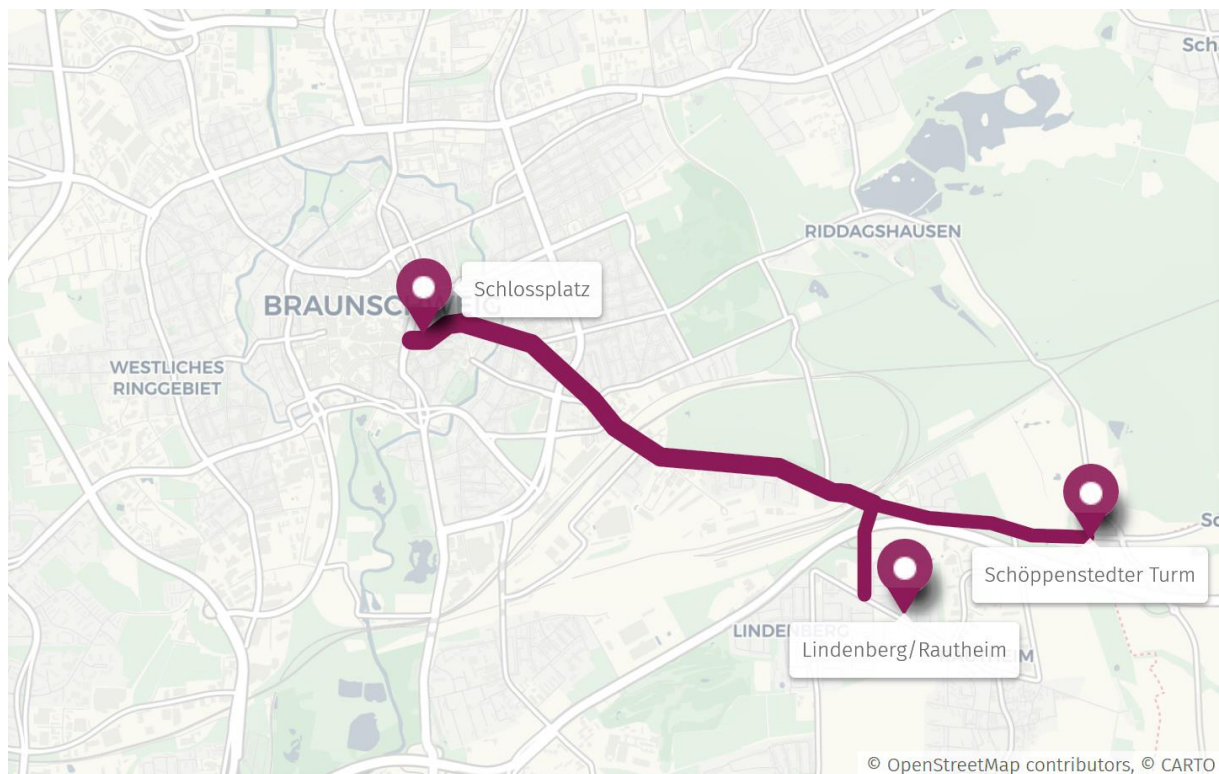


VELOROUTE 4

Anregungen für eine Radinfrastruktur, die Braunschweig ganz nach vorne bringt



ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Wir begrüßen die Einleitung der Planung der Pilot-Veloroute vom Schöppenstedter Turm bis zum Schlossplatz in Braunschweig.

Mit den Velorouten sollen die Bedürfnisse von Nutzergruppen wie Kindern, Familien, auf Bequemlichkeit bedachten Radinteressierten und Pendlerinnen und Pendlern in den Fokus genommen werden. Das Veloroutennetz soll eine gebaute Einladung sein, mit dem Fahrrad zu fahren. Auch für das ausgegebene Ziel, Braunschweig zur familienfreundlichsten Stadt Niedersachsens zu machen kann das Veloroutennetz damit einen sichtbaren Beitrag leisten. Überhaupt ist die Pilot-Veloroute ein Instrument, mit dem Braunschweigs Position in der bundesweiten Diskussion um besseren Radverkehr stärker herausgearbeitet werden kann.

Zu einigen konkreten Fragestellungen und Aspekten dieser neuartigen Fahrradstrecke „aus einem Guss“ haben wir Ideen und Anregungen entwickelt, die wir gerne in einem konstruktiven Dialog in die Planungen einbringen möchten.

Entsprechend der beschlossenen Velorouten-Definition zeichnen sich Velorouten u.a. durch selbsterklärende Verkehrsführungen, Vermeidung scharfer Knicke in der Routenführung sowie

weitgehende bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr auch an Knotenpunkten aus ¹. Die ausgewählte Strecke bietet die Möglichkeit, die verschiedenen in der Velorouten-Definition beschriebenen Führungsformen exemplarisch zu verwirklichen.

Wir bekräftigen unseren Vorschlag, die Velorouten im Gesamtnetz wie das Ziffernblatt einer Uhr zu nummerieren. Dies wird die Verständlichkeit des Zielnetzes für die Bürgerinnen und Bürger von vornherein erleichtern. Wir geben zu bedenken, dass bereits mit der Nummerierung der Pilot-Veloroute der Grundstein für eine möglichst sinnhafte Benennung aller folgenden Routen gelegt wird. Soll zu diesem Zeitpunkt noch keine Festlegung auf eine Systematik getroffen werden, wäre es sinnvoll, für die Pilot-Veloroute vorerst keine explizite Nummer zu vergeben. Dies hielte in den nächsten Jahren die Möglichkeit zur stimmigen Benennung offen und beugt späterer Verwirrung vor.

Bei der **Gestaltung der Radwege** sind an Grundstückszufahrten und untergeordneten Einmündungen sog. Radweg- bzw. Gehwegüberfahrten anzulegen ². Mit diesen werden Rad- und Gehwege ununterbrochen und plateauartig, ohne „Auf und Ab“ durchgeführt ³. Für die im Neubau herzustellenden Radwege schlagen wir eine wirksame, höhenmäßige Trennung zum Fußverkehr vor.

