

# PedaLeo

DAS FAHRRAD-MAGAZIN FÜR BRAUNSCHWEIG  
UND DEN KREIS HELMSTEDT

# 67 Herbst 2024



**RADWEGE: AUSBAU IM KRIECHTEMPO**

**PARKHÄUSER LEER – STRASSEN VOLL**

**ESSENRODE KOMMT IN FAHRT**

3	<b>Editorial</b>	29	<b>Radtouren</b> #kunsttour24
4	<b>ADFC intern</b> Jahreshauptversammlung 2024 Aktivenausflug nach Bremen	31	<b>Sport</b> Mit dem Rennrad in der „Grünen Hölle“
10	<b>Radverkehr</b> Warten auf Godot Parkhäuser als Schlüsseler- element zur Verkehrswende	34	<b>Radtourismus</b> Auf „Kultiger Biertour“ in der Oberpfalz
19	<b>Projekte</b> AWO Braunschweig: fahrrad- freundlicher Arbeitgeber Ein Jahr ohne Auto (Wieder) Radfahren lernen Fantastisches Fahrradtheater Verbindungen schaffen mit Radwegweisungen	38	<b>Ratgeber</b> Fahrrad-Selbsthilfewerkstätten
		40	<b>Arbeitsgruppen · Termine</b>
		41	<b>Kontakt · Ansprech- personen · Impressum</b>
		42	<b>Fördermitglieder</b>



**BEKLEIDUNG, RADTASCHEN, SCHUHE,  
OUTDOOR, TREKKING, BERGSPO RT & MEHR...**

Foto: Georg Ham / © Larissa Semke

**SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH**

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



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

Mit dem Erscheinen der Herbstausgabe des PedaLeo geht die Radsaison 2024 langsam ihrem Ende entgegen. Und wieder können wir auf zahlreiche interessante Ereignisse und Aktionen zurückblicken.

So konnte im April der bereits im letzten Jahr geplante und aufgrund des Cybercrime-Angriffs auf das Vereinskonto abgesagte Aktivenausflug nach Bremen nunmehr stattfinden. Ein unvergesslicher Tag mit vielen nachhaltigen Eindrücken für alle Teilnehmer\*innen.

Nicht so erfreulich stellt sich nach wie vor die Situation in Bezug auf den Stand der Umsetzung des nunmehr vier Jahre alten Braunschweiger Ratsbeschlusses „Radverkehr in Braunschweig“ dar, hier müssen wir es weiter mit Godot halten und auf die Zukunft hoffen, schade. Dabei ist insbesondere in Bezug auf eine gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer\*innen noch viel zu tun. Eine sehr interessante Grundlage stellt in diesem Zusammenhang eine Bachelorarbeit zur Verlagerung des Parkraums in die vorhandenen und nicht ausgenutzten Parkhäuser dar ohne dabei Parkraum zu verlieren. Es bleibt zu hoffen, dass entsprechende Anregungen auch in der Politik ankommen.

Umso mehr zeigen aber wiederum die über das Jahr verteilten zahlreichen Einzel- und Gruppenaktionen unserer Mitglieder, dass der ADFC-Kreisverband Braunschweig zu den Aktiven im Lande

zählt. Zu nennen sind hier zum Beispiel die Fahrrad-Fahrschule, die Reflexion auf die Erfahrungen des Verzichtes auf das eigene Auto, sowie die wiederum sehr erfolgreichen Radtouren zu den verschiedensten Themen, die in diesem Jahr sogar die Teilnahme an einem international anerkannten Radrennen beinhalteten. Darüber hinaus konnten in der Gemeinde Lehre die viel verzweigten Wald- und Forstwege im Naturschutzgebiet Hoheholz mit Radwegweisern beschildert werden.

All das zeigt, dass das Thema Fahrrad und Radverkehr weiterhin eine wichtige Rolle in Braunschweig spielt, die auch durch den ADFC geprägt wird. Umso mehr bleibt zu wünschen, dass dieses auch weiterhin der Fall bleibt und Anfang des kommenden Jahres ein neuer Vereinsvorstand gefunden wird, der die erfolgreiche Arbeit des scheidenden Vorstandes fortsetzt.

In diesem Sinne: Bleiben Sie aktiv und helfen Sie dabei, dass es auch 2025 noch einen ADFC-Kreisverband Braunschweig gibt. Den Anfang machen Malte Burgdorf als neuer Beisitzer im Vorstand und ich als neuer V. i. S. d. P. des PedaLeo.

Ihr  
Walter Lükewille



# Jahreshauptversammlung 2024

*Wolfgang Ahlborn*

Die diesjährige Jahreshauptversammlung des ADFC Braunschweig fand am 14. August 2024 mit ca. 50 stimmberechtigten Mitgliedern statt.

Der Termin war später im Jahr als üblich, weil zuvor die Prozedur zur Satzungsänderung abgeschlossen werden musste (Verabschiedung auf einer Mitgliederversammlung am 1. Februar, anschließend Genehmigung durch Amtsgericht und Finanzamt). Außerdem wollte der Vorstand noch einige Entwicklungen im weiterhin andauernden Konflikt mit der Braunschweigischen Landessparkasse wegen der Phishing-Attacke auf das Vereinskonto im März 2023 abwarten, um darüber berichten zu können.

Nach einer Ehrung der Jubilare durch Susi Gaus gab es einen Rückblick auf die Aktivitäten des ADFC Braunschweig im Jahr 2023 durch die Vorsitzende Susanne Schroth und die Verantwortlichen der Arbeitskreise.

An der RADtour'23 zum Auftakt des Stadtradelns nahmen ca. 1100 Personen teil, dem Organisationsteam wurde ausdrücklich gedankt.

Regelmäßige Pressemitteilungen des Vorstandes sowie zwei Ausgaben des PedaLeo (Fahrradmagazin für Braunschweig) sorgten für die Präsenz des ADFC in der Öffentlichkeit, ebenso wie öffentliche Vorträge von Susi Gaus und Gabriela Kiekenap zur Situation der Radfahrenden in Braunschweig.

Die Tourenleiter und -leiterinnen organisierten 2023 einen bunten Strauß von

Radtouren. Das Codierteam bot neben den regelmäßigen Terminen im Stadtgarten seinen Service bei vielen Aktionstagen in Braunschweig und im Kreis Helmstedt an.

Der Arbeitskreis Verkehr trifft sich monatlich, um über aktuelle Fahrradthemen zu beraten (z. B. Stand der Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ aus dem Jahr 2020, den Verlauf der geplanten Velorouten, den Mobilitätsentwicklungsplan der Stadt, sichere Rad- und Fußwege). Es werden fachliche Stellungnahmen erarbeitet und direkte Gespräche mit Politik und Verwaltung geführt – in der Regel gemeinsam mit anderen Mobilitätsverbänden.

Aus dem Aktivenkreis, der sich monatlich trifft, wurden eine verkehrspolitische Radtour, die Teilnahme am Parking Day, ein Neujahrsempfang und eine Weihnachtsfeier organisiert.

2024 muss turnusgemäß der geschäftsführende Vorstand des Kreisverbandes Braunschweig neu gewählt werden. Die amtierenden Vorsitzenden Susanne Schroth und Lars Christian Lund stellen sich – wie angekündigt – aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wahl. Da trotz vieler Bemühungen im Vorfeld niemand für den Vorsitz kandidiert, bleiben die bisherigen Vorsitzenden geschäftsführend im Amt. Einstimmig gewählt wurden Hermann Debski als Schatzmeister sowie Susi Gaus und Malte Burgdorf als Beisitzer.

Fazit: Der Kreisverband Braunschweig des ADFC arbeitet intensiv und erfolgreich im Interesse der Radfahrenden und Zufußgehenden. Aber: Die Zukunft des Vereins ist ungewiss, denn bei der

nächsten Jahreshauptversammlung Anfang 2025 müssen neue Vorsitzende gefunden werden, andernfalls droht die Auflösung des Kreisverbandes Braunschweig.

## Neu im Vorstand: Malte Burgdorf

Viele der Aktiven kennen mich bestimmt schon von den Treffen oder hatten vielleicht auch schon Kontakt mit mir wegen einer IT-Frage. Für alle anderen möchte ich mich kurz vorstellen: Ich bin Malte Burgdorf und wurde auf der letzten Jahreshauptversammlung von euch als Beisitzer in den Vorstand gewählt.



beigetreten – damals noch ohne die Absicht, aktiv zu werden. Doch es dauerte nicht lange, da erhielt ich eine nette Willkommens-E-Mail von Susi Gaus, in der sie schrieb, was der ADFC als Lobbyverein macht. Außerdem wurde

ich zu einer Neumitglieder-Fahrradtour eingeladen. Auf dieser Tour wurde ich von sehr freundlichen Leuten empfangen, und danach war ich begeistert, mich aktiv beim ADFC zu engagieren.

### Wer bin ich?

Ich bin 25 Jahre alt und wohne seit etwa sechs Jahren in Braunschweig. Ich bin gelernter IT-Systemadministrator und noch neu im Bereich der Vereinsarbeit. Ein Auto besitze ich nicht, weshalb ich fast alle Wege mit dem Fahrrad zurücklege. Dabei unterstützen mich meine verschiedenen Fahrräder, die mir alle ans Herz gewachsen sind – auch wenn der Platz im Keller langsam knapp wird. Mit dem Reiserad geht es in den Urlaub, mit dem Klapprad auf Städtereise per Bahn, und mit dem Mountainbike auf Fahrradtouren in die Umgebung.

### Was möchte ich im ADFC erreichen?

Was der ADFC verkehrspolitisch erreicht, ist schon jetzt sehr beeindruckend. Leider wissen viele Menschen gar nichts davon. Ich möchte mich dafür einsetzen, den ADFC bekannter zu machen und neue Mitglieder zu werben. Außerdem möchte ich dazu beitragen, dass mehr ADFC-Mitglieder sich aktiv engagieren.

### Wie bin ich zum ADFC gekommen?

Das Thema Fahrrad hat mich schon immer fasziniert, und eines Tages bin ich online auf die Einstiegsmitgliedschaft beim ADFC aufmerksam geworden und

Damit beende ich meine kurze Vorstellung: Schaut doch mal bei einem Aktiventreffen vorbei und überzeugt euch selbst davon, wie viel Spaß es macht, beim ADFC aktiv zu sein! Die Termine findet ihr im Tourenportal auf unserer ADFC-Homepage!

## Aktivenausflug ins Fahrradmodellquartier nach Bremen

Nach dem Raub der Vereinskasse im Jahr 2023 war die Lust auf den geplanten Aktivenausflug nach Bremen zunächst vergangen. Inzwischen sind einige Monate ins Land gegangen und der Verein schaut wieder nach vorne. Was liegt da näher, als die Aktivengemeinschaft zu stärken und Versäumtes nachzuholen?

› *Torsten Wenk*

Am 20. April ist es endlich so weit. Samstagfrüh im Morgengrauen steht startbereit am Europaplatz ein funkelnagelneuer Reisebus von „Unterwegs“. Die bunten Farbfiguren am Bus versprechen einen fröhlichen Tag. Andreas und Jörg sind ein eingespieltes Team, wenn es um das Verladen der Fahrräder in den Busanhänger geht. Wie von Geisterhand gleiten auch schwere E-Bikes an Draht-



*Alle Räder kommen mit.*

seilen in die erste Etage des Hängers, darunter ist im vorderen Bereich genug Platz für alle anderen Drahtesel. 44 „normale“ Räder kann der Hänger schlucken, verrät Reisebusexpertin Steffi, mit E-Bikes wird es etwas enger.

Dann geht es los: „Fahr mit, im Kli-Kla-Klawitterbus“ singen die Lümmel von der letzten Bank und schwupps sind wir mit unserem Gespann auf der Autobahn. Rasthof Allertal steht ganz im Zeichen von Sanifair und Gutscheinhandel.

Dann ergreift Susi, umtriebige Organisatorin dieses Ausflugs, das Mikrofon und stimmt auf unser Ziel, die Hansestadt Bremen, ein. Wir werden eine radverkehrspolitische Rundfahrt durch die Wesermetropole machen. EI-PO-WE lautet Susis Wahrnehmungsempfehlung. Wir sollen auf eindeutige Wegführung (EI), Poller (PO) und Wegbeschaffenheit (WE) achten. Der roten Faden für die Tour ist damit gesponnen, die gelben Warnwesten liegen bereit.

