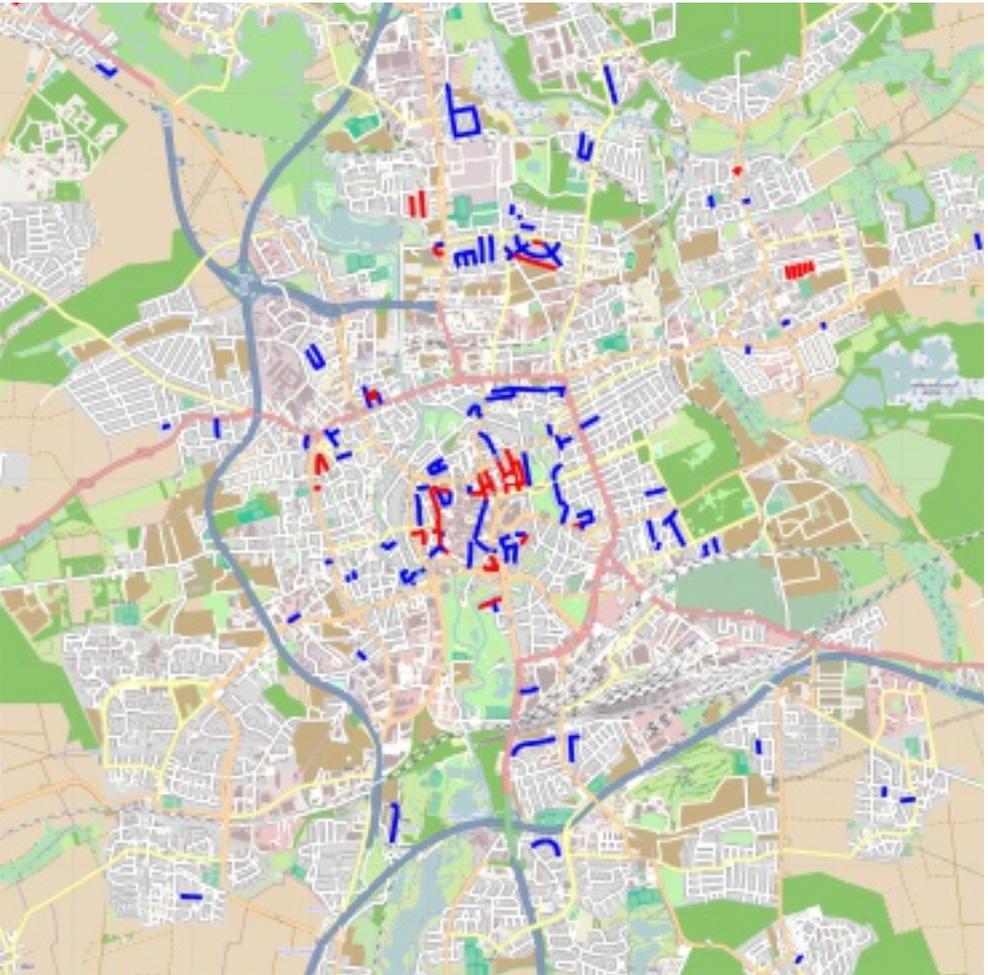
## Erhöhte Verkehrssicherheit

Kritische Stimmen entgegenen häufig, dass durch in Einbahnstraßen entgegenkommende Radfahrer das Unfallrisiko erhöhen – insbesondere dadurch, weil Autofahrer nicht mit Radfahrern aus der Gegenrichtung rechnen. Dem sind im Wesentlichen zwei Argumente entgegenzustellen: Die Unfallforschung hat nachweislich bewiesen, dass die Unfallzahlen durch die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer nicht steigen, sondern sogar gesunken sind (siehe z.B. Studie der BAST "V37 – Sicherheit des Radverkehrs auf Er-



In den meisten Einbahnstraßen ist genügend Platz für ein sicheres Begegnen von Radfahrern und Autofahrern vorhanden. Der ADFC setzt sich darum für die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ein.

operativen Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung geschuldet ist. Die resultierenden Vorteile liegen auf der Hand und Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer bringt es auf den Punkt: „Durch die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung können für den Radverkehr kürzere Routen



Die Karte gibt einen Überblick darüber, in welchen Einbahnstraßen Radfahrer in Gegenrichtung fahren dürfen (blau) und in welchen nicht (rot). Da Einbahnstraßen nur noch in wenigen Ausnahmefällen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet wurden, sollten sich Autofahrer im Zweifel immer darauf einstellen, dass ihnen in einer Einbahnstraße Radfahrer legal entgegen kommen. Die Karte kann auch auf [www.adfc-braunschweig.de](http://www.adfc-braunschweig.de) ► **Sicherheit & Verkehr** ► **Verkehrspolitik** ► **Einbahnstraßen** als hochauflösende pdf-Datei heruntergeladen werden.

## 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](http://www.awo-bs.de)



Radstation  
AWO

schließungsstraßen"). Verhalten sich Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoll, so haben die Erfahrungen gezeigt, dass Radfahrer und Autofahrer sich selbst auf engstem Raum begegnen und arrangieren können. Fehlt es hingegen an Rücksichtnahme, so sind Konflikte nicht der Öffnung von Einbahnstraßen geschuldet, sondern dem mangelnden sozialen Verhalten der betreffenden Akteure. Darüber hinaus wird den Verkehrsteilnehmern zu Beginn der Einbahnstraße durch eine entsprechende Beschilderung verdeutlicht, dass hier Rad fahren in Gegenrichtung zulässig ist. Wer also in eine Einbahnstraße hineinfährt, erhält auch immer sofort die Information, ob er mit Radfahrern rechnen muss oder nicht, auch wenn die Praxis im Einzelfall leider anders aussieht.

### Im Zweifel mit Radfahrern rechnen

Inzwischen ist die große Mehrzahl der Einbahnstraßen in Braunschweig für Radfahrer freigegeben. Mit der Freigabe weiterer Einbahnstraßen ist im Zuge verkehrsplanerischer Änderungen in den nächsten Jahren



Für Autofahrer ist zu Beginn einer Einbahnstraße eindeutig erkennbar, ob ihnen Radfahrer entgegenkommen können.

zu rechnen. Im Zweifelsfall sollten insbesondere Autofahrer daher immer damit rechnen, dass ihnen Radfahrer in einer Einbahnstraße legal entgegenkommen können. Nach einer gewissen Eingewöhnungsphase sollten von daher anfänglich auftretende Konflikte im späteren Alltag die absolute Ausnahme sein. Der ADFC ist zuversichtlich, dass dies unter vernünftigen Verkehrsteilnehmern problemlos möglich ist.



# radspezial

radspezial, das Fahrradfachgeschäft der Lebenshilfe Braunschweig, bietet Ihnen:

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

Güldenstraße 41a  
38100 Braunschweig  
Telefon 0531 4719 - 249  
radspezial@lebenshilfe-braunschweig.de  
Mo. - Fr. 10 - 18 Uhr, Sa. 10 - 16 Uhr  
[www.lebenshilfe-braunschweig.de](http://www.lebenshilfe-braunschweig.de)

# Alle guten Dinge sind drei: Rot-Gelb-Grün für Radfahrer

In Braunschweig werden immer mehr Ampelanlagen mit separaten Fahrradampeln nachgerüstet. Der ADFC Braunschweig begrüßt diese Entwicklung, da diese spezifische Lösung für Fahrradfahrer Vorteile mit sich bringt. Allerdings zeigen die Erfahrungen des Alltags, dass sich viele Verkehrsteilnehmer an diese Neuerungen erst gewöhnen müssen.

## Alexander Hauk

Gemäß §37 (2) der Straßenverkehrsordnung gibt es drei Signalisierungsformen für den Radverkehr: gemeinsame Signalisierung mit dem Kraftfahrzeugverkehr, gemeinsame Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr oder eine gesonderte Signalisierung. Gesonderte Radfahrersignalgeber sind mit drei Feldern auszustatten, sie müssen das Sinnbild eines Fahrrades zeigen und vor dem Kreuzungsbereich aufgestellt werden.