Bei der **Gestaltung der Fahrradstraßen** sind Maßnahmen umzusetzen, die einen neuen Charakter als gemütliche, einladende Anwohnerstraßen mit Fokussierung auf Radverkehr erkennbar werden lassen, auch bereits vor einem (prinzipiell wünschenswerten) grundhaften Umbau. Gemäß Velorouten-Definition sind die als Fahrradstraßen vorgesehenen Abschnitte zu „bevorrechtigten Fahrradstraßen mit flankierenden Maßnahmen zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs“ zu entwickeln ¹.

Bei den **Knotenpunkten der Helmstedter Straße mit der Kastanienallee und der Leonhardstraße** (Elise-Averdieck-Platz) wird es darauf ankommen, trotz derzeit abknickender Straßenführungen möglichst flüssige, bruchlose und direkte Führungen baulich herzustellen sowie leichte und sichere Querungen zu ermöglichen. Im Idealfall würde dies bedeuten, dass der Verlauf der Veloroute sich stets intuitiv anfühlt. Wer träumerisch und gedankenverloren dem Weg folgt, dessen/deren Fahrt soll eindeutig, aber beiläufig entlang der Veloroute gelenkt werden. Biegt die Veloroute ab, muss sie trotzdem die einladenste, als Hauptrichtung für den Radverkehr erkennbare Führung aufweisen.

Für eine harmonische Gestaltung des sich über die nächsten Jahre entwickelnden Gesamtprojektes „Veloroutennetz“ regen wir die **Entwicklung** eines seriösen und ansprechenden **Corporate Designs** an. Teil davon könnten beispielsweise ein Logo, eine Signatur-Farbe, die Beschilderung, durchgefärbter Asphalt und ästhetische Stilelemente sein.

GESTALTUNG DER RADWEGE

Die Anlage von neuen Radverkehrsanlagen betrifft Teile der Georg-Eckert-Str. (ca. 250 m bis 400 m) sowie die Museumstraße bzw. Helmstedter Str. bis zum Beginn der Kastanienallee (ca. 480 m).

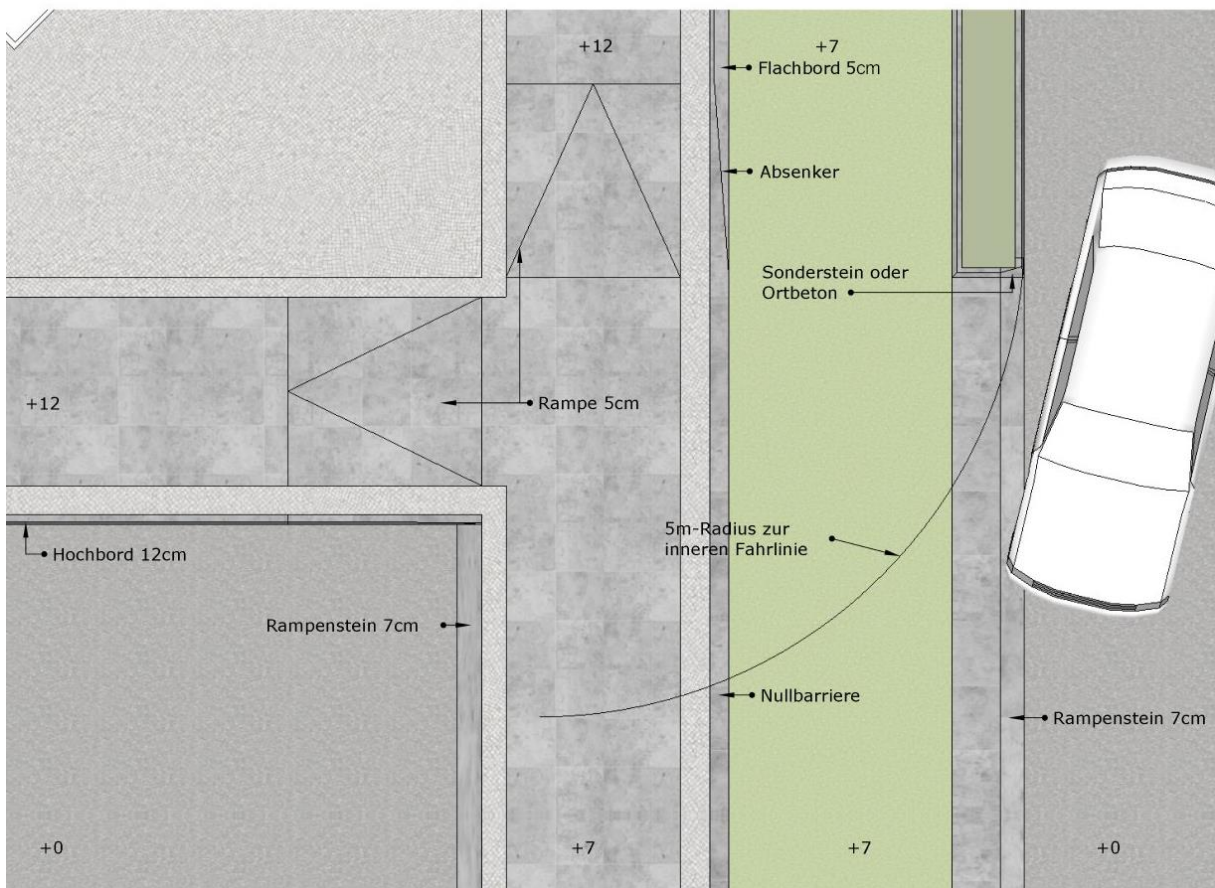
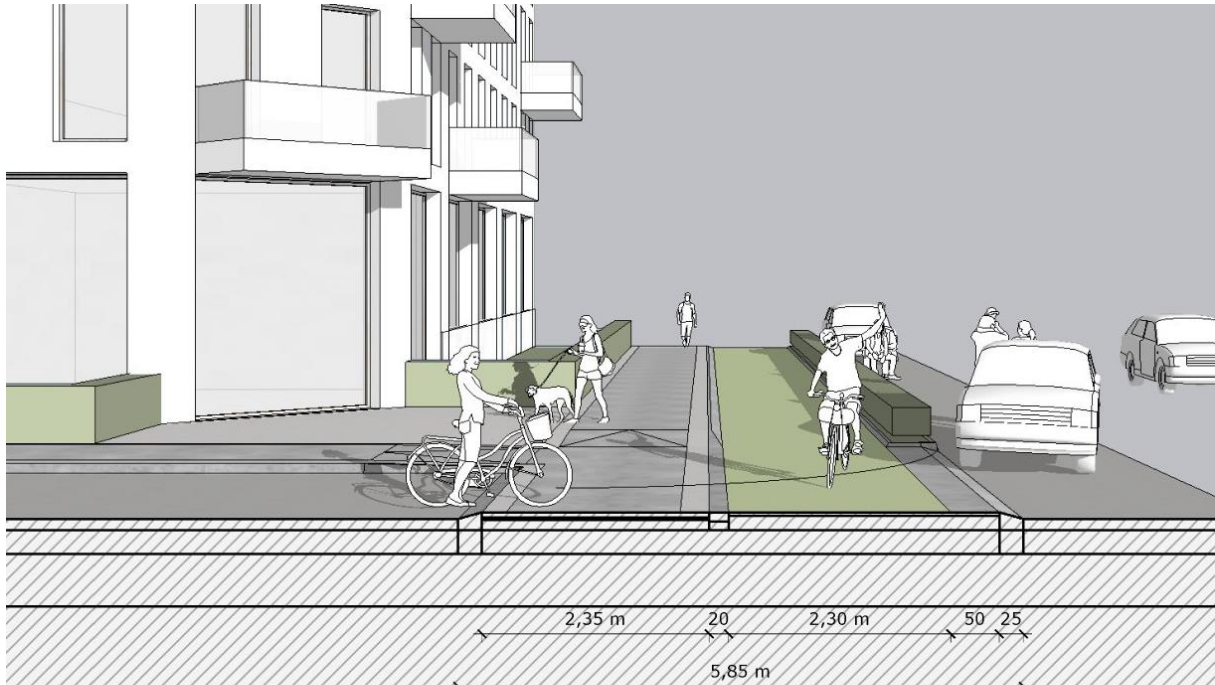
Der Ausbau von bestehenden Radwegen betrifft voraussichtlich zwei Abschnitte. Zum einen die Helmstedter Str. von der Ackerstraße bis zum Hauptfriedhof (ca. 800 m). Zum anderen Teile der Helmstedter Str. von der Rautheimer Str. bis zur Stadtgrenze am Schöppenstedter Turm (ca. 1,5 km), dort wo die vorhandenen Radwege den Kriterien zur Aufnahme in eine Veloroute noch nicht genügen. Bereits in Planung befinden sich im Rahmen des Stadtbahnausbaus Radverkehrsanlagen an der Helmstedter Str. ab dem Hauptfriedhof bis zur Rautheimer Str. und an der Rautheimer Str. selbst.