Begleitet werden wir von Experten des städtischen Planungsamtes Bremen und des ADFC. Das klingt verheißungsvoll und beruhigend zugleich. Zudem befinden wir uns – so Susi – auf fahrradhistorisch bedeutendem Boden. Ricarda Huch, 1864 in Braunschweig geboren,

verbrachte die Jahre 1896/97 in Bremen und erlernte hier das Fahren mit dem Niederrad. Ricarda kommentierte überschwänglich:

*Seit vorgestern radle ich. Heute war ich wirklich glücklich, dass ich es angefangen habe (...) diese körperliche Kräfteübung erfrischt mich doch. Und wenige Monate später: Vorgestern habe ich wieder angefangen, und von dem Augenblick an hat sich meiner ein Anflug von Seligkeit bemächtigt, dessen ich nicht wieder verlustig gehen möchte. Es ist zu schön.* Sie hat bald darauf ein eigenes Fahrrad erworben und viele Radtouren unternommen. (Aus: *Frau und Fahrrad*, [bremer-frauenmuseum.de](http://bremer-frauenmuseum.de))

Gut 100 Jahre nach Ricardas Niederaderfahrten geht die Fahrraderfolgsgeschichte an der Weser weiter. Jan Tebbe gründet den ADFC, hofft auf 100 Mitglieder. Er sollte nicht enttäuscht werden: *Bremen ist die Geburtsstadt des ADFC. (...) Am 18. April 1979 gründete der Verkehrsberater Jan Tebbe mit 17 anderen Fahrradbegeisterten ganz unzeremoniell in seinem Wohnzimmer in Bremen den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Ziel war es vor allem, ein fahrradpolitisches Gegengewicht zu den starken Interessenverbänden des Automobils zu schaffen. Der Verein sollte jedoch*

*nur weitergeführt werden, wenn die Mitgliederzahl mindestens 100 betrüge. Dieses Ziel war bereits nach 2 Wochen mit 179 deutlich überschritten. Schnell gründeten sich auch weitere Ortsgruppen deutschlandweit.* (Aus: *ADFC Bremen*, [bremen.adfc.de](http://bremen.adfc.de))

Unser Bus macht nach dreistündiger Fahrt unter einer Hochstraße fest. Am gegenüberliegenden Bahnhof Neustadt erwartet uns Sebastian Gehrke vom Arbeitskreis Verkehr Bremen Mitte. Das Empfangstrio komplettieren Bonnie Fenton vom Bremer Landesvorstand und Michael Glotz-Richter aus dem Referat für Nachhaltige Mobilität der Hansestadt. Mehr örtliche Kompetenz ist kaum vorstellbar und es geht auch gleich los mit einer kurzen Einführung: Michael skizziert die Entwicklung des Bremer Fahrradmodellquartiers von der Idee bis zur Umsetzung und dem deutschen Fahrradpreis im Jahr 2018 als Krönung. Das



Know-how-Transfer im Fahrrad-Modellquartier.

Quartier „Alte Bremer Neustadt“ ist, vereinfacht gesagt, der Zusammenschluss und Ausbau von Fahrradstraßen zu einer großen Fahrradzone. Diese Zone punktet mit fahrradfreundlicher Infrastruktur und Gestaltung. In Stichpunkten sind dies:

- › Holperfreies Fahren
- › Umwandlung in Fahrradstraßen
- › Anschluss an Premium-Routen
- › Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen
- › Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen
- › Fahrradparken
- › Fahrrad-Repair-Café
- › Umgestaltung Campus Neustadtwall
- › Leihrad- und Leih-Lastenradstationen
- › Luftpump- und E-Bike-Ladestationen

Nach zahlreichen innerstädtischen kurzen Stops mit vielen interessanten Anregungen (Beispiel: Die Dunkel-Ampel lässt sich bei Bedarf von Fußgängern und Radfahrern aktivieren, ansonsten bleibt sie dunkel und „man darf einfach so rüber“) führt uns die Tour hinaus ins Grüne. Entlang der kleinen Weser radeln wir gen Süden und machen Halt auf dem Weserdeich. Hier wird es heikel werden. Klimawandel und Wasserstandserhöhungen fordern eine Deicherhöhung. Mehr als 80 Platanen sollen gefällt werden, das sieht nicht jeder Bürger ein. Ein zufällig an der Weggabelung anwesender Mitarbeiter des Umweltamtes – oder war dieser Streckenposten gar heimlich geplant? – erklärt uns die Besonderheiten. Fazit: Das wird teuer, das wird strittig. Harmonisch dagegen verläuft die Tour bei immer heiterem Himmel weiter bis zum Weserwehr. Schwupps hinüber über den Strom und schon sitzen wir in der Braue-

reigaststätte „Paulaner“. Auch hier ist es heiter bis lustig, zudem warm und es wird auch umgehend lecker. Dank Angelas Vorbestellungen zaubert die Küche ohne längere Wartezeit Köstlichkeiten auf die Tische. Autorenempfehlung: Omas Knippeller, eine kross gebratene norddeutsche Spezialität bestehend aus Schweinefleisch, Rindfleisch, Hafergrütze, Bratkartoffeln, milder Gewürzgurke, fruchtigem Apfelkompott für schlappe € 16,50. Man fühlt sich danach eine Spur hanseatischer und braucht entweder ein Nickerchen oder Bewegung an frischer Luft. An dieser mangelt es auch rechts der Weser nicht. Am legendären Weserstadion vorbei, radeln wir Kurs Nord und erfahren am neuen Wallring-Radweg, was für einen sicheren und komfortablen Radweg man aus einer Autospur machen kann. Die Weser lässt uns nicht mehr los und präsentiert uns mit der Überseestadt



*Auf sicherer Spur durchs Viertel.*

einen weiteren städtebaulichen Höhepunkt. Der Umbau von Hafen- und Industrieanlagen zu einem Wohnquartier am Wasser lässt in seiner modernen Ausprägung nicht nur die Architekten unter uns staunen. Die im zeitgenössischen Container- oder Schuhkartonstil konzipierten Wohneinheiten muten mitunter kühl und sachlich an. Lebendig und attraktiv wird es spätestens an der Wasserlinie, wo Volleyballfelder, Arenen und Flaniermeilen zu Sport, Kleinkunst und Spaziergängen einladen. „Die Halle dahinten kommt auch noch weg,“ weiß Sebastian zu berichten. „Europas vielleicht größtes städtebauliches Umgestaltungsprojekt“ hängt nach in unseren Köpfen. Wirklich beeindruckend. Der kleine Leuchtturm in Walle markiert unseren nördlichen Wendepunkt.

„Wir erhöhen die Fahrtgeschwindigkeit auf 20 km/h, damit wir rechtzeitig zurück am Bus sind“, ruft Sebastian und schon geht's wieder los. Wenige Minuten später ist Sabine verschwunden, irgendwie irgendwo auf der Strecke geblieben. Dank GPS, mobiler Telefonie und Michaels Sinn für pragmatische Abkürzungen landen schließlich doch alle Teilnehmer\*innen am Vorstadtbahnhof Neustadt.

Einen Dankeschön-Gepäckträger mit Braunschweiger Spezialitäten überreicht Susi mit warmen Worten an unsere drei Musketiere Bonnie, Michael und Sebastian. Ihnen gebührt ein großes Dankeschön für die tolle Vorbereitung und intensive



*Susi Gaus dankt dem Bremer Orga-Team.*

Begleitung. 38 Kilometer voll städtebaulichem Wandel im Zeichen des Fahrrades wurden erradelt. Schaut man in die Gesichter, hat es offenbar allen gut gefallen.

Auf der Rückfahrt wird es musikalisch: Die Lobgesänge auf die Organisatorin Susi, Busjongleurin Steffi und Fahrradverpackungskünstler Andreas und Jörg sind die Ouvertüre, Susis Hit „Braunschweig – Bus – Bike – Bremen / Aktive sind auf Tour / Wollen was erleben / Stadt – Land – Rad – Natur“ verwandelt die A 7 in eine Diskomeile und wird zum Ohrwurm. Unfallfrei, pünktlich und um viele Eindrücke reicher landen wir am Europa-platz. Fazit: Voller Erfolg!

### Informationen

Die Stadt Bremen informiert ausführlich über das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen auf der Seite: [www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt](http://www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt)

## Radverkehr in Braunschweig: Warten auf Godot

Wir wissen nicht, wer oder was Godot in Samuel Becketts absurdem Theaterstück von 1952 eigentlich ist. Ein Junge als Bote Godots erscheint täglich bei den beiden Wartenden und teilt mit, Godot werde nicht heute, bestimmt aber morgen kommen. Ähnlich lesen sich die Kompaktberichte, die die Stadt Braunschweig zum Umsetzungsstand des Ratsbeschlusses „Radverkehr in Braunschweig“ aus dem Jahr 2020 zwar nicht täglich, aber immerhin halbjährlich herausgibt.

### › Jens Schütte

Im Wesentlichen wird in diesen Kompaktberichten von Planungen berichtet – „Godot werde sicher morgen kommen.“ Positiv dabei ist, dass bei einigen dieser Entwürfe Flächenneuverteilungen zugunsten der Radfahrenden und der zu Fuß Gehenden vorgesehen sind (z. B. Bültzenweg, Helmstedter Straße im Zuge der Veloroute 4). Für die Braunschweiger Radfahrenden ist jedoch von Bedeutung, wann die Maßnahmen umgesetzt sind und sie davon profitieren können. Ständige Verweise auf die laufenden Planungen bringen den Radfahrenden noch keine Vorteile.

Anlässlich des 5. Kompaktberichtes und des vierten Jahrestages des Ratsbeschlusses haben die Fahrrad- und Mobilitätsverbände ihre Sicht auf den Umsetzungsstand dargestellt und zahlreiche Fragen an die Verwaltung formuliert.

Seit dem Ratsbeschluss sind vier Jahre

vergangen, d. h. 40 % der Zeit für eine Umsetzung bis 2030 sind um. Der vorliegende Bericht zeigt sehr deutlich, dass die Anstrengungen der vergangenen Jahre bei weitem nicht ausreichend sind, um die Ziele zu erreichen, und dass die Verfahren erheblich beschleunigt werden müssen! Die personelle Aufstockung der mit dem Radverkehr betrauten Planungsstellen in der Stadtverwaltung ist offensichtlich nicht ausreichend.

### Definition eines Veloroutennetzes noch immer im Arbeitsstadium

Das Veloroutennetz soll aus dem Hauptnetz Radverkehr des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) entwickelt werden, welches aus Sicht der Verbände aber noch erhebliche Defizite aufweist. So ist u. a. sicherzustellen, dass jeder Stadtteil sowie die Städte und Dörfer des Umlandes an das Netz angebunden werden,

- › Ratsbeschluss „Radverkehr in Braunschweig“ (2020): [braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Pedaleo/Pedaleo\\_59\\_Ratsbeschluss.pdf](https://braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Pedaleo/Pedaleo_59_Ratsbeschluss.pdf)
- › 5. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand. Im Ratsinformationssystem: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1032001>
- › Anmerkungen und Fragen der Verbände: [braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Verkehr/5.Kompaktber-Stn-Verbaende.pdf](https://braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Verkehr/5.Kompaktber-Stn-Verbaende.pdf)

d. h. die Velorouten müssen bis zu den Übergabepunkten des Regionalen Radwegenetzes an der Stadtgrenze geführt werden. Das derzeitige Hauptnetz für den Radverkehr im MEP erfüllt diese Forderungen nicht. Ein von den Mobilitätsverbänden seit langem gewünschtes Arbeitstreffen oder ein Workshop mit den Planern des MEP-Netzes, aus dem das Veloroutennetz abgeleitet werden soll, hat bisher nicht stattgefunden.



*Unter aller Würde: Radweg am Bruchtorwall.*

### **Velorouten: zwei beschlossen – null Komma eins umgesetzt**

Politisch beschlossen sind die Veloroute 4 vom Schöppenstedter Turm bis zum Schlossplatz und der Ausbau des Wallrings als Veloroute. Die Strecke Museumstraße und Helmstedter Straße bis zum Marienstift für die Veloroute 4 befindet sich in der Ausführungsplanung. Erste Abschnitte sollen ab 2025 gebaut werden. Für den Wallring als Veloroute haben die Bauarbeiten für die Querung an der Celler Straße begonnen. Die Bauarbeiten für die Querung Wendenstraße sollen 2025 beginnen.

Auf den Streckenabschnitten im Süden des Wallrings (Lessingplatz, Bruchtorwall, Kalenwall) ist die Situation für Radfahrende nicht mehr tragbar. Die Radwege sind u. a. viel zu schmal und in einem baulich desolaten Zustand. Es besteht akuter Handlungsbedarf! Ein Umbau in diesem Bereich ist nicht in Sicht – nicht einmal das Versprechen: „Godot wird morgen kommen“.

### **Geschützte Radfahrstreifen – ein ungenutztes Instrument**

Die Anlage von geschützten Radfahrstreifen (*Protected Bike Lanes*) ist eine gute Möglichkeit, um mit geringen finanziellen Mitteln und in kurzer Zeit innerstädtische Gefahren- und Problemstellen zu entschärfen, auch temporär als Verkehrsversuch. Es ist völlig unverständlich, aus welchem Grund diese schnelle Möglichkeit nicht genutzt und erst „zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen“ soll. Mit der Anlage von geschützten Radfahrstreifen ließen sich z. B. die unhaltbaren Zustände am Bruchtorwall (Teil der Veloroute Wallring) oder an der Hagenbrücke entschärfen.

### **Fahrradstraßen voller Autos sind eine Farce!**

Auch mit der Einrichtung von Fahrradstraßen können schnell und günstig Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden. Damit die Radfahrenden sicher fahren können, ist es aber erforderlich,



*Beispiel Parkstraße: So sollte eine Fahrradstraße nicht aussehen.*

den Kfz-Durchgangsverkehr durch geeignete Maßnahmen, wie Poller als Modalfilter oder die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen, zu unterbinden. Dies wird in Braunschweig immer weiter nach hinten verschoben, obwohl inzwischen ein Planungsleitfaden vorliegt, nach dem erste Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden könnten.

In einigen Fahrradstraßen besteht sehr großer Handlungsbedarf, u. a. in der Adolfstraße und auf dem Fallersleber-Tor-Wall. Mit ersten planerischen Überlegungen erst im Oktober 2024 zu beginnen, wie im Kompaktbericht angegeben, ist nicht akzeptabel – „Godot wird sicher morgen kommen“.