Mit der gesonderten Signalisierung können dem Radverkehr vor allem längere Grünphasen gegenüber dem Fußgängerverkehr eingeräumt werden, denn Verkehrsplaner

rechnen bei Radfahrern mit mehr als der dreifachen Geschwindigkeit im Vergleich zu Fußgängern. Gerade bei größeren Knotenpunkten kommen so schnell mehrere Sekunden zusammen, die Radfahrer länger Grün haben. Zudem können so Zwischenhalte auf Verkehrsinseln oder auch Konflikte mit dem Kraftfahrzeugverkehr vermieden werden. Insgesamt wird die Verkehrsführung dadurch individueller und den Bedürfnissen von Radfahrern gerechter.

Die Vorteile lassen sich auf dem Rebenring bei der Querung der Hamburger Straße erkennen. Seit der Neuerung im Sommer 2013 gibt es für Radfahrer eine Phase, mit der die gesamte Kreuzung ohne Zwischen-

halt passiert werden kann. Ein anderes Beispiel: Möchte man als Radfahrer die Küchenstraße Richtung Reichsstraße überqueren, bieten die neuen Signalgeber eine komfortable Variante an. Auch die neue grüne Welle auf dem Bohlweg Richtung Innenstadt basiert auf spezifischen Radverkehrsampeln.

Viele Verkehrsteilnehmer haben sich jedoch noch nicht auf die Änderungen eingestellt. So sieht man viele Radfahrer auf dem Rebenring, die auf der Mitte der Hamburger Straße stehen bleiben, weil sie das rote Signal der Fußgänger irritiert. Zudem wird uns von zahlreichen Konflikten berichtet, bei denen rechts abbiegende Kraftfahrer aufgrund der roten Fußgängerampel die gesonderte Radfahrersignalisierung außer Acht lassen.

Der ADFC Braunschweig appelliert daher an alle Verkehrsteilnehmer, sich mit den neuen Regelungen an Knotenpunkten auseinanderzusetzen. Vor



Auch wenn Fußgängern bereits Rot signalisiert wird, haben Radfahrer womöglich noch Grün und dürfen weiterhin in den Kreuzungsbereich einfahren. Aufgrund der viel höheren Geschwindigkeit werden bei Radfahrern kürzere Räumzeiten angesetzt und sie erhalten länger Grün als Fußgänger.

alles geht es darum, sich die jeweils geltende Signalisierung klar zu machen und sich daran zu halten: Rot für Fußgänger bedeutet nicht automatisch Rot für Radfahrer. Zudem sind wir in dieser Sache im Gespräch mit der Stadtverwaltung, um zusätzliche Aufklärungsarbeit zu initiieren.

# Neuer Radverkehrsbeauftragter für Braunschweig im Amt

Seit 1. November 2013 hat die Stadt Braunschweig wieder einen Radverkehrsbeauftragten. Dirk Heuvmann hatte diese Position bereits von 1990 inne bis sie Ende der 90er Jahre durch Personalkürzungen gestrichen wurde. Nun entschied Politik, dass Braunschweig wieder einen Radverkehrsbeauftragten braucht. Der ADFC stellte Dirk Heuvmann einige Fragen zum Radverkehr, die er gern beantwortet hat.

## Katrin Kaminski

**ADFC:** Es ist ein gutes Zeichen, dass die Stadt Braunschweig wieder einen Radverkehrsbeauftragten hat. Wie kam es dazu? Kann man das als Zeichen für ein Umdenken in der Politik und Verwaltung werten?

**Heuvmann:** Dadurch, dass kein Fachbereich allein für Radverkehrsfragen zuständig ist, gab es keinen zentralen Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger – und auch für die Politik. Dies soll sich ändern, daher hat Braunschweig jetzt (wieder) einen Radverkehrsbeauftragten. Radverkehrsfragen werden u.a. beim Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Fachbereich Stadtgrün und Sport, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz und der Braunschweig Stadtmarketing GmbH bearbeitet. Eine Person, die den Gesamtüberblick hat und koordiniert, ist sinnvoll für eine konsequente Radverkehrsförderung in allen Bereichen.

**ADFC:** Welchen Handlungsspielraum hat ein Radverkehrsbeauftragter?

**Heuvmann:** Ich bin und bleibe natürlich ein Teil der Stadtverwaltung, die Einschätzung des Radverkehrsbeauftragten soll künftig bei allen Planungen und verkehrlich relevanten Themen berücksichtigt werden. Damit wird die Bedeutung des Radverkehrs in Braunschweig gestärkt.

**ADFC:** Sehen Sie Veränderungen als Radverkehrsbeauftragter in den 1990er Jahren und heute?

**Heuvmann:** Ich gehe davon aus, dass ich mit der offiziellen Funktion als Radverkehrsbeauftragter mehr für den Radverkehr in Braunschweig tun kann. Dadurch dass ich mich die letzten Jahre immer mit Radverkehrsthemen beschäftigt habe, kenne ich die Materie gut. Überall in der Verwaltung ist eigentlich bekannt, dass ich der „Spezialist“ zum Thema Radverkehr bin. Wichtig ist, dass



Dirk Heuvmann ist seit 1. November 2013 (wieder) Radverkehrsbeauftragter der Stadt Braunschweig.

man nicht nur fordert, sondern dabei auch ernst genommen wird. Da hilft mir natürlich meine Erfahrung und dass ich schon seit 1990 bei der Stadt Braunschweig arbeite.

**ADFC:** Zurzeit liegt der Radverkehrsanteil in Braunschweig bei 21 %. Welchen Radverkehrsanteil halten Sie für das Jahr 2024 für realistisch? Welchen streben Sie an?

**Heuvmann:** 33 % Radverkehrsanteil an allen Wegen in Braunschweig können wir bis 2024 schaffen.

**ADFC:** Mit welchen Maßnahmen wollen Sie diese Erhöhung des Radverkehrsanteils erreichen?

**Heuvmann:** Es sind die eher unscheinbaren Dinge, die jetzt den Radverkehr wirklich voranbringen. Die Zeit der Radwegeneubaumaßnahmen ist ziemlich vorbei. Zwischen einzelnen Stadtteilen ist der Bau neuer Radwege immer noch sinnvoll, weil es darum geht, Wege des täglichen Bedarfs (Einkau-



33 % Radverkehrsanteil in Braunschweig bis 2024 hält Heuermann für möglich. Städte wie Kopenhagen machen es vor, wie es geht.

fen, Arztbesuch, Schulweg) sicher mit dem Rad zu bewältigen. Seit wir den Radweg zwischen Stiddien und Broitzem haben, fahren viele aus Stiddien nun mit dem Rad nach Broitzem zum Einkaufen. Zwischen Geitelde und Rünningen passierte das gleiche.

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf vielen Straßen und die gleichzeitige Wahlmöglichkeit, auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg zu fahren, erhöht die Attraktivität des Radfahrens enorm. Schutzstreifen und Radfahrstreifen etablieren sich langsam, Autofahrer werden daran gewöhnt, dass Radfahren auf der Fahrbahn etwas Normales wird. Fahrradabstellanlagen überall dort, wo Radfahrer hin wollen, die Durchlässigkeit der Stadt Braunschweig mithilfe der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und die Anzeige durchlässiger Sackgas-

sen zeigen Radfahrern kurze und schnelle Wege.

**ADFC:** Aus Sicht des ADFC hat es in Braunschweig in den letzten Jahren Verbesserungen für Radfahrer gegeben. Es gibt jedoch noch sehr viel Verbesserungsbedarf. An welchen Maßnahmen arbeiten Sie zurzeit?

**Heuermann:** Konkret stehen 2014 bei der weiteren Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht die linken Radwege an. Die Absicherung von Radwegenden und die Aufstellung weiterer Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und in Stadtteilzentren sowie an Haltestellen sind aktuelle Schwerpunkte.