¹ Definition „Velorouten in Braunschweig“, Beschluss nach Vorlage 21-15699-01

² Ziele- und Maßnahmenkatalog vom 14.7.2020 M6: „Höhengleichheit an Zufahrten und Einmündungen“

³ vgl. ERA 2010 Kapitel 11.1.7 insb. Bild 86, 87, 88

Wir schlagen für die Gestaltung der Radwege den Begriff der „Radfahrbahn“ vor. Aus diesem wird deutlich, dass es sich um Radwege handelt, die klassischen (Kfz-) Fahrbahnen hinsichtlich Durchgängigkeit, Belagsqualität, Ruckfreiheit, Abgrenzung vom Gehweg und Fahrgefühl in nichts nachstehen. Sie werden als baulich von Gehweg und Kfz-Verkehr abgegrenzte und dem Fahrbahnniveau angenäherte Parallelfahrbahnen konzipiert.



Prinzipskizze: Radweg nach Braunschweiger Standard an einer Einmündung mit Gehweg- und Radwegüberfahrt

Wir empfehlen, die Radwege auf einem mittleren Niveau zwischen Kfz-Fahrbahn und Bürgersteig anzulegen. Seit jeher werden Fahrbahnen von Bürgersteigen nach diesem wirksamen Prinzip getrennt: ein klar erkennbarer Höhenunterschied, von dem beim Überfahren ein Stoß ausgeht. Durch einen Höhenunterschied, wie etwa bei „Kopenhagener Radwegen“, wird ein wichtiger Beitrag geleistet, die seit längerem stärker artikulierten Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr nachhaltig aufzulösen.

Als Trennung zur Fahrbahn ist ein Bordstein, der das Beparken durch Kfz verhindert, vorzusehen. Je nach Platzverhältnissen ist auch eine Verbindung mit einem schmalen Grünstreifen mit niedriger, die gegenseitige Sichtbarkeit nicht einschränkender, Bepflanzung möglich. Zwischen Gehweg und Radweg favorisieren wir den Einsatz eines „fehlerverzeihenden“ Bordsteins. Der Schräg-/Flachbordstein (siehe Prinzipskizze) mit einer Steigung zwischen 10° und 30° soll die Nutzung des Gehweges durch Radfahrende unterbinden. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass von diesem bei geeigneter Formgebung und breiten Radwegen keine Sturzgefahr ausgeht.