### **Ausbauziel 2030 für Radwege nur zu 5 % erreicht**

Entsprechend den Angaben im Kompaktbericht sind 5 % von 35 km umgesetzt, also 1,75 km – und das nicht einmal auf Strecken mit großem Handlungsbedarf. Bei gleichbleibender Um-

setzungsgeschwindigkeit würden bis 2030 nur 4,4 km anstelle der geplanten 35 km gebaut sein. Die Umsetzung muss deutlich beschleunigt werden. Um das Ziel zu erreichen, müssen in den verbleibenden sechs Jahren jedes Jahr mindestens 5,5 km Radwege gebaut werden. Der Schwerpunkt der Umsetzung ist auf Strecken des Veloroutennetzes (hoher Bedarf) zu legen. Dabei sind Strecken mit erheblichen Mängeln prioritär auszubauen.

### **In Braunschweig parken Fahrräder weiterhin im Regen**

In der Braunschweiger Innenstadt und an städtischen Einrichtungen gibt es keine überdachten Fahrradabstellplätze; es liegt auch kein Konzept dafür vor. Die Mobilitätsverbände erwarten, dass in Braunschweig, wie heute in den meisten deutschen Städten vorhanden, überdachte Fahrradabstellplätze errichtet werden!

Auch in den dicht besiedelten Wohngebieten, insbesondere dort, wo kein direkter Zugang von der Straße zu einem Hof vorhanden ist, besteht großer Handlungsbedarf, sichere und überdachte Parkmöglichkeiten für die Fahrräder im öffentlichen Raum anzubieten (z. B. Fietshangars wie in Osnabrück oder Quartiers-Fahrradparkhäuser nach dem Vorbild Hamburgs). Eine fehlende sichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad stellt ein sehr großes Hemmnis für die Fahrradnutzung dar. Keller ohne geeignete Rampen sind zum täglichen Abstellen von Fahrrädern ungeeignet. Auch hier erwarten die Mobilitätsverbände ein Konzept zum Fahrradparken in den Wohnquartieren.

### Radfahrende werden aufs Glatteis geführt

Der Zustand der Radwege während der Schnee- und Eistage des letzten Winters zeigte, dass ein Umsetzungsstand von 80 %, wie im Kompaktbericht angegeben, bei weitem nicht erreicht ist. Die Haupttrouten des Radverkehrs waren auf großen Streckenabschnitten mittags immer noch nicht geräumt, einige nicht einmal in den folgenden Tagen. Bei Eisbildung werden keine Maßnahmen gegen Glätte umgesetzt. Eine Lösung zum Umgang mit Glätte auf Radwegen gibt es nicht. Planung und Umsetzung sind bei diesem Thema mit 0 % zu bewerten!

### Knackpunkt Baustellen

Eine wesentliche Verbesserung der Radverkehrsführung und -ausschilderung an Braunschweigs Baustellen ist nicht zu erkennen. An zahlreichen Baustellen müssen Radfahrende vorbeigehen oder über Bordsteinkanten springen. Die Richtlinie zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) wird nicht konsequent umgesetzt

und die richtige Umsetzung nicht ausreichend kontrolliert. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

### Hat jemand eine Qualitätsoffensive für Radwege gesehen?

Eine Qualitätsoffensive für Radwege im Bestand ist nicht zu erkennen. Große Teile des Radwegenetzes sind in einem desolaten Zustand! Wurzelaufbrüche, breite Längsrisse, unzureichend abgesenkte Borde, Querrinnen und gefährliche Radweg-Enden prägen das Bild von Braunschweigs Radwegen. Auch im Kompaktbericht gibt es keine Angaben, wo die Qualitätsoffensive zu finden ist.

### Epilog

In dem Theaterstück von Samuel Beckett warten die Landstreicher Estragon und Wladimir den zweiten und dritten Tag auf eine Antwort des ihnen nur vage bekannten Godot. Die Braunschweiger Radfahrenden warten nun im fünften Jahr auf die Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 14.07.2020. Das Theaterstück endet mit dem nicht endenden Warten.



WIR STEHEN IHNEN MIT RAD UND TAT ZUR SEITE

Fahrräder · Zubehör · Service · Hol- und Bringdienst

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

## Parkhäuser als Schlüsselement zur Verkehrswende

Wo soll man denn dann parken? Ein Satz, den wohl jede\*r schon mal gehört hat, wenn es um die Schaffung sicherer, einladender Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur geht. Gleichzeitig stehen öffentliche Parkhäuser den größten Teil des Jahres leer.

› *Lisa-Marie Jalyschko*

Wer Mobilitätspolitik in urbanen Räumen macht, kommt nicht drum herum, sich mit der Verteilung und Verfügbarkeit von Parkraum zu beschäftigen. In der Straßenraumgestaltung erregt kein Argument die öffentliche Debatte so sehr, wie die Frage nach dem Erhalt oder sogar der Schaffung von Parkplätzen. Daran scheiden sich die Geister, um jeden Parkplatz wird erbittert gerungen, sowohl bei den Planer\*innen in der Stadtverwaltung, als auch in der Politik und in der Zivilgesellschaft.

### Wie viel Parkraum ist erlaubt?

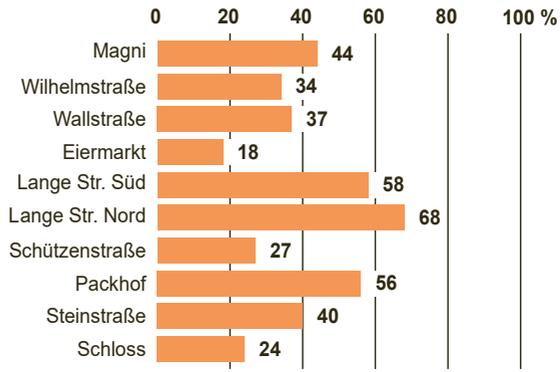
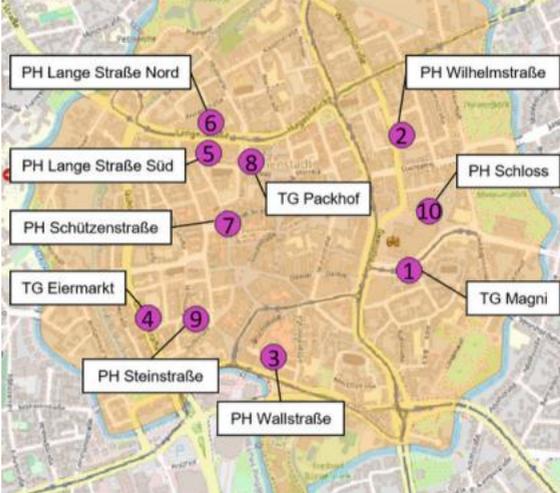
Dabei bleibt die Debatte viel zu oft an den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum stecken und das ist auch nachvollziehbar: Öffentlicher Raum ist ein knappes Gut und die Ansprüche an ihn wachsen stetig. Einladende Radverkehrsinfrastruktur, komfortable Fußwege, Begrünung, Beschattung, Regenwassermanagement (Stichwort Schwammstadt!), mehr Platz für Kinder, Platz zum Spielen, Verweilen und Bummeln. Woher wollen wir den Raum für all das und noch mehr nehmen? Gleichzeitig müssen wir anerkennen, dass ein Teil der Bevölkerung, sei es aus gesundheitlichen bzw. altersbedingten Gründen oder aufgrund indivi-

dueller Lebensumstände, in absehbarer Zeit auf die Nutzung des privaten Pkw angewiesen sein wird. Motorisierter Individualverkehr (MIV) soll vermieden (z. B. durch eine Stadt der kurzen Wege, die Einkäufe und Arztbesuche in den Quartieren ermöglicht) und verlagert werden (z. B. auf den ÖPNV oder das Fahrrad), aber gänzlich verschwinden wird er nie. Vor diesem Hintergrund ist nachvollziehbar, dass die Nachfrage nach Parkraum nicht einfach außer Acht gelassen werden darf. Stattdessen ist die umweltverträgliche Abwicklung dieser Mobilitätsbedarfe eine wichtige Aufgabe der Kommunen, wenn die Verkehrswende gelingen soll.

### Eine brachliegende Ressource: Öffentliche Parkhäuser

Das reine Vorhandensein von Parkraum ist in der Regel überhaupt nicht das Problem. Städte verfügen bereits über massive Stellplatzkapazitäten, zumeist im Innenstadtbereich: Die Parkhäuser. Damit sind hier sowohl klassische oberirdische Anlagen gemeint, als auch Tiefgaragen. Im Zuge der Massenmotorisierung der Bevölkerung in den 1950ern kam es zu einem regelrechten Parkhaus-Boom in deutschen Großstädten. Braunschweig

verfügt über zehn öffentliche Parkhäuser, davon drei im Eigentum der Stadt. Die durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser beträgt 41 %, wobei natürlich saisonale Schwankungen bestehen. An den vier Adventssamstagen vor Weihnachten liegt die Auslastung z. B. deutlich höher, jedoch handelt es sich dabei (leider) nur um punktuelle Spitzen. Die einzelnen durchschnittlichen Auslastungswerte der Braunschweiger Parkhäuser lassen sich aus der Abbildung rechts erkennen.



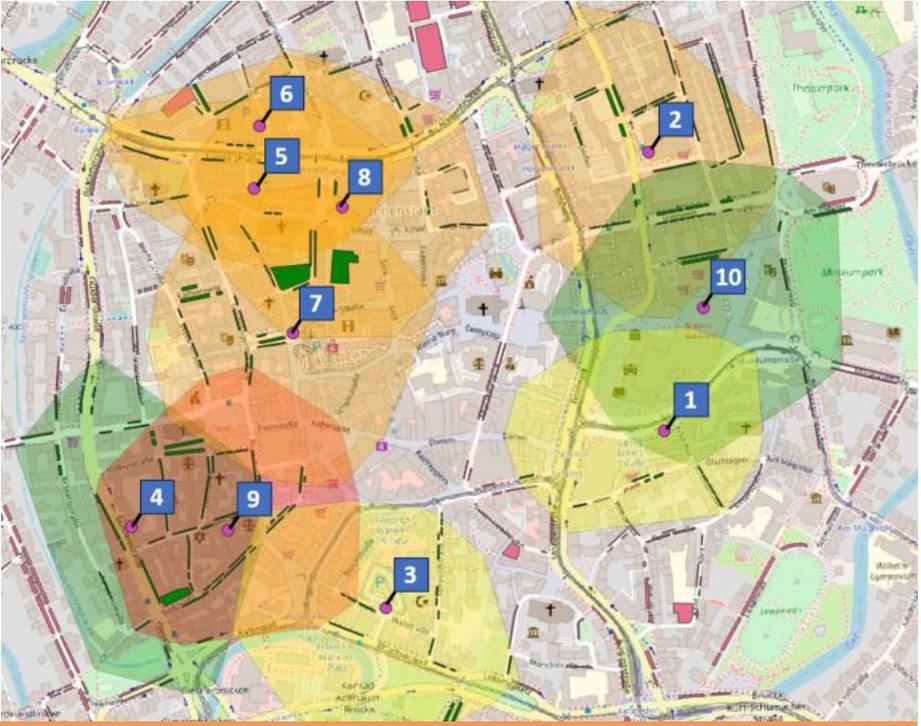
Die Parkhäuser Braunschweigs und die aktuelle Auslastung (%)

**If I could walk 500 miles ... or meters**

Bei Verweis auf diese ungenutzten Parkplätze wird gerne erwidert, die Parkhäuser lägen zu weit entfernt vom angesteuerten Ziel und seien deshalb nicht nutzbar. Dass Autofahrer\*innen, auch wenn sie einen der begehrten Parkplätze im öffentlichen Straßenraum ergatteren konnten, selten direkt vor der Haustür parken, sondern einen kleinen Fußmarsch bis zu ihrem Ziel absolvieren müssen: geschenkt. Es stellt sich jedoch die Frage, welche fußläufige Entfernung von einem Parkhaus aus denn als zumutbar bzw. angemessen gelten kann.

In der ÖPNV-Planung gilt der Grundsatz, dass eine fußläufige Distanz bis zu 500 Metern zu einer Haltestelle als zumutbar

gilt, bis zu einer solchen Distanz wird das ÖPNV-Angebot noch angenommen. Setzt man auf eine höhere Erschließungsqualität, z. B. in dicht besiedelten Räumen, gelten 300 Meter als angemessene Distanz (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen 2014). Wenn also ÖPNV-Nutzenden diese Entfernung zugemutet werden kann, gilt dies grundsätzlich auch für Autofahrer\*innen. Eine wichtige Ausnahme stellen Menschen mit gesundheit-



Die Parkhäuser mit 300-m-Einzugsbereichen (Erläuterungen im Text)

lich bedingten Mobilitätseinschränkungen dar, auf diese wird später noch näher eingegangen.

### Das ParkingSpacePotential-Plugin

Wieviel öffentlicher Raum könnte für andere Nutzungen zur Verfügung stehen, wenn öffentliche Parkplätze aus dem Straßenraum in eines der vorhandenen Parkhäuser verlagert werden könnten? Mit dieser Frage habe ich mich im Rahmen meiner Bachelorarbeit im Studiengang Verkehrsingenieurwesen an der Technischen Universität Braunschweig beschäftigt. Ziel war es, ein benutzerfreundliches Tool zu erarbeiten, welches

Kommunen und anderen Entscheider\*innen dabei helfen kann, Verlagerungspotentiale in ihrem Parkraumbestand zu identifizieren. Dafür entwickelte ich eine QGIS-Erweiterung (ein Plugin). QGIS ist eine Open-Source-Anwendung zur Erstellung, Verarbeitung und Analyse von Daten im GIS-Format (GIS = geographisches Informationssystem).