**ADFC:** Welche Verbesserungen für den Radverkehr in Braunschweig sind aus Ihrer Sicht besonders dringlich? Wie setzen Sie Ihre Prioritäten?

**Heuermann:** Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer steht immer an erster Stelle. Das bedeutet im Wesentlichen noch mehr Aufklärung gegenüber allen Beteiligten. Autofahrer aktualisieren ihr Wissen nach der Führerscheinprüfung kaum noch. Wer weiß das denn, dass man auf der Fahrbahn radeln darf, wenn ein Radweg vorhanden ist, der aber nicht beschildert ist?

Auch Radwegenden müssen sicherer gemacht werden. Und die neuen Fahrradampeln stellen einen Beitrag zur Sicherung dar, auch wenn die Verkehrsteilnehmer kurzfristig vielleicht irritiert sind und sich erst daran gewöhnen müssen. Letztlich ist die Unfallgefahr reduziert, wenn Radfahrer stetig sichtbar für die Autofahrer geführt werden, wie auf Schutzstreifen oder Fahrradstreifen.

**ADFC:** Braunschweig hat im Vergleich zu anderen Städten viele Fahrradstraßen, die auch Nutzung von Radfahrern genutzt werden. Dennoch zeigen sich viele Radfahrer dem



# RIESEN AUSWAHL RUND UMS RAD!

- TOP-SERVICE
- TESTSTRECKE
- RIESIGES LAGER
- Alle führenden Marken!



38518 Gifhorn • Hugo-Junkers-Str. 1 • [www.bike-arena-brenderler.de](http://www.bike-arena-brenderler.de)



ADFC gegenüber unzufrieden, da viele Autofahrer die Regeln nicht einhalten, zu schnell fahren und Radfahrer abrängen. Außerdem wird kritisiert, dass Radfahrer dort keine Vorfahrt haben. Welche Möglichkeiten sehen Sie, die Nutzung der Fahrradstraßen zu verbessern?

**Heuermann:** Auch hier ist Aufklärungsarbeit das wichtigste. In allen Braunschweiger Fahrradstraßen gilt rechts vor links, das wird nur durch Hauptverkehrsstraßen unterbrochen. Viele der Braunschweiger Fahrradstraßen liegen in Tempo-30-Zonen. Das liegt natürlich auch daran, dass eigentlich alle Wohngebiete in Braunschweig Tempo-30-Zonen haben. Vorfahrt für die Fahrradstraßen ist sicherlich eine Aufmerksamkeit erregende Angelegenheit, da sich dies aber nicht pauschal für alle Fahrradstraßen umsetzen lässt, ist die jetzige Regelung "rechts vor links" die bessere. Es wäre schwer zu vermitteln, warum die eine Fahrradstraße an der einen Kreuzung Vorfahrt hat und die andere Fahrradstraße an einer anderen Kreuzung nicht. Der Gewöhnungsprozess, den die Radfahrer gern Autofahrern vorwerfen, trifft nämlich auf Radfahrer genauso zu. Der Theaterwall z.B. ist keine Fahrradstraße sondern nur eine für Radfahrer in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße. Trotzdem denken viele Radfahrer, die vom Fallersleber-Tor-Wall kommen, sie wären immer noch in einer Fahrradstraße.



Auch kleinere Maßnahmen wie die Modernisierung von Fahrradabstellanlagen tragen wirksam dazu bei, dass Menschen aufs Fahrrad umsteigen.

**ADFC:** Wird es ein Radverkehrskonzept für Braunschweig geben?

**Heuermann:** Ob die anstehenden Aufgaben in einem Konzept aufgeschrieben werden sollen, ist bisher nicht schwerpunktmäßig diskutiert worden. 1994 wurde ein Konzept beschlossen, dass jedoch nun veraltet ist. Viele Dinge wurden gebaut, andere machen aufgrund geänderter Bedingungen keinen Sinn mehr. Die Erstellung eines solchen Konzepts müsste an ein Büro vergeben werden, was den Vorteil hätte, dass von Außenstehenden auch Aspekte berücksichtigt würden, die die Stadtverwaltung vielleicht nicht im Blick hat. Haushaltsmittel haben wir derzeit dafür nicht.

**ADFC:** Werden Sie sich mit Radverkehrsbeauftragten anderer Städte austauschen? Welche Gesprächs- und Kooperationspartner außerhalb der braunschweigischen Verwaltung können dazu beitragen, Ihre Arbeit zu unterstützen?

**Heuermann:** Es gibt einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch der norddeutschen Radverkehrsbeauftragten. Hier sind alle Städte über 50.000 Einwohner in Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Bremen und Hamburg vernetzt. Neben jährlichen Treffen in immer einer anderen Stadt gibt es regelmäßige Fragen und Hilfen per E-Mail.

Regional besteht regelmäßiger Kontakt mit den Nachbargemeinden und Landkreisen. Konzepte wie die Schaffung eines Einheits- und Partnerschaftsradwegs Braunschweig-Magdeburg brauchen die Zusammenarbeit aller auf der Strecke liegenden Kommunen in den Landkreisen Wolfenbüttel, Helmstedt und Börde. Das Radportal, das der ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig) schaffen wird, trägt zur weiteren Vernetzung bei.

Das ist die kommunale Ebene. Aber auch der Austausch mit den Verbänden klappt gut. Besonders mit dem ADFC besprechen wir regelmäßig aktuelle Themen.

**ADFC:** Gibt es etwas, das Sie den Lesern des PedaLeo mitteilen möchten?

**Heuermann:** Wichtig ist mir, dass es Änderungen in verkehrlichen Fragen auch verstanden werden müssen. Häufig sind die Regeln nicht bekannt, z.B. die Radwegebenutzungspflicht bei Autofahrern. Dies zeigt



An vielen Stellen wurden die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben und die entsprechenden Verkehrszeichen demontiert. Das wissen allerdings nur die wenigsten und es ist mehr Aufklärungsarbeit notwendig.

sich beispielsweise an der Kastanienallee, in der es keinen Radweg gibt. Die auf dem Fußweg markierten Streifen sollen lediglich dazu dienen, den dort erlaubten Radverkehr besser mit den Fußgängern zu koordinieren. Autofahrer denken jedoch häufig, dass ein Radweg vorhanden ist.

**ADFC:** Haben Sie hinsichtlich der Radverkehrsziele ein Vorbild, an dem Sie sich orientieren?

**Heuvmann:** Ein persönliches Vorbild habe ich bezüglich der Radverkehrsziele nicht. Interessant finde ich Städte, die sich trauen. In denen es keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen alles Neue gibt. In denen Vorschläge und Maßnahmen, die vielleicht auch mal dem einen oder anderen Autofahrer wehtun können, nicht pauschal verworfen werden. Die Holländer sind gut. Die Dänen sind gut, besonders mit dem politischen Ziel 50 % Radverkehrsanteil in Kopenhagen. Münster ist gut, das weiß jeder. Braunschweig ist auch gut. Das wissen aber noch nicht alle.

**ADFC:** Herr Heuvmann wir danken Ihnen vielmals für das Gespräch!

Samstag  
21. Juni - 11:00 bis  
18:00 Uhr

# Zeltfestival 2014

Die große Auswahl aufgebauter  
Leichtzelte, Expeditionszelte,  
Familienzelte und viele weitere.  
Ausstellung und Verkauf vor Ort.

## SFU

30 Jahre Unterwegs

Neue Straße 20  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 13666

ls 100 Zelte +++ viele verschiedene Modelle zum Vergleich +++ einmalige Festivalpreise +++ mehr Infos unter  
 +++ einmalige Festivalpreise +++ mehr Infos unter [www.sfu.de](http://www.sfu.de) +++ mehr als 100 Zelte +++ viele versch

# Lücken im Radverkehrsnetz

## Wirtschaftswege nicht mehr ausgeschildert

Etliche landwirtschaftliche Wege sind aus der Wegweisung für den Radverkehr heraus gefallen. Auch im neuen Fahrradstadplan werden diese Wege nicht mehr als Haupttrouten aufgeführt werden. Was auf den ersten Blick harmlos erscheint, kann mittel- bis langfristig weitreichende Konsequenzen für das gesamte Braunschweiger Radverkehrsnetz haben.

