

# PedaLeo

# 68 Frühjahr 2025

DAS FAHRRAD-MAGAZIN FÜR BRAUNSCHWEIG  
UND DEN KREIS HELMSTEDT



ADFC BRAUNSCHWEIG: NEUER VORSTAND

UNTERWEGS ALS RIKSCHAPILOTIN

RISIKO BAHNÜBERGANG



|    |                                                                       |    |                                                    |
|----|-----------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------|
| 3  | <b>Editorial</b>                                                      | 21 | <b>Projekte</b>                                    |
| 4  | <b>ADFC intern</b>                                                    |    | Radeln ohne Alter                                  |
|    | Jahreshauptversammlung 2025                                           | 24 | <b>Radtourismus</b>                                |
|    | Vorsitzende blicken auf die zukünftige Arbeit                         |    | Braunschweiger Land                                |
| 10 | <b>Radverkehr</b>                                                     |    | Standesgemäß zur Landesdelegiertenkonferenz        |
|    | Braunschweigs Radverkehrsnetz: hochgradig defizitär                   |    | Donauradweg Teil 3: Von Belgrad zum Schwarzen Meer |
|    | Sicherheitsproblem Bahnübergang                                       |    | München – Venezia: über die Alpen bis zur Adria    |
|    | Veloleo – Braunschweigs neues Bikesharing                             | 39 | <b>Kurzmeldungen</b>                               |
|    | Tourismus, Mobilität und regionale Entwicklung im Landkreis Helmstedt | 40 | <b>Arbeitsgruppen · Termine</b>                    |
|    |                                                                       | 41 | <b>Kontakt · Ansprechpersonen · Impressum</b>      |
|    |                                                                       | 42 | <b>Fördermitglieder</b>                            |

# MIT ABSTAND DIE BESTEN MOMENTE



**SFU**

*immer Unterwegs*

**SFU**  
Zeltfestival  
am  
**24.05.2025**  
Infos unter [www.sfu.de](http://www.sfu.de)

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



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



[sfu.outdoor](https://www.instagram.com/sfu.outdoor)



SFU-  
Sachen Für Unterwegs

**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

Zu Beginn der Radsaison 2025 freuen wir uns, mit dem „Frühjahrs-PedaLeo“ wieder über zahlreiche interessante Themen zur regionalen Radverkehrspolitik sowie verschiedene Aktionen und Radreisen berichten zu können.

Allem voran zu nennen ist die diesjährige Jahreshauptversammlung des ADFC Kreisverbandes Braunschweig e. V. im März, auf der nunmehr ein neuer Vorstand gewählt werden konnte. Mit Susanne (Susi) Gaus und Jens Schütte übernehmen zwei langjährig aktive Mitglieder die Führung, die sowohl altbewährte Strategien verfolgen wollen, aber auch offen für Neues sind. Unterstützt werden sie auf direktem Wege durch ein ebenfalls hochmotiviertes Beisitzerteam aus allen Altersgruppen.

Themen, in die sich der ADFC auch weiterhin zu Gunsten einer Stärkung des Radverkehrs einmisch, gibt es ja auch im Jahr 2025 genug, wie uns z. B. die nunmehr vorliegenden Ergebnisse der Befahrung des Braunschweiger Radverkehrsnetzes zeigen.

Ein schönes Beispiel, wie sich die Begeisterung für das Radfahren auch mit Menschen teilen lässt, die aufgrund diverser gesundheitlicher oder altersbedingter Einschränkungen hierauf ansonsten keine Chance haben, stellt der Bericht über das Projekt „Radeln ohne Alter“ der Bürgerstiftung dar, in dem sich zur Zeit ca. 140 Ehrenamtliche als Rikscha-Pilot\*innen engagieren. Hier freuen wir uns auf zukünftig geplante gemeinsame

Aktionen mit dem ADFC Braunschweig. Noch eine wichtige Neuigkeit: In diesem Jahr gibt es kein gedrucktes Radtourenprogramm des ADFC Braunschweig mehr, da dieses in der Vergangenheit nach Drucklegung einfach zu oft aktualisiert werden musste. Alle von unseren Radtourenleiter\*innen angebotenen Touren finden sich im Radtouren- und Veranstaltungsportal des ADFC. Sie erreichen es mit dem QR-Code auf Seite 6 dieses Heftes oder über unsere Homepage: [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de)

Zu Beginn der Radsaison 2025 darf es natürlich auch nicht an interessanten Infos und Tipps zum Reisen mit dem Fahrrad fehlen. Ob es nun einfach eine Rundtour durch das Braunschweiger Land ist, ob es etwas ambitionierter über die Alpen gehen soll, oder ob es sich um die Eindrücke auf dem letzten Abschnitt der bereits aus vergangenen Heften bekannten Donau-Tour handelt.