In einem ersten Schritt kartierte ich in OpenStreetMap sämtliche sich innerhalb der Braunschweiger Okerumflut befindlichen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sowie ihre Stellplatzkapazitäten. Danach fasste ich die Standorte der Parkhäuser sowie ihre Kapazitäten und

durchschnittlichen Auslastungsgrade in einer .shp-Datei zusammen. Anschließend programmierte ich einen Algorithmus, welcher alle Parkplätze identifiziert, die sich innerhalb einer bestimmten, frei wählbaren Distanz zu einem Parkhaus befinden und aus dem öffentlichen Straßenraum in dieses verlagert werden können, da es über ausreichende freie Kapazitäten verfügt. Diese Analyse erfolgt mithilfe einer Kombination verschiedener in QGIS integrierter Geowerkzeuge.

Die Karte links zeigt die 10 Parkhäuser in Braunschweig. Die halbtransparenten Formen um die Parkhäuser markieren die jeweiligen Einzugsbereiche bei einer gewählten Distanz von 300 Metern und sind in Abhängigkeit zur potentiellen Auslastung eingefärbt: rot (> 91 %), orange (71–90 %), gelb (50–70 %) oder grün (< 50 %). Betrachtet man zum Beispiel die Tiefgaragen Eiermarkt (Nr. 4) sowie das Parkhaus Steinstraße (Nr. 9), so zeigt sich, dass sich bei der gewähl-

ten Distanz von 300 Metern nahezu alle sich innerhalb dieser fußläufigen Entfernung befindlichen Parkplätze in eines der beiden Parkhäuser verlagern lassen würden (dargestellt in grün). Lediglich in der Gördelinger Straße sowie in der Wallstraße würden Parkplätze mit einer Kapazität von drei bzw. vier Stellplätzen keinen Platz mehr finden. Die Tiefgarage Eiermarkt hätte bei einer Verlagerung aller sich innerhalb des Einzugsbereichs befindlichen Parkplätze noch immer eine Auslastung < 50 %, das Parkhaus Steinstraße hingegen wäre in diesem Fall fast maximal ausgelastet.

Insgesamt könnten sich meiner Analyse nach 1237 Stellplätze (max. Distanz von 300 Metern) bzw. 2512 Stellplätze (max. Distanz von 500 Metern) in ein öffentliches Parkhaus verlagern lassen. Das entspricht einer frei werdenden Fläche von 1,45 bzw. 3 ha. Die durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser könnte so erheblich gesteigert werden.

	Gesamt-Kapazität	freie Kapazität	Auslastung	300 m		500 m	
				verlagerbare PP	potentielle Auslastung	verlagerbare PP	potentielle Auslastung
1 Magni	441	247	44 %	35	52 %	231	96 %
2 Wilhelmstr.	536	354	34 %	261	83 %	353	100 %
3 Wallstr.	605	381	37 %	104	54 %	236	76 %
4 Eiermarkt	600	492	18 %	193	50 %	487	99 %
5 Lange Str. S	150	63	58 %	29	77 %	63	100 %
6 Lange Str. N	420	134	68 %	49	80 %	134	100 %
7 Schützenstr.	366	267	27 %	186	78 %	217	86 %
8 Packhof	900	396	56 %	138	71 %	396	100 %
9 Steinstr.	300	180	40 %	177	99 %	177	99 %
10 Schloss	1250	950	24 %	65	29 %	218	41 %
<b>SUMME</b>	<b>5568</b>	<b>3464</b>	<b>-</b>	<b>1237</b>	<b>-</b>	<b>2512</b>	<b>-</b>

*Freie und verlagerbare Kapazität der Parkhäuser für 300- und 500-m-Einzugsbereiche*

## Parken? Ja, aber richtig!

Die Ergebnisse machen deutlich, welche unterschätzte Ressource Parkhäuser bei der Entwicklung von Lösungen für die nachhaltige, umweltverträgliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs sind. Grundsätzlich ist zu beachten, dass es sich hierbei um eine rein quantitative Analyse des Parkraumangebots handelt. Qualitative Aspekte, wie etwa die angemessene Bereitstellung von Behindertenparkplätzen oder Parkplätzen für Anwohner\*innen, müssen im anschließenden Planungsprozess Eingang finden. Das gelingt nur mit der Erstellung eines ganzheitlichen Parkraummanagementkonzepts, welches nutzergruppenspezifische Bedürfnisse in den Fokus nimmt. Dabei sollten all diejenigen, die „im Dienste der Gesellschaft“ auf Automobilität angewiesen sind (Handwerker\*innen, Pflegedienste, Hebammen, u. v. m.) selbstverständlich bevorzugt behandelt werden. Auch Menschen mit Behinderungen und gesundheitlichen Einschränkungen, denen längere Fußwege nicht zuzumuten sind, sollten natürlich weiterhin möglichst nah an ihrem Ziel parken können.

Doch die große Mehrheit der heute auf der Straße parkenden Fahrzeuge gehört Menschen, die eben nicht darauf angewiesen sind, sondern aus reiner Bequemlichkeit den Straßenraum für sich in Anspruch nehmen. Öffentlicher Raum ist die wertvollste Ressource in urbanen Gebieten, und Kommunen müssen in Anbetracht stetig steigender Pkw-Zulassungszahlen entscheiden, wie sie diese Ressource fair verteilen wollen. Eine Weiterentwicklung existierender Park-

häuser zu Mobilitätshubs mit vielfältigen Sharing-Angeboten und einer guten Anbindung an das Radverkehrsnetz und den ÖPNV sowie die Verlagerung möglichst vieler Parkplätze aus dem öffentlichen Straßenraum in ebendiese könnte einen großen Beitrag zur Flächen-gerechtigkeit und zur Zukunftsfähigkeit unserer Städte leisten.

Damit ist der politische Handlungsbedarf natürlich noch nicht am Ende. Wenn wir wollen, dass öffentliche Parkhäuser zu Mobilitätshubs für alle werden, müssen wir sie barrierefrei gestalten. Dazu gehören u. a. eine umfassende Beleuchtung, spezielle Angebote für das Sicherheitsbedürfnis von Frauen und anderen vulnerablen Bevölkerungsgruppen, sowie ausreichend Platz für Familien mit Kinderwagen und Babyschalen. Darüber hinaus sind 24-Stunden-Öffnungszeiten wichtig, damit die Parkhäuser flexibel genutzt werden können. Die Stadt Braunschweig geht bereits Schritte in die richtige Richtung mit der Sanierung der Tiefgarage Packhof und mit dem Plan, auch die Tiefgaragen Magni und Eiermarkt rund um die Uhr zu öffnen. All dies macht hohe Investitionen nötig, die natürlich über den städtischen Haushalt getragen werden. Doch an dieser Stelle bin ich der Überzeugung, dass es sich (ausnahmsweise) um eine lohnenswerte Investition in die MIV-Infrastruktur unserer Stadt handelt.

*Lisa-Marie Jalyschko studiert im Master Verkehrsingenieurwesen an der TU Braunschweig. Sie ist Kommunalpolitikerin und unter anderem Mitglied im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben.*

## AWO-Bezirksverband Braunschweig als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert

Unternehmen, die in ihrem Betrieb den Radverkehr fördern, können sich in einer Initiative der EU und des ADFC als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren lassen. Für sein Maßnahmenpaket hat nun der AWO-Bezirksverband Braunschweig vom ADFC das Siegel in Bronze erhalten.

Wetterfeste Fahrradboxen auf dem Gelände, ausreichend Fahrradständer, je eine Werkzeugtasche am Empfang der Bezirksgeschäftsstelle, bei der Jugendhilfe und im Wohn- und Pflegeheim – der AWO-Kampus des AWO-Bezirksverbandes Braunschweig ist auf Radler eingestellt. Aber nicht nur das: Das Fahrradfahren wird aktiv gefördert und wurde als Mobilitätsziel in die Unternehmensstrategie eingebunden.

„Wir sind stolz, dass wir diese Auszeichnung erhalten haben. Besonders, da wir mit diesem Titel noch zu den Pionieren in der Region gehören“, erklärt Rifat Fersahoglu-Weber, Vorstandsvorsitzender des AWO-Bezirksverbandes. Er verdeutlicht:

„Dieses Siegel passt zur AWO, da es Themen vereint, die uns ohnehin am Herzen liegen: Nachhaltigkeit, Gesundheitsförderung und Mobilität.“

Die Kriterien, die für die Zertifizierung erfüllt werden mussten, ziehen sich durch mehrere Ebenen des Unternehmens und reichen von praktischen Hilfen für Biker bis hin zu strukturellen Maßnahmen innerhalb des Unternehmens. Eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt des Siegels ist die Benennung einer betrieblichen Mobilitäts- und Radverkehrskordinatorin. Susanne Kalbreier hat ab sofort die speziellen Belange der radfahrenden Mitarbeitenden im Blick. Sie erklärt: „In meiner neuen Funktion ist es meine Aufgabe, Angebote für Fahrradfahrer\*innen noch besser zu bündeln und sichtbar zu machen. Ich bin zudem Ansprechpartnerin für alle Fragen rund ums Radfahren.“ Motivieren fürs Radfahren und Unterstützung beim Radfahren – so könnte man zwei wichtige Ziele zusammenfassen. Zu den strukturellen Maßnahmen zählt beispielsweise die jährliche Teilnahme am Stadtradeln mit dem Ziel, die Anzahl der Teilnehmenden kontinuierlich zu steigern. Mitarbeitende haben die Möglichkeit, Dienstfahrten mit dem Fahrrad zu erledigen und die Kilometer im gleichen Maße wie Autofahrer\*innen abzurechnen. (AWO)



Foto: AWO-Bezirksverband Braunschweig

Susanne Kalbreier und Rifat Fersahoglu-Weber mit dem Bronze-Zertifikat des ADFC

## Ein Jahr ohne Auto

Ein Leben ohne eigenes Auto ist für die meisten Menschen nicht vorstellbar. Und wenn man es einfach mal probiert?

› *Torsten Wenk*

Der Sturzregen im Juni 2023 stürzte Habseligkeiten und Gewohnheiten um. Als das Wasser abgelaufen war, galt es aufzuräumen. Mit Dingen und Einstellungen. Der Sperrmüll schaffte ersten Platz. Aber auch das Auto war laut Sachverständigem Totalschaden. Zuviel beschädigte Elektronik, unkalkulierbare Langzeitschäden. Eine Reparatur lohnte, wenn überhaupt, nur für Tüftler. Die Preise am Gebrauchtwagenmarkt waren schwindelerregend hoch. Da ich das Auto mitunter ohnehin wochenlang nicht nutzte, lag die Überlegung nahe: Wieso nicht ganz ohne? Für die Arztfahrten der betagten Mutter aus dem Pflegeheim in Lehre zu Ärzten nach Braunschweig schien ein Auto allerdings unverzichtbar. Die Taxikosten wären immens. Rettung versprach das Carsharing. Im einen Kilometer entfernten Schapen war eine Carsharing-Station eingerichtet worden. Wunderbar.

Meine Mobilität konnte sich somit auf drei Säulen stützen:

1. Fahrrad: Für den Weg zur Arbeit (7,5 km) und die meisten anderen Fahrten.
2. ÖPNV: Zur Endstation der Linie 3 in Volkmarode gehe ich flotte 5 Minuten.
3. Carsharing: Ein Kilometer von Haustür zu Autotür ist mit dem Rad schnell gemacht.

### Fahrrad

Die Fahrradnutzung von Volkmarode in die Stadt oder zur Arbeit war erprobt. Es gibt herrliche Wege durch Riddagshausen und den Park oder autofreie Passagen entlang der Grünewaldstraße. In 20 Minuten bin ich im Zentrum. Parkplatzsuche oder Staus sind Fremdwörter. Nervig bleibt nur die Ampel an der Berliner Straße Höhe „Am Hasseleich“ aufgrund der langen Wartezeiten.

Fazit: Das Fahrrad bleibt der Gold-Standard.

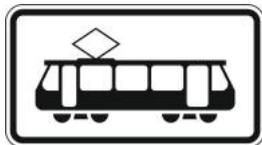


### ÖPNV

Mit dem Deutschlandticket und dem Jobticketangebot vom Arbeitgeber fahre ich für weniger als 40 Euro im Monat deutschlandweit im Nahverkehr. Die für mich relevante Linie 3 nach Volkmarode hat eine hohe Taktfrequenz. Meist kommt alle 7,5 Minuten eine Tram. Die Bahnen sind komfortabel ausgestattet und in 15 Minuten bin ich von Volkmarode am Rathaus. Unschlagbar! Auch mit Schichtdienst bleibe ich nicht auf der Strecke. Wochentags fährt die erste Bahn bereits vor 5 Uhr. Je



intensiver man den innerstädtischen Nahverkehr nutzt, umso dynamischer und flexibler gestalten sich die Fahrten. Dank VRB-App oder DB-Navigator besteht ein permanenter Zugriff auf die besten Verbindungen. Die Pünktlichkeit



der Verkehrsmittel ist lobenswert. Einzig auf der von mir häufiger genutzten Linie 230 nach

Lehre (Wolfsburg) gab es häufiger Verspätungen (ca. 5 Minuten).