### Sven Wöhler

Gerade für die Außenbezirke Braunschweigs haben landwirtschaftliche Wege oft eine große Bedeutung für den Radverkehr, da nicht nur Freizeitrouten sondern auch die attraktivsten Routen für den Alltagsverkehr über solche Wege laufen. Beispiele dafür gibt es im gesamten Stadtgebiet reichlich. So verlaufen z.B. die wichtigsten Radverkehrsrouten zwischen Lamme und Lehdorf, Timmerlah und der Weststadt sowie zwischen Dibbesdorf und Querum auf solchen Wegen, die sich in der Regel nicht im Eigentum der Stadt befinden sondern sog. Feldmarksinteressenschaften (FI) gehören, also Zusammenschlüssen von Landwirten und Jägern. Und genau hier liegt das Problem.

Um auf diesen Wegen ein uneingeschränktes Wegerecht z.B. für Radfahrer garantieren zu können und die Verkehrssicherungspflicht zu regeln, bedarf es sogenannter Gestattungsverträge zwischen Stadt und Feldmarksinteressenten. Fehlen diese Gestattungsverträge, dürfen diese Wege zwar auch weiterhin genutzt werden, allerdings beteiligt sich die Stadt in diesen Fällen nicht an notwendigen Sanierungsmaßnahmen und auch die Einbeziehung dieser Wege in das Wegweisungssystem für den Radverkehr entfällt.

Die sichtbaren Konsequenzen sind: 1. Die Stadt hat etliche Wegweiser an den betroffenen Wegen demontiert oder den Radverkehr umgeleitet, wodurch zum Teil erhebliche Umwege entstehen. 2. Im neuen Fahrradstadplan werden diese Wege nicht mehr als Teil von Haupttrouten ausgewiesen sondern zu Nebenrouten heruntergestuft.

Welche weiteren Konsequenzen dies haben kann, lässt sich gut an folgenden Beispielen verdeutlichen:



Der Wirtschaftsweg zwischen Lehdorf und Lamme: Bislang als ausgeschilderte Haupttroute (grün) ausgewiesen, wird im nächsten Fahrradstadplan nur noch als Nebenroute (blau) dargestellt werden.

### Lamme – Lehdorf

Die kürzeste Verbindung von Lamme nach Lehdorf führt über einen Feldweg, der in Lehdorf auf die Neunkirchener Straße trifft. Es handelt sich hierbei um eine viel genutzte und attraktive Verbindung, die eine große Bedeutung sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr hat. Allerdings lässt der bauliche Zustand dieses Weges arg zu wünschen übrig. Es gibt zahlreiche Schlaglöcher, die sich bei Regen mit Wasser füllen und das Radfahren zu einem Hindernisparcours werden lassen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Nach Angaben der Verwaltung sind bislang allerdings alle Bemühungen, einen Gestattungsvertrag mit der FI abzuschließen, gescheitert. Ohne einen solchen Vertrag wird es keine Sanierungsmaßnahmen geben. Es ist abzusehen, dass die Qualität dieser Radverkehrsrouten weiter abnehmen wird, bis dieser Weg kaum noch befahrbar sein wird.

### Timmerlah – Weststadt

Das Problem ist bei dieser ebenfalls viel genutzten Verbindung dasselbe; nur die Konsequenzen sind hier weitreichender. Hier wird nämlich innerhalb der Verwaltung darüber



Die wichtige Radverkehrsverbindung zwischen Lamme und Lenhdorf befindet sich in einem sehr schlechten Zustand.

nachgedacht, als Ersatz für diesen Landwirtschaftsweg einen Radweg entlang der Timplerlahstraße neu zu bauen. Die Kosten hierfür lägen um ein Vielfaches über denen für eine Sanierung des bestehenden Weges. Dieses Geld wäre z.B. für dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen an anderen Stellen im Stadtgebiet sinnvoller angelegt.

### Querum – Dibbesdorf

Auch hier sind die Konsequenzen, die sich aus fehlenden Gestattungsverträgen für den Radverkehr ergeben, noch nicht absehbar. Als Ergänzung zum Ringgleis wurde jüngst ein Abschnitt der ehemaligen Schuntertalbahn zwischen Querumer Straße und Volkmarder Straße freigegeben. Der Weiterbau bis zur Dibbesdorfer Straße zwischen Querum und Dibbesdorf ist geplant. Allerdings würde dieser neu angelegte Weg dann an einem landwirtschaftlichen Weg enden, für den kein Gestattungsvertrag existiert. Sinnvolle Erweiterungen des Radverkehrsnetzes werden somit blockiert.

### Die Problemlage

Versucht man, zum Kern des Problems vorzustoßen und zu klären, woran die Festschreibung der Nutzung durch den Radverkehr letztlich scheitert, steht man vor einer Vielzahl an Problemen und Akteuren. Die Feldmarksin-

teressenschaften scheinen häufig kein Interesse an einer gemeinsamen Nutzung ihrer Wege mit Radfahrern oder Fußgängern zu haben. Zum Teil beruht diese Haltung verständlicherweise auch auf schlechten Erfahrungen mit uneinsichtigen Radfahrern, die die Wege für landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht freigeben, obwohl auf diesen Wegen eindeutig ein Vorrang für solche Fahrzeuge besteht. Zum Teil liegen hier die Gründe aber auch gar nicht bei den Radfahrern. So wurde u.a. das Argument angeführt, dass Spaziergänger mit Hunden Wildtiere verscheuchen und somit die Jäger, die häufig ebenfalls Mitglieder von Feldmarksinteressenschaften sind, sich gegen eine Nutzung dieser Wege sperren. Der Widerstand gegen die Nutzung dieser Wege scheint jedenfalls im Einzelfall nicht unerheblich zu sein.

Häufig geht es jedoch auch um rechtliche Fragen, wenn es z.B. um die Verkehrssicherungspflicht und damit verbunden um Haftungsfragen und Instandhaltungskosten geht. Hier wird es durchaus eine Rolle spielen, dass die Kommunen nur ungern die kompletten Pflichten – und somit auch Kosten – von den Landwirten übernehmen, obwohl es rechtlich durchaus möglich wäre, solche Wege für den Freizeitverkehr zu sichern. Das niedersächsische Landesrecht kennt hierfür den Begriff des „Freizeitweges“, der im Niedersächsischen Gesetz über den Wald und die Landschaft (NWaldLG) definiert wird. Nach diesem Gesetz könnten die Kommunen durchaus ein Verfahren einleiten, das das Ziel hat, landwirtschaftliche Wege zu „Freizeitwegen“



Geradeaus geht es nach Dibbesdorf. Der direkte Weg dorthin ist von dieser Stelle aus ca. 1,7 km lang. Die Beschilderung weist allerdings einen 2 km langen Umweg aus.

zu bestimmen, auch ohne dass die Feldmarksinteressensschaften dazu ihre Zustimmung geben. Allerdings müssten sich in diesem Fall die Kommunen ebenfalls zur Übernahme sämtlicher Verkehrssicherungspflichten und Kosten bereit erklären, wovor häufig zurückgeschreckt wird.

Der Begriff des „Freizeitweges“ ist dabei jedoch häufig unpassend und irreführend, weil er die Bedeutung, die solche Wege für den Alltagsverkehr haben, nicht in den Blick nimmt. Vorlagen der Verwaltung z.B. zum Ringgleis führen ebenfalls häufig den Begriff „Freizeitweg“, obwohl die Bedeutung des Ringgleises als Alltagsweg seine Bedeutung als Freizeitweg weit übersteigen dürfte.