An Einmündungen untergeordneter Nebenstraßen und an Grundstückszufahrten werden die Rad- und Gehwege ohne Unterbrechung durchgeführt (sog. Radweg- bzw. Gehwegüberfahrten, siehe Prinzipskizze). Der Radweg verläuft auf durchgängigem Höhenniveau, der Gehweg wird sacht auf Radwegniveau abgesenkt. Zur Überwindung des Höhenunterschieds für querende Kfz werden in den Trennstreifen Rampensteine positioniert. Die Aufmerksamkeit und die Verkehrssicherheit bei Abbiegevorgängen werden hierdurch nachweislich erheblich verbessert. Der Beschlusslage zum Braunschweiger Standard, zu den Velorouten und zur Beachtung der ERA wird durch eine derartige Gestaltung gefolgt. Dabei vermindert das mittlere Höhenniveau des Radweges die durch Rampen zu überbrückenden Höhenunterschiede zur Fahrbahn und erleichtert damit die bauliche Ausführung.

Um Bushaltestellen wie an der Steintorbrücke sind die Radwege, wie bereits vielerorts im Stadtgebiet, als Umfahrung zu gestalten.

GESTALTUNG DER FAHRRADSTRASSEN

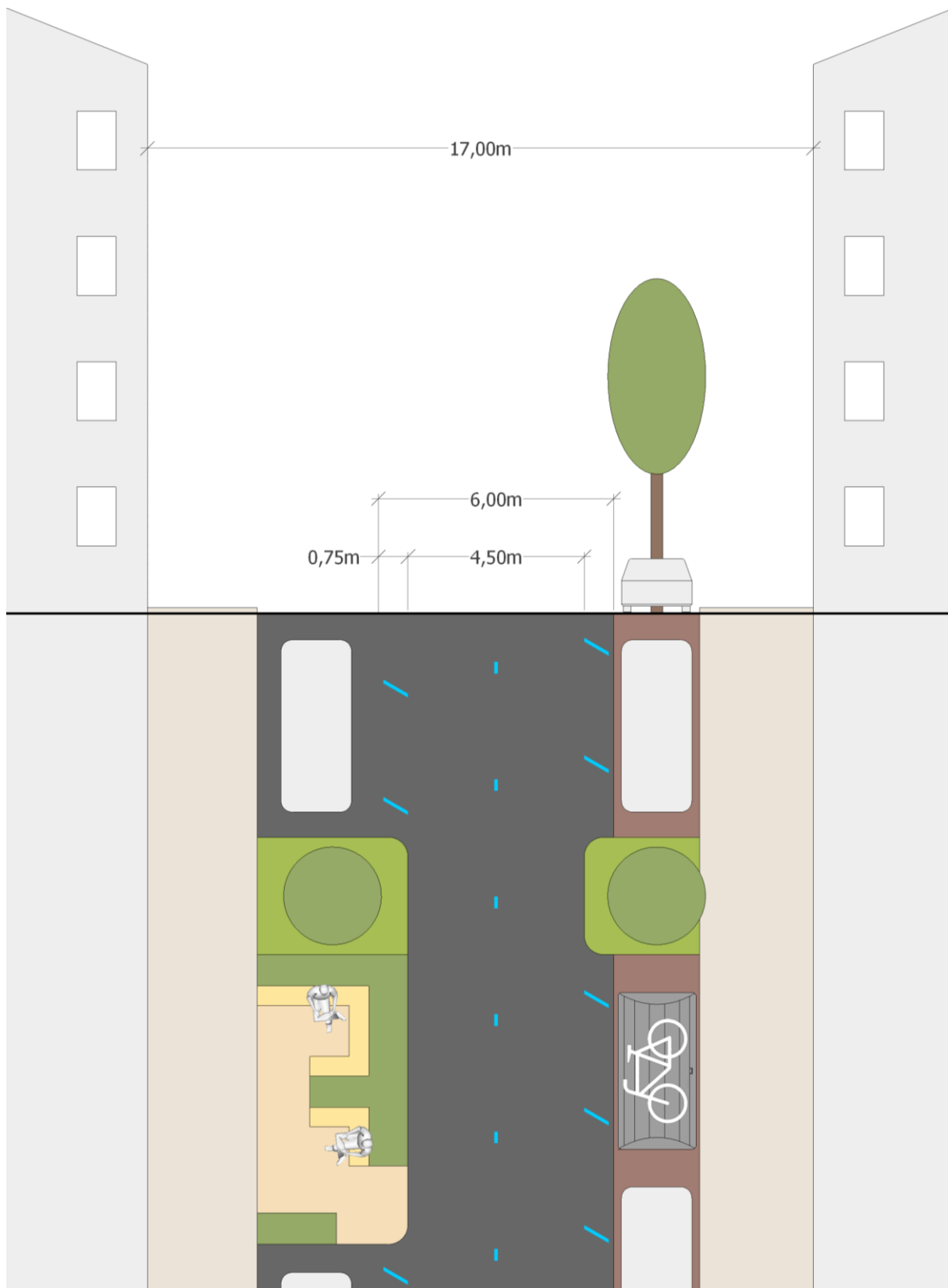
Auf der Helmstedter Straße zwischen Kastanienallee und Leonhardstraße bietet sich die Anlage zweier Fahrradstraßen an, wie bereits in der Verwaltungsvorlage zur Auswahl der Pilot-Veloroute dargestellt⁴. Aus den Festlegungen der Braunschweiger Velorouten-Definition, die zudem durch einschlägige Regelwerke gestützt wird⁵, ergibt sich, dass Abschnitte als Fahrradstraßen mit Beschränkungen für den Kfz-Verkehr (bspw. nur Anlieger) und mit einer Bevorrechtigung zu versehen sind. Die Beschilderung ist mit flankierenden Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs zu unterstützen. Auch die jüngere Rechtsprechung hat bestätigt, dass die Anordnung von Fahrradstraßen nur dann rechtmäßig sein kann, wenn damit konkrete Verhaltensregeln verbunden sind, die über die ohnehin geltenden Verkehrsregeln hinausgehen und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr aufgelöst werden (Hannoveraner Urteil zur Kleefelder Str. vom August 2021⁶).