Fazit: Der ÖPNV ist im innerstädtischen Bereich eine komfortable, zuverlässige und zeitsparende Alternative. Je weiter man in den ländlichen Bereich kommt, desto größer wird der Zeitverlust. Von meinen Fahrtzielen Lehre und Groß Schwülper sind es meist noch 10 bis 15 Gehminuten bis zum endgültigen Ziel. Auch die 30-Minuten-Taktungen sind hier bei weitem nicht so attraktiv wie die 7-Minuten-Frequenz innerhalb der Stadt. In Kombination mit dem Deutschlandticket ist der ÖPNV finanziell sehr attraktiv. Denn sonst wird es bei häufiger Nutzung der Preisstufe 2, 3 oder 4 teuer.

### Carsharing

Das Carsharing funktioniert gut, vor allem, wenn man rechtzeitig bucht. Bei langfristiger Buchung ist der gewünschte Nutzungszeitraum an der gewünschten Station meist frei und problemlos reservierbar. Sofern bei spontanen Buchungen in Schapen das Auto einmal nicht zur Verfügung stand, habe ich alternativ die Böcklinstraße am Gliesmaroder

Bahnhof gewählt. Im vergangenen Jahr musste ich auf keine Fahrt verzichten, höchstens einmal auf eine entferntere Mietstation ausweichen.

Im östlichen Ringgebiet gibt es sehr viele Stationen, in der Stadt sind es insgesamt 47 mit 86 Fahrzeugen. Sheeppersharing kassiert aktuell 33 Cent pro Kilometer plus Nutzungsdauergebühr plus Buchungsgebühr. Treibstoff ist im Preis enthalten. Für Mehrfahrer\*innen gibt es einen „Abo-Tarif“ mit Sonderkonditionen, ferner den Tarif

„Professionell“ für Firmen und Selbstständige. Die Reservierung läuft über die Sheeppersharing.com-App, über die man auch Zugang zum reservierten Auto erhält.



Fazit: Für sporadische Autofahrten, insbesondere Kurzfahrten zum Einkaufen oder dergleichen, ist Carsharing eine inzwischen flexible und kostengünstige Alternative.

### Gesamtfazit

Wer stadtnah wohnt, eine gute Anbindung an den ÖPNV hat, mitunter Geduld und eine Portion guten Willen einbringt, braucht nicht zwingend ein eigenes Auto. Im ländlichen Raum benötigt man ohne Auto dagegen häufiger viel Geduld.

*Tipp: Beim VCD Braunschweig ist frisch erschienen die empfehlenswerte Broschüre „Mobil ohne eigenes Auto“; sie ist als ePaper abrufbar auf der Webseite: [www.vcd.org/braunschweig](http://www.vcd.org/braunschweig)*

## (Wieder) Fahrradfahren lernen – das geht!

In diesem Frühjahr hat der ADFC Braunschweig in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule an fünf Terminen ein offenes Fahrradtraining für (Wieder-)Einsteiger\*innen angeboten. Denn immer wieder hatten uns dazu Anfragen erreicht.

› *Charlotte Wilderink*

Die Teilnehmenden hatten die verschiedensten Hintergründe: erwachsene Wiederaufsteiger\*innen nach unangenehmen Erfahrungen im Straßenverkehr, Unfällen, Reha ..., erwachsene Fahrradfänger\*innen aber auch Eltern mit ihren Kindern oder einfach Neugierige, die andere beim Üben begleiten möchten. Und genauso ist dieses offene Angebot auch gedacht.

Im Stadtgarten Bebelhof haben wir dafür einen geschützten Raum. In einer gemütlichen überdachten Sitzecke lernen wir uns kennen und ich erfahre die Ziele und oft auch Ängste der meist erwachsenen Teilnehmenden.

Dann suchen sich alle aus den Beständen der VHS ein Gefährt aus. Zunächst einmal den Parcours entlangschieben, dann rollern und wieder rollern und vielleicht gleich noch einmal?! Das ist echt anstrengend – probieren Sie es mal aus! Bei den Kindern sieht das so leicht aus! Also, Pause nicht vergessen!

Dann muss ein passendes Rad mit möglichst niedrigem Sattel gefunden werden. Beim Einstellen der Höhe hilft der Kollege von der Fahrradselbsthilfwerkstatt gegenüber – danke dafür! (siehe dazu den Artikel auf Seite 38 in diesem Heft).

Richtige Position einnehmen, Ziel anpeilen, schauen, dass der Weg frei ist, auf Geschwindigkeit einstellen und los geht es. Nach einigen Versuchen radeln die meisten munter los und drehen freudestrahlend eine Kurve nach der anderen. Aber jetzt erst mal wieder Pause!



*Viele ADFC-Kreisverbände in Deutschland bieten Radfahrkurse für Erwachsene an.*



Einige haben etwas für das gemeinsame Picknick dabei und wir unterhalten uns über die nächsten Touren und über Verkehrsregeln und Gefahren im Straßenverkehr. Zum Abschluss gibt es noch ein paar Trainingseinheiten zu Fahrtechniken – je nach Bedarf.

### ADFC-Radfahrschulen

Auf der Seite [www.radfahrschule.adfc.de](http://www.radfahrschule.adfc.de) informiert der ADFC über sein Angebot an Radfahrkursen für Erwachsene. Dort finden Sie Termine, Kursinhalte und Antworten auf häufige Fragen.

Nächstes Jahr zwischen Ostern und den Sommerferien starten wir wieder mit diesem Basisangebot. Wer uns unterstützen mag oder nach dem Kurs individuelle „Fahrtrainingspatenschaften“ übernehmen möchte – gerne melden! Kontakt: [charlotte.wilderink@adfc-braunschweig.de](mailto:charlotte.wilderink@adfc-braunschweig.de)

# radspezial

LEBENSILF E  
Braunschweig

## Ihr Fahrradfachgeschäft

Reparatur und Wartung  
Ergonomie-Beratung  
und -Anpassung  
E-Lastenräder und Falträder  
Liegendreirädern von Hase Bikes

radspezial - Fahrradwerkstatt

Petzvalstraße 54

38104 Braunschweig

Telefon 0531 4719 249

[radspezial@lebenshilfe-braunschweig.de](mailto:radspezial@lebenshilfe-braunschweig.de)

Öffnungszeiten

Mo - Fr 8 - 16 Uhr

oder nach Vereinbarung!

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

## Fantastisches Fahrradtheater

Wenn mein Fahrrad Theater macht, ist etwas nicht in Ordnung und ich ärgere mich. Wenn das Fahrrad von Miriam Paul Theater macht, ist das fantastisch und ein Grund zur Freude.

› *Torsten Wenk*

So ein Lastenrad ist praktisch und kann eine ganze Menge. Weihnachtsbäume transportieren, kleine Kinder zur Kita bringen oder die Farbeimer vom Baumarkt nach Hause schaukeln. Der „E-Urban-Arrow“ vom Theater Fadenschein kann noch viel mehr. Er wird zur Theaterbühne und verzaubert das jüngste Publikum im Handumdrehen.

So könnte eine Aufführung beginnen: Miriam Paul parkt das Lastenrad vor einem großen grünen Baum, der die Hintergrundkulisse bildet. Am Gepäckträger baumelt ein Banner mit Fadenschein-Logo, vor dem großen Lastenkorb spannt eine bunt gemalte Landkarte, die an Braunschweig und Umgebung erinnert.



*Fantastisch: Miriam Paul und das Fahrradtheater*

Im Halbkreis sitzen dreißig Knirpse zwischen drei und fünf Jahren mit erwartungsvoll großen Augen auf ihren Sitzmatten im Gras. Es klingelt (vom Lenker), der imaginäre Vorhang geht auf und schon sind alle „drin“ im Stück. Auf dem Holzdeckel des Lastenkorb nimmt das Theaterstück seinen Lauf. Es geht um Bücher. Um rote und grüne, um blaue und gelbe, um leichte und schwere, um ganz dicke, vollgeschriebene und um ein großes mit lauter leeren Seiten.

Alle Bücher kommen aus einem alten Koffer hervor. Und schon sind die Kinder mit dabei. Eine Wiese soll ins große leere Buch, die Kinder sammeln Gras und mit ein wenig buntem Zauberstaub und Klingelgeläut gelangt die Wiese auf die Buchseite. Genauso wie anschließend der Wald drumherum (Stöckchen sammeln) und ein Brunnen in der Seitenmitte (Steinchen finden!). Die Kinder tauchen von Anfang bis Ende ein in das Stück. Sie bringen Leben auf die zunächst leere Buchdoppelseite, fiebern mit den Geißlein und sind letzt-

lich heilfroh, dass diese ganz unversehrt aus dem Bauch des Wolfes springen. Nun fehlt nur noch eine Girlande für das große Freudenfest, an dem die sieben Geißlein um den Brunnen tanzen.

Die Braunschweigerin Miriam Paul war bereits als Kind fasziniert vom Figurentheater Fadenschein am Bültenweg. Nach ihrer Schulausbildung studierte sie in Stuttgart an der Hochschule für Musik und darstellende Kunst „Figurentheater“. Vor vier Jahren übernahm sie das seit Jahrzehnten etablierte Theater am Bültenweg. Die Idee mit dem Fahrradtheater entstand in der Coronazeit, als die Spielstätte längere Zeit geschlossen werden musste. Seit Mitte 2021 tourt das Theater durch Braunschweig. Miriam Paul wollte damit ein Theaterange-

bot aufrechterhalten und besonders auch die Schüler\*innen erreichen, die nicht ins Theater gehen.

Mit dem Fahrradtheater kann nahezu überall Theater gespielt werden. Auf Schulhöfen oder in Kindergärten, auf Wiesen oder bei Regen auch mal in der Turnhalle. Es braucht keine aufwändige Technik und Beleuchtung, die Requisiten sind immer (unter dem Holzdeckel) dabei. Aktuell ist das von Miriam Paul geschriebene Stück „Ein Geißlein allein zu Haus“ der Renner, ein weiteres Stück ist in Vorbereitung. Die Resonanz ist prächtig.

Kostengünstige Angebote, auch für größere Kindergeburtstage, erstellt das Theaterbüro (Telefon 0531 340845). Und wenn sie nicht gestorben sind, dann spielen sie auch morgen.

# Radhaus



- ✓ SERVICE
- ✓ LEASING
- ✓ LASTENRÄDER
- ✓ ZUBEHÖR

📞 0531 2336871



*Ihr Lastenrad-Profi  
im Östlichen*

Öffnungszeiten: Di - Fr: 13:00 Uhr - 19:00 Uhr · Sa: 10:00 Uhr - 13:00 Uhr

## Verbindungen schaffen mit Radwegweisungen

Essenrode liegt im Dreieck Braunschweig, Gifhorn und Wolfsburg. In südöstlicher Richtung erstreckt sich das Naturschutzgebiet Hoheholz mit seinem teils alten Baumbestand und kleinen Gewässern. Damit sind gute Voraussetzungen für den Erhalt der Artenvielfalt geschaffen. In diesem abwechslungsreichen Waldgebiet ließe sich entspannt radeln, wären die vielverzweigten Wald- und Forstwege doch mit Radwegweisern ausgestattet. Wie es gelang, diesen Missstand zu beheben, stelle ich im folgenden Beitrag vor.

› *Heike Düwel*

Das Ganze begann im März 2023 mit einem unter anderem vom Ortsrat Essenrode veranstalteten Workshop zur Dorfentwicklung. Das Thema klimaneutrale Mobilität und sichere Radwege wurde am Rande ohne konkrete Planungen gestreift. Einige Zeit später brachte Anita Remus – engagierte Einwohnerin – ihre Idee, im Naturschutzgebiet Hoheholz Radwegweiser anzubringen, in Umlauf. Als Aktive des ADFC Braunschweig war ich sofort begeistert und wir begannen Ende 2023 mit den Vorbereitungen. Anita Remus gilt als Initiatorin des Projektes.

### Schritt 1

Wir nahmen Kontakt zur Wirtschaftsförderung im Landkreis Helmstedt auf. Während dieses anregenden Infogesprächs erfuhren wir vom Förderprogramm „Rauf aufs Rad“ beim Regionalverband Großraum Braunschweig. Neben der Kernidee, das Naturschutzgebiet Hoheholz mit seinem Ökosystem durch nachhaltigen und klimaneutralen Tourismus mit Radwegweisungen zu würdigen, entwickelte sich der Gedanke, die Randregion in das Radwegekonzept

des Regionalverbands für den Großraum Braunschweig zu integrieren und das Dorf direkt einzubinden. Abschließend ging es um die Frage, wer als Kooperationspartner für unser Projekt gewonnen werden kann.

### Schritt 2

Mit all diesen Ideen und Anregungen machten wir uns auf den Weg, teilten unsere Zuständigkeiten unter uns auf, nahmen Kontakt zur Verwaltung der Gemeinde Lehre als mögliche Antragstellerin auf, recherchierten das Förderprogramm beim Regionalverband und informierten während einer Ortsratssitzung Verwaltung, Politik und Bürgerinnen und Bürger. Der Kreisverband Braunschweig des ADFC, der auch den Kreis Helmstedt vertritt, wurde Kooperationspartner. Auch nahmen wir Kontakt zu den Niedersächsischen Landesforsten – hier zum Forstamt Wolfenbüttel, Herrn Spellerberg – auf, deren Zustimmung für die Standorte der Wegweiser und die Nutzung der Forstwege durch Radfahrer\*innen wichtig ist. Weiter radelten wir das geplante Gebiet ab und nahmen einen ersten Entwurf

zu möglichen Standorten vor. Alle von uns angesprochenen Institutionen, Gremien, Verbände sagten ihre Unterstützung zu: Die Verwaltung mit Gemeindebürgermeister Andreas Busch brachte ihren Sachverstand auf unterschiedlichen Ebenen ein, der Ortsrat mit dem Ortsbürgermeister Ulrich Nehring stand uns im Rahmen einer partizipatorischen Mitgestaltung von Bürgerinnen und Bürgern zur Seite, der Bürgerverein Essenrode sicherte seine finanzielle Mitwirkung im Bedarfsfall zu, auch die Niedersächsischen Landesforsten signalisierten Zustimmung.

