

# PedaLeo

DAS FAHRRAD-MAGAZIN  
FÜR BRAUNSCHWEIG

# 62 Frühjahr 2022



STADTGARTEN BEBELHOF

IDEEN FÜR EINE LEBENSWERTE STADT

RADREGION FREIBURG

KOMBISCHUTZ

SCHUTZ



Jetzt bis zu  
**25%**  
sparen.

## Komplett entspannt versichert.

Unser KombiSchutz kombiniert genau die Versicherungen, die Sie brauchen, in einem Paket, das Sie wollen. So bringen Sie wieder Harmonie in Ihr tägliches Leben und machen Frieden mit den Risiken des Alltags. **Sprechen Sie mit uns.**

[kombischutz.oeffentliche.de](http://kombischutz.oeffentliche.de)

Öffentliche 

## Liebe ADFC-Mitglieder, liebe Interessierte und Unterstützer\*innen der Radfahrenden in Braunschweig!

Die Frühjahrsausgabe des Pedaleo zeigt die große Palette der Themen rund um das Fahrradfahren auf. Kleine Lichtblicke, wie die Fahrradzone im TU-Viertel oder der erste geschützte Fahrradstreifen in Braunschweig in der Leonhardstraße, sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass substantielle Verbesserungen an der Radverkehrsinfrastruktur in Braunschweig immer noch auf sich warten lassen. Auch der im Oktober der Öffentlichkeit vorgestellte Radschulwegplan kann aus unserer Sicht nur ein erster Schritt sein, dem weitere folgen müssen.

Hoffnung macht, dass sich aufgrund der Kommunalwahlen im Herbst 2021 die Mehrheitsverhältnisse im Rat der Stadt Braunschweig geändert haben: Rot-Grün hat die Mehrheit. Es bleibt zu hoffen, dass beide Fraktionen sich weiterhin für eine konsequente Umsetzung des von ihnen herbeigeführten Ratsbeschlusses vom 14. Juli 2020 einsetzen und dabei von weiteren Fraktionen unterstützt werden.

Auch in vielen Stadtbezirken haben sich die Mehrheiten geändert. So bleibt für uns auch hier zu hoffen, dass dies dazu führt, dass lokale Verbesserungen des Radverkehrs umgesetzt werden: Z. B. Fahrradabstellanlagen an Orten mit erhöhtem Bedarf, gerne auch überdacht, konsequente Ahndung von widerrechtlich zugewiesenen Radwegen und Kreuzungen, Sanierung von kaputten Radwegen ...

Foto: ADFC Braunschweig

Wir können als Rad fahrende Bürger dieser Stadt auch direkt Einfluss nehmen bei Mängeln an der Radverkehrsinfrastruktur oder uns konstruktiv einbringen mit Verbesserungsideen. Hierzu finden Sie in dieser Ausgabe alle relevanten Informationen und Kontaktadressen. Der Artikel zum Stadtgarten Bebelhof zeigt viele Angebote, die auch für Radfahrende interessant sind.

Lust auf Reisen mit dem Rad machen die Berichte über die Verkehrswende in Paris, einen Kurzurlaub in Freiburg sowie eine Radtour in Thüringen.

„Ans Ziel, auch ohne Gas und Öl“ lautet der Titel eines Textes auf unserer Homepage. Dieser macht deutlich, wie wichtig es jetzt ist, dazu beizutragen, den Verbrauch von fossilen Brennstoffen für die eigene Mobilität deutlich zu reduzieren. So leisten wir alle einen aktiven Beitrag, die Abhängigkeit Deutschlands von Lieferungen aus Russland zu stoppen. Die Liste der Argumente, viel mehr Fahrrad zu fahren, wird immer länger. Worauf warten Sie noch? Steigen Sie auf und fahren Sie los! Für Ihre Gesundheit, für den Klimaschutz, für eine mobile Zukunft ohne fossile Brennstoffe ...

In diesem Sinne:

**Fahrradfahren macht glücklich!**

Mit fahrradfreundlichen  
Grüßen

Susanne Schroth,  
Vorsitzende  
Öffentlichkeitsarbeit  
und Verkehr



- 3** — **Editorial**
- 4** — **Inhalt**
- 5** — **Radverkehr**  
 Erster wirklich geschützter  
 Radfahrstreifen in Braunschweig  
 Fahrradzone im Univiertel  
 Urteil zu Fahrradstraßen  
 Meldung von Mängeln und Ideen  
 an die Stadt  
 Radschulwegpläne  
 Radverkehr als Hochschuldisziplin  
 Braunschweig – eine lebenswerte  
 Stadt  
 Paris je t'aime
- 30** — **Projekte**  
 Stadtgarten Bebelhof
- 33** — **Radtourismus**  
 Touren in der Radregion  
 Freiburg  
 Auf dem Ilmtal-Radweg in  
 Thüringen  
 Fahrrad findet neue  
 Transportmöglichkeit
- 43** — **Kurzmeldungen**
- 44** — **Arbeitsgruppen • Termine**
- 45** — **Kontakt • Ansprech-  
 personen • Impressum**
- 46** — **Fördermitglieder**



**adfc**  
 Allgemeiner Deutscher  
 Fahrrad-Club

## FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

Wir wollen, dass Groß und Klein  
 überall sicher Rad fahren können.

Ein Preis für die ganze Familie:  
[www.adfc.de/mitgliedschaft](http://www.adfc.de/mitgliedschaft)

**JETZT  
 MITGLIED  
 WERDEN!**

## Erster wirklich geschützter Radfahrstreifen

In der Leonhardstraße hat nun auch Braunschweig eine *protected bike lane*.

› Burkhard Plinke

Im Aktivenjargon heißt es PBL (*protected bike lane*) – gemeint ist ein durch Trennelemente (Poller, Baken, Buckel etc.) von der Fahrbahn getrennter **Radfahrstreifen**. Ein einfacher Radfahrstreifen im Sinne der StVO liegt auf Fahrbahnniveau und ist nur durch einen durchgezogenen weißen Breitstrich von der Kfz-Fahrbahn getrennt, aber nicht baulich abgesetzt, z. B. durch eine Bordsteinkante. Daneben gibt es auch noch durch eine unterbrochene Linie abgetrennte **Schutzstreifen** für den Radverkehr, die im Gegensatz dazu von Kfz befahren werden dürfen, solange keine Radfahrenden in Sicht sind. Eigentlich lernen so etwas alle in der Fahrschule, vor allem, dass sie einen durchgezogenen Breitstrich nicht überfahren dürfen, viele tun es aber trotzdem. So geschah es leider auch auf der Leonhardstraße vor der Einmündung auf Altewiekering / St. Leonhard. Das gefährdete die Radfahrenden, manche wichen deshalb sogar wieder auf den ehemaligen Radweg aus. Und wer sich unsicher fühlt, fährt bekanntlich lieber nicht mit

dem Rad. Der Breitstrich war schon fast völlig abgewetzt (linkes Bild), doch jetzt hat diese Unsitte ein Ende: Ein Antrag im Stadtbezirksrat forderte die Verwaltung auf, etwas zu tun. Jetzt haben wir dort auf etwa 50 m Länge eine PBL, die durch Trennelemente (gelbe Plastikbuckel mit draufgeklippten Warnbaken) von der Fahrbahn abgetrennt ist, und die Reihe der Trennelemente wird nochmal durch eine rot-weiße Bake „geschützt“ (rechtes Bild). Über die Ausführung kann man diskutieren, aber sie erfüllt erstmal ihren Zweck. Übrigens gibt es entlang der ganzen Leonhardstraße einen – noch ungeschützten – Radfahrstreifen. Der Antrag im Bezirksrat forderte eigentlich eine Gesamtlösung, bei der allerdings die Parkstreifen zugänglich bleiben müssten. Aber das ist ein Thema für später: Auch Trennelemente, die man vorsichtig mit dem Kfz überfahren könnte, sind denkbar, wie ein Blick in andere Länder zeigt. Und in Braunschweig schauen wir jetzt mal, was noch so geht, Anregungen sind willkommen.

Fotos: Burkhard Plinke



## Braunschweigs erste Fahrradzone: Modell für ein lebensfreundlicheres Quartier?

Radfahrende im Uni-Viertel radeln seit 2022 in einer besonderen Zone, deren Beschilderung im Januar abgeschlossen wurde. Aus einem Geflecht von Fahrradstraßen wurde an der Technischen Universität (TU) Braunschweigs erste Fahrradzone.

› *Torsten Wenk*

Möglich wurde die Fahrradzone durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung. Die am 28. April 2020 in Kraft getretene „54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ umfasst verschiedene Änderungen zu Gunsten des Fahrradverkehrs. Das neue Verkehrszeichen 244.3 kennzeichnet den Beginn einer Fahrradzone.



Wie es Verkehrsteilnehmende von der Tempo-30-Zone kennen, ist auch die Fahrradzone zunächst ein definierter begrenzter Verkehrsraum. Innerhalb der

Zone gelten bestimmte Regeln. Diese orientieren sich an denen der Fahrradstraße. In der Straßenverkehrsordnung heißt es:

1. *Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV [Anm. der Red.: Gemeint sind die modernen E-Tretroller] darf Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. (...)*
2. *Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet oder behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.*
3. *Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern (...) ist erlaubt. (...)*

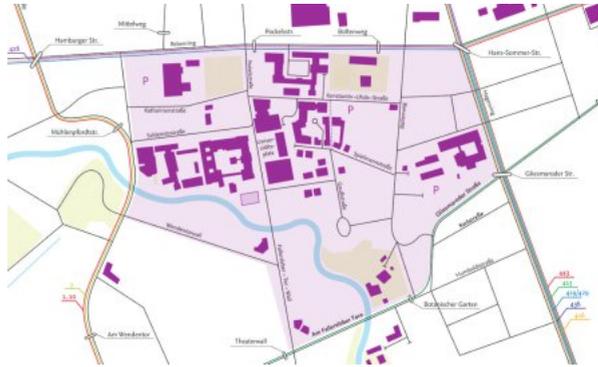
Dr. Amrit Bruns, Radverkehrsbeauftragte der Stadt Braunschweig, beurteilt die Einrichtung der Fahrradzone an der TU positiv und erläutert:

„Bislang gibt es in Braunschweig ein zusammenhängendes Fahrradstraßennetz mit über 40 Fahrradstraßen. Das Gebiet um die TU an der Pockelsstraße ist als Fahrradzone besonders geeignet. Alle Straßen im Gebiet sind Fahrradstraßen. Für Bewohner\*innen, Besucher\*innen

und Lieferverkehr sowie Studierende und Beschäftigte der TU mit Pkw ändert sich nichts. Diese dürfen weiterhin mit einer Geschwindigkeit von max. 30 km/h die Straßen befahren. Dies wird mit dem Zusatzschild ‚Kfz frei‘, das bisher auch unter dem Fahrradstraßenschild montiert ist, verdeutlicht. Der Radverkehr darf dabei jedoch weder gefährdet noch behindert werden.

Das Besondere einer Fahrradzone im Vergleich zu Fahrradstraßen ist, dass die Regelung hier einen ganzen zusammenhängenden Bereich einheitlich erfasst. Die Zonenbeschilderung reduziert zudem den Schilderwald. Diese erstmalige Einrichtung eines kompletten Gebiets als Fahrradzone setzt ein Signal, dass der Radverkehr im gesamten Gebiet als vorherrschende Verkehrsart gewollt ist.“

Auch die Verwaltung der TU sieht in der Fahrradzone einen Gewinn und kann sich weitere Areale dieser Art vorstellen. Doris Gambe, Projektbegleitung Neue Mobilität im Geschäftsbereich 3 – Gebäudemanagement, meint: „Bereits seit 2008 waren alle Straßen im Zentralcampus Fahrradstraßen, insofern hat sich für uns bis auf die Signalwirkung zunächst nichts geändert. Aus Sicht der TU begrüßen wir die Einführung von Fahrradzonen und hoffen, dass zukünftig weitere Campusareale (insbesondere Campus Ost - Langer Kamp) als Fahrradzonen ausgewiesen werden können.“



Die Fahrradzone an der TU Braunschweig umfasst eine Fläche von ca. 0,38 km<sup>2</sup>.

### Bremen als Pionier

Im Idealfall inspiriert eine Fahrradzone Stadtteile zu weiteren Maßnahmen. Ein Quartier mit echtem Modellcharakter ist die Alte Bremer Neustadt. 2020 wurde hier die erste deutsche Fahrradzone ausgeschildert, vier Jahre hatte es in Bremen von der Idee bis zur Realisierung gedauert. Die Arbeit hat sich gelohnt. Das Projekt wurde mit dem deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur ausgezeichnet. Hier profitieren Anwohner\*innen und Verkehrsteilnehmer\*innen von einem neuen alltäglichen Miteinander.

Die in Bremen getroffenen Maßnahmen lassen sich auf andere Städte übertragen. Die folgenden Punkte sind angelehnt an den Maßnahmenplan für die Alte Bremer Neustadt (Quelle: siehe Infokasten).