Für diesen Abschnitt (ca. 550 m) ist durch die geschaffene Unterbrechung am Ring bereits eine erste Verkehrsberuhigung erreicht worden. Weitere sind am Knoten Kastanienallee und am Knoten Georg-Westermann-Allee sinnvoll (Modalfilter). Der großzügig dimensionierte Straßenraum wirkt heute verlassen und leer. Er kann sowohl zum Wohle der Radfahrenden wie auch der Anwohnenden aufgewertet werden. Bis zu einem grundhaften Umbau können zentrale Verbesserungen zu Herstellung der Eignung als Veloroute bereits durch bestandsnahe Maßnahmen erzielt werden.

⁴ Vorlage 21-15700, später beschlossen mit Verlängerungen zum Schlossplatz und Schöppenstedter Turm (-03)

⁵ VwV-StVO Fassung vom 8.11.2021 zu Zeichen 244.1 und 244.2, RAST 06 Kapitel 6.1.7.7, ERA 2010 Kapitel 6.3

⁶ <http://www.rechtsprechung.niedersachsen.juris.de/jportal/?quelle=jlink&docid=JURE220020639&psml=bsndprod.psml&max=true> insb. Randnummer 53 ff.



Prinzipskizze: Querschnitt Fahrradstraße mit markierter Kernfahrbahn und neuen Nutzungen des Seitenraums

Durch Markierung entsteht eine etwa 4,50 m breite Kernfahrbahn, die im vorhandenen Querschnitt frei positioniert werden kann. In ihrer kleinteiligeren Dimension unterstreicht sie die Widmung als Fahrradstraße. Beidseitig wird je ein 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen abmarkiert (Türöffnungs-Zone). Begegnungsverkehr zweier Kraftfahrzeuge bleibt möglich. Um diesen Querschnitt herum kann der weite Straßenraum nun flexibel genutzt werden.

Für die Anwohnenden können attraktive Räume durch eine Umgestaltung geschaffen werden. Beispielsweise durch Parklets mit Sitz- und Spielgelegenheiten und Bepflanzung, vergrößerte und neue Baumscheiben sowie neu geordnete Parkmöglichkeiten (überdachte Radabstellplätze und Kfz). Bis zu einem späteren grundhaften Umbau der Straße kann die neue Flächenaufteilung so bereits umgesetzt und erprobt werden.



*Projekt „Bike Offenbach“: Durchgehende Markierung des Sicherheitsstreifens / Türöffnungs-Zone
Foto: Janina Albrecht*

Die in der Prinzipskizze dargestellten seitlich angedeuteten Sperrmarkierungen sind von der Gestaltung eines innovativen Fahrradstraßen-Projekts in Offenbach inspiriert ⁷ und weiterentwickelt worden (siehe Foto). Sie sind farbsparender und visuell weniger dominant ausgebildet als beim Offenbacher Fahrradstraßenprojekt, zudem nun wie normale Sperrmarkierungen ausgerichtet und aufgehellt. Sie sind auf die Mittelmarkierungen abgestimmt positioniert. Bei einem späteren grundhaften Umbau bietet es sich an, den Sicherheitsraum taktil spürbar und abnutzungsfester in grobem Pflaster oder geprägtem Beton / Asphalt ausführen, sodass dieser wenig befahren wird.

Die Mittelmarkierungen verstärken die ans Fahrrad angepasste Dimension der Fahrradstraße. Sie geben Autofahrenden einen Hinweis, nicht in der Mitte zu fahren. Als „kurze Mittelmarkierungen in deutlichen Abständen“ gemäß Velorouten-Definition wirken sie jedoch bewusst als weiche, zurückhaltende Richtungstrennung. Sie sollen an das umgängliche Fahrverhalten unter Radfahrenden angepasst sein und nicht streng wirken wie etwa Markierungen auf Autobahnen oder einigen bereits realisierten Radschnellwegen. Das übliche Überholen von Nebeneinanderfahrenden durch zügigere Radfahrende soll nicht behindert werden. Die Mittelmarkierung greift eine in den Niederlanden

⁷ <https://www.offenbach.de/leben-in-of/verkehr-mobilitaet/mit-dem-fahrrad/bike-offenbach/fahrradstrassen/fahrradstrassen.php>

bewährte Dimensionierung auf (30 cm Markierung, 2,70 m Unterbrechung gemäß niederländischem Planungshandbuch CROW).

Im Zusammenwirken sollen die Markierungen eher subtil Orientierung vermitteln, ohne aufdringlich zu wirken. Farblich können die Markierungen gegebenenfalls an eine eventuelle Signatur-Farbe des Veloroutennetzes angepasst werden und sollten reflektierend ausgeführt werden (bspw. eingestreute Glasperlen).



*Durchgehende Gehwege an untergeordneten Einmündungen erzeugen eine Vorfahrtsregelung, Utrecht, Niederlande
Foto: Lars Christian Lund*

Zum intuitiven Hervorheben der Bevorrechtigung der Fahrradstraße werden an den insgesamt fünf Einmündungen von Querstraßen (Marthastr., Franz-Trinks-Str., Körnerstr., Kurze Str., Herderstr.) die Gehwege plateauartig durchgezogen hergestellt (Gehwegüberfahrten). Dieses Vorgehen wird insbesondere vom Deutschen Institut für Urbanistik in seinem Leitfaden für Fahrradstraßen⁸ als sicherste Variante empfohlen. Auch gemäß ERA 2010 sollen bevorrechtigte Führungen durch die bauliche Gestaltung der Kreuzungen verdeutlicht werden. Eine bauliche Lösung ist besonders haltbar und sorgt für freie Sichtbeziehungen. Zugleich erhöht die damit verbundene Anrampung die Aufmerksamkeit und die Sicherheit.