### Lösungsansätze

Möglichkeiten, hier in Zukunft zu besseren Lösungen für den Radverkehr zu kommen, gibt es auf vielen Ebenen, sie müssten nur konsequent angewandt werden:

#### 1. Die Stadtbezirke

Bei der Vermittlung zwischen Feldmarksinteressensschaften und Verwaltung könnten die Stadtbezirksräte eine größere Rolle als bislang spielen. Sie bieten sich geradezu als Vermittler zwischen den verschiedenen Interessen und Akteuren an, weil sie aufgrund ihrer guten Anbindung und lokalen Vernetzung häufig gute Kontakte auch zu den Landwirten und Jägern vor Ort haben.

#### 2. Der Rat der Stadt

Mit einem Freizeitwegekonzept als Teil eines kommunalen Radverkehrskonzeptes könnte die Politik ein deutliches Bekenntnis zur Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Wege durch die Bevölkerung abgeben und der Verwaltung Richtlinien an die Hand geben und Handlungsspielräume eröffnen.

#### 3. Land Niedersachsen

Ein solches klares Bekenntnis zur Nutzung dieser Wege z.B. für das landesweite Radfernwegenetz fehlt bislang auch von Seiten der Landesregierung. Eine weitere Unterstützung könnte auch durch die Bereitstellung von Mustergestattungsverträgen erfolgen, die die Sicherung von Wegen in der freien Landschaft fair und rechtssicher regeln. Andere Bundes-

länder, z.B. Nordrhein-Westfalen, sind hier wesentlich weiter. Auch eine Vereinfachung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zugunsten des Radverkehrs scheint in diesem Rahmen sinnvoll zu sein. Nicht zuletzt könnte auch ein Förderprogramm des Landes hilfreich sein, um die Kosten gerechter zu verteilen und die Hürden für Landwirte und Kommunen zu senken.



Ein gutes Beispiel aus Rheinland-Pfalz: Diese Schilder weisen auf nette Art auf das Vorrecht des landwirtschaftlichen Verkehrs hin.

#### 4. Gespräche, Gespräche, Gespräche

Am allerwichtigsten scheint es jedoch zu sein, die verschiedenen Gruppen an einen Tisch zu bringen, um die Interessen auszuloten und gemeinsam zu notwendigen Kompromissen zu finden.

Der ADFC Braunschweig wird zu diesem Zweck in der nächsten Zeit auf FI und Vertreter der Land- und Forstwirtschaft zugehen, um konstruktiv an Lösungsansätzen mitzuarbeiten.

#### Fazit

Wer ein gutes und attraktives Radverkehrsnetz will, der kommt um die Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Wege nicht herum. Gerade auf diesen Wegen liegen oft die attraktivsten, kürzesten und sichersten Radverkehrsrouten abseits der Haupttrassen des motorisierten Verkehrs. Insofern handelt es sich hierbei nicht um ein Randthema, sondern um einen zentralen Aspekt der Radverkehrsförderung. Es sollten deshalb mehr Anstrengungen unternommen werden, um zu zufriedenstellenden Lösungen möglichst für alle Beteiligten zu kommen.

# RAD'14

## Faszination Fahrrad

**Sonntag, 30. März von 10 bis 18 Uhr**  
Kulturzentrum Brunsviga · Karlstraße 35 · BS

**Radreisebörse**  
**Trends & Neuheiten**  
**Probefahren**  
**Verlosung**



**Eintritt: 2,- Euro**

[www.fahrradinitiative.de](http://www.fahrradinitiative.de)

**Eine Veranstaltung der Fahrradinitiative Braunschweig**

ADFC Braunschweig e.V. · braunschweiger forum e.V. · Brunsviga e.V. · Verkehrswacht Braunschweig e.V.

radspezial

SACHEN FÜR UNTERWEGS  
**SFU**  
www.sfu.de



velocity

# Neuer Radfernweg von **Amsterdam** nach **Berlin**

Hannover, Braunschweig, Helmstedt und Magdeburg als Etappenziele auf einer stark frequentierten Radtourismus-Ader quer durch Europa? Das ist heute noch nicht Wirklichkeit, aber mit einem neuen Radfernweg Amsterdam-Berlin stehen die Chancen dafür nicht schlecht.

Reinhard Niewerth



Das Schloss-Bückeburg, Stammsitz des Hauses Schaumburg-Lippe ist nur eines von vielen touristischen Highlights entlang der Strecke des geplanten Radfernweges von Amsterdam nach Berlin.

Es gibt ihn noch nicht offiziell, aber alle Argumente sprechen für einen Radfernweg Amsterdam-Berlin. Allein die Anziehungskraft seiner namhaften Endpunkte ist schon ein wichtiger Erfolgsfaktor, wie der beliebte Radfernweg Berlin-Kopenhagen beweist. Und auch ansonsten hat der Korridor zwischen Amsterdam und Berlin alles, was es an Zutaten für einen erfolgreichen Radfernweg braucht: Wenig Höhenmeter, vielfältige Landschaften, verschiedenste Sehenswürdigkeiten und natürlich zahlreiche größere und kleinere Städte, die sich als lohnende Etappenziele anbieten. Das Projekt greift weitgehend auf vorhandene Wege, meistens regionale Radwege, Wirtschaftswege oder verkehrsarme Land-



straßen zurück. In den Niederlanden ist ein Verlauf über das Knooppunt-Netzwerk über Hilversum, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer und Enschede geplant, alternativ kommt auch eine Streckenführung über die niederländischen Radfernrouen LF7 und LF4 über Utrecht und Arnhem in Betracht. In Deutschland verläuft der Weg über Bad Bentheim, Osnabrück, Minden, Hannover, Braunschweig, Helmstedt, Magdeburg, Brandenburg und Potsdam nach Berlin. Durch die ständige Nähe zur Bahnstrecke Rheine - Braunschweig - Magdeburg - Berlin bietet sich die Bahn als Zubringer oder zum Überbrücken verregneter Tagesetappen an.

In der Braunschweiger Region (zwischen Hannover und Helmstedt) könnte der Weg weitgehend auf dem (vorhandenen) West-Ost-Radweg verlaufen, der als niedersächsischer Radfernerweg N10 geplant war, aber nie komplett ausgebaut und ausgeschildert wurde. Zwischen Brandenburg und Potsdam bietet sich natürlich eine Wegeführung auf dem Havel-Radweg an.

Es gibt auch durchaus noch einige Streckenabschnitte, die verbesserungsbedürftig und diskussionswürdig sind. Ich habe dieses Projekt privat initiiert und will für diese noch notwendige Streckenoptimierung die Schwarmintelligenz des Internets nutzen und damit den Weg einer Realisierung von "unten nach oben" (statt von oben über Politik und Behörden) beschreiten. Auf der Internetseite [www.bike-amsterdam-berlin.info](http://www.bike-amsterdam-berlin.info) habe ich den



Der Radfernerweg Amsterdam-Berlin verläuft auf weiten Strecken auf Wirtschaftswegen oder verkehrsarmen Landstraßen.



Die Windmühle Eilhausen im Landkreis Minden-Lübbecke ist Teil des ausgeschilderten Mühlenweges.

bisher geplanten Streckenverlauf dargestellt und Fragen und erste Lösungsansätze zur weiteren Streckenoptimierung beschrieben. In

gleicher Weise sollen auch Vorschläge für Abstecher optimiert werden; für die Braunschweiger Region sind Abstecher an den Harzrand und nach Wolfsburg in der Planung. Weitere Vorschläge und Hinweise zur weiteren Optimierung sind ebenso herzlich willkommen wie erste Kontakte zu Politik, Verwaltung und Tourismusverbänden in den betroffenen Landkreisen und Kommunen. Besuchen Sie hierfür bitte die eingerichtete Homepage.