- › Holperfreies Fahren (Asphaltstreifen auf Straßen mit Kopfsteinpflaster)
- › Umwandlung in Fahrradstraßen oder Fahrradzone
- › Anschluss an Velorouten

- › Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen (Sichtverbesserung vor parkenden Autos)
- › Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen (vgl. in Braunschweig: Hagenring)
- › Fahrradparken (vgl. in Braunschweig: Bahnhof Gliesmarode)
- › Reparaturtreff und Reparatursäulen (vgl. in Braunschweig: Ringgleis am Stadtgarten)
- › Mietrad- und Miet-Lastenradstationen (vgl. in Braunschweig: Quartier Nordstadt)
- › E-Bike-Lade-Stationen

Beispiele für Planungen und Realisierungen autofreier oder autoarmer Quartiere finden sich in Freiburg-Vauban, Münster-Geist (Gartensiedlung Weißenburg) oder Köln-Nippes.

In Braunschweig sprießen über das Stadtgebiet verstreut fahrradfreundliche Ansätze. Abgesehen vom Ringgleis werden diese allerdings nur als Einzelmaßnahmen wahrgenommen. Das Modell Fahrradzone hat mehr Potenzial, bietet die Chance einer Keimzelle für eine freundlichere Lebenswelt im Quartier. Man muss nicht auf die neue Bahnstadt warten, um diese Chance zu nutzen.

Wie das Bremer Beispiel zeigt, funktionieren Änderungen auch gut im Bestand. Dr. Jens Schütte, Leiter des AK Verkehr im ADFC Braunschweig, ist sich sicher: „Um die Lebensqualität im Quartier zu erhöhen und deutliche Verbesserungen für die Radfahrenden zu schaffen, ist es notwendig, den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden.“

Der Abschnitt der Pockelsstraße zwischen TU-Hauptgebäude, AudiMax und Bibliothek wurde 1995 der Universität als verkehrsberuhigter Bereich überlassen. Man stelle sich vor, hier würde der Kfz-Verkehr fließen. Heute undenkbar.

### Fazit

Abgesehen vom geringeren Beschilderungsaufwand kann die Fahrradzone eine quartierprägende Ausstrahlung entfalten, die über die reine Zusammenfassung von Fahrradstraßen hinausgeht. Denkbar wird ein vom Fahrrad geprägter Verkehrsraum, ein Quartier im Sinne einer lebensfreundlicheren Aufenthaltsqualität. Es kommt wie so oft vor allem darauf an, was die beteiligten Akteure im Rahmen der Gesetzgebung daraus machen und wie die betroffenen Teilnehmer im Quartier damit umgehen.

## Informationen

### Zur Fahrradzone in der Alten Bremer Neustadt

- › [www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt](http://www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt)
- › [www.adfc.de/neuigkeit/deutschlands-erste-fahrradzone-in-bremen-freigegeben/](http://www.adfc.de/neuigkeit/deutschlands-erste-fahrradzone-in-bremen-freigegeben/)
- › [nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/erste-fahrradzone-deutschlands-der-bremer-neustadt](http://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/erste-fahrradzone-deutschlands-der-bremer-neustadt)

### Neue Regelungen zum Radverkehr in der Straßenverkehrsordnung

- › [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html)
- › [www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/index.html](http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html) (hier ist die aktuelle StVO abrufbar)

## Ihr Fahrradfachgeschäft

Reparatur und Wartung  
Ergonomie-Beratung  
und -Anpassung  
E-Lastenräder



### radspezial - Fahrradwerkstatt

Petzvalstraße 54

38104 Braunschweig

Telefon 0531 4719 249

radspezial@lebenshilfe-braunschweig.de

### Öffnungszeiten

Mo - Mi 8 - 16 Uhr

Do 8 - 18 Uhr

Fr 8 - 16 Uhr

www.lebenshilfe-braunschweig.de



Neues Fahrrad  
gesucht?  
Mit Termin sind Sie  
schneller beraten!



Einfach den QR Code  
scannen!

velocity

## Hannover kann auch mal Vorbild sein

Die Stadt Hannover streicht Parkplätze, um die Standards für Fahrradstraßen zu erfüllen.

› *Gabriela Kiekenap*

Im September 2021 gab es Presseberichte über ein Urteil zu Fahrradstraßen in Hannover, in denen ein Richter mit den Worten „Wo Fahrradstraße draufsteht, muss auch Fahrradstraße drin sein“ zitiert wurde. Eigentlich ging es um eine Anliegerklage gegen die Anordnung einer Fahrradstraße, und das Gericht hat daraufhin überprüft, ob die getroffene Regelung in dieser Straße überhaupt die Zielsetzung einer Fahrradstraße erfüllt, nämlich Konfliktslagen zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr aufzulösen. Als wichtigster Punkt aus dem Urteil ist wohl zu nennen, dass Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen die Ausnahme darstellen muss. Schleichweg- und Durchgangsverkehr sollte unterbun-

den werden, um den Radverkehr nicht zu gefährden.

In einem Spiegelartikel vom 21. Januar 2022 ist zu lesen, dass die Stadt Hannover aber nicht die beklagte Fahrradstraße aufhebt, sondern Parkplätze streicht, um die Anforderungen an eine Fahrradstraße zu erfüllen.

Wenn man die Maßstäbe aus dem Urteil an Braunschweigs Fahrradstraßen anlegt, gäbe es hier ebenfalls einiges zu tun. Kfz-Verkehr ist fast überall erlaubt und Durchgangsverkehr ist Standard. Durch die Parkflächen – meist auf beiden Straßenseiten – wird die Fahrbahn an vielen Stellen zu schmal, um ein sicheres Passieren von Radfahrenden und Kfz zu ermöglichen.



Das Bild links zeigt die Parkstraße, wo der Abstand zwischen den parkenden Autos nur 3,5 m beträgt. Bei parkenden SUVs kann es noch mal enger werden. Für eine Zweirichtungsfahrradstraße wäre hier eigentlich eine Breite von mind. 5,5 m (4,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen pro beparkter Seite) erforderlich.

In dem Urteil wird weiter festgestellt, dass die allgemeine Freigabe für Kfz-Verkehr die Ausnahme bleiben soll und besonders zu begründen ist. Fahrradstraßen, die Durchgangsverkehr begünstigen oder als Schleichweg geeignet sind, dürfen nicht für

Kfz-Verkehr freigegeben werden. Für Radfahrende muss sich ein Vorteil gegenüber normalen Straßen ergeben. Soweit aus dem Urteil. Dies bezieht sich zwar nur auf die betroffene Straße, setzt jedoch Maßstäbe an die Anforderungen für Fahrradstraßen im Allgemeinen.

Im Ratsbeschluss der Stadt Braunschweig vom 14. Juli 2020 ist zum Thema Fahrradstraßen festgelegt:

*Die Verwaltung entwickelt im Zusammenwirken mit den Radverbänden einen Standard für Fahrradstraßen in Braunschweig und setzt diesen um. Ziel ist dabei eine durchgängige bessere Erkennbarkeit und Gestaltung von Fahrradstraßen. Die Verwaltung prüft bis 2021, ob*



*die Einrichtung von Vorfahrt für Fahrradstraßen an Knotenpunkten innerhalb zusammenhängender Streckenzüge möglich ist, und richtet diese ein. Die Verwaltung prüft bis 2021 die Minimierung des automobilen Durchgangsverkehrs an jeder Fahrradstraße im Einzelfall und setzt diese durch geeignete Maßnahmen, bspw. Modalfilter (z. B. Poller) oder gegenläufige Einbahnstraßen, sowie durch entsprechende Beschilderung um.*

Leider ist von diesem Beschluss noch nichts umgesetzt, zumindest ist für die Fahrradverbände nichts zu erkennen. Beratungen zu diesem Thema gab es noch nicht. Wir können gespannt sein, ob 2022 alles besser wird.

# Ecki's



# kleine Fahrrad-Welt

## WIR STEHEN IHNEN MIT RAD UND TAT ZUR SEITE

Fahrräder · Zubehör · Meisterwerkstatt · Hol- und Bringdienst

Oststraße 2c · 38122 BS-Broitzem · Tel. 0531/8667451 · [www.fahrrad38.de](http://www.fahrrad38.de)

## Mängel an Radverkehrsanlagen in Braunschweig melden – so geht's

Die Stadtverwaltung Braunschweig bietet ihren Bürger\*innen mit einem Ideen- und Beschwerdemanagement neben den städtischen Referaten und Fachbereichen eine zentrale Anlaufstelle für Ideen, Anregungen und Beschwerden. Die eingehenden Hinweise sollen genutzt werden, um kontinuierlich Verbesserungsmaßnahmen und höhere Qualitätsstandards zu entwickeln.

› *Monika Heim und Walter Lükewille*

Bürger\*innen der Stadt Braunschweig können Ideen oder Beschwerden zu allen Themen anbringen, die auf der Seele brennen. Aus Sicht des Radverkehrs z. B. über:

- › defekte Straßenschilder/Wegweiser,
- › defekte Radwegsoberflächen,
- › Hindernisse auf Radwegen,
- › ausgefallene Straßen- und Radwegsbeleuchtungen,

- › Optimierung von Verkehrswegeföhrungen insbesondere zum Schutz von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen oder
- › Fahrradwracks im öffentlichen Raum

Der einfachste Weg der Mitteilung von Ideen oder Mängeln ist die Nutzung der hierfür bei der Stadt Braunschweig eingerichteten E-Mail-Adresse:

**ideen-beschwerden@braunschweig.de**

Hier können Ideen und Mängel formlos eingebracht werden.

Es besteht weiterhin die Möglichkeit, das Ideen- und Beschwerdemanagement über ein Beteiligungsportal unter:

**[www.braunschweig.de/digitalisierung-online-services/beteiligungsportal.php](http://www.braunschweig.de/digitalisierung-online-services/beteiligungsportal.php)**

zu erreichen. Zur Nutzung ist eine Registrierung mit selbst gewähltem Nutzername, selbst gewähltem Passwort und E-Mail-Adresse erforderlich.

### Mängelmelder

Auf dem Beteiligungsportal steht zunächst ein „Mängelmelder“ zur Verfügung, in dem konkrete Beschwerden oder Schäden dargestellt werden können.



*Beispiel eines Mangels: Wieso steht ein Lichtmast mitten auf dem Radweg?*

nen. (Neben dem eigentlichen „Mängelmelder“ gibt es in dem Bereich noch ein „Schadensformular“; auf der Seite ist erklärt, in welchen Fällen dieses zu verwenden ist). Die angesprochenen Themen können hier genau in ihrem Ausmaß und ihrer Örtlichkeit beschrieben und zusätzlich z. B. durch Fotos unterstützt werden. Wichtig ist hier die möglichst exakte Benennung durch die im Formblatt vorgegebenen Themen, z. B.: „Straßen-, Radweg- und Gehwegschäden“.

Ein Vorteil gegenüber der formlosen Meldung per E-Mail besteht darin, dass die weitere Bearbeitung sämtlicher gemeldeter Vorfälle durch die Stadt Braunschweig bis hin zur abschließenden Erledigung nachverfolgt werden kann. Ein Blättern durch die dargestellten Vorfälle zeigt, dass die vorgetragenen Anliegen seitens der Stadtverwaltung zügig wahrgenommen und auch bearbeitet werden.

### Ideenplattform

Weiterhin bietet das Beteiligungsportal die Möglichkeit, Verbesserungsvorschlä-

ge über eine „Ideenplattform“ einzubringen oder bereits eingebrachte Ideen zu unterstützen. Es erfolgt eine Bearbeitung durch die Stadtverwaltung, wenn die eingebrachte Idee mindestens 50 Unterstützungen erreicht. Man kann allerdings nicht erwarten, dass Mitbürger\*innen ständig die Plattform nach unterstützenswerten Ideen durchforsten. Deshalb müssen die Ideengeber\*innen selber in ihrem Umfeld aktiv um Unterstützung werben. Insbesondere diese Plattform ist daher ein interessantes Instrument, um kleinräumige und einfache Verbesserungen im Braunschweiger Radverkehr anzuregen und mit Gleichgesinnten durchzusetzen.

### Fazit

Für die Bürger\*innen der Stadt Braunschweig ergibt sich mit dem Beteiligungsportal eine einfache und effektive Möglichkeit, auf Ärgernisse hinzuweisen, aber auch bei möglichen Verbesserungen mitzuwirken. Es lohnt sich also, regelmäßig auf dem Beteiligungsportal „vorbeizuschauen“.

## 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

## Besser mit dem Rad zur Schule – Radschulwegpläne

In mehreren Ausgaben des PedaLeo haben wir unter dem Motto: „Sicher mit dem Rad zur Schule – mehr Platz fürs Rad“ Schritte und Maßnahmen für sichere Schulwege der Schüler\*innen im Sekundarbereich gefordert (PedaLeo 02/19, 01/20, 01/21). Der ADFC Braunschweig hat diese Forderung in vielen Gesprächen gegenüber Politik und Verwaltung formuliert.