### Schritt 3

Derart motiviert machten wir uns umgehend an die inhaltliche Konzeption, die dem Förderantrag zugrunde liegen sollte. Lars Christian Lund vom ADFC

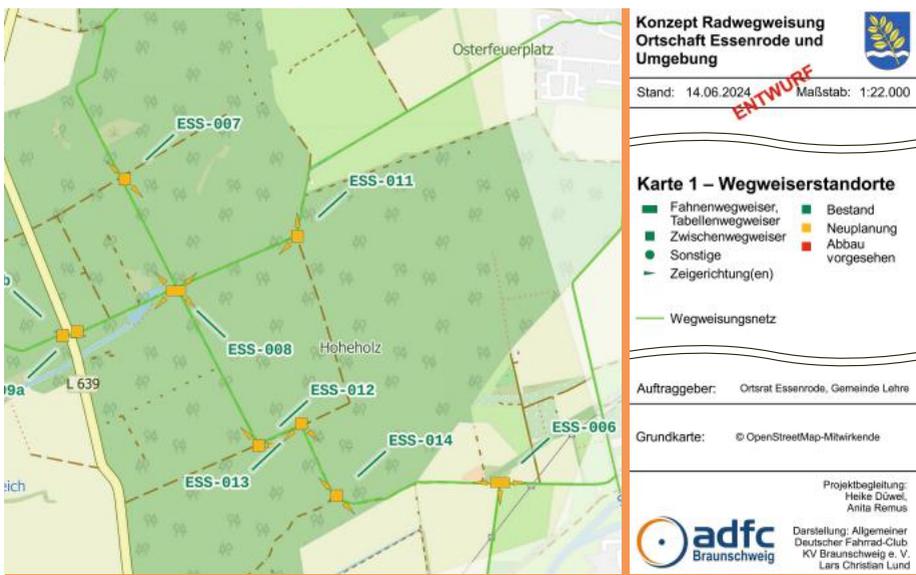
Braunschweig entwarf eine Karte mit vorläufigen Wegweiser-Standorten. Zwischendrin sorgten wir für einen fließenden Infoaustausch zwischen allen Beteiligten. So flossen zahlreiche Anregungen in unser Konzept und später in den Förderantrag mit ein.

Mitte März war es dann soweit, die Verwaltung – hier das Fördermittelmanagement – nahm unsere Vorarbeit an und stellte einen Antrag auf Förderung „Rauf aufs Rad“ beim Regionalverband für die Region Braunschweig.

### Schritt 4

Ende April 2024 kam der Zuwendungsbescheid und wir konnten mit der direkten Umsetzung beginnen. Dem vorläufigen Entwurf der Wegweiser-Standorte wurde mit kleinen Ergänzungen zugestimmt. Darauf legte Lars Christian Lund einen

Grafik: ADFC Braunschweig / Lars Christian Lund, OpenStreetMap-Mitwirkende



Wegweiserstandorte; abgedruckt ist hier ein kleiner Ausschnitt der Karte.

umfassenden Wegweiser-Kataster an.

Dieses Dokument ermöglichte es allen Beteiligten, die Wegstreckenführung mit den geplanten Verbindungswegen zwischen dem Landkreis Gifhorn, dem Landkreis Helmstedt, der Stadt Wolfsburg und der Stadt Braunschweig schnell und vollständig nachzuvollziehen. Die Niedersächsischen Landesforsten erhalten eine qualifizierte Grundlage für die noch zu formulierenden Gestattungsverträge. Dem Bauhof dient die Vorlage dazu, an den jeweiligen Standorten Rohrpfosten punktgenau einzusetzen und die Wegweisungen in passender Richtung zu montieren. Die von Lars Christian Lund in eine Excel-Tabelle übertragenen Daten versetzen die Verwaltung in die Lage, eine exakte Bestellung der Fahnen- und Zwischenwegweiser vorzunehmen.

### Schritt 5

Ausgestattet mit diesen Dokumenten vereinbarten wir eine Ortsbesichtigung mit allen Beteiligten: Dem Ordnungsamt der Gemeinde Lehre, den Niedersächsischen Landesforsten, dem Bauhof, dem ADFC Braunschweig und der Initiatorin Anita Remus. Wir erkundeten jeden einzelnen Standort, tauschten unsere jeweiligen fachbezogenen Perspektiven aus, nahmen kleine Änderungen vor. Im Ortskern Essenrode kamen wir zum Ergebnis, einen ungeplanten jedoch notwendigen Knotenpunkt zu ergänzen, und an der L 639 waren wir uns einig, bei der zuständigen Behörde die Aufstel-



Foto: ADFC Braunschweig

*Geht's da nach Essenrode? Bald steht hier ein Wegweiser.*

lung zweier Verkehrsschilder „Achtung Fahrradverkehr“ anzuregen.

Wir alle haben unseren Austausch miteinander aufs höchste Maß konstruktiv, wertschätzend und verbindend in entspannter Atmosphäre erlebt. Mir persönlich sind die unterschiedlichen Interessenlagen der Nutzer\*innen des Waldes und die damit verbundene Aufgabe der Niedersächsischen Landesforsten, ein ausgewogenes Miteinander auf den Waldwegen zu finden und zu halten, nachvollziehbar ins Bewusstsein gesprungen.

Auch hat sich wieder einmal gezeigt, wie wirkungsvoll der Austausch unterschiedlicher Blickwinkel das individuelle Denken fördert, andere Perspektiven öffnet und neue Verbindungen schafft.

### Schritt 6

Die Fahnen- und Zwischenwegweiser wurden Ende August wie vorgesehen bestellt. Der Bauhof wird nach Lieferung das Beschilderungsnetzwerk installieren und eine Pressekonferenz schließt mit einer Einweihungsfahrt das gemeinsam entwickelte und gestaltete Projekt ab.

## #kunsttour24

Nach dem großen Erfolg der #kunsttour23 bot der Kunstverein „bskunst.de“ im Juni 2024 insgesamt 150 Künstler\*innen aus Braunschweig und Umgebung die Möglichkeit, ihre Kunst einem breiten Publikum vorzustellen. Der ADFC Braunschweig unterstützte dieses Angebot wie bereits 2023 mit zwei Radtouren zu ausgewählten Orten.

› *Steffi Behrens, Andreas Bragulla, Walter Lükewille, Dirk Schadt und Jörg Wienefeld*

Der Verein bskunst.de, Alternativer Kunstverein Braunschweig e. V., bietet seit 2016 Künstler\*innen die Möglichkeit, ihre Kunst außerhalb der etablierten Ausstellungsorte in Braunschweig und Umgebung zugänglich zu machen. Vor allem der Grundsatz „Kunst braucht Raum“ ist Programm. Der Verein versteht sich innerhalb dieses aktiven Netzwerkes als Interessenvertretung von Künstler\*innen aus den Bereichen Malerei, Grafik, Zeichnung, Skulptur, Installation, Fotografie, Illustration, Kunst im öffentlichen Raum, Performance und Eigentexte. 2023 erfolgte mit der #kunsttour23 erstmals eine erfolgreiche Umsetzung dieser Idee. Insgesamt 125 Künstler\*innen konnten ihre Werke an 47 Orten präsen-

tieren. Im Rahmen der Vorbereitungen entstand dabei zwischen bskunst.de und dem ADFC Braunschweig die Idee, ausgewählte Orte mit geführten Radtouren zu verbinden, um zu zeigen, dass Kunst, Nachhaltigkeit und klimafreundliche Mobilitätsformen gut zusammenpassen.

Die #kunsttour23, die von insgesamt vier Radtouren begleitet wurde, fand bei der Braunschweiger Bevölkerung so großen Anklang, dass ab Herbst 2023 die Vorbereitungen für die #kunsttour24 begannen. Im Ergebnis konnten 150 Künstler\*innen ihre Werke an 62 Orten präsentieren.

Der ADFC Braunschweig war dieses Mal mit zwei Touren dabei. Sie wurden federführend durch Walter Lükewille (Samstag) und Jörg Wienefeld (Sonntag) entwickelt und geführt, unterstützt wurden sie in der Umsetzung durch die ADFC-Mitglieder Steffi Behrens und Andreas Bragulla sowie Dirk „Lord“ Schadt.

An der Tour 1 am Samstag nahmen ca. 30 Personen teil. Die Tour führte bei herrlichem Sonnenschein über ca. 20 km



Foto: Jörg Wienefeld

*Angeregte Gespräche im Volkshochschulgarten*

vom Platz der Deutschen Einheit über das Magniviertel, die Böckerstraße, den Bürgerpark und den Frankfurter Platz bis nach Lehnendorf und abschließend zum Kunstverein in der Jahnstraße. Insgesamt konnten 18 Künstler\*innen an 10 Orten besucht werden.

Die Tour 2 am Sonntag wurde geteilt, da sich eine große Anzahl an Teilnehmern morgens vor dem Theaterplatz einfand. Es gab eine westliche Tour geführt von Steffi Behrens und eine Tour in den östlichen Teil der Stadt, die Jörg Wienefeld führte. Hier ging es zuerst zum VHS-Garten im Bebelhof mit einigen Ausstellungen unter freiem Himmel. Es folgten sechs weitere künstlerische Orte. Die Teilnehmer\*innen hatten sehr viel Interesse an den einzelnen Ausstellungen und Ateliers. Besonders in der Wilhelm-Bode-Straße, wo gleich zwei Künstlerinnen in einem Haus ihre Ateliers geöffnet hatten. Zum Schluss führte die Tour in das Nibelungenviertel, hier zeigte eine Künstlerin Aquarelle, aber auch Bekleidung, die sie selber entworfen und hergestellt hat. Insgesamt nahmen auch in diesem Jahr ca. 60 Radfahrer\*innen an den Touren teil. Die besuchten Ausstellungsorte variierten dabei analog zum Vorjahr von Gemeinschaftsausstellungen, z. B. im Kufahaus, über kleinere Ateliers bis hin zu privaten Wohnungen. Die jeweiligen Radrouten sollten hierbei insbesondere Orte berücksichtigen, die im Vorjahr



*Kunst trifft Fahrrad*

nicht besucht werden konnten. Die Gruppen waren bei den einzelnen Künstler\*innen angekündigt und wurden überall sehr herzlich empfangen, und es bot sich häufig die Gelegenheit zu einem intensiven Austausch. An vielen Orten standen Erfrischungsgetränke und Snacks zur Verfügung.

Der Grundgedanke von bskunst.de, vielen Künstler\*innen einen breiten Raum und ein weit gefächertes Publikum zu verschaffen, konnte auch 2024 mit großem Erfolg verwirklicht werden.

In der Eröffnungsveranstaltung verwies die zweite Vorsitzende, Bärbel Mäkeler, auf den enormen zeitintensiven Aufwand zur Vorbereitung der Ausstellung, der dem ehrenamtlich tätigen Team über einen langen Zeitraum alles abverlangt hat. bskunst.de plant daher eine nächste #kunsttour erst für das Jahr 2026, gern auch wieder mit Beteiligung des ADFC.

Auch in diesem Jahr ergeht nochmals unser herzliches Dankeschön an die Verantwortlichen von bskunst.de, die in der gesamten Vorbereitungszeit unterstützend zur Seite standen.

## Rad am Ring 2024 – mit dem Rennrad in der „Grünen Hölle“

Seit 2003 ist das jährliche 24h-Radrennen auf dem Nürburgring für sportlich ambitionierte Radfahrer\*innen ein unvergleichliches Erlebnis. Das Ambiente der Formel-1-Arena und die Herausforderungen der legendären Nordschleife machen das Tag- und Nachtrennen – dieses Jahr zum 20. Mal – weltweit einmalig.

› *Matthias Cöppicus, Walter Lükewille, Rainer Mühlnickel und Oliver Traub*

### Wer macht denn sowas?

Als halbwegs trainierte Rennrad- und MTB-Fahrer wurden wir im Herbst 2023 auf ein Ereignis aufmerksam, das uns nicht mehr loslassen sollte: das 24h-Radrennen auf dem Nürburgring. Schnell fiel die Entscheidung, als 4er-Staffelteam hieran teilzunehmen. Und genauso schnell kam der Zweifel auf, ob wir als Ü60er dem überhaupt gewachsen sind. Eine Runde über Grand-Prix-Strecke und Nordschleife misst schließlich rund 26 Kilometer und hält neben 92 Kurven auch rund 560 Höhenmeter parat. Der Rennstreckenasphalt

ist perfekt und bietet vor allem in den kurvigen Bergab-Passagen ordentlich Grip. Bis zu 100 km/h wurden in der „Fuchsröhre“ schon gemessen. Unvermeidbar ist dann der Anstieg zum Streckenabschnitt „Hohe Acht“ mit kurzfristig bis zu 17 Prozent Steigung. Spätestens hier verstehen auch Radsportler\*innen den Beinamen „Grüne Hölle“, den Formel-1-Legende Jackie Stewart dem Nürburgring in den 70er-Jahren verlieh. Aber Bangemachen gilt nicht und der große Zuspruch aus unserem Umkreis ließ den Mut, dieses Abenteuer anzugehen, dann auch bald wieder steigen.