**WEITERE INFOS**

Weitere Informationen zum geplanten Radfernerweg Amsterdam-Berlin und Kontaktmöglichkeiten zu Reinhard Niewerth gibt es unter:

[www.bike-amsterdam-berlin.info](http://www.bike-amsterdam-berlin.info)

**STEINKAMP**  
*Radler sind King!*

- Individuelle Fahrräder
- Ersatzteile & Zubehör
- Reparatur aller Fabrikate

---

**Ab 01. 04. wieder länger geöffnet:**  
**Mo. - Fr. 10 - 19 Uhr**  
**Sa. 10 - 14 Uhr**

---

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

*Der weiteste Weg lohnt*

[www.raeder-nach-mass.de](http://www.raeder-nach-mass.de)

# Radtourismus in Braunschweig

## Der Kleine-Dörfer-Weg

Im Moment ist Braunschweig die einzige Gebietskörperschaft innerhalb des Großraums Braunschweig, die noch keine offizielle touristische Radroute anzubieten hat. Dabei gibt es auch in Braunschweig lohnende Strecken, in denen Entwicklungspotenzial steckt.

Sven Wöhler



Die Kirche Zur Heiligen Dreifaltigkeit in Bienrode ist nur eine von etlichen alten Kirche entlang des Kleine-Dörfer-Wegs.

Bereits in den 1990er Jahren wurde der Kleine-Dörfer-Weg unter Federführung des Braunschweiger Forums entwickelt; es wurden seitdem allerdings kaum Anstrengungen unternommen, um diesen Rundkurs um Braunschweig weiter voranzubringen.

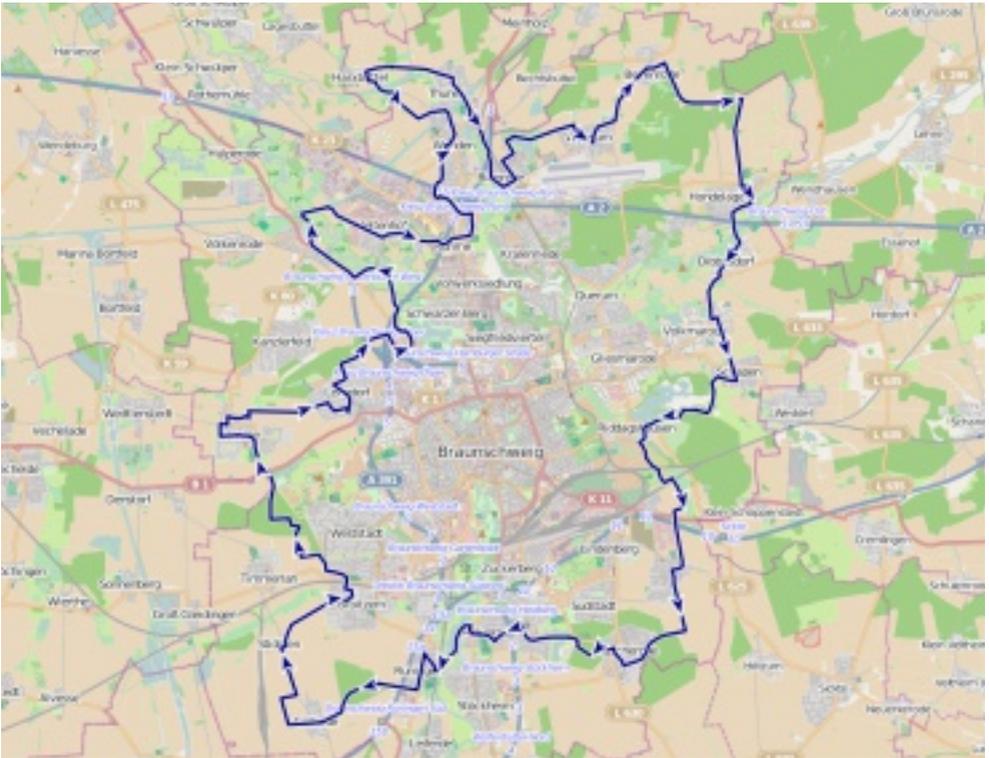
Dabei hat dieser ca. 80 Kilometer lange Kurs durchaus einiges zu bieten und eignet sich hervorragend für einen Tagesausflug. So führt der Kleine-Dörfer-Weg durch die historischen Dorfzentren etlicher Vororte mit alten Kirchen und Bauernhöfen. Auch einige Seen liegen an der Route, die in weiten Teilen über Wirtschaftswegen und wenig befahrene Nebenstraßen führt.

Wer sich die 80 Kilometer nicht an einem Stück zutraut, der kann den Kleinen-Dörfer-Weg auch bequem in Etappen fahren. Der Weser-Harz-Heide-Radweg und der West-Ost-Radweg eignen sich hervorragend als Zubringerouten zum Kleinen-Dörfer-Weg und teilen den Rundkurs in kürzere 4 Einzelstrecken.

Im Moment überarbeitet der ADFC Braunschweig für die Neuauflage der Radwanderkarte "Braunschweig und Umgebung" die Streckenführung des Kleinen-Dörfer-Wegs. Mit einer Veröffentlichung dieser Karte wird im Frühjahr 2014 zu rechnen sein, so dass



Der Südsee liegt neben dem Heidbergsee und dem Bienroder See direkt auf der Route des Kleinen-Dörfer-Wegs.



Der Kleine-Dörfer-Weg führt als geschlossener Rundkurs mit einer Länge von ca. 80 km einmal um die Braunschweiger Innenstadt herum.

zum Start der nächsten Radtourensaison eine Route zur Verfügung stehen wird, die an aktuelle Entwicklungen angepasst ist.

Der ADFC Braunschweig wird den Kleine-Dörfer-Weg in der nächsten Zeit verstärkt in den Blick nehmen und hofft dabei auf Unterstützung aus Politik und Verwaltung.

Eine erste Gelegenheit, den Kleine-Dörfer-Weg kennenzulernen, wird es während der

RADtour'14 am 6. Juli geben, bei der der südwestliche Abschnitt des Kleine-Dörfer-Weges auf dem Programm stehen wird.

Wer darüber hinaus den gesamten Weg abfahren möchte, kann dies im Rahmen einer geführten Tour des ADFC Braunschweig am 7. September tun. Der Treffpunkt für diese Tour wird um 10:00 Uhr am Vorplatz der Hochschule für Bildende Künste (HBK) sein.

**Ecki's**  
Kleine  
Fahrrad-Welt



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-Vertragshändler**  
**Service für alle Marken**  
**ausreichend kostenlose**  
**Parkplätze vor der Tür**

# Premiere der *fahrradtage 2014* mit RADtour'14 und Radsporttrilogie

Am 5./6. Juli wird das erste Braunschweiger Fahrradevent, die *fahrradtage 2014* stattfinden. Organisiert wird diese Veranstaltung vom Stadtmarketing in Kooperation mit dem Radsport-Verein Braunschweig e.V. (RSV) und dem ADFC Braunschweig.

Sven Wöhler



Impressionen von der RADtour'12 des ADFC Braunschweig, die auch in diesem Jahr wieder ein Ereignis für die ganze Familie sein wird.

Man darf gespannt sein, was uns alles erwartet, wenn am 5. Juli auf dem Schlossplatz der Startschuss für die ersten Braunschweiger Fahrradtage fällt.

Während das genaue Programm zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststeht, kann schon einmal so viel verraten werden:

## Alles rund ums Rad

Am Samstag, 5. Juli, bildet der Schlossplatz den Mittelpunkt der Veranstaltung. Hier informieren Experten über das Fahrrad im Alltag und verschiedene Händler stellen neue Produkte rund ums Rad vor. Während Vereine und Initiativen Trends und Freizeitangebote präsentieren, klären Polizei und Verkehrswacht über Sicherheit im Straßenverkehr auf. Auch der ADFC wird mit einem eigenen Stand vertreten sein.