› *Wolfgang Ahlborn*

### War unsere Arbeit erfolgreich?

Am 12. Oktober 2021 meldete die Braunschweiger Zeitung, dass die Stadt Braunschweig auf ihrer Homepage einen „Schulradwegeplan“ veröffentlicht. Die Schuldezernentin, Frau Arbogast, wird in der BZ-Meldung zitiert: „Nun kann jede Schülerin und jeder Schüler einer weiterführenden Schule einen sicheren Weg zum Schulstandort finden – ganz individuell“. Damit schien sich die Erwartung des ADFC Braunschweig nach einer Umsetzung seiner Forderung nach sicheren Schulwegen zu erfüllen.

### Der Plan

Die Abbildung auf der nächsten Seite zeigt einen Ausschnitt des Radschulwegplans der Stadt Braunschweig und die Legende. Die roten Pfeile markieren die Verbindung der jeweiligen Schule zum bestehenden Radroutennetz. Der Plan ist in zwei digitalen Versionen im Internet der Stadt abrufbar.<sup>1</sup>

### Nur ein kleiner Erfolg – denn dies kann nur ein erster Schritt sein

Der ADFC Braunschweig hält diesen Plan für nicht ausreichend. Er erfüllt nur

ansatzweise die Anforderungen an solche Pläne, wie sie beispielsweise vom ADFC<sup>2</sup>, von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Niedersachsen<sup>3</sup> aber auch vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Niedersachsen<sup>4</sup> formuliert werden, oder wie sie von der Leibniz-Realschule in Wolfenbüttel<sup>5</sup> umgesetzt wurden.

Man hat hier auf der Grundlage des vorhandenen Fahrradstadtplans die Standorte der Braunschweiger Schulen aller Schulformen eingefügt und mit roten Pfeilen Verbindungen zu den vorhandenen – häufig unsicheren und unkomfortablen – Radrouten gezogen. Der Plan offenbart die bestehenden Mängel in Braunschweig, es gibt zu wenig sichere Radwege. Voraussetzung für einen Radschulwegplan, der die Anforderungen an solche Pläne erfüllt, ist die zügige Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 14. Juli 2020: Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“, denn ohne eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und die Umsetzung des Vektoroutenplans für Braunschweig lassen sich sichere Schulwege kaum verwirklichen.

Stadt  **Braunschweig**

## Schulradwege

### Radrouten / Radwege

-  **Fahrradroute** auf straßenbegleitenden Radwegen und sonstigen befestigten Wegen abseits vom Kfz-Verkehr
-  **Fahrradroute** auf unbefestigten Wegen
-  **Fahrradroute** im Mischverkehr mit Kfz auf Nebenstr.
-  **Fahrradroute** im Mischverkehr mit Kfz auf Hauptstr.
-  **Fahrradroute mit Wegweisung**
-  **Radweg | Radfahrstreifen**, straßenbegleitend (Unterbrechung an Kreuzungen u. Einmündungen mit Ampel)
-  **Zweirichtungsradweg**, straßenbegleitend
-  **Gehweg**, Radfahrer frei / Zweirichtungsweg
-  **Fahrradstraße**
-  **Fußgängerzone**, Radfahrer frei | frei von 20 - 9 Uhr
-  **Fußgängerzone**, für Radfahrer gesperrt
-  **Tempo-30(-Zone) | Verkehrsberuhigter Bereich**
-  **Einbahnstraße | Einbahnstraße**, Radfahrer frei

### Schulstandorte

-  Grund- und Hauptschule
-  Hauptschule
-  Realschule
-  Gymnasium / Außenstelle
-  Integrierte Gesamtschule / Außenstelle
-  Förderschule / Außenstelle
-  Berufsbildende Schule / Außenstelle
-  Schule in anderer Trägerschaft
-  Schule mit Anbindung an Radroutennetz
-  Schule ohne Anbindung an Radroutennetz
-  Verbindung zum Radroutennetz



Ausschnitt des Radschulwegplans der Stadt Braunschweig.  
Quelle: ©Stadt Braunschweig, Genehmigung erteilt 61.2/02-2022

## Problem Elterntaxi

Weiterhin werden viel zu oft Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren. Der Effekt: Die an den Schulen haltenden Autokolonnen gefährden die Verkehrssicherheit. Kinder brauchen Bewegung, aber nur jedes fünfte Kind fährt mit dem Rad zur Schule. Viel zu wenig, finden sowohl ADFC als auch ADAC<sup>6</sup>. Kinder und Jugendliche, die sich bewegen, sind ausgeglichener und konzentrierter als Bewegungsmuffel. Bewegung regt nicht nur den Geist an, sie ist auch für die Körperkoordination wichtig. Außerdem stärkt Radfahren das Selbstbewusstsein und das Sozialverhalten der Kinder, wenn sie

sich auf dem Schulweg ausprobieren und mit anderen Kindern interagieren können.

## Gute Radschulwegpläne für Braunschweig!

Ein Radschulwegplan, der den Namen verdient, gibt Empfehlungen für Routen, auf denen Schüler\*innen sicher mit dem Rad zur Schule fahren können. Er wird aus dem Haupttroutennetz der Stadt entwickelt. Der Plan weist auf Gefahrenstellen hin und empfiehlt gute Querungsstellen. Bei der Erstellung des Planes sollten Schüler\*innen, Lehrkräfte und Eltern einbezogen werden. Die Schulwegplaner sollten einen möglichst verkehrsarmen Schulweg mit wenigen Kreuzungen, Einfahrten und Überquerungen suchen. Unsere Vision ist, dass Radschulwegpläne für jede Schule des Sekundarbereichs in Braunschweig konkretisiert werden.

### Historie und Begriffe

13.06.2019: Der Bezirksrat 120 östliches Ringgebiet beschließt auf Antrag von Bündnis90/Die Grünen einstimmig, einen „**Radschulwegplan** für die IGS Franzisches Feld“ zu erarbeiten.

10.12.2019: Der Verwaltungsausschuss beschließt auf Antrag der SPD „... zu prüfen, welche Verfahrensschritte notwendig sind, um einen **Schulradwegeplan** für Braunschweig zu erarbeiten“ (Antrag 19-12320).

22.01.2020: Die Stadt teilt mit, dass die Planung für die IGS von den Ergebnissen dieser Prüfung abhängig ist (Mitteilung 19-11176-01) und verwendet dabei beide Begriffe.

07.10.2021: Pressemitteilung der Stadt Braunschweig „Sicher auf dem Rad zur Schule mit dem **Schulradwegeplan**“

Der Begriff **Radschulwegplan** ist der gebräuchliche und wird auch vom ADFC verwendet.

## Wie kommen die Planer an Informationen?

Eine Möglichkeit wäre, dass einzelne Schulen im Rahmen von Projekttagen und in Zusammenarbeit mit den Mobilitätsbeauftragten die Radwegeinfrastruktur im Umkreis ihrer Schule untersuchen und Verbesserungsvorschläge entwickeln, bis hin zu einem auf die konkrete Schule bezogenen Vorschlag für einen Radschulwegplan.

Schulübergreifend könnten Informationen für die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur per Crowd-Sourcing gesammelt werden, indem Schüler, Schülerinnen und Eltern formlos Problemstellen oder fehlende Abstellanlagen online

der Stadt melden können, die die Vorschläge dann für anstehende Ausbauplanungen nutzt.

### Was braucht es noch?

- › Das Thema sichere Radschulwege sollte Teil der schulischen Mobilitäts-erziehung sein, etwa in Form von Projektunterricht oder Mobilitäts-/Verkehrssicherheitstagen („Mein Weg zur Schule“, „Verkehrsdetektive unterwegs“).
- › Die Förderung der Verkehrserziehung z. B. innerhalb einer Projektwoche für das 5. Schuljahr, die auf dem Wissen der 4. Klasse (Fahrradführerschein) aufbaut.
- › Arbeitsgemeinschaften, in denen die Schüler\*innen unter Anleitung lernen, Mängel an ihren Rädern zu beheben (Fahrradwerkstatt).
- › Sinnvoll erscheinen auch Radfahrge- meinschaften (Fahrrad-Teams), also Gruppen, die zusammen mit dem Rad zur Schule fahren.
- › Ausreichend komfortable, sichere und trockene Fahrradständer in den Schu-

len. (Der ADFC hat Empfehlungen für gute Fahrradabstellanlagen erarbei- tet.<sup>7)</sup>)

Was können die Eltern der neuen Se- kundarstufenschüler\*innen zusätz- lich tun?

- › In den Ferien nimmt der Verkehr oft spürbar ab. Eltern können die Zeit nutzen, um den Schulweg in beiden Richtungen mit ihren Kindern zu trai- nieren.
- › Fahren Sie bei den ersten Testfahrten möglichst neben dem Kind – und er- klären, wo es anhalten, sich umschau- en oder schieben muss.
- › Lassen Sie Ihr Kind später ein Stück vorfahren und beobachten Sie, ob es auch ohne Ihre Hinweise die Regeln beachtet.
- › Prüfen Sie, ob „Fahrrad-Teams“ orga- nisiert werden können.

Unsere Forderung an Politik und Verwal- tung zum Thema Radschulweg besteht weiter:

**Besser mit dem Rad zur Schule, aber sicher! Mehr Platz fürs Rad!**

### Quellen

- 1 [www.braunschweig.de/leben/schule\\_bildung/schulportal/schulen/schulradwege.php](http://www.braunschweig.de/leben/schule_bildung/schulportal/schulen/schulradwege.php)
- 2 [www.adfc.de/dossier/mit-dem-rad-zur-schule](http://www.adfc.de/dossier/mit-dem-rad-zur-schule)
- 3 [www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user\\_upload/public/Handlungsempfehlungen/2020\\_AGFK-Handlungsempfehlung\\_Schuelerverkehr\\_V1.0.pdf](http://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Handlungsempfehlungen/2020_AGFK-Handlungsempfehlung_Schuelerverkehr_V1.0.pdf)
- 4 [www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/radverkehr/radverkehr-15422.html](http://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/radverkehr/radverkehr-15422.html) (Auf der Homepage des Ministeriums findet man bei den Broschüren zum Thema Radverkehr einen Flyer „Mit dem Rad zur Schule“)
- 5 [leibniz-realschule.de/files/Download/Radschulwegplan.pdf](http://leibniz-realschule.de/files/Download/Radschulwegplan.pdf)
- 6 [www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/elterntaxi-hol-bringzonen/](http://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/elterntaxi-hol-bringzonen/)
- 7 [www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle](http://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle)

## Radverkehr als Hochschuldisziplin

Unter diesem Titel stellte Frau Prof. Dr. Jana Kühl im vergangenen Jahr die noch immer junge Lehr- und Forschungseinrichtung an der Hochschule Ostfalia vor. Organisiert hatte die Veranstaltung der ADFC-Landesverband Niedersachsen als Online-Veranstaltung.

Die thematische Relevanz hat die Redaktion bewogen, die Inhalte in einer kurzen Zusammenfassung all jenen bekannt zu machen, die im letzten Jahr an dieser Veranstaltung nicht teilnehmen konnten. Interessierte finden weiterführende Hinweise am Schluss des Beitrags im Infokasten.

Das Referat gliederte sich in fünf Kapitel:

- I. Die Stiftungsprofessuren Radverkehr des BMVI
- II. Was ist zu tun? Potenzielle Tätigkeitsfelder der Radverkehrsprofessuren
- III. Die Radverkehrs-Professur an der Ostfalia
- IV. Radverkehr in Deutschland – wo wollen wir hin?
- V. Aufgaben, Themen und Forschungsfelder

Radverkehr wurde 2020 in Deutschland zum Universitätsfach. An insgesamt sieben Standorten wird nunmehr zum Thema Radverkehr gelehrt und geforscht. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Stiftungsprofessuren gingen nach Berlin, Wolfenbüttel, Wuppertal, Kassel, Frankfurt, Wiesbaden und Wildau. Sie haben drei Hauptziele:

- Ausbildung einer neuen Generation von Verkehrsplaner\*innen und Radverkehrsexpert\*innen
- Forschung zu Themen und Herausforderungen im Radverkehr
- Ausbau von Fachdisziplinen und Netzwerken

Dabei sind sich die verantwortlichen Akteure bewusst, dass studiengangübergreifende Lehre und Forschung für eine erfolgreiche Umsetzung der Lehrinhalte in die Praxis von herausragender Bedeutung sind. Es gilt, Akteure in den unterschiedlichsten Fachbereichen für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren und zu vernetzen. Praxisnahes Experimentieren und Evaluieren sind daher ebenso von Bedeutung wie Wissens- und Technologietransfer.

So viel zum theoretischen Anspruch. Da Lehre und Forschung bei aller Aufgeschlossenheit für die vielen virulenten Themen rund um das Thema Radverkehr nicht einfach so drauflos wirken können, stellt sich die neue Disziplin im nächsten Schritt die Frage: „Was ist zu tun?“ und sucht Antworten für potenzielle Tätigkeitsfelder in einer bundesweiten Online-Befragung von Radverkehrsexpert\*innen. Aus einem Spektrum diverser Merkmale schälten sich dabei die Schwerpunkte „Mangel an Personal“ sowie „Fehlender Mut in der Umsetzung“ heraus. Wie kann man diesen Hürden begegnen? Nun: Mit der Ausbildung von Fachkräften und mit der Unterstützung

durch Know-how-Transfer. Dem dritten bedeutenden Aspekt „Ablehnende Haltung in Politik und Verwaltung“ müsse dagegen mit Handlungsdruck begegnet werden.