In diesem Sinne freuen wir uns auf die Radsaison 2025 und hoffen, dass dieses Jahr auch für Sie alle wieder mit zahlreichen schönen Erlebnissen verbunden sein wird. Wie unsere bisherige Vorsitzende Susanne Schroth gern an dieser Stelle schrieb:

### Fahrradfahren macht glücklich!

Ihr  
Walter Lükewille



# Jahreshauptversammlung 2025

## Der ADFC Braunschweig hat einen neuen Vorstand

› *Wolfgang Ahlborn*

Die Jahreshauptversammlung des ADFC Braunschweig fand am 11. März 2025 mit ca. 60 stimmberechtigten Mitgliedern statt.

Bereits bei der Jahreshauptversammlung (JHV) 2024 sollte turnusgemäß der geschäftsführende Vorstand des Kreisverbandes Braunschweig neu gewählt werden. Die amtierenden Vorsitzenden Susanne Schroth und Lars Christian Lund stellten sich aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wahl. Da niemand für den Vorsitz kandidierte, blieben die bisherigen Vorsitzenden aber geschäftsführend im Amt. Hermann Debski als Schatzmeister und Susanne (Susi) Gaus sowie Malte Burgdorf als Beisitzer

wurden im Jahr 2024 einstimmig gewählt.

### Vorstandswahl 2025

Umso erfreulicher ist es, dass sich zur JHV 2025 ein „Kandidat\*innen-Team“ zur Wahl stellt. Für die Doppelspitze als Vorsitzende kandidieren Susanne Gaus und Dr. Jens Schütte, als Beisitzer\*innen Angela Hoffmann, Dominik Bennett, Lars Christian Lund und Monika Krüger. Alle Kandidat\*innen wurden mit überwältigender Mehrheit gewählt. Es bleiben aufgrund der Wahl im letzten Jahr im Amt: der Schatzmeister Hermann Debski als drittes Mitglied im geschäftsführenden Vorstand und Malte Burgdorf als weiterer Beisitzer, (Susanne Gaus scheidet aufgrund ihrer Wahl zum Vorsitz als Beisitzerin aus). Alle Gewählten nehmen die Wahl an.

Der neue Vorstand skizziert die Schwerpunkte seiner zukünftigen Arbeit, die Versammlung dankt mit viel Applaus.

Die langjährige Vorsitzende Susanne Schroth wird mit großem Dank und einem Präsent verabschiedet.



*Der neue Vorstand: v. l. n. r. Lars Christian Lund, Angela Hoffmann, Monika Krüger, Susanne Gaus, Jens Schütte, Dominik Bennett und Hermann Debski (nicht im Bild: Malte Burgdorf)*

## Rückblick auf 2024

Der Kreisverband Braunschweig des ADFC arbeitet dank einem Kreis von Aktiven und der ca. 1500 Mitglieder intensiv und erfolgreich im Interesse der Radfahrenden. Die Aktivitäten im Jahr 2024 wurden durch die scheidende Vorsitzende Susanne Schroth und die Verantwortlichen der Arbeitskreise vorgestellt. Dabei wird die breite Palette von Vereinsaktivitäten deutlich.

Regelmäßige **Pressemitteilungen** des Vorstands (z. B. zum Fahrradklimatest 2024, zur Systematischen Befahrung und Analyse Radverkehrsnetz Stadt Braunschweig) sowie zwei Ausgaben des **PedaLeo** sorgten dafür, dass der ADFC in der Öffentlichkeit präsent blieb. Der Bereich Social Media soll weiter ausgebaut werden.

Die **Tourenleiter\*innen** haben über 40 Touren zu unterschiedlichen Themen und für verschiedene Zielgruppen angeboten. Ob flotte Feierabend-, Natur- und Freizeit- oder Kultur-Touren, ob für Familien, Neumitglieder oder Ältere, für alle war etwas dabei. Besonders nachgefragt waren die Kunst-Touren zu den offenen Ateliers in Braunschweig und die Familientour zum Braunschweiger Apfeltag.

Der **Arbeitskreis Verkehr** traf sich monatlich zu aktuellen Fahrradthemen (z. B. die Velorouten Wallring, Schöppenstedter Turm, Weststadt). Zum Mobilitätsentwicklungsplan und zu einzelnen Verbesserungen der Radinfrastruktur im Stadtgebiet wurde fachlich Stellung genommen. Beim Ausbau des Bahnübergangs Grünwaldstraße wurde eine Unterführungslösung bevorzugt, wie sie auch im Mobilitätsausschuss im Jahr

2023 beschlossen wurde. Nach einem Bürgerbegehren hat der Rat der Stadt den Beschluss mit Mehrheit in eine Schrankenlösung geändert (Beschluss vom 18.02.2025). Dies wird die Mobilität, insbesondere auch den Radverkehr in Zukunft stark beeinträchtigen, weil der Zugverkehr auf dieser Strecke stark zunehmen wird.