KNOTENPUNKT HELMSTEDTER STR. / KASTANIENALLEE

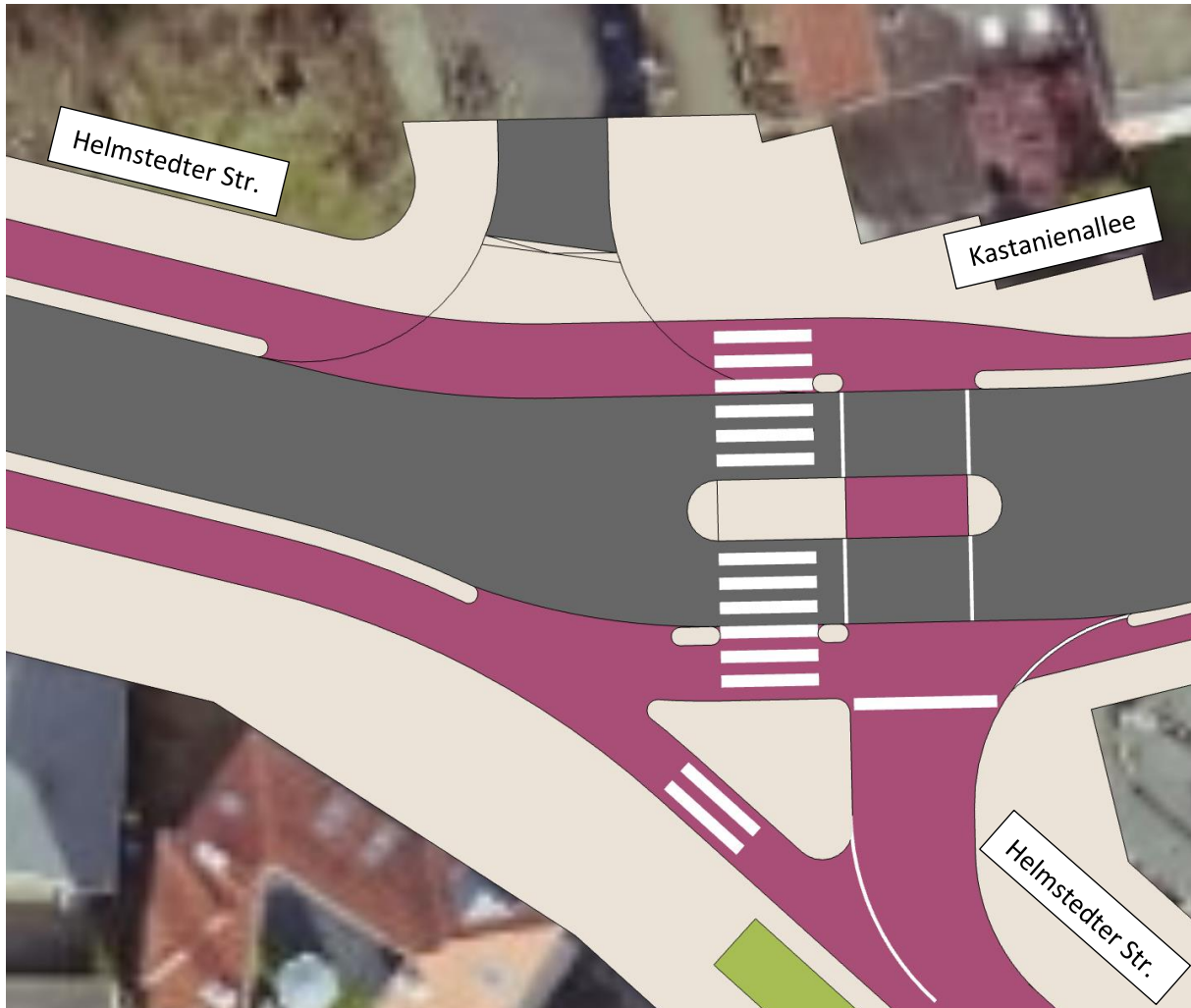
Derzeit führt der Straßenverlauf von der Helmstedter Straße stadtauswärts in die Kastanienallee. Die Fahrbahnflächen sind aufgeweitet. Es existieren alte, äußerst schmale, nicht mehr benutzungspflichtige und teilweise als Parkplätze genutzte Radwege.

Nach der Verwaltungsvorlage zur Auswahl der Pilot-Veloroute sind in der Museumstraße und dem anschließenden Teil der Helmstedter Straße im Querschnitt ausreichend Flächen für Radwege im Braunschweiger Standard vorhanden. Stadtauswärts kann der anzulegende Radweg von der Museumstraße über die Helmstedter Straße am Knotenpunkt mit der Kastanienallee direkt in die dort abzweigende Helmstedter Straße überführt werden.

Stadteinwärts kann die Führung nicht ganz so direkt gelingen. Eine neu anzulegende Querungshilfe kann jedoch so angelegt werden, dass sie sich in den Verlauf der Veloroute gut einfügt. Zusätzlich verdeutlicht wird der abknickende Verlauf durch einen plateauartig durchgezogenen Gehweg im nördlichen Knotenarm (Gehwegüberfahrt).

⁸ vgl. Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis, S.31, Deutsches Institut für Urbanistik, 2021
<https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>

Um das Kreuzungsdesign zu vereinfachen und eine Verkehrsberuhigung zu erreichen wird das nördliche Ende der Fahrradstraße Helmstedter Straße für Kfz zur Einbahnstraße (nördlich Marthastrasse). Am Knoten wird die Einfahrt für Kfz baulich verschlossen, die Ausfahrt bleibt in Fahrtrichtung stadtauswärts möglich. Die restlichen Fahrbeziehungen bleiben über die umliegenden Straßen erhalten, insbesondere über die Bertramstraße und den Altwiekring.