An der Ostfalia werden am Standort Salzgitter aktuell zwei Bachelor-Studiengänge angeboten, die den Radverkehr thematisieren:

1. Mobilität & Personenverkehrsmanagement
2. Wirtschaftsingenieurwissenschaften  
Mobilität & Verkehr

Gelehrt und geforscht wird interdisziplinär mit den ebenfalls an der Ostfalia vertretenen Instituten für Verkehr, Sport, Tourismus und Medien. Innerhalb der modular ausgebauten Studienkonzeption können neben Pflicht- und Wahlmodulen auch Fallstudien oder Projekte belegt werden. Zwei Lehrveranstaltungen aus dem breit gefächerten Angebot seien hier exemplarisch genannt:

- Pflichtmodul: Nah-Mobilität (Mikromobilität, Intermodalität)
- Projektstudie: Effekte von Dienstradleasing

Die Forschung legt Schwerpunkte auf die Fragestellungen „Wie kann die gesellschaftliche Mobilität transformiert werden, welche Gestaltungsmöglichkei-

ten gibt es oder lassen sich entwickeln?“ Dabei bildet der Wandel von Einstellungen und Mobilitätspraktiken den roten Faden und versucht einen Beitrag zu liefern auf die Frage: „Wo wollen wir hin?“ Eine Antwort nennt bereits der „Nationale Radverkehrsplan 3.0“ (siehe Infokasten).

Wenn Radverkehr eine hohe Akzeptanz innerhalb der Mobilitätsalternativen erlangen und damit zur alltäglichen Normalität im mobilen Bewusstsein reifen soll, sind folgende Ziele bzw. Handlungsfelder zu bearbeiten:

1. Radfahren muss „für alle zwischen 8 und 80“ sicher werden.
2. Eine konfliktarme Teilnahme innerhalb des Gesamtverkehrs muss möglich werden.
3. Dazu sind praktikable und angemessene Infrastrukturen in Stadt und Land notwendige Voraussetzungen (Beispiel: Radschnellwege, Bike & Ride).

Die Fahrradlobby und ihre Verbände haben dabei gemeinsam mit den neu berufenen Forschungseinrichtungen an Hochschulen eine herausragende Bedeutung als kompetente Mittler zwischen der radaffinen Bevölkerung und den Instanzen in Politik und Verwaltung.

*(Zusammenfassung: Torsten Wenk)*

## Informationen

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Radverkehr wird Unifach: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radverkehr-wird-unifach.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radverkehr-wird-unifach.html)
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Nationaler Radverkehrsplan 3.0: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html)
- Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften – Institut für Verkehrsmanagement: [www.ostfalia.de/cms/de/ifvm/radverkehrsmanagement/](http://www.ostfalia.de/cms/de/ifvm/radverkehrsmanagement/)

## Braunschweig – eine lebenswerte Stadt!

Politik, Verwaltung, der AAI (Arbeitsausschuss Innenstadt), die Medien, Interessenverbände und Braunschweiger Bürger diskutieren darüber, wie angesichts der Leerstände die Innenstadt wieder belebt werden kann, wie Attraktivität und Aufenthaltsqualität erhöht werden können. Der ADFC Braunschweig möchte dazu im Gespräch mit den Entscheidern und durch Veröffentlichung im PedaLeo einen Beitrag leisten. Wir wollen aus der Perspektive von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden Konflikte nennen und Maßnahmen vorschlagen, die einfach und kostengünstig die Situation in der Innenstadt verbessern können.

› *Susanne Schroth, Jens Schütte und Burkhard Plinke*

In dieser Ausgabe des PedaLeo stellen wir Ihnen Ideen zu folgenden Themen vor:

1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Magniviertel
2. Standort für überdachte Fahrradabstellanlagen
3. Beseitigung von Konfliktstellen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in der KernInnenstadt
4. Gefahrenpunkte Kopfsteinpflaster
5. Sicheres Radfahren auf dem inneren Cityring

### 1. Wie könnte ein Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Magniviertel aussehen?

Jedes Jahr wird am dritten Freitag im September mit Aktionen aller Art darauf aufmerksam gemacht, wieviel öffentlicher Raum durch jedes parkende Auto blockiert wird. Insbesondere soll mit den Aktionen auch gezeigt werden, wie man diese Fläche ansonsten nutzen könnte. In Braunschweig hatte Greenpeace als Veranstalter gemeinsam mit Fridays for Future, moveBS, Extinction Rebellion Braunschweig und dem VCD zum Parking Day geladen mit dem Motto: 12 qm Kultur. Malte Kettler und die Initiative Jazz Braunschweig e. V. sorgten für eine wundervolle Atmosphäre mit Jazzmusik. So konnten die Besucher des Magniviertels erleben wie es ist, wenn Parkplatz-



raum ganz anders genutzt wird: Als weitere Fläche für Außengastronomie, als Podium für eine Jazzband, ...

Die lauschigen Jazzklänge verbreiteten angenehme Klänge, die Außengastrono-



mie wurde gut angenommen, alles in allem: den Teilnehmenden der Aktion machte es sichtlich Spaß. Die Fragen, die im Raum stehen, sind naheliegend: Warum gibt man nicht einen Großteil der Parkplätze auf zur Verbesserung des gastronomischen Angebotes, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität? Unver-

schämtheit, geht gar nicht? Wir meinen schon, dass das geht. Die nahegelegene Tiefgarage Magni ist fast nie komplett belegt. Außerdem ist sie 24 h zugänglich, da müsste doch etwas zu machen sein. Damit wir uns nicht falsch verstehen: Parkplätze sollten natürlich z. B. für Menschen, die gehbehindert sind, oder für ambulante Pflegedienste weiter erhalten bleiben genauso wie Kurzzeitparkplätze zum Be- und Entladen.

Warum kann man das unbequeme und teilweise gefährliche Kopfsteinpflaster nicht durch ein weniger gefährliches austauschen? Noch mehr Aufenthaltsqualität und Teilhabe für viel mehr Menschen, die das Magniviertel aus diesem Grunde meiden, wäre die Konsequenz. Das könnte sich doch lohnen, oder?

## 2. Überdachte Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeit und Schließfächern

Haben Sie sich auch schon mal gefragt, wo man ein Fahrrad in der Innenstadt Braunschweigs überdacht einstellen und dann vielleicht auch noch den Helm und anderen Kleinkram in einem Schließfach deponieren kann? Bis jetzt gibt es hierzu

keine Möglichkeit. Wir haben uns mal umgesehen und machen einen Vorschlag zu einem möglichen Standort und stellen zwei Anlagen vor. Standortvorschlag: St.-Nicolai-Platz, Südseite zur Museumstraße:



Die Fahrradbügel dort führen ein einsames Dasein ohne nennenswerte Nutzung. Das liegt wahrscheinlich daran, dass es direkt an den Schlossarkaden Fahrradbügel gibt. Aber: Der Standort liegt in Steinwurfweite zum Einkaufszentrum, bietet ausreichend Platz für eine überdachte Anlage und könnte so attraktiv werden für Pedelecfahrer aus dem

Umland, die bisher keine überdachte Abstellmöglichkeit für ihre wertvollen Räder haben.

So könnte eine solche Anlage aussehen: Links: Beispiel Sonthofen, eine überdachte Parken+Laden-Anlage mit Schließfächern. Rechts: Beispiel Rheine. Was meinen Sie? Könnte doch mal ein Anfang sein?



### 3. Kerninnenstadt: Konfliktpunkte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden

In der City gibt es viele Straßenabschnitte, wo sich Rad- und Fußverkehr gefährlich mischen. Hier einige Beispiele:

- Auf der **Hagenbrücke** (Südseite, Fahrtrichtung Hagenmarkt) zwischen Höhe und Durchgang Stecherstraße
- Auf dem **Steinweg** (Nordseite, Fahrtrichtung Burgplatz) zwischen Wilhelmstraße und Bohlweg
- Auf dem **Bohlweg** (Westseite, Fahrtrichtung Rathaus) zwischen Hagenscharm und Dankwardstraße

#### Was genau ist das Problem?

An den exemplarisch genannten Stellen gibt es stark frequentierte, benutzungs-

pflichtige Radwege, die viel zu schmal, baulich nicht abgesetzt und optisch kaum erkennbar sind. Daher kommt es immer wieder zu Missverständnissen und gefährlichen Begegnungen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Die Lösung kann allerdings nicht sein, die Benutzungspflicht für Radfahrende aufzuheben, um zu erreichen, dass diese auf die Fahrbahn wechseln. Die Fahrbahnen sind hier viel zu schmal und durch Autoverkehr stark belastet. Mögliche Abhilfemaßnahmen könnten aus unserer Sicht sein:

- Kurzfristig: Die Radwege deutlich markieren und einfärben.

- › Mittelfristig: Umwidmung der Flächen ausschließlich für den Fußverkehr (Hinweis: Braunschweig ist Modellkommune für den Fußverkehr!), und

für den Radverkehr jeweils einen geschützten und baulich gesicherten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn anlegen.

#### 4. Gefahrenpunkt Kopfsteinpflaster – nicht nur ein Problem für Radfahrende

Nicht nur Radfahrende, sondern auch zu Fuß Gehende fühlen sich durch Kopfsteinpflaster beeinträchtigt:

- › Bei Nässe kann es rutschig werden.
- › Sind die Fugen zwischen den Steinen zu groß, kann man stecken bleiben (mit dem Rad, mit den Schuhen, mit dem Rollator, mit dem Rollstuhl, mit dem Kinderwagen, ...).

Es ist verständlich, dass in zahlreichen Bereichen das Pflaster dem historischen Umfeld entsprechen soll. Beispiele aus zahlreichen anderen Städten zeigen, dass dieser gestalterische Anspruch auch sehr gut mit geschnittenen oder gespaltenen Steinen erreicht werden kann. Auch die Verfugung der Steine ist so zu wählen, dass eine möglichst ebene Fläche entsteht. Handlungsbedarf besteht aus unserer Sicht in folgenden Bereichen der KernInnenstadt:

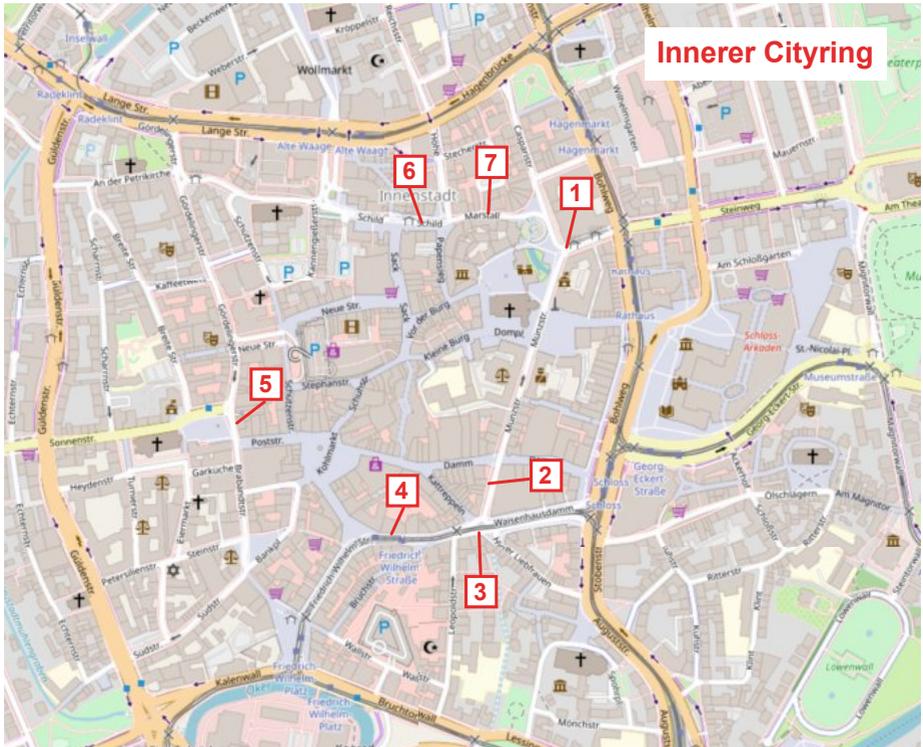


Und so könnte das Kopfsteinpflaster aussehen und verlegt werden, das die Herzen von Radfahrenden und zu Fußgehenden gleichermaßen erfreut. Beispiel Fahrradroute Ljubljana, darunter Pflasterdetail:



Wir hoffen, dass im Zuge der Entstehung des Veloroutennetzes und des Radwegeausbaus diese Aspekte von den Planern der Stadt Braunschweig berücksichtigt werden. Außerdem regen wir an, bei bestehenden Kopfsteinpflasterbereichen zu prüfen, inwieweit der Belag angepasst werden kann.