Foto: Oliver Traub

*Trainingspause am Tetzelsstein nach Bezwingung des „Amplebener Bergs“*

### Training

Los ging's dann im Mai mit den Vorbereitungen. Auf dem Trainingsplan standen Touren in die Umgebung von Braunschweig. Als besonderer Höhepunkt galt die Bezwingung des „Amplebener Bergs“ im Elm, dessen lange Steigung ja auch schon einiges abverlangt. Toll waren aber auch die Touren zum Tankumsee, wo ein Erfrischungsgetränk oder ein Bad die Tour angenehm unterbrach.

## Auf dem Ring

Am 19. Juli ging es dann los zum Nürburgring. Mit der Anmeldung wurde ein Parzellenplatz im Formel-1-Bereich direkt an der Rennstrecke zum Aufbau des Team-Camps zur Verfügung gestellt.

Nach dem Aufbau unseres Equipments ließ ein erster Gang durch das Forum mit vielen Verkaufs- und Infoständen interessante Einblicke in die Welt des Radrennsports zu und zeigte, wie sich dieser in den letzten Jahren entwickelt hat. Unsere Rennräder mit Stahlrahmen und mechanischen Schaltungen hatten da schon fast Oldtimer-Charakter.

## Das Rennen

Alles fängt harmlos und gleichzeitig beeindruckend an. Den Start auf einem Formel-1-Kurs erlebt man ja nicht alle Tage. Ca. 3000 Radler\*innen stehen bereit. Die Strecke misst 18 Meter in der Breite, kein Gedränge, keine Steigung.



*Kurz vor dem Start*



*Unser Team-Camp, von weitem erkennbar durch die ADFC-Standarte*

Um 12:53 Uhr fällt der Startschuss. Der Rechtsknick in die Mercedes-Arena ist noch keine Herausforderung. Die Startrunde über die Kurzanbindung fordert beim Anstieg zur „NGK-Schikane“ ein bisschen. Nach dem Übergang auf die Nordschleife geht es mit wenigen Unterbrechungen steil bergab bis nach „Breidscheid“. Im Abschnitt „Fuchsröhre“ stellt sich bei 60 km/h langsam ein mulmiges Gefühl ein, die hart gesotenen Profis rauschen auch hier mit deutlich höheren Geschwindigkeiten vorbei. Andererseits

sind hier herrliche Ausblicke in die Eifellandschaft ein alternativer Reiz.

Ab „Breidscheid“ wird's dann für rund vier Kilometer ernst. Über „Ex-Mühle“ und „Bergwerk“ geht's in den Streckenabschnitt „Klostertal“ – und der hat's in sich. Ganz langsam hebt sich der Asphalt und suggeriert leichtes Spiel. Aber mit jedem Meter wächst die Steigung.



Nachtstimmung

Zwischen dem legendären „Karussell“ und der „Hohen Acht“ ist ein Spitzenwert von rund 17 Prozent zu bewältigen. Spätestens hier wird jedem klar, dass die Nordschleife auch bei Radfahrern zu Recht respektvoll „Grüne Hölle“ genannt wird. Ein Genuss sind hier die an der Piste angebotenen Snacks und Getränke, die zu einer kurzen Pause einladen.

„Wippermann“, „Eschbach“, „Brünchen“, „Pflanzgarten“ – diese Abschnitte sind trotz kurvigem Auf und Ab wieder eher harmlos. Über „Schwalbenschwanz“ und „Galgenkopf“ führt der Kurs dann auf die lange Gerade namens „Döttinger Höhe“. An deren Ende trennt nur noch die Schikane „Hohenrain“ die Radler von der Start- und Zielgeraden des Grand-Prix-Kurses. Tribünen und Boxenanlage wachsen aus dem Boden. Über 5000 Teilnehmer haben am Streckenrand ihre teils luxuriösen Lager aufgeschlagen und schaffen eine einzigartige Atmosphäre.

Nach ca. 1 Stunde und 20 Minuten ist die erste Runde geschafft und der Stafelstab in Form einer Trinkflasche wird übergeben für die nächste Runde in der „Grünen Hölle“.

Nach drei Runden Pause geht es erneut

auf die Piste und jetzt ist schon alles viel vertrauter. Langsam neigt sich dann auch der Abend über den Ring, und in weiten Strecken sind die roten Rücklichter der anderen Teilnehmer\*innen die einzige Orientierung zum vorausliegenden Streckenverlauf.

Morgens gegen 6 Uhr bricht ein Wolkenbruch über uns herein und führt zu zahlreichen Stürzen

auf der nun sehr glitschigen Piste. Die Vernunft lässt uns erst mal pausieren.

Nach 24 Stunden werden die finalen Radler\*innen durch den Ringsprecher im Ziel begrüßt und die Anstrengung hat ein Ende. Glücklicherweise, unverletzt und ohne technische Pannen verlassen wir mit einer altersgerechten Platzierung im hinteren Feld die Rennstrecke.

### War es das wert?

Es bleibt die Erinnerung, mit tollem Teamgeist an einem außergewöhnlichen Ereignis teilgenommen zu haben. In Erinnerung bleiben aber auch die schönen Trainingsstrecken im Großraum Braunschweig/Elm und die anschließenden „Auswertungen“ bei Schmaus und Getränk, die auch nach dem Rennen ihre Fortsetzung finden sollen. Gern auch in größerer Runde mit weiteren Rennenthusiasten. Wer also Lust hat, sich mal einer Runde in den Elm oder die Braunschweiger Umgebung anzuschließen, melde sich bei uns unter E-Mail: [rennrad@adfc-braunschweig.de](mailto:rennrad@adfc-braunschweig.de)

„Rad am Ring 2025“ findet vom 18. bis 20. Juli statt. Alle Infos auf: [radamring.de](http://radamring.de)

## Die „Kultige Biertour“ im Oberpfälzer Wald

Diese Radtour in der Nähe der tschechischen Grenze hat mein Radelpartner Enno (siehe die PedaLeo-Ausgabe Frühjahr 2024) im Internet gefunden. Ein interessanter Name für eine Radtour, und die Werbung der Oberpfälzer-Wald-Touristik versprach eine Fahrt auf ehemaligen Bahntrassen durch idyllische Flusstäler, ruhige Landstriche und mittelalterliche Orte, und dazu regionalen Biergenuss von sieben Brauereien entlang der Strecke. Wir wurden neugierig.

› *Paul Kleinherne*

### Vorbereitung

Eine Mehrtages-Tour mit ca. 194 km sollte machbar sein. Vorausbuchungen schienen uns nicht wichtig, es war ja April, da würde es bestimmt reichlich Übernachtungsmöglichkeiten geben, im Voraus buchten wir somit nur die erste Übernachtung in Pfreimd.

### Anreise

Etwa 470 km mussten wir anreisen. Das „Hotel“, eine Metzgerei mit Zimmervermietung, erwartete uns schon, weil um 14:00 Uhr der Laden geschlossen wird. Da Pfreimd touristisch nicht viel zu bieten hat, planten wir unsere erste Fahrt ins ca. 7 km entfernte Nabburg mit historischer Altstadt und fast vollständig erhaltener Stadtmauer. Das Obertor vermittelt einen Eindruck von mittelalterlicher Schönheit. Das alte Rathaus, ein Bürgerspital und auch das Mähntor sind Zeugen der Vergangenheit.

Aber nun wollten wir uns mal einen Kaffee gönnen, leider haben wir nichts gefunden. Auch Einheimische konnten nicht helfen, deshalb wieder zurück nach Pfreimd. Dort gab es wenigstens ein Café. Vorsichtshalber haben wir im Café schon mal nach einer Möglichkeit fürs

Abendessen gefragt, aber die Antwort lautete: „Hier hat keine Gaststätte geöffnet“. Man schickte uns in einen Gasthof in ca. 10 km Entfernung. Den haben wir zwar gefunden, aber Google Maps hat uns über einen großen Umweg geführt.

### Tag 1: Pfreimd – Waidhaus

Eine liebeliche Landschaft empfing uns, wir fuhren auf einsamen Wegen entlang am Fluss Pfreimd. Mal ging es durch Wälder steil bergauf, dann wieder ein



*Das Obertor in Nabburg*



kurzes Stück bergab. Die Radwege waren bis auf wenige Ausnahmen gut zu befahren, die Beschilderung hervorragend. Zügig ging's vorbei an Trausnitz mit immer wieder toller Aussicht. Der Himmel war blau, das Thermometer zeigte 22 °C.

Ca. 30 km hatten wir bis 13 Uhr schon geschafft, bisher hatten wir auf der Strecke noch keine Einkehrmöglichkeit gesehen, aber das Städtchen Moosbach kam näher, da gibts bestimmt eine Leckerei. Leider nein, nichts war geöffnet, kein Café – kein Bäcker – kein Gasthof. Na toll! Enttäuscht fuhren wir weiter, gefunden haben wir auf der gesamten ersten Etappe nichts.

In Lohma erreichten wir den angekündigten Bahntrassenradweg, den „Bockl“. Mit 52 km der längste Bahntrassen-

radweg Bayerns, wir durften ca. 8 km asphaltierte Route bis Waidhaus an der tschechischen Grenze genießen. Dort haben wir im Gästehaus eines Bauernhofs übernachtet, einfach, sauber und ein gutes Frühstück für nur 35 Euro / Nacht.

## Tag 2: Waidhaus – Neunburg vorm Wald

Der heutige Sonntag machte seinem Namen alle Ehre, es war wieder sonnig und über 20 °C. Nach weiteren 5 km auf dem „Bockl“ erreichten wir Eslarn mit seinem angepriesenen Kommunbrauhaus, einem Museum für Biergeschichte und Biererlebnis. Aber es war Sonntagmorgen 10:00 Uhr und wir wollten noch ca. 40 km radeln. Also „Augen zu“ und dran vorbei. Leider war es hier auch mit dem „Bockl“ vorbei und es begann der anstrengendste Teil unserer Tour. Auf einsamen Waldwegen, mal mit und mal ohne Schotter, ging's hinauf bis auf 672 m. Beim Schotter hofften wir fortwährend: bloß kein Reifenkiller, wir waren weit ab im Wald, hier könnte kein Notdienst helfen. Aber wir hatten Glück.



*Auf stillen Wegen entlang der Pfreimd*

Ab Schönsee fahren wir dann ein Stück auf dem „Bayerisch-Böhmischen-Freundschaftsweg“, einem 97 km langen grenzüberschreitenden Fernradweg von Nabburg nach Horšovský Týn in Tschechien. Ein Teilstück verläuft als Bahntrassenradweg auf der ehemaligen Bahnstrecke Schönsee – Nabburg.

Nun ging es endlich bergab, nicht besonders steil, aber kontinuierlich. Der Radweg hatte Brücken, Tunnel, Felseinschnitte, tolle Ausblicke, einfach wunderschön.

Gegen Mittag machten wir Rast, um zu telefonieren, wir suchten eine Übernachtungsmöglichkeit in Neunburg vorm Wald. Bei etlichen Gasthöfen und Hotels haben wir es erfolglos probiert. Das Panoramahotel hatte zwar auch geschlossen, aber es gab eine weitere Telefonnummer für Reservierungen. Die Bedienung aus dem zum Hotel gehörenden

Kiosk versprach uns zwei Einzelzimmer. Nun kam Google Maps wieder ins Spiel, denn wir mussten die auf unserem Handy gespeicherte Route „Kultige Biertour“ und damit auch den Bahntrassenradweg leider verlassen. Und Google Maps enttäuschte uns wiederum. Wir wurden über verdreckte, verschlammte und mit Wurzeln aufgebrochene Waldwege geführt. Es ging nur mühsam voran. Mehrfach konnten wir Stürze gerade noch vermeiden. Die Fahrrad-Navigation bei Google Maps ist stark verbesserungswürdig.

Leider lag das Hotel ca. 5 km von Neunburg entfernt, sodass ein Besuch im Altstadtbräu ausbleiben musste. Da auch die Küche des Hotels geschlossen war, mussten wir uns mit einer Currywurst am Kiosk zufrieden geben, anstatt einer kulinarischen Oberpfälzer Spezialität. Alles lief gegen uns.



*Der Bayerisch-Böhmische Freundschaftsweg auf einer alten Bahntrasse*

### **Tag 3: Neunburg vorm Wald – Schwandorf**

Wir wurden bereits gegen 5:00 Uhr von einem starken Gewitter geweckt, doch beim Frühstück hatte sich das Wetter wieder beruhigt

Gegen 10:00 Uhr starteten wir unter grauem, bewölktem Himmel, es war deutlich kälter als gestern. Eigentlich wollten wir über Bruck in der Oberpfalz nach Nittenau, um dort zu übernachten. Wir wollten auch zur Brauerei Jakob, schließlich waren wir ja auf einer „Kultigen Biertour“. Aber bereits nach ca. 15 km haben wir in Bodenwöhr beraten, was wir tun sollen, denn es war richtig kalt und „Miesepeterwetter“. Unser Entschluss: Wir kürzen unsere Radroute ab

Foto: Paul Kleinherme

und fahren heute bereits nach Schwandorf.