## Rund um den Elm

Am Sonntag, dem 6. Juli wird der RSV ein ganz besonderes Highlight präsentieren: Das Radrennen "Rund um den Elm" feiert seine

100. Auflage und gehört damit zu einem der ältesten und traditionsreichsten Radrennen überhaupt.

## Rund um Braunschweig

Wer nicht ganz so sportlich unterwegs sein möchte, kann dies ebenfalls am Sonntag bei der RADtour'14 des ADFC tun. Zwischen 10 und 18 Uhr kann jeder den ausgeschilderten Rundkurs mit einer Länge von ca. 30 km auf eigene Faust und im eigenen Tempo abfahren. Der ADFC wird mit einer Station am Platz der Deutschen Einheit vertreten sein. Wie schon in den letzten Jahren, so wird es auch dieses Mal wieder unterwegs an zahlreichen Stationen die Möglichkeit geben, sich zu erfrischen, über neue Fahrradmodelle verschiedener Händler und über die Aktivitäten von Vereinen und Verbänden zu informieren.

In Zusammenarbeit mit:



# Entdecken Sie Deutschland per Rad!

Das Radreiseland  
Deutschland in  
seiner ganzen Vielfalt



92 Seiten voller Routeninfos und Reisetipps

Kostenlos erhältlich  
beim ADFC Braunschweig  
und auf der RAD'14  
am 30. März 2014



 **adfc**  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

## Radverkehrsführung am Bienroder Weg

Die Radverkehrsführung am Bienroder Weg, insbesondere im Bereich der Eisenbahnquerung und der Firma Schacht, beschäftigt den ADFC schon seit geraumer Zeit. In einer Stellungnahme zu einer Anfrage aus dem Stadtbezirksrat Nordstadt hat die Verwaltung nun erstmals eine Perspektive für diesen Abschnitt genannt. Hier heißt es:

"Im Zusammenhang mit den Planungen für das nördliche Ringgebiet, voraussichtlich in 2014, ist eine Überprüfung der Radverkehrsführung auf dem gesamten Abschnitt Bültengeweg und Bienroder Weg zwischen Nordstraße und Siegfriedstraße vorgesehen. Beide Richtungen sollen eine möglichst einheitliche und eindeutige Führung für den Radverkehr erhalten."

## Radverkehr im Norden Braunschweigs

"Aufgrund des Flughafenausbaus und Sperrung der Grasseler Straße ist es zu einem verändertem Verkehrsaufkommen mit starker Gefährdung der Rad- und Fußgänger auf der Hondelager- und der Tiefe Straße gekommen. Die Verwaltung wird daher gebeten, ein Neues Rad- und Fußwegekonzept in Abstimmung mit den Hondelager Bürgern zu erarbeiten und hierfür Landesmittel zu beantragen", so lautet ein Antrag, der zur Sitzung des Stadtbezirksrats Hondelage am 3. Februar 2014 eingebracht wurde.

Gerade im Ausbau der bestehenden Feld- und Waldwege zwischen Ackerweg und der neu hergestellten Umfahrung des Flughafens besteht aus Sicht der ADFC eine Chance, die Radverkehrssituation in diesem Bereich zu verbessern und eine Lücke im Radverkehrsnetz zu schließen.

## Kein Radwegeneubau an der Timmerlahstraße!

Während der letzten Sitzung des Stadtbezirksrats Timmerlah-Geitelde-Stiddien hat Bezirksbürgermeister Manfred Dobberphul angeregt, auf den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges zwischen der Weststadt und Timmerlah zu verzichten und stattdessen die Bemühungen zu verstärken, den vorhandenen aber sanierungsbedürftigen Feldweg, der parallel zur Timmerlahstraße verläuft, zu erneuern.

Der ADFC begrüßt diese Initiative ausdrücklich. Eine Sanierung der bestehenden attraktiven Wegeverbindung ist wesentlich zielführender als ein Neubau und vermutlich mit weitaus geringeren Kosten verbunden. Die dadurch frei werdenden Mitteln sollten besser in andere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Braunschweig investiert werden.

## Starkes Mitgliederwachstum

Der ADFC kann sich erneut über ein starkes Mitgliederwachstum freuen. Das relative Wachstum des ADFC Braunschweig betrug im Jahr 2013 über 10 % und liegt damit deutlich oberhalb des Bundesdurchschnitts anderer Kreisverbände. 135 Neumitglieder begrüßte der ADFC Braunschweig im letzten Jahr.



## Stadtbahnausbau als Chance für den Radverkehr

Der ADFC Braunschweig begrüßt ausdrücklich die aktuellen Überlegungen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes in Braunschweig. Gerade in einer integrierten Planung von ÖPNV, fußläufigem Verkehr und Radverkehr liegen enorme Chancen für alle drei Verkehrsarten, die in Braunschweig bislang nur unzureichend genutzt werden. Vor allem das Thema "Intermodalität" also der Wechsel zwischen diesen verschiedenen Verkehrsarten, steht immer mehr im Fokus der aktuellen Verkehrsforschung. Nicht zuletzt auch unter dem Stichwort "Nahmobilität" wird einer besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme gerade im städtischen Raum ein großes Entwicklungspotenzial vorausgesagt.

Die Kampagne "Kopf an – Motor aus" hat dazu erste Anregungen gegeben. Darauf sollte man aufbauen und mögliche Synergien konsequent nutzen.

## Gefahr für den Fahrradhandel in Braunschweig?

Die angedachte Ansiedlung eines großen Fahrradfachmarktes auf dem Gelände der Heinrich-der-Löwe-Kaserne sorgt für Unruhe auch unter den Fahrradhändlern in Braunschweig. Mit den Firmen Stadler und B.O.C. gibt es zwei große Ketten, die deutschlandweit auf Expansionskurs sind und denen man auch Interesse an einer Ansiedlung in Braunschweig nachsagt. Auch der Sportartikelhändler Decathlon betreibt in anderen Städten, z.B. in Hannover einen großen Fahrradfachmarkt.

Der Fahrradmarkt in Braunschweig könnte im Falle einer Ansiedlung einer dieser Ketten auf jeden Fall durcheinandergewirbelt werden. Ob alle der zumeist kleinen ortsansässigen Händler mit besonderer Nähe zum Kunden, diese Konkurrenz überleben werden, kann bezweifelt werden

## Neues Fördermitglied

Die Buchhandlung Graff GmbH ist seit Anfang des Jahres 2014 Fördermitglied des ADFC Braunschweig. Der ADFC zeigt sich sehr erfreut über das Engagement von Graff. Die bereits seit mehreren Jahren bestehende Kooperation zwischen der Buchhandlung für den Vertrieb von Kartenmaterial und Fahrradliteratur wird dadurch weiter gestärkt.



## Mitgliederversammlung des ADFC am 20. März

Der ADFC Braunschweig lädt zur Jahreshauptversammlung am 20. März 2014 ein. Stattfinden wird die Jahreshauptversammlung um 19:30 Uhr in den Räumen der Evangelischen Studierendengemeinde (ESG) in der Pockelsstraße 21. Dort befand sich vor über 30 Jahren die Keimzelle des ADFC Braunschweig. Die Wahl dieses Ortes ist also nicht zufällig, sondern zugleich auch eine kleine Zeitreise in die Geschichte des ADFC Braunschweig.

Auf der Tagesordnung stehen u.a. Berichte über die Vereinsarbeit des letzten Jahres, die Entscheidung über den Haushalt des ADFC Braunschweig sowohl die Wahl des Schatzmeisters.

Neben allen Vereinsmitgliedern, die eine gesonderte Einladung inklusive aller wichtigen Unterlagen bekommen, sind auch Nichtmitglieder herzlich Willkommen.

# Recht für Radfahrer

## Neuaufgabe des Rechtsberaters erschienen

Das Buch "Recht für Radfahrer" gilt als das Standardwerk für relevante Rechtsfragen runds ums Radfahren. In einer Kurzrezension werden die wichtigsten Neuerungen der aktuellen, 3. Auflage zusammengefasst.