## 5. Sicheres Radfahren auf dem inneren Cityring – mit diesen Maßnahmen ist das Ziel erreichbar



Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org) / ADFC Braunschweig

Der innere Cityring hat für den Radverkehr eine besondere Bedeutung, da er Zufahrt zu zahlreichen Fahrradabstellanlagen am Rande der Fußgängerzone ist. Ein hochwertiger und sicherer Ausbau des inneren Cityringes für den Radverkehr reduziert die Fahrten durch die Fußgängerzone. Ziel muss es sein, dass der innere Cityring für die Radfahrenden in beiden Richtungen sicher befahrbar ist.

1. Das Einfahren von der **Dankwardstraße** in die Münzstraße ist nicht eindeutig geregelt. Kraftfahrzeuge, die aus der Münzstraße in die Dankward-

straße fahren, rechnen nicht mit entgegenkommenden Radfahrenden. Hier würde eine eindeutige Markierung im Kurvenbereich für Klarheit sorgen.

2. An der Bushaltestelle Damm in der **Münzstraße** überholen Kfz die haltenden Busse häufig auf dem Radfahrstreifen, der für die Radfahrenden in Gegenrichtung angelegt wurde. Dies führt immer wieder zu gefährlichen Situationen und zwingt Radfahrende zum Absteigen oder zum Ausweichen über den Gehweg. Durch

die einfache Montage von Leitschwellen mit Leitbaken kann das illegale Überholen der haltenden Busse wirksam unterbunden werden.

3. An dem Knotenpunkt **Münzstraße – Waisenhausdamm – Leopoldstraße** ist für Radfahrende nicht zu erkennen, wo sie fahren sollen bzw. können. Der Knotenpunkt mit den vielen Pollern, unterschiedlichen Oberflächen und Straßenbahngleisen ist ausgesprochen unübersichtlich. Die Fahrbeziehungen der Radfahrenden sind bei der Gestaltung nicht berücksichtigt worden. Langfristig muss der Knoten vollständig umgebaut werden. Kurzfristig können Markierungen für die Radfahrenden eine Verbesserung schaffen.
4. Im Bereich der **Straßenbahnhaltestelle „Friedrich-Wilhelm-Straße“** müssen die Radfahrenden, die i. d. R. rechts der Gleise fahren, auf Grund der Haltestelle zwischen die Gleise fahren. Hierbei queren sie die Schienen im spitzen Winkel, was immer wieder zu Stürzen führt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.
5. Die **Brabantstraße** wurde für Radfahrende in Richtung Norden freigegeben. An der Ostseite des Altstadtmarktes wurde ein Halteverbot eingerichtet, damit es nicht zu Konflikten zwischen den einbiegenden Bussen und den Radfahrenden kommt. Die für die Radfahrenden reservierte Fläche ist als solche nicht zu erkennen und wird daher häufig zum Halten/ Parken von Kfz genutzt. Dies führt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Der Radweg ist so zu markieren

oder umzubauen, dass er als solcher von allen Verkehrsteilnehmern zu erkennen ist. Halten und Parken von Kfz auf dieser Fläche muss wirksam unterbunden werden.

6. Die Straße **Schild** wird in beiden Richtungen immer wieder illegal von Kraftfahrzeugen befahren. Fußgänger und Radfahrende werden erheblich gestört, teilweise auch von den Kraftfahrzeugführern genötigt auszuweichen oder abzustiegen. Diese illegalen Schleichverkehre sind wirksam zu unterbinden. In zahlreichen Städten werden fahrbare Poller erfolgreich zur Unterbindung illegalen Kfz-Verkehrs eingebaut.
7. Handlungsbedarf gibt es insbesondere in der Straße **Marstall**. Diese ist in Richtung Osten für den Radverkehr gesperrt. Die Radfahrenden weichen zum großen Teil über Papenstieg und Vor der Burg aus. Der Marstall sollte in Richtung Osten für die Radfahrenden freigegeben werden. Um die notwendigen Flächen zu schaffen, müssen die in diesem Bereich vorhandenen Parkplätze aufgelöst werden. Ein Teil der gewonnenen Flächen könnte auch für die Verbreiterung der Fußwege in diesem Bereich genutzt werden.

Diese Maßnahmen können aus unserer Sicht einen leicht umsetzbaren und wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit für die Radfahrenden in der Kerninnenstadt darstellen. Wir hoffen, dass Entscheider aus Verwaltung und Politik die Vorschläge aufnehmen und kurzfristig umsetzen.

## Paris je t'aime!

Paris, die Stadt, die niemals schläft und ewig jung bleibt, ist so lebendig wie nie zuvor.

› *Jens Schütte*

Vor 135 Jahren begann in Paris der Bau eines 324 m hohen Eisenfachwerkturnes. Große Teile der Bevölkerung waren entsetzt und protestierten. Am 14. Februar 1887 in „Le Temps“: „Wir Schriftsteller, Bildhauer, Architekten und Maler, leidenschaftliche Liebhaber der bisher unversehrten Schönheit von Paris, erheben im Namen des missachteten französischen Geschmacks, im Namen der bedrohten Kunst und Geschichte Frankreichs mit all unseren Kräften, all unserer Entrüstung Protest gegen die Errichtung des nutzlosen und monströsen Eiffelturms mitten in unserer Hauptstadt ...“ Nach nur 26 Monaten Bauzeit war der Turm fertiggestellt.

Heute zählt er zu den meistbesuchten Wahrzeichen der Welt.

### Paris, die handelnde Stadt

Vor nicht einmal 10 Jahren quälten sich durch die Innenstadt von Paris, dicht an dicht gedrängt, Tausende von Autos, Motorrädern und Lastwagen. Am rechten Seine-Ufer rasten täglich mehr als 40 000 Autos über die Schnellstraße. Als Anne Hidalgo, Bürgermeisterin von Paris, 2016 verkündete, diese Straße zu einer Fußgängerzone zu machen, stieß sie auf herbe Kritik. Anne Hidalgo ließ sich nicht beirren, die Straße wurde gesperrt. Heute wird dort gejoggt, geskated,



Fotos: Jens Schütte

Rechtes Seine-Ufer – 2016 fuhren hier noch 40 000 Autos



### Alltagsverkehr

flaniert und Rad gefahren und keiner stellt die Sperrung noch infrage. Zahlreiche Projekte folgten, Straßen und Plätze wurden umgebaut. Heute laden sie wieder zum Verweilen und Flanieren ein. Und es gibt noch ganz große Projekte, u. a. den Umbau der Champs Élysées.

Bereits 2015 entschied Anne Hidalgo mehr für das Fahrrad zu tun. Nach dem ambitionierten Programm „Plan Vélo“ werden Hunderte Kilometer Fahrbahnen in ein durchgängiges und homogenes Radverkehrsnetz auf allen wichtigen Linien umgewidmet. Die Infrastruktur grundlegend umzubauen würde Jahrzehnte dauern. Daher hat die Pariser



### Cycle-Chic

Stadtverwaltung schnelle Lösungen erarbeitet. Fahrspuren werden zu Radfahrbahnen umgewidmet und mit Aufkantungen vom Autoverkehr getrennt. Während des Corona-Lockdowns wurde noch einmal beschleunigt. An den noch fehlenden Hauptachsen wurden fast über Nacht mit Hilfe von Plastik-Pollern 50 km Pop-up-Bikelanes geschaffen und

einige zentrale Straßenzüge für den individuellen Autoverkehr gesperrt. So ist beispielsweise die Rue de Rivoli zwischen Louvre und Place de la Bastille nur noch für Radfahrende, Busse und Taxen geöffnet.

### Paris, die lebenswerte Stadt

Paris ist eines der am dichtesten besiedelten Gebiete in Europa. Daher ist es nicht verwunderlich, dass 60 Prozent aller Wege in Paris zu Fuß zurückgelegt werden. Aus diesem Grund wurde parallel zur Planung eines zusammenhängenden Radwegenetzes auch ein Fußverkehrsplan erarbeitet. 230 Straßen wur-



### Schnell ausgeliehen: „Vélib“ (blau als E-Bike)

den zu Fußgängerzonen umgewandelt und die Bürgersteige an 150 Straßen verbreitert. Durch den Umbau mehrerer

bedeutsamer Plätze, wie z. B. des Place de la Bastille und des Place de la République konnte die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden, so dass dort heute wieder viele Menschen verweilen.

In den Wohnquartieren sind im Bereich der Schulen zahlreiche Straßen, die bisher nur während des Schulanfangs und -endes für den Autoverkehr gesperrt waren, vollständig geschlossen. Neben dem Sicherheitsgewinn wurden hierdurch neue Lebensräume für die Bevölkerung geschaffen.

### Leihsystem „Vélib“

Viele Radfahrende in Paris haben kein eigenes Fahrrad, sondern nutzen das Bike-Sharing-System „Vélib“. Der Name setzt sich zusammen aus Vélo (Fahrrad) und Liberté (Freiheit). Das System startete 2007 mit 7500 Rädern an 750 Stationen im Stadtgebiet von Paris, so dass die nächste Station nur wenige Gehminuten entfernt war. Heute sind es 13 000 Räder an 1200 Stationen auch im Umland, die Hälfte davon elektrisch. Der große Er-



Von oben nach unten: Pop-up-Bikelane, geschaffen während des Corona-Lockdowns / Brücke über die Bahn – Rue Riquet / Gesperrte Quartierstraße im Bereich einer Schule



Radfahren am Canal Saint Martin / Bassin de la Villette

folg des Systems resultiert aus der Dichte der Stationen, dem einfachen Ausleihvorgang und der kostenfreien ersten halbe Stunde. Zum Ausleihen Display einschalten, Karte oder Smartphone ranhalten, Fahrrad aus dem Ständer ziehen und losfahren. Für die Rückgabe Fahrrad in den Ständer schieben und Bestätigung abwarten – fertig. Das Tarifsystem ist so gestaltet, dass die Räder nach Fahrtende oder bei Fahrtunterbrechung schnell zurückgegeben werden und so jedes Fahrrad intensiv genutzt wird. Die erste halbe Stunde ist frei, die zweite halbe Stunde kostet 1,- €, die nächste 2,- € und jede weitere 4,- €. Klar, dass bei diesem Tarifsystem die Räder bei einer Pause im Café zurückgegeben werden und danach ein neues Rad geliehen wird.

Paris zeigt, wie mit einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs die übergeordneten Ziele wie Klimaschutz, Gesundheit und mehr Lebensqualität erreicht werden. Der motorisierte Straßenverkehr reduzierte sich zwischen 2014 und 2019 um 22 Prozent. Vielfältige Bevölkerungsgruppen nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel: Frauen, Männer, Kinder und ältere Menschen. Und wir haben das Radfahren bei unserem letzten Besuch in Paris genossen – Paris à vélo!

#### Ihr möchtet mehr erfahren?

- › Paris im ADFC-Projekt „InnoRad“:  
[www.adfc.de/artikel/radnetze-fuer-paris](http://www.adfc.de/artikel/radnetze-fuer-paris)
- › [www.paris.fr/a-velo](http://www.paris.fr/a-velo)
- › [www.velib-metropole.fr](http://www.velib-metropole.fr)

## Stadtgarten Bebelhof – viel los für Radfahrende

Der 2015 gegründete Stadtgarten Bebelhof ist nicht nur ein Gemeinschaftsgarten, sondern auch Bildungsstätte für alle Altersgruppen und Stadtteiltreff. Was weniger bekannt ist: Das Fahrrad hat mit der Zeit einen festen Platz im Konzept bekommen.

› *Gerhard Joermann und Wolfgang Ahlborn*

Auf dem Gelände eines ehemaligen Bauhofs an der Schefflerstraße im Stadtteil Bebelhof hat die Volkshochschule Braunschweig im Jahr 2015 einen Gemeinschaftsgarten angelegt. In über 120 Hochbeeten werden Gemüse, Obst und Kräuter ökologisch angebaut. Jedermann darf hier mitgärtnern und dann auch miternten. Seit der Gründung ist das Projekt stetig gewachsen. So sind auf dem Gelände Werkstätten und eine Imkerei entstanden. Dazu bietet die VHS eine Vielzahl von Kursen und Veranstal-

tungen, von den Grundlagen des Gärtnerns, über Kochworkshops bis Imkerei. Im Folgenden soll es aber darum gehen, was den Stadtgarten Bebelhof auch für Radfahrende interessant macht.

### Anschluss an das Ringgleis

Unmittelbar an der Südostseite des Stadtgartens führt seit 2019 die Umfahungsstrecke Süd des Ringgleises entlang. In der einen Richtung geht es zum Lok-Park, in der anderen zum Sportplatz Rote Wiese und Richmond-Park. Als



*Vielfalt in den Hochbeeten*

ideale Verbindung zwischen Riddagshausen/Buchhorst und Südsee/südliche Oker lässt sich die Strecke auch gut für ausgedehnte Radtouren im Süden Braunschweigs einplanen. Inzwischen befindet sich direkt am Ringgleisweg ein kleines Eingangstor zum Stadtgarten. Es ist also bequem, hier einen Stopp für eine Besichtigung einzulegen. Wer eine Stärkung benötigt, findet auf dem Gelände ein freundliches Freiluft-Café mit leckerem Kuchen. (Geöffnet ist das Tor zu den Öffnungszeiten von Café und Selbsthilfwerkstatt, siehe Infokasten unten).