Der Oberpfälzer Wald ist durchzogen von vielen guten Radwegen, sodass wir mit dem Naab-Regen-Radweg eine gute Alternative hatten. Unterwegs aber wieder keine Einkehrmöglichkeit: kein Bäcker, kein Café, kein geöffneter Gasthof. Am Murner See mussten wir dann den Naab-Regen-Radweg verlassen, um nach Schwandorf zu kommen. Google Maps wollten wir nicht wieder vertrauen. Fahren wir nach der Radweg-Beschilderung? Nein, Enno wollte nicht, denn wir hätten ein Stück zurück gemusst. Also wurde die Route nach Schwandorf bei Komoot angefragt.

Es klappte am Anfang auch recht gut, Komoot führte uns über wenig befahrene Kreisstraßen, aber dann – oh je, Komoot führte uns fast 7 km über eine extrem stark befahrene Landstraße ohne Radweg. Autos überholten uns mit hoher Geschwindigkeit trotz Gegenverkehr, ein Sicherheitsabstand war nie vorhanden. Wir waren froh und glücklich, als wir den Ortseingang heile erreicht hatten.

Dann war aber auch schon wieder Zeit zur Unterkunft-Suche. Auch hier wieder das Problem: geschlossen oder telefonisch nicht erreichbar. Schließlich hat das Tourismus-Büro geholfen und in einem Gasthof eine Unterkunft gefunden, nur zur Übernachtung, ohne Frühstück.

Gegen Abend sind wir dann noch in die Stadt mit einem wunderschönen Marktplatz, doch direkt daneben eine mit Autos und Lkws total verstopfte schmale Einbahnstraße. So etwas kann einem den Aufenthalt auf dem schönen Marktplatz aber richtig vermiesen.

### Tag 4: Schwandorf – Pfreimd

Beim Aufwachen prasselte Regen aufs Dachflächenfenster, der Himmel sah trüb und dunkel aus. Ein kurzer Gang zum Bäcker-Frühstück ließ uns spüren, es war nochmals deutlich kälter geworden. Wir starteten unsere letzte Etappe deshalb mit Handschuhen und einer Mütze unter dem Helm, zum Glück hatte es aufgehört zu regnen.

Ab Schwandorf waren wir nun wieder auf der „Kultigen Biertour“. Es war eine flache Etappe ohne große Schwierigkeiten, die uns über Schwarzenfeld und Nabburg wieder nach Pfreimd zurück führte. Aber 25 km bei Temperaturen knapp über Null waren nicht spaßig.

In Pfreimd wartete unser Auto und dann ging's heimwärts, bei voll aufgedrehter Heizung tauten wir langsam wieder auf. Zu Hause angekommen war mein Hinterrad platt. Hatte der Reifenkiller eines Schotterwegs doch noch zugeschlagen?

### Unser Fazit

Der Oberpfälzer Wald hat tolle und empfehlenswerte Radwege und Tourenmöglichkeiten. Überwiegend gute Fahrbahnen, sehr gut ausgeschildert, nette kleine Städtchen und liebeliche Landschaften. Das allein wäre eine Reise wert. Wenn nur nicht die Problematik der fehlenden Einkehrmöglichkeiten und geschlossenen Hotels wäre. Wer trotzdem die Tour radeln will, dem empfehlen wir ausreichend Reiseproviant auf jeder Etappe und eine Vorausbuchung aller Übernachtungen. Wenn das dann auch noch in den „Bierstädtchen“ gelingen sollte, dann wird die „Kultige Biertour“ ihrem Namen sicherlich auch gerecht.

## Fahrrad-Selbsthilfwerkstätten in Braunschweig

Was tun, wenn am Fahrrad mal das Licht oder die Bremse nicht mehr funktioniert oder das Rad eine Unwucht hat? Oftmals sind nur wenige Handgriffe nötig, die Radfahrer\*innen unter Anleitung auch selbst durchführen können. Hierzu stehen in Braunschweig mehrere Selbsthilfwerkstätten zur Verfügung. Zwei davon wurden im PedaLeo-Heft 66, Frühjahr 2024, vorgestellt, weitere folgen in dieser Ausgabe.

› *Walter Lükewille*

### Fahrradwerkstatt der Volkshochschule Braunschweig

Die Fahrradselbsthilfwerkstatt der Volkshochschule Braunschweig wurde 2019 ins Leben gerufen und befindet sich in der Schefflerstraße 34, einer Seitenstraße der Salzdahlumer Straße. Öffnungszeiten sind von April bis Oktober: Di 16:00 bis 19:00 Uhr und Fr 15:00 bis 18:00 Uhr.

Die Werkstatt ist in einer ehemaligen Garage auf dem Gelände des Stadtgartens Bebelhof untergebracht. Träger ist die Volkshochschule Braunschweig, als Aktiver vor Ort fungiert Dieter Ahrens.

Grundsätzlich können hier alle erforderlichen Reparaturarbeiten selbst von den Nutzer\*innen durchgeführt werden, hierzu zählt auch der Aufbau oder die Zentrierung von Laufrädern. Eine Voranmeldung ist nicht erforderlich. Innerhalb der genannten Öffnungszeiten steht Dieter Ahrens mit Rat und Tat zur Seite.

Ein Grundstock an neuen oder gebrauchten Ersatzteilen (z. B. Reifen, Schläuche, Bremsbeläge, Ketten etc.) kann vor Ort zu günstigen Preisen erworben werden, spezielle Ersatzteile (z. B. Tretlager) müssen die Nutzer selbst mitbringen.

Die technische Wartung der Steuerung und Elektrik von E-Bikes ist auch hier nicht möglich.



*Die Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt der Volkshochschule im Stadtgarten*

### Fahrradwerkstatt der Stadtteilentwicklung Weststadt e. V.

Die Fahrradwerkstatt der Stadtteilentwicklung Weststadt e. V. musste ihre Aktivitäten zum Jahresende 2023 aufgrund fehlender geeigneter Räumlichkeiten und fehlenden Personals leider einstellen.

Für eine Wiederaufnahme der Tätigkeiten werden interessierte Schrauber\*innen gesucht, die gern ehrenamtlich tätig werden wollen. Bitte melden unter Tel. 0531 88931588.

### Selbsthilfewerkstatt im Wohnheim an der Schunter

Die Selbsthilfewerkstatt im Wohnheim an der Schunter des Studierendenwerks wird organisiert durch fünf Mitglieder der Heim-Selbstverwaltung. Sie steht maßgeblich den hier lebenden Studierenden zur Verfügung und verfügt demnach nicht über entsprechende Öffnungszeiten sowie Ansprechpartner. Sie wird an dieser Stelle dennoch aufgeführt, da sie ein tolles Beispiel selbstorganisierter gegenseitiger Hilfe darstellt.

Die Werkstatt befindet sich in einem der zahlreichen Kellerräume des Wohn-

heims. Seit 2022 treffen sich hier am Mittwochabend Studierende zur gegenseitigen Hilfe bei kleineren Reparaturen und Wartungen. Maßgebliches Ziel ist hierbei, beschädigte Fahrräder (z. B. Reifenpanne oder Ausfall der Lichtanlage) ohne großen Aufwand schnell wieder verkehrstüchtig zu machen. Werkzeug und zwei Arbeitsständer stehen zur Verfügung. Zur Gewinnung von gebrauchten Ersatzteilen werden durch das Studierendenwerk die einmal jährlich auf dem Unigelände eingesammelten besitzlosen Fahrräder zur Verfügung gestellt. Einfache neue Reparaturmaterialien, wie z. B. Fahrradschläuche und Bremsbeläge können zum Selbstkostenpreis erworben werden.

### Wo gibt es sonst noch Hilfe?

Die aufgeführten Beispiele zeigen, dass es in Braunschweig vielerorts bereits Möglichkeiten gibt, Fahrräder in Selbsthilfe mit entsprechender Unterstützung ohne großen Aufwand zu warten und instand zu halten. Es wäre zu hoffen, dass sich hieraus auch in anderen Stadtteilen weitere Initiativen entwickeln, die ähnliche Interessen verfolgen.

## 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

## Arbeitsgruppen

Die Aktiven des ADFC Braunschweig engagieren sich in den folgenden Gruppen:

- AK Verkehr ([verkehr@adfc-braunschweig.de](mailto:verkehr@adfc-braunschweig.de))
- AG Radtourenleiter\*innen ([radtourenleiter@adfc-braunschweig.de](mailto:radtourenleiter@adfc-braunschweig.de))
- Lastenradteam ([lastenrad@adfc-braunschweig.de](mailto:lastenrad@adfc-braunschweig.de))
- Codierteam ([codierung@adfc-braunschweig.de](mailto:codierung@adfc-braunschweig.de))
- Redaktion PedaLeo ([pedaleo@adfc-braunschweig.de](mailto:pedaleo@adfc-braunschweig.de))
- Homepageteam ([typo3@adfc-braunschweig.de](mailto:typo3@adfc-braunschweig.de))
- dazu: monatlicher Aktiventreff ([susanne.gaus@adfc-braunschweig.de](mailto:susanne.gaus@adfc-braunschweig.de))

Interessenten sind jederzeit herzlich willkommen. Schauen Sie in den Terminkalender auf [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de) oder mailen Sie uns.

Unsere Schulungen werden gefördert durch die:

Ländliche Erwachsenenbildung in Niedersachsen e. V. (LEB)  
Regionalbüro Braunschweig, [www.leb-niedersachsen.de](http://www.leb-niedersachsen.de)



## Codierung

Der ADFC Braunschweig bietet in Zusammenarbeit mit der Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt der VHS Fahrradcodierungen an, jeden ersten Freitag des Monats zwischen Mai und Oktober. Weitere Infos auf: [braunschweig.adfc.de/service](http://braunschweig.adfc.de/service)

## Selbsthilfwerkstätten

### Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA der TU

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

### Volkshochschule Braunschweig

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

### Toleranz, Respekt und Interkulturelle Vielfalt (TRIVT) e. V.

Bienroder Weg 70, 38106 BS (altes Nordbad), [welcome-house.de/fahrradwerkstatt](http://welcome-house.de/fahrradwerkstatt)  
Mo – Fr 15:00 – 17:00

## Termine

- noch bis 30.11.2024: Fahrradklimatest des ADFC – [www.fkt.adfc.de](http://www.fkt.adfc.de)
- 09.12.2024, 19:00 Uhr: Weihnachtsfeier des ADFC Braunschweig für die Aktiven, Begegnungszentrum Stadtpark, Jasperallee 42, Anmeldungen bis 30.11. an [susanne.gaus@adfc-braunschweig.de](mailto:susanne.gaus@adfc-braunschweig.de)
- 11.03.2025, 19:00 Uhr: Jahreshauptversammlung des ADFC Braunschweig, Begegnungsstätte Am Wasserturm, Hochstraße 13

Radtouren und alle sonstigen Termine des ADFC Braunschweig erscheinen immer aktuell auf der Startseite unserer Homepage: [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de)

## ADFC Braunschweig e. V.

Postfach 11 03  
38001 Braunschweig  
info@adfc-braunschweig.de  
Telefon: 0531 1805 4488 (Anrufbeantworter)  
braunschweig.adfc.de

**Neue Anschrift beachten!** Der Infoladen am Klint wurde im März 2023 aufgelöst. Sie können gern per E-Mail Kontakt mit uns aufnehmen.

## Ansprechpersonen der Stadtverwaltung Braunschweig

### Radverkehrsbeauftragte

Dr. Amrit Bruns 0531 470-3579, Adrien Cochet-Weinandt 0531 470-2982,  
Tobias Paulke 0531 470-3570; radfahren@braunschweig.de

### Ideen- und Beschwerdemanagement

ideen-beschwerden@braunschweig.de

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

### Falschparken auf Radwegen

Tel. 0531 470-2588, [bussgeldabteilung@braunschweig.de](mailto:bussgeldabteilung@braunschweig.de)

## Impressum

### Herausgeber

ADFC Kreisverband Braunschweig e. V.  
Postfach 11 03  
38001 Braunschweig  
E-Mail: [pedaleo@adfc-braunschweig.de](mailto:pedaleo@adfc-braunschweig.de)

### Redaktion und Layout

Walter Lükewille (V.i.S.d.P., Adresse s.o.),  
Wolfgang Ahlborn, Heike Düwel, Gerhard  
Joermann, Susanne Schroth, 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:** Radweg an der Schillstraße,  
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:** 3000, November 2024

**Druck:** dieUmweltDruckerei 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**

Kattrepeln 19  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 129263-0  
[www.ebike-kasten.de](http://www.ebike-kasten.de)

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

Oststraße 2c  
38122 Braunschweig-Broitzem  
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)

### **Rad Spezi Mesmer**

Hauptstraße 51  
38110 Braunschweig-Wenden  
Tel. 05307 9405094  
[www.rad-spezi.de](http://www.rad-spezi.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 123118-0  
[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)

Öffentliche 

2 Mio.  
Lebenseinkommen

Mal ehrlich:

Du bist ein  
Vermögen wert.

Schütze,  
was du verdienst:  
Mit unserer  
Berufsunfähigkeits-  
versicherung.

Alle Infos dazu gibt's auf  
[oeffentliche.de/Berufsunfaehigkeit](https://oeffentliche.de/Berufsunfaehigkeit)



# E-BIKE KASTEN

komm vorbike!



Größte E-BIKE  
Auswahl in  
deiner  
Nähe

2 x BS  
1 x WOB  
1 x GS

ePOWER  
ohne LIMIT

- BS** Flagshipstore • Kattreppeln 19
- BS** eLastenrad-Studio • Poststraße 14
- WOB** Brandstore Wolfsburg •  
Berliner Ring 12-14
- GS** Shop Goslar • Odermarkplatz 1

[www.ebike-kasten.de](http://www.ebike-kasten.de)