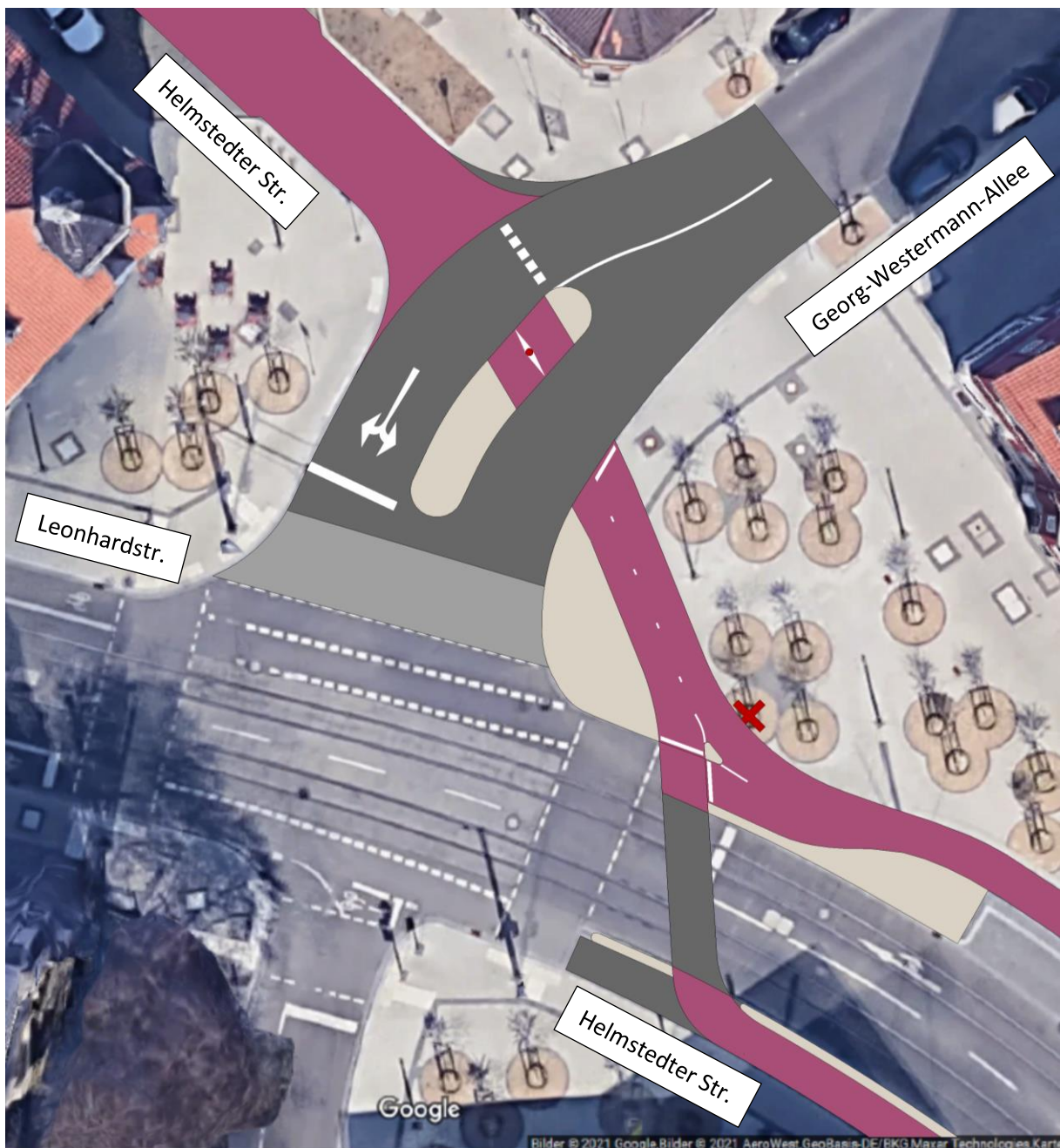


Prinzipskizze: Knotenpunkt Helmstedter Str. / Kastanienallee

KNOTENPUNKT HELMSTEDTER STR. / LEONHARDSTR.

Durch die Neugestaltung des Elise-Averdieck-Platzes wurde der ursprünglich direkte Verlauf der Helmstedter Straße unterbrochen. Eine direkte Führung der Veloroute, die intuitiv erfassbar wäre, ist mit der aktuellen Platzgestaltung kaum zu realisieren. Aktuell müssen Radfahrende, die der Helmstedter Straße folgen, in beiden Fahrtrichtungen zweimal abbiegen und in der Regel mehrfach anhalten. Der Verlauf der Veloroute ist erkennbar als Hauptrichtung des Radverkehrs im Knotenpunkt abzubilden und die entlang der Helmstedter Straße unzusammenhängende Führung für den Radverkehr deutlich zu verbessern. So kann das erklärte Ziel einer intuitiv erfassbaren Verkehrsführung, die auch ohne Beschilderung verständlich ist, erreicht werden. Wir haben zwei Varianten erarbeitet, die sich der Aufgabenstellung auf unterschiedliche Art nähern.

Variante A



Prinzipskizze: Knotenpunkt Helmstedter Str. / Leonhardstraße (Variante A)

Variante A sieht vor, einen kurzen, direkten Zweirichtungsradweg im Außenbereich des Platzes anzulegen (siehe Prinzipskizze). Dieser zieht den Radverkehr direkt in den Verlauf der Veloroute. In der Georg-Westermann-Allee wird eine Querungshilfe angelegt. Die Querung der Helmstedter Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts erfolgt signalisiert. Unnötiges Warten an Ampeln kann vermieden werden (Maßnahme 15.1 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs).