*Dieter Ahrens leitet die Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt*

### **Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt**

Während der Saison ist dienstags und freitags im Stadtgarten eine Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt geöffnet. Jeder kann hier kostenlos oder gegen eine freiwillige Spende Servicearbeiten und Reparaturen an seinem Rad durchführen. Gängiges Werkzeug ist vorhanden, ebenso Kleinmaterial. Größere Teile müssen selbst mitgebracht werden. Der erfahrene Werkstattleiter Dieter Ahrens steht allen Nutzern mit Rat und Tat zur Seite. Hier codiert auch einmal monatlich der ADFC Braunschweig Fahrräder. Als das Codierteam 2019 nach einer passenden Örtlichkeit für diesen Service suchte, bot die VHS die Werkstatt an. Für den ADFC erwies sich das als ideale Lösung; (mehr zur Fahrradcodierung in der PedaLeo-Ausgabe Herbst 2021 und im Infokasten unten).

### **Servicestation am Ringleis**

Neben der Selbsthilfwerkstatt gibt es neuerdings für Radfahrende auf dem Ringleis auch einen technischen Service rund um die Uhr: Direkt am Tor des Stadtgartens zum Ringleis hat die VHS Arbeit und Beruf GmbH im September 2021 eine selbst entwickelte unbemannte Fahrradservicestation installiert (zu sehen auf dem Titelbild dieser PedaLeo-Ausgabe).

Ausgestattet mit einer Luftpumpe für alle handelsüblichen Ventile und den gängigsten Werkzeugen ermöglicht sie kleinere Reparaturarbeiten. Für bequemes Arbeiten kann das Fahrrad in ergonomisch passender Höhe aufgehängt werden.

Wenn sich die Station bewährt, sollen noch weitere am Ringleis eingerichtet werden.



Einladung zur Kaffeepause am Ringgleis-Tor

### Mundraub-Fahrradtouren

Unter dem Schlagwort „Mundraub“ vernetzen sich seit einigen Jahren Menschen, die im öffentlichen Raum Obst, Kräuter und andere Produkte ernten, durchaus kreativ, aber legal. Wer wissen möchte, was, wann und wo es in Braunschweig etwas zu sammeln gibt, kann dies auf den Mundraub-Fahrradtouren der VHS erfahren, die jeweils im Stadtgarten starten. Unter der Leitung von Saskia Bothe lernen die Teilnehmenden nicht nur, was es am Wegesrand alles an genießbaren Sachen gibt, sondern bekommen auch noch Tipps und Rezep-

te für die Zubereitung. Anmeldungen über das VHS-Kursprogramm (siehe Infokasten unten)

### Apfeltag im Herbst

Ein besonderes Highlight im Veranstaltungskalender waren in den letzten Jahren die Apfeltage im Herbst. An mehreren Startpunkten am Stadtrand von Braunschweig trafen sich Fahrradgruppen, um nach Mundraub-Art von öffentlichen Bäumen Äpfel zu sammeln. Für den Transport war in jeder Gruppe ein Lastenrad dabei. Die geführten Gruppen steuerten sternförmig den Stadtgarten an, wo eine professionelle Saftpresse bereitstand. So konnten die Teilnehmer gleich ihre Ernte als frisch bereitetem Saft verkosten.

### Fahrradkurs für Migrantinnen

Im Jahr 2021 bot die VHS erstmals ein Radfahrtraining speziell für Migrantinnen des Stadtteils Bebelhof an. In diesem Jahr findet der Kurs wieder statt. Der Stadtgarten bietet dafür ein ideales Trainingsgelände, bevor es auf die Straße geht. Anmeldungen über das VHS-Kursprogramm (siehe Infokasten unten).

Foto: ADFC Braunschweig

## Informationen

Die **Saison** im Stadtgarten beginnt, abhängig von der Witterung, in der Regel nach Ostern und geht bis Ende Oktober.

- › Garten und Café: geöffnet Di 16:00-19:00, Fr/Sa/So 15:00-18:00 (in der Saison)
- › Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt: geöffnet Di 16:00-19:00, Fr 15:00-18:00 (in der Saison)
- › Informationen zu allen Kursen und Veranstaltungen im Stadtgarten auf der VHS-Internetseite: [www.vhs38.de/gartenkultur](http://www.vhs38.de/gartenkultur)
- › Informationen zur Fahrradcodierung: [braunschweig.adfc.de/service](http://braunschweig.adfc.de/service)

## Touren in der Radregion Freiburg

Zwei Radtourenleiter des ADFC Braunschweig waren im Oktober 2021 in der Region um Freiburg/Breisgau unterwegs. Hier berichten sie von ihrer Radreise.

› *Tina und Marc Heydecke*

### Mit dem ICE nach Freiburg

Da der neue ICE 4 über ein eigenes Fahrradabteil verfügt und dieser auf der Strecke Berlin–Basel verkehrt, ist es nun möglich, ohne umzusteigen direkt nach Freiburg zu reisen. Im ICE 4 stehen insgesamt acht Fahrradstellplätze zur Verfügung, die vorab reserviert werden müssen. Wir waren erstmals mit diesen Pedelecs unterwegs. Trotz deren breiter 20“-Ballonreifen war das Verstauen der Räder kein Problem.

### Entlang der Dreisam

Der 40 km lange Dreisamtal-Radweg führte uns flussaufwärts aus Freiburg hinaus. Es ist ein gemütlicher Rundweg ohne nennenswerte Steigungen, aber immer mit sehr schönen Panoramablicken in das ländlich geprägte Dreisamtal. Start und Ziel ist das Stadtzentrum von Freiburg. Diesen Einstiegs- punkt an der Dreisam nutzten wir auch für die weiteren Touren nach Staufen und Breisach.

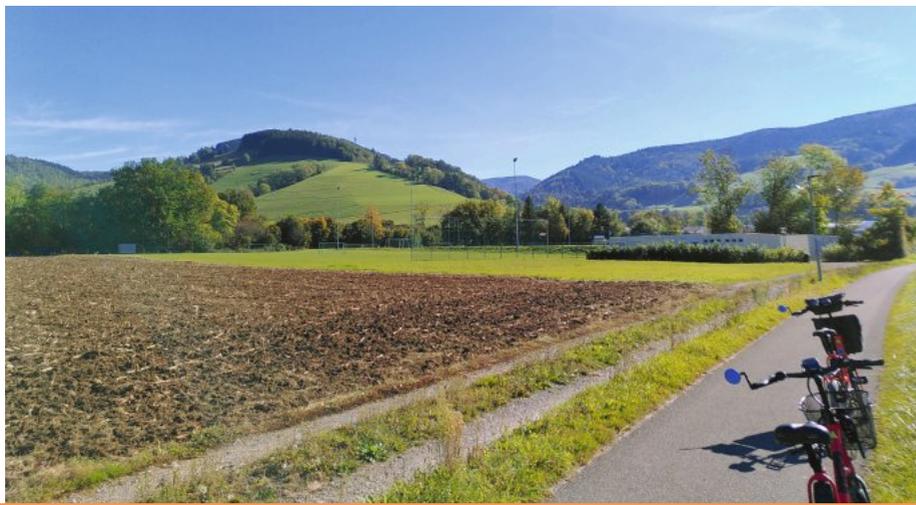
### Staufen – Bad Krozingen

Die 40 km lange Route führt dieses Mal flussabwärts, und es sind einige Kilometer zurückzulegen, bis man an der Stadtgrenze von Freiburg angekommen ist. Man hat an einigen Stellen einen schönen Ausblick auf die Hügellandschaft des Markgräferlands, des Münstertals

und des anschließenden Rheintals. Staufen besitzt eine schöne malerische Altstadt mit vielen Einkehrmöglichkeiten. Bekannt ist Staufen aufgrund von Geothermie-Bohrungen für die Heizung des renovierten Rathauses, die ab dem Jahr 2007 zur Hebung der Altstadt führten und die bis Oktober 2010 Risse an 268 Häusern verursachten. Diese Schäden sind immer noch sichtbar. Zurück nach Freiburg führt die Tour durch Weinberge. Dabei besteht die Möglichkeit, einen Abstecher zur Talstation des Schauinsland



Fahrradstellplätze im ICE 4



*Blick ins Dreisamtal*

zu machen. Von der Bergstation hat man einen wunderbaren Panoramablick über den Schwarzwald und kann sich bequem per Gondel hochschaukeln lassen.

### **Drei-Seen-Radweg**

Für unsere nächste Tour haben wir uns nach einem Tipp für den Drei-Seen-Rad-

weg entschieden. Mit der Bahn S1 ging es von Freiburg bis nach Seeburg. Nach einer Stunde Fahrt starteten wir am südöstlichen Ende des Schluchsees. Die Tour am südlichen Ufer des größten Sees im Schwarzwald entlang führte zuerst über dessen Staumauer. Das schöne Wetter und die beginnende Laubfä-

rbung hatten einen Hauch von Indian Summer. Der gut ausgeschilderte Radweg führte uns zum Titisee. Dabei ist der Weg hinab durch das Bären-tal ziemlich steil und lang. Dieser Teil ist nur für geübte Radfahrende zu empfehlen. Der Ort Titisee ist touristisch sehr überlaufen. Deswegen ging es nach einer kurzen Rast weiter nach Hinterzarten, wo wir in den Zug nach Freiburg stiegen. Der Radweg selbst endet in Kirchzarten.



*In Staufen*

## Breisach

Letztes Ziel unserer Reise war Breisach. Die 40 km lange Tour führte durch etliche Weinberge, und herrlichstes Wetter sorgte für schöne Panoramaaussichten vom Kaiserstuhl bis zu den Vogesen. Breisach besitzt eine sehenswerte Altstadt inklusive des schon von weitem sichtbaren Münsterbergs. Über die Rheinbrücke ist das Elsass nah. Wir entschieden uns, ein paar Kilometer rheinaufwärts zu radeln und dann mit dem Zug in einer Stunde nach Freiburg zurückzufahren.

Die Radregion Freiburg ist wunderschön und vielseitig. Das Radwegenetz ermöglicht Touren von 30–60 km und mehr. Diese Touren sind auch ohne elektrische Unterstützung machbar. Als Kartenmate-



Das Wegenetz ist gut beschildert.

rial benutzten wir u. a. das bikeline-Radtourenbuch „Rund um Freiburg“ (Verlag Esterbauer). Es enthält 19 Tourenvorschläge unterschiedlicher Schwierigkeitsstufen.

Finden Sie bequem Ihre Unterkunft mit Bett+Bike bei über 5.800 fahrradfreundlichen Unterkünften.



**bett+bike**  
adfc

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

**Bett+Bike Qualitätsauszeichnung**

**Hier schlafen Radreisende gut!**

Ihr Rad ist sicher abgestellt, Ihre Kleidung trocknet im Schlaf. Ein vitales Frühstück bringt Sie morgens in Schwung.

Ein Service des ADFC, verfügbar in Deutschland, Österreich, Dänemark, Luxemburg & Belgien

## Auf dem Ilmtal-Radweg vom Thüringer Wald zu den Weinhängen an der Saale

Der beliebteste Radweg Thüringens führt auf 123 Kilometern durch das Tal der Ilm. Radfahrer\*innen entdecken Natur und reichlich Kultur. Weimar lockt mit UNESCO-Welterben: Klassisches Weimar, Goethe und Schiller, Bauhaus. Der ADFC hat den Ilmtal-Radweg 2022 mit vier von fünf möglichen Sternen klassifiziert. Mit dem Gera-Radweg lässt sich die bezaubernde Landeshauptstadt Erfurt anbinden und über den anschließenden Saale-Radweg erreicht man Naumburg und Halle.

› *Torsten Wenk*

### Toller Start in Erfurt

Der offizielle Startpunkt des Ilmtal-Radwegs befindet sich auf 755 Höhenmetern beim Örtchen Allzunah am Rennsteig. Am bequemsten erreicht man Allzunah über den gut zwei Kilometer entfernten Rennsteig-Bahnhof, der am Wochenende mit der Regionalbahn von Erfurt angefahren wird. Alternativ startet man die Radtour bereits in Erfurt, radelt am Fluss Gera

gen Süden und trifft so nach 45 Kilometern in Ilmenau auf den Ilmtal-Radweg. Die thüringische Landeshauptstadt Erfurt lohnt einen Besuch. Unweit des Bahnhofs (Anreise ab Braunschweig mit IC und ICE via Halle) beginnt der sehenswerte mittelalterliche Stadtkern. Die größte Stadt Thüringens (210 000 Einwohner) blieb von Zerstörungen der Weltkriege weitgehend verschont, und so lässt es

sich heute herrlich übers Pflaster schlendern. Ein besonderer Publikumsmagnet ist die Krämerbrücke, die beidseitig mit 32 Fachwerkbauten bebaut ist. Auch die 1389 gegründete alte Universität, an der Martin Luther mehrere Jahre studierte, und die vielen Kirchen sind absolut sehenswert. Familien mit Kindern freuen sich über die in der Stadt installierten Figuren und treffen auf



*Einzigartig: Die Krämerbrücke in Erfurt wird von 32 Fachwerkhäusern gesäumt*

Sandmännchen, Schnatterinchen und Bernd das Brot.