Ulrich Klein

Die aktuelle Auflage, die im November 2013 erschienen ist, wurde gründlich überarbeitet und geht auch auf die aktuelle Rechtsprechung bis Ende 2013 sowie die Auswirkungen



der Änderung der StVO ein, die für Radfahrer sehr relevant war. Nach umfangreichen Erläuterungen zur Bedeutung der StVO in der Praxis erörtert Kettler weitere Rechtsfragen, die für Radfahrer häufig von Interesse sind. Er thematisiert Zulassungsvorschriften, Rechte gegenüber Behörden und Zivilrechtsfragen.

Das Standardwerk für Radfahrer ist im November 2013 neu erschienen.

keiten sowie steuerliche Aspekte des Radverkehrs ein. So wird beispielsweise erläutert, wie man sich jeweils nach einem Unfall verhalten soll.

Bei der gut gegliederten Darstellung werden in Bezug auf das Radfahren wichtige Gesetzestexte besprochen und viele aktuelle und wichtige Urteile aufgeführt. Der Autor beschränkt sich dabei nicht nur auf eine positive Auslegung der Gesetzte für Radfahrer sondern zeigt durch die Nennung teils kurioser Urteile auch auf, wie unterschiedlich sich die Rechtsprechung zu an sich ähnlichen Situationen verhalten kann. Insgesamt ist das Buch aber nicht als Berater zu verstehen, sondern eher als Nachschlagewerk und als Quelle für juristisch interessierte. Wer aber selber gerne seine StVO Kenntnisse auffrischen will, wissen möchte welche Rechte er im Straßenverkehr hat und welche Gefahren in der Praxis schlummern, der wird viel Freude an diesem sehr empfehlenswerten Buch haben. Das Buch ist neben der Printversion auch zusätzlich Ebook erhältlich.

### BUCHINFORMATIONEN

Autor: Dr. Dietmar Kettler  
Verlag: Rhombos Verlag  
Seiten: 274 (DIN A5)  
Auflage: 3. Auflage November 2013  
Preis: 19,80 €  
ISBN: 978-3-944101-07-1

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





Foto: www.pcf.de | Kay Tkatzik

## Fördermitglieder des ADFC Braunschweig e.V.

### **BS CarSharing GmbH**

Hamburger Straße 64  
38114 Braunschweig  
Tel. 0531 333333  
[www.carsharing-braunschweig.de](http://www.carsharing-braunschweig.de)

### **Buchhandlung Graff GmbH**

Sack 15  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 48089 0  
[www.graff.de](http://www.graff.de)

### **Ecki's kleine Fahrradwelt**

Münchenstraße 45  
38120 Braunschweig  
Tel. 0531 8667451  
[www.eckis-fahrradwelt.de](http://www.eckis-fahrradwelt.de)

### **SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS**

Neue Straße 20  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 13666  
[www.sfu.de](http://www.sfu.de)

### **STEINKAMP Räder nach Maß**

Kastanienallee 54  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 74304  
[www.raeder-nach-mass.de](http://www.raeder-nach-mass.de)

### **TEO – die Fahrrad GmbH**

Helmstedter Straße 20a  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 797473  
[www.teo-bikes.de](http://www.teo-bikes.de)

### **veloblitz.net Kurierlogistik**

Frankfurter Straße 269  
38122 Braunschweig  
Tel. 0531 40208033  
[www.veloblitz.net](http://www.veloblitz.net)

### **velocity GmbH**

Kurt-Schumacher-Straße 8-14  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 123118 10  
[www.velocity-bs.de](http://www.velocity-bs.de)

### **Zweiradprofis GmbH**

Am Bruchtor 4  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 18371  
[www.zweiradprofis.de](http://www.zweiradprofis.de)

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

## Jetzt Mitglied werden! Für ein fahrradfreundliches Braunschweig

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

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

### Anschrift:

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

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

Einzelmitglied  ab 27 J. (46 €)  18 – 26 J. (29 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft  ab 27 J. (58 €)  18 – 26 J. (29 €)

Jugendmitglied  unter 18 J. (16 €)

### Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

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

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

Kontoinhaber	
D E	
IBAN	
BIC	Datum/Ort/Unterschrift

Schicken Sie mir eine Rechnung.

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

Datum

Unterschrift

**März**

Sa. 08.03.	14:00 Uhr	Tour "Flott durch den Winter"	HBK
Do. 20.03.	19:30 Uhr	Mitgliederversammlung	ESG, Pockelsstraße 21
Sa. 22.03.	13:30 Uhr	ADFC Landesversammlung	Lüneburg
So. 23.03.	09:00 Uhr	ADFC Landesversammlung (Forts.)	Lüneburg
So. 30.03.	10:00 Uhr	RAD'14 – Fahrradmesse	Brunsviga

**April**

Mi. 02.04.	18:00 Uhr	Flotte Feierabendtour	HBK
Mi. 16.04.	18:00 Uhr	Flotte Feierabendtour	Theatervorplatz
Fr. 25.04.	19:00 Uhr	Critical Mass	Hauptbahnhof
So. 27.04.	10:00 Uhr	Sanfte Tour durch Wald und Flur	HBK
Mi. 30.04.	19:00 Uhr	Flotte Feierabendtour	HBK

**Mai**

So. 04.05.	09:00 Uhr	Flott zum Sonntag	Theatervorplatz
So. 11.05.	10:00 Uhr	Sanfte Tour durch Wald und Flur	HBK
Mi. 14.05.	19:00 Uhr	Flotte Feierabendtour	Theatervorplatz
Mi. 21.05.	18:00 Uhr	Jedermann-tour Lehr	Rathaus Lehre
Do. 22.05.	19:00 Uhr	Sommerabendtour	HBK
Sa. 24.05.	08:00 Uhr	Radtour "ZEITOrte / Hornburg"	Theatervorplatz
Mi. 28.05.	19:00 Uhr	Flotte Feierabendtour	HBK
Fr. 30.05.	19:00 Uhr	Critical Mass	Hauptbahnhof

**Juni**

So. 01.06.	09:00 Uhr	Flott zum Sonntag	Theatervorplatz
Do. 05.06.	18:00 Uhr	Stadtteiltour Nord-West	Grundschule Schw. Berg
Mi. 11.06.	19:00 Uhr	Flotte Feierabendtour	Theatervorplatz
Fr. 13.06.	22:00 Uhr	Nachttour	TU-Altgebäude
Di. 24.06.		PedaLeo Sommer 2014	
Mi. 25.06.	19:00 Uhr	Flotte Feierabendtour	HBK
Fr. 27.06.	19:00 Uhr	Critical Mass	Hauptbahnhof

**Juli**

Sa. 05.07.	10:00 Uhr	<i>fahrradtage 2014</i>	Schlossvorplatz
So. 06.07.	10:00 Uhr	RADtour'14	Platz der Dt. Einheit

### ADFC Braunschweig e.V.

Geschäftsstelle & Infoladen  
Klint 18-21  
38100 Braunschweig

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

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

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



### FahrradSelbsthilfeWerkstatt

Markus Grebenstein  
Eulenstraße 5  
38114 Braunschweig

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

Tel. 0531 | 57 66 36

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

Kostenlose Werkstatt- und  
Werkzeugbenutzung und per-  
sönliche Hilfestellung.



### Ansprechpartner der Stadtverwaltung Braunschweig

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

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

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

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



## IMPRESSUM

### Herausgeber

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

### Redaktion & Layout

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

### Bezug

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

**Druckauflage** 3.000, März 2014

**Titelbild** Jörg Nuckelt

**Druck** Lebenshilfe Braunschweig

### Bilder & Texte

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

### Bankverbindung und Spendenkonto

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



# Wir kommen gut an!

Einfach und preiswert mit Bus und Bahn  
unterwegs ...

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

Mit Bus und Bahn  
durch die Region.



Zweckverband  
Großraum  
Braunschweig

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

# Bevor der Traum vom Rad zum Alptraum wird ...



... besser gleich zu **velocity**

- ✓ Bedarfsgerechte und kompetente Beratung
- ✓ Körpermessung 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