Um den baumbestandenen zentralen Platzbereich des Elise-Averdieck-Platzes wird die Veloroute herumgeführt. Vermutlich wäre der Entfall eines Baumes erforderlich. Es verbleibt eine immer noch großzügige Fußgängerfläche zwischen Radweg und Fahrbahn. Durch die in beiden Richtungen unmittelbar angrenzenden Querungen wird der Radverkehr hier moderiert. Zebrastreifen über den Zweirichtungsradweg, ein Stoppschild oder eine „schlafende“ Anforderungsampel für die Querungshilfe wären zusätzlich denkbar.

Variante B



Prinzipische Skizze: Knotenpunkt Helmstedter Str. / Leonhardstraße (Variante B)

In Variante B wird die Helmstedter Straße im Bereich des Elise-Averdieck-Platzes als Zweirichtungsradweg bis an die Kreuzung mit der Leonhardstraße weitergeführt (siehe Prinzipische Skizze). Stadteinwärts fahrende Radfahrende würden rechts in den Zweirichtungsradweg einbiegen, der direkt in die Helmstedter Straße führt. Stadtauswärts wäre ein Linksabbiegevorgang erforderlich. Eine vom Kfz-Verkehr getrennte Signalisierung der Radfahrenden würde ein sicheres Queren der Kreuzung sicherstellen.

Für den Kfz-Verkehr wäre die Helmstedter Straße Richtung Westen im Bereich des Elise-Averdieck-Platzes gesperrt. Die daraus resultierenden Einschränkungen für den Anliegerverkehr (Kfz) könnten durch eine Änderung der Einbahnstraßenrichtung auf der Kurzen Straße minimiert werden. Eine Sperrung der Kapellenstraße für den Kfz-Verkehr könnte den Knoten entlasten und sollte aus diesem Grund geprüft werden.

CORPORATE DESIGN & WEGWEISUNG



*Banner einer Hannoveraner Veloroute, dort eingesetzt an Start- und Endpunkten
Foto: Lars Christian Lund*

Für die Veloroute bzw. für das Veloroutennetz sollte ein ansprechendes „Corporate Design“ entworfen werden. Eingesetzt auf Wegweisern und in der Öffentlichkeitsarbeit sorgt dieses für einen abgestimmten Gesamteindruck. Zudem könnte die Auswahl einer ansprechenden Signatur-Farbe, die im öffentlichen Raum konsequent mit der Veloroute verknüpft wird, hierfür zweckdienlich sein (Schilder, Markierungen, durchgefärbter Asphalt in ansprechender und dem Stadtbild nicht abträglicher Farbgebung). Ähnliches ist in den letzten Jahren beim Ringgleis gelungen, dessen Ocker-Farbtönen mittlerweile einen Wiedererkennungswert besitzt.

Weiterhin regen wir an, für Farbe und Logo des Veloroutennetzes eine bürgeroffene Online-Abstimmung durchzuführen, bei der die Stadtgemeinschaft auf einer Website sowohl über zur Wahl stehende Varianten abstimmen, wie auch selbst welche einreichen kann. Oft ergeben sich daraus interessante Anregungen und innovative Gestaltungen mit hoher Akzeptanz in der Bevölkerung.

In der Wegweisung sollten die Velorouten mindestens mit einem angemessen auffälligen Einschubschild entsprechend des „Corporate Design“ der Velorouten gekennzeichnet werden. Andere Städte haben bspw. auch zusätzliche, speziell gestaltete Hinweisschilder für ihre Velorouten eingeführt. Um eine gute Erkennbarkeit der Wegweisung zu gewährleisten, sollten die Schilder entsprechend FGSV-Merkblatt und niedersächsischem Leitfaden zur Radverkehrswegweisung (in Überarbeitung befindlich) größer als die derzeit in Braunschweig üblichen Schilder, nämlich in 100 cm x 25 cm ausgeführt werden.

Mit dem Bau des Veloroutennetzes werden über die nächsten Jahre zahlreiche Baumaßnahmen und Umgestaltungen von Straßenräumen verbunden sein. Der Ausbau des Radverkehrs als einem stadtverträglichen, belebenden Verkehrsmittel und die Verschönerung städtischer Räume können dabei Hand in Hand gehen.



*Von einem Logo des dortigen Radnetzes gekrönter Schilderpfahl bei Haswell, England
Foto: Carol Rose (CC BY-SA 2.0)*



Säulentor zu Beginn der "Veloroute la Voie des Vignes" bei Beaune, Frankreich
 Foto: Dirk Reuser (CC BY-NC ND 2.0)

Wir halten die gestalterische Einbindung der Veloroute in ihre Umgebung für wünschenswert, damit sie kein Fremdkörper im Stadtbild wird. In Natursteinoptik ausgeführte Säulen wie auf dem dargestellten Foto könnten der Veloroute ein interessantes und erkenntnistiftendes Charakteristikum hinzufügen. Aus der abgebildeten ländlichen Umgebung in die Stadt übersetzt können sie an gezielt ausgewählten Stellen etwa als Wegweiser oder Meilensteine dienen oder mögen, gleich alten Stadttoren, Beginn und Ende der Route ausweisen.

Indem sie über die Funktion der Veloroute als technische Verkehrsachse hinaus deuten, stehen die Säulen sinnbildlich für einen ästhetischen Brückenschlag zum historisch gewachsenen Braunschweiger Stadtgefüge. Damit leisten sie einen Beitrag zur städtebaulichen Integration des Netzes und schaffen eine Atmosphäre, die zwischen Passanten, Veloroute und Stadt eine Beziehung zu vermitteln vermag.

Das Ideenpapier stützende
 Verbände und Initiativen:



Im September 2022 Projektbearbeitung:
 Lars Christian Lund, Leonhard Pröttel, Konrad Schöller, Dr. Jens Schütte