Zehn Kilometer führt der Gera-Radweg entlang des Flüsschens Gera durch die Stadt. Hat man die Parks mit ihren eleganten Villen im Süden durchquert, führt der gut beschilderte Radweg in die älteste Stadt Thüringens. Nach 22 Kilometern erreicht man das bereits im Jahr 704 erstmals urkundlich erwähnte Arnstadt. Die Bürger der Stadt lauschten Anfang des achtzehnten Jahrhunderts dem jungen Organisten Johann Sebastian Bach. Das Denkmal auf dem Marktplatz erinnert an den Musiker. Übrigens: Auch die Thüringer Bratwurst wurde erstmals in Arnstadt urkundlich erwähnt. Sie werden nicht an ihr vorbeikommen, folgen Sie einfach dem Duft zur nächsten Verkaufsbude. Direkt am Gera-Radweg bei Dösdorf sollten Sie die Schafskäserei Ziegenried mit dem großen Hofladen nicht verpassen. Hier gibt es leckere Käse und allerlei thüringische Spezialitäten, die direkt vor Ort verkostet werden können.

Einige Kilometer vor Ilmenau ist Schloss Elgersburg im gleichnamigen Ort vielleicht eine Pause wert. Da die Burg nie erobert wurde, ist sie bestens erhalten. Bei Elgersburg verlassen wir den Gera-Radweg und gelangen über eine beschilderte Querverbindung nach Ilmenau.

### Entlang der Ilm gen Weimar

Hier treffen wir auf den Ilmtal-Radweg und erstmals auf Johann Wolfgang von Goethe. Die kleine Universitätsstadt war häufiger Aufenthaltsort des Herrn Geheimrat, vornehmlich aufgrund seines Ministeramtes für Bergbau, wie das örtliche Museum informiert. Auch von

Ilmenau erreicht man am Wochenende den Bahnhof Rennsteig (die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist in Thüringen kostenlos) und in Allzunah den Startpunkt des Ilmtal-Radwegs (15 km westlich von Ilmenau). Wochentags besteht die Verbindung allerdings nur mit dem Bus (Linie 300; Platzreservierung für Fahrräder beachten!). Wer über Nacht in Ilmenau bleiben möchte, kann zwischen Hotels und Pensionen wählen, auch eine „Bett und Bike“ zertifizierte Jugendherberge ist am Ort.

67 Kilometer sind es am nächsten Tag von Ilmenau nach Weimar. Auf der Strecke liegen die Orte Stadtilm und Bad Berka, jeweils mit Bahnanschluss. Falls der Wind also mal von der falschen Seite wehen sollte, lässt sich die Tour jederzeit abkürzen. Rechts der Ilm rollt es



E-Bike-Tanke in Ilmenau



*Malerisch: Die überdachte Holzbrücke in Buchfart von 1614 mit restaurierter Wassermühle*

sich über eine ehemalige Bahntrasse herrlich durch die Flussauenlandschaft. Mal links, mal rechts der Ilm weiter nach Cottendorf. Empfohlen wird hier ein gut zwei Kilometer langer Abstecher zur denkmalgeschützten Museumsbrauerei Schmitt nach Singen. Im schattigen Biergarten (Di–So, 10–19 Uhr) lässt sich ein frisch gezapftes Singer Bier verkosten, gebraut mit Quellwasser und mit Hilfe einer originalgetreuen Dampfkraftanlage aus den 1920er Jahren.

Mehr oder weniger beschwingt rollen die Räder gen Stadtilm. Eine kleine Stadt mit großem Marktplatz! Wer sich am Straßenverkehr nicht stört, kann vor dem Eiscafé oder an der kleinen Bäckerei zu neuen Kräften kommen. Wieder im Sattel, kommen wir bald ins Dörfchen Dienstedt, das mit nahezu 1200 Jahren zu den ältesten Dörfern Thüringens zählt. Hier wurde im Mittelalter die Waidpflanze kultiviert und zum Blaufärben von Textili-

en genutzt. Wer sich von der anstrengenden Arbeit ausruhte, hatte „blau gemacht.“ Mahlsteine sind Zeitzeugen dieser Epoche. Geologisch interessierte Radler\*innen bemerken die direkt am Radweg gelegene Karsthöhle (Besichtigung nur nach Absprache). Die Räuherei der Stedtener Mühle bietet bald darauf im Hofladen (Mi–Fr, 17–19 Uhr) frischen Räuherfisch. Im folgen-

den Kranichfeld zeugen das Ober Schloss und die Niederburg nach Restaurationsarbeiten von mittelalterlicher Baukunst. Über Tannroda und das Rittergut München (Einkehr möglich, Hofladen) wird Bad Berka erreicht, ein Kurort mit schwefel- und eisenhaltigen Quellen. Wer sich mal die Beine vertreten möchte, tut dies am besten auf der Goetheallee im Kurpark.

Im nahen Buchfart radeln wir wieder einmal über die Ilm, dieses Mal auf einer überdachten Holzbrücke aus dem 17. Jahrhundert. Gemeinsam mit dem Wasserserrad an der alten Mühle ist sie ein Muss für alle Fotografen. Kurz darauf geht es ein Stück des Weges sehr steil hinauf, hier sind E-Biker klar im Vorteil. Honigfreunde werden am Bienenmuseum in Oberweimar halt machen, sich über die Sprache der Bienen informieren und im Hofladen süße Sachen einkaufen.

## Kultureller Höhepunkt Weimar

Und dann ist es so weit: Weimar ist erreicht. Die Kulturstadt Thüringens bietet in ihrer charmant sanierten Altstadt und dem wunderbaren Park an der Ilm ein so breitgefächertes Angebot, dass Sie sich am besten mindestens einen Tag extra Zeit nehmen. Weimarer Klassik mit Wieland, Goethe, Herder und Schiller, Weimarer Republik, Bauhaus sind Stichworte. Einen Überblick können Sie sich auf einem geführten Stadtrundgang verschaffen, vielleicht mit dem orts- und geschichtskundigen Jakob. Jakob, Ende 20, ist in Weimar aufgewachsen, hat das Goethe-Gymnasium besucht und kennt sich bestens aus. Der Verwaltungsangestellte erläutert lebhaft und mit viel Esprit die kulturhistorischen Begebenheiten. Manch Anekdote kommt dabei ans Licht und die Zuhörer bleiben trotz der Informationsfülle gebannt bei der Sache. Die wichtigsten Plätze, Bauwerke und Denkmäler werden angelaufen. So inspiriert,



*Kultureller Höhepunkt ist Weimar: Stadt der Dichter und Lenker*

lässt sich anschließend das Leben und Wirken Goethes und Schillers in deren Wohnhäusern oder im Park an der Ilm auf eigene Faust weiter erforschen. Literatur- und Bücherfreunde werden die Anna Amalia Bibliothek nicht auslassen. Der Rokoko-Saal ist nach dem Brand im Jahr 2004 sehenswert renoviert (Besuch unbedingt voranmelden). Das von Walter Gropius 1919 in Weimar gegründete Bauhaus wäre ein weiterer Höhepunkt, insbesondere für Kunst-, Architektur- und Designinteressierte und einen weiteren



*Beschwingt durch das Weintor in Bad Sulza*

Tag wert. Machen Sie sich Ihr persönliches Programm! Wer das Rad nicht stehen lassen möchte, fährt den 28 km langen Feininger Rundweg im Weimarer Umland.

### Ausklang mit Saalewein

Auch auf der Schlussetappe (39 km) zur Mündung in die Saale mangelt es nicht an Baudenkmalern. Sie passieren Schloss und Park Tiefurt, Schloss Kromsdorf, das Wielandgut, die Wasserschloß Niederroßla, die Ölmühle Eberstedt und landen letztlich im Kurort Bad Sulza, der zu einem Wandelgang am Sole-Gräberwerk ermuntert. Bei Großheringen können Sie bald darauf an der blauen Stahlskulptur auf die Mündung der Ilm in die Saale anstoßen. Ein Nahverkehrsbahnhof bietet bereits von Großheringen



Hier mündet die Ilm in die Saale

die Rückfahrt an. Sehr zu empfehlen ist aber eine kurze Fortsetzung (16 km) auf dem Saaleradweg bis Naumburg. Sie radeln zeitweise durch Weinhänge mit Blick auf die Saale und erhalten schließlich mit dem Naumburger Dom (UNESCO-Welterbe) in der hübsch restaurierten Altstadt einen würdigen Ausklang der Tour.

### Kurzcharakteristik

Besondere Highlights der Thüringen-Tour sind die sehenswerten Städte. Geradelt wird nahezu ausschließlich auf separaten Radwegen mit guter Asphaltdecke. Außerhalb der Orte gibt es kaum Autoverkehr. Die Beschilderung ist sehr gut. Besonders am Ilmtalradweg gibt es zahlreiche Pausenplätze für Radler in der Natur, meist mit einer Infotafel zur Region. Am Thüringer Wald, aber auch um Weimar, gibt es einige steilere, aber kurze, Anstiege bzw. Abfahrten.

In den Orten gibt es Unterkünfte für jeden Geschmack und Geldbeutel. Wir haben uns in Weimar in der Pension Villa Gisela (im Villenviertel, nahe des historischen Friedhofs) und in Bad Naumburg in der Pension Onkel Ernst (nahe zum Markt) sehr wohl gefühlt.

### Informationen

- › bikeline-Radtourenbuch Ilmtal-Radweg mit Gera-Radweg und Laura-Radweg. Verlag Esterbauer GmbH. 1. Auflage 2017. ISBN: 978-3-85000-712-2.
- › Infos des ADFC: [www.adfc-radtourismus.de](http://www.adfc-radtourismus.de)
- › Infos zu Orten, Route, Gastgeber und Service u. a. auf: [www.ilm-tal-radweg.de](http://www.ilm-tal-radweg.de)

## Fahrrad findet neue Transportmöglichkeit

Wer sich auf eine Reise begibt, muss vorher viel organisieren. Erst recht, wenn das eigene Fahrrad mitgenommen werden soll. Dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten: das eigene Auto, Bahn, Schiff, Flugzeug. Oder ein innovatives Reisebusunternehmen aus Braunschweig.

› *Monika Krüger und Wolfgang Ahlborn*

Zum Thema Transportmöglichkeiten für Fahrräder hat der ADFC Braunschweig am 2. April 2022 eine Fahrradtour durchgeführt. Die Tour begann an der VW-Halle und führte über den Binnenhafen, ein Busreiseunternehmen, den Flughafen und den Gliesmaroder Bahnhof wieder in die Innenstadt.

Die ADFC-Tourenleiterin Steffi Behrens hat die Route zum Thema „Huckepack-Biking“ mit viel Engagement geplant, organisiert und durchgeführt. Die Organisation der Tour fand in Absprache mit dem Busunternehmen „UnterWegs“ statt, das zeitgleich einen „Tag des offenen Fahrradanhängers“ veranstaltete. Auf der Tour vermittelte Steffi Behrens den Teilnehmenden an mehreren Stationen viel Wissenswertes zum Fahrradtransport mit den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die mitradelnden ADFC-Aktiven und auch die anderen Teilnehmenden trugen mit ihren Erlebnissen zum Erfahrungsaustausch bei.

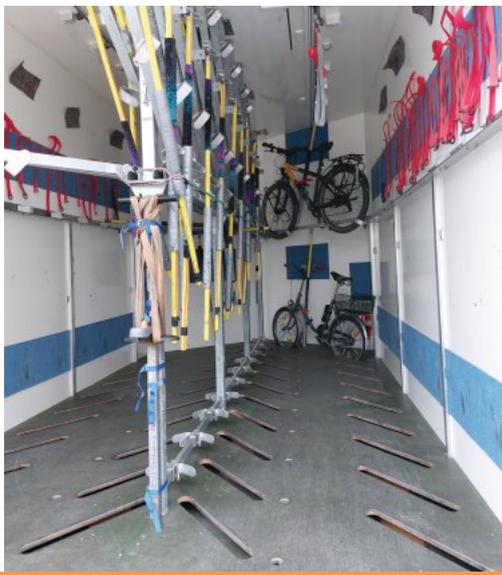
Während eines ersten Stopps am Binnenhafen Braunschweigs wurde daran erinnert, dass von hier aus noch vor wenigen Jahren ein Schiff zu Ausflugsfahrten abfuhr – mit der Möglichkeit, auch Fahrräder zu transportieren! Generell gehören Schiffe zu den beliebten Verkehrsmitteln bei Radtouristen, denn so gut wie

alle Fähren nehmen problemlos auch Fahrräder mit.

Die nächste Station war dann das Hauptziel des Tages: das Busdepot von „UnterWegs, die Reise GmbH“ in Wenden. Das Busunternehmen hatte zu einem „Tag des Fahrradanhängers“ eingeladen, die neue Investition von UnterWegs sollte vorgestellt werden: Ein



*Im Busdepot lassen sich die Teilnehmenden den neuen Fahrradanhänger zeigen.*



Zwei Reihen, zwei Etagen: Der Laderaum des Fahrradanhängers

Fahradanhänger für Reisebusse. Dieser Einladung war außer der ADFC-Gruppe noch eine Fahrradgruppe mit Teilnehmenden aus dem Ortsteil Timmerlah, unter Leitung von Manfred Dobberphul vom dortigen SPD-Ortsverein, gefolgt.

Geschäftsführer Uli Lehmann, einer der Gründer von UnterWegs sowie sein Team hatten sich sehr gut auf diesen Besuch vorbereitet. Nach dem wärmenden Kaffee und einem tollen Kuchenbuffet wurde der neue Fahrradanhänger mit großem Interesse besichtigt, und zum ersten Mal das Beladen mit Fahrrädern vor einem fachkundigen Publikum getestet. Der große Vorteil dieses Anhängers ist, dass die Räder ohne Veränderungen verladen werden können, also ohne den Lenker zu verstellen oder die Akkus auszubauen. Entsprechend schnell waren

die 35 Räder sicher verstaut. Für weitere neun Fahrräder wäre noch Platz gewesen.

Fazit: Mit dem Reisebus und einem innovativen Fahrradanhänger geht's prima. Besonders für größere Gruppen ist das eine ideale Lösung. Der Reisebus ist neben der Bahn das umweltfreundlichste Verkehrsmittel – nachhaltiger geht es nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

Die ADFC-Gruppe fuhr nun in Richtung Flughafen Braunschweig, wo die Teilnehmenden von Steffi erfuhren, dass durchaus die Möglichkeit besteht, Fahrräder mit dem Flugzeug zu transportieren. Dazu müssen die Räder aber aufwändig in Taschen oder Kartons verpackt werden. Zuvor müssen der Lenker

quer gestellt, die Pedale abmontiert und die Luft aus den Reifen gelassen werden.

Weiter ging es zum Bahnhof Gliesmarode. Dort wurde dann über die Möglichkeiten und insbesondere über die Erfahrungen der Teilnehmenden beim Transport von Fahrrädern mit der Bahn gesprochen.

Nach insgesamt rund 40 Kilometern endete eine interessante Info-Fahrradtour. Der Dank für die gelungene Veranstaltung gilt nicht nur Tour-Guide Steffi Behrens sondern auch den ADFC-Aktiven Andreas Bragulla, Jörg Duckstein und Klaus Schmalstieg sowie den Teilnehmenden, die trotz kühler 6 °C Lufttemperatur zum guten Gelingen der Aktion beigetragen haben.

## Wer spendet für die Wartung der Lastenräder?

Das Lastenrad-Verleihsystem *Heinrich der Lastenlöwe* wird in diesem Jahr fünf Jahre alt und hat vielen Menschen das Lastenradfahren nähergebracht. Damit die Lastenräder auch weitere fünf Jahre in gutem Zustand verfügbar sein können, sind wir auf eure Hilfe bei der Finanzierung der regelmäßigen Wartung und Reparatur der Räder angewiesen. Bitte unterstützt den Lastenlöwen mit einer Spende unter dem Stichwort „Heinrich“ auf das Konto des ADFC Braunschweig: IBAN: DE 40 2505 0000 0199 8460 49.

## Stadtradeln im Team ADFC / RADtour '22

Vom 4. bis 24. September 2022 findet wieder das Stadtradeln statt, bei dem auch der ADFC Braunschweig wie gewohnt mit einem Team am Start ist. Teamkapitänin Susanne Gauß heißt alle Radfahrenden herzlich willkommen. Meldet euch gleich heute noch an unter: [stadtradeln.de/braunschweig](http://stadtradeln.de/braunschweig) und tretet mit uns in die Pedale.

Zum Auftakt des Stadtradelns organisiert der ADFC Braunschweig am 4. September sein jährliches großes Radevent: Die RADtour '22. Auf einem ausgeschilderten Rundkurs über ca. 35 km geht es diesmal durch den Südosten Braunschweigs. Die Strecke ist familienfreundlich und ohne Schwierigkeiten zu befahren.



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

- Individuelle Fahrräder
- Maßanfertigungen
- Liege- + Elektroräder
- Reparaturservice
- Ersatzteile + Zubehör



## Arbeitsgruppen

Die inhaltliche Arbeit des ADFC Braunschweig findet in vier Arbeitsgruppen statt, die sich teils regelmäßig und teils nach Bedarf treffen:

- › AK Verkehr ([verkehr@adfc-braunschweig.de](mailto:verkehr@adfc-braunschweig.de))
- › AG Öffentlichkeitsarbeit ([susanne.schroth@adfc-braunschweig.de](mailto:susanne.schroth@adfc-braunschweig.de))
- › AG Radtourenleiter\*innen ([radtourenleiter@adfc-braunschweig.de](mailto:radtourenleiter@adfc-braunschweig.de))
- › Redaktion PedaLeo ([pedaleo@adfc-braunschweig.de](mailto:pedaleo@adfc-braunschweig.de))

Darüber hinaus kommen im monatlichen Aktiventreff die Aktiven zum zwanglosen Austausch zusammen. Die Arbeitsgruppen stehen allen Interessierten offen. Wer Interesse an der Mitarbeit in einer Gruppe hat oder einfach nur mal beim Aktiventreff reinschauen möchte, ist herzlich willkommen. Der Terminkalender mit Zeit, Ort und Ansprechpersonen auf: [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de)

Unsere Schulungen werden gefördert durch die:  
Ländliche Erwachsenenbildung in Niedersachsen e. V. (LEB)  
Regionalbüro Braunschweig  
Helene-Künne-Allee 5, 38122 Braunschweig  
[www.leb-niedersachsen.de](http://www.leb-niedersachsen.de)



## Codierung

Der ADFC Braunschweig bietet in Zusammenarbeit mit der Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt der VHS Braunschweig Fahrradcodierungen an, in der Regel jeden ersten Freitag des Monats zwischen Mai und Oktober. Die genauen Termine und weitere Informationen finden Sie im Internet unter: [braunschweig.adfc.de/service](http://braunschweig.adfc.de/service)

## Selbsthilfwerkstätten

### Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA

Eulenstr. 5, 38114 Braunschweig, Tel. 0531 576636, [fvag@tu-braunschweig.de](mailto:fvag@tu-braunschweig.de)  
Mo, Di, Fr 15:00–19:00, Do 17:00–21:00

### Volkshochschule Braunschweig

Stadtgarten Bebelhof, Schefflerstraße 34, 38126 Braunschweig  
Apr–Okt: Di 16:00–19:00, Fr 15:00–18:00

## Termine

- › 13.06.22: Jahreshauptversammlung des ADFC Braunschweig, 19:00, Brunsviga
- › 19.06.22: Mit dem Fahrradbus vor die Tore Hamburgs und Teilnahme an einer Fahrradsternfahrt in die Innenstadt (mehr dazu auf: [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de))
- › 04.09.22: RADtour '22 und Beginn Stadtradeln >> *siehe Kurzmeldung auf S. 43*

Die Termine geführter Radtouren des ADFC Braunschweig finden Sie im ADFC-Radtourenkalender, zu erreichen über unsere Homepage: [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de)  
Radtouren anderer Veranstalter in der Region auf: [www.fahrradprogramm.de](http://www.fahrradprogramm.de)

## ADFC Braunschweig e. V.

### Geschäftsstelle

Klint 20, 38100 Braunschweig  
Tel. 0531 61547-327 (AB), Fax -328

info@adfc-braunschweig.de  
braunschweig.adfc.de

Die Geschäftsstelle ist telefonisch erreichbar; Nachrichten auf dem Anrufbeantworter werden täglich abgehört. Gern können Sie auch per E-Mail Kontakt mit uns aufnehmen. Persönliche Termine sind nach Absprache möglich.

## Ansprechpersonen der Stadtverwaltung Braunschweig

### Radverkehrsbeauftragte

Dr. Amrit Bruns 0531 470-3579, radfahren@braunschweig.de  
Projektleitung „Radverkehr in Braunschweig“: Tobias Paulke 0531 470-3570

### Ideen- und Beschwerdemanagement

ideen-beschwerden@braunschweig.de

Radwegschäden und andere Mängel, auch Fahrradwracks, können online über das Beteiligungsportale der Stadt gemeldet werden: [www.mitreden.braunschweig.de](http://www.mitreden.braunschweig.de)

### Falschparken auf Radwegen

Reinhard John, Tel. 0531 470-2975, bussgeldabteilung@braunschweig.de

## Impressum

### Herausgeber

ADFC Kreisverband Braunschweig e. V.  
Klint 20, 38100 Braunschweig  
Tel.: 0531 61547-327  
E-Mail: [pedaleo@adfc-braunschweig.de](mailto:pedaleo@adfc-braunschweig.de)

### Redaktion und Layout

Susanne Schroth (V. i. S. d. P., Adresse s. o.),  
Wolfgang Ahlborn, Monika Heim, Gerhard  
Joermann, Walter Lükewille, Torsten Wenk

### Bezug

Der PedaLeo erscheint mit zwei Ausgaben pro Jahr. Der Bezug für ADFC-Mitglieder ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Der PedaLeo wird außerdem an verschiedenen Stellen in Braunschweig und im Landkreis Helmstedt ausgelegt.

### Anzeigenredaktion: Torsten Wenk

Für Inhalt und Gestaltung der Werbeanzeigen ist jeweils der Werbende verantwortlich, ebenso für verlinkte oder beworbene Webseiten. Gleiches gilt für QR-Codes und die durch sie erreichbaren Medien und Informationen.

### Titelbild: Servicestation am Ringgleis,

Foto: ADFC Braunschweig / Gerhard Joermann

### Bilder und Texte

Die Bildrechte liegen, wenn nicht anders angegeben, beim ADFC Braunschweig. 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.  
Braunschweigische Landessparkasse  
IBAN: DE 40 2505 0000 0199 8460 49  
BIC: NOLADE2HXXX

### Druckauflage: 3500, Mai 2022

Druck: oeding print GmbH





## Wir danken unseren Fördermitgliedern für die Unterstützung

### **Buchhandlung Graff GmbH**

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

### **E-Bike Kasten**

Poststraße 14  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 6094575-0  
[www.ebike-kasten.de](http://www.ebike-kasten.de)

### **e-motion e-Bike Welt Braunschweig**

Wilhelmstraße 1  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 47230024  
[www.emotion-technologies.de/braunschweig](http://www.emotion-technologies.de/braunschweig)

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

Oststraße 2c  
38122 Braunschweig-Broitzern  
Tel. 0531 8667451  
[www.eckis-fahrradwelt.de](http://www.eckis-fahrradwelt.de)

### **M&P Management GmbH**

Gablonzstraße 2-4  
38114 Braunschweig  
Tel. 0531 25602-0  
[www.mp-gruppe.de](http://www.mp-gruppe.de)

### **Radhaus**

Dürerstraße 30  
38106 Braunschweig  
Tel. 0531 2336871  
[www.radhaus-braunschweig.de](http://www.radhaus-braunschweig.de)

### **SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS**

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

### **STEINKAMP Räder nach Maß**

Hopfengarten 1/1a  
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)

### **velocity Braunschweig GmbH**

Kurt-Schumacher-Str. 8-14  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 123118-28  
[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)

# MIT ABSTAND DIE BESTEN MOMENTE

# SFU

*immer Unterwegs*



**BEKLEIDUNG, RADTASCHEN, SCHÜHE,  
OUTDOOR, TREKKING, BERGSPORT & MEHR...**

**SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH**

Neue Straße 20 | 38100 Braunschweig | 0531 13666  
Schillerstraße 33 | 30159 Hannover | 0511 4503010



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

Foto: Norwegen © Thomas Hense

# Radhaus



**Lastenräder!**

**Service!**

**Leasing!**

**Zubehör!**



**Öffnungszeiten:**

**MO - FR 10:00 - 19:00  
SA 10:00 - 13:00**

**Radhaus Inh. Mathias Baumann  
Dürerstr. 30  
38106 Braunschweig  
Tel.: 0531-2336871**

**E-Mail: [verkauf@radhaus-braunschweig.de](mailto:verkauf@radhaus-braunschweig.de)**

**[www.radhaus-braunschweig.de](http://www.radhaus-braunschweig.de)**

# **E-BIKE** **KASTEN**

komm vorbeike!



**Größte E-BIKE**  
**Auswahl in**  
**deiner**  
**Nähe**

**2 x BS**  
**1 x WOB**  
**1 x GS**

**ePOWER**  
**ohne LIMIT**

**BS** Flagshipstore • Kattreppeln 19 **1200 qm**  
**BS** eLastenrad-Studio • Poststraße 14  
**WOB** Shop Wolfsburg • Rothenfelder Str. 21  
**GS** Shop Goslar • Odermarkplatz 1 **NEU**

**www.ebike-kasten.de**