Erfolgreich war auch 2024 wieder das **Codierteam** tätig. Neben regelmäßigen Terminen in Braunschweig (Stadtgarten Bebelhof) waren die Mitglieder bei Sonderaktionen in der Region unterwegs. Sie codierten 148 Fahrräder und gewannen 10 Neumitglieder für den Verein.

Aus dem **Aktivenkreis** wurden die verkehrspolitische Radtour – diesmal zur geplanten Veloroute Weststadt –, die Aktivenfahrt nach Bremen zum dortigen ADFC, ein Besuch im Bundestag und eine Weihnachtsfeier organisiert. Hervorzuheben sind ferner ein mehrteiliger Workshop zur internen Arbeit des Kreisverbandes sowie die Zimtsterne-Aktion zum Jahresende.

Auf Initiative des Vereinsmitglieds Charlotte Wilderink wurde 2024 in Zusammenarbeit mit der VHS im Stadtgarten am Bebelhof mehrfach ein **Radfahrtraining** für Ungeübte angeboten. Es wurde sehr gut nachgefragt und wird auch 2025 wieder durchgeführt.

Das **Team Lastenlöwe** wird die erfolgreiche Arbeit der vergangenen Jahre dank einer großzügigen Spende und neuer Aktive fortsetzen.

Allen Arbeitskreisen des ADFC gemeinsam ist die Suche nach Personen, die sich ehrenamtlich engagieren wollen. Der ADFC Braunschweig freut sich auf Sie!

## Vorsitzende geben Ausblick für zukünftige Arbeit

### Susanne Gaus

Ich bin Susanne Gaus, bisher als Beisitzerin dabei, jetzt frisch im Sattel als Vorstandsvorsitzende des ADFC Braunschweig. Nach Susanne Schroth war der Schritt sehr groß, aber hey: Eine muss den Job ja machen.

Warum ich mir das antue? Ganz einfach: Weil der ADFC schon eine Menge bewegt hat und ich möchte, dass wir diesen Schwung nicht verlieren, sondern weiter ausbauen. Motiviert hat mich auch, mit einem engagierten und fast paritätisch besetzten Vorstandsteam zusammenzuarbeiten, das genauso viel Lust auf Zukunft hat wie ich.

Und jetzt? Jetzt wird nicht gekleckert, sondern geklingelt! Ich will die Tourguides stärken, die Lust haben, Gruppen zu leiten, neue Wege zu entdecken und gemeinsam Radluft zu schnuppern. Die Qualifizierung wird von uns natürlich unterstützt!

Öffentlichkeitsarbeit? Klaro – damit auch alle mitbekommen, was wir für tolle Sachen auf die Beine stellen.

Und überhaupt: Wir sind mehr als 1400 Mitglieder! Das ist nicht nur eine Zahl – das ist ein riesiges Potenzial. Ich glaube fest daran: Jeder und jede kann etwas beitragen. Ob bei verkehrspolitischer Arbeit, bei Radtouren, bei Veranstaltungen



# Radtouren und Termine



[braunschweig.adfc.de](https://braunschweig.adfc.de)

oder einfach durch gute Laune auf zwei Rädern. Der ADFC lebt von euch – und mit euch wird er noch viel mehr bewegen.

Ich möchte mehr Frauen aktivieren und für Verkehrspolitik begeistern. Die Gründung einer Gruppe „Junge Menschen im ADFC Braunschweig“ werde ich fördern und unterstützen. Für alle Mitglieder möchte ich ein Format an kostenlosen Bildungsangeboten rund ums Rad entwickeln.

Also, liebe Leute: Runter vom Sofa, rauf aufs Rad – der ADFC braucht euch! Lasst uns gemeinsam dafür sorgen, dass Braunschweig noch fahrradfreundlicher wird. Mit Freude, mit Haltung und Gemeinschaftssinn.

### Dr. Jens Schütte

Als neuer Vorsitzender freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Vorstandsteam und allen Aktiven. Es gilt die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre fortzusetzen und auszubauen.

Seit circa einem Jahr spüren wir deutlichen Gegenwind gegen die geplanten Projekte der Radverkehrsförderung, insbesondere gegen die Velorouten. Bei der Abstimmung zum Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) stellten CDU und FDP einen Änderungsantrag, in dem sie die Streichung zahlreicher bereits beschlossener Radverkehrsmaßnahmen forderten (Text siehe nächste Seite).

Zukünftig müssen wir unsere Positionen, Forderungen und Argumente intensiver

Fahr  
mit

Bei den  
Radtouren  
können alle  
teilnehmen



Bring  
dich ein



braunschweig.adfc.de



Sei  
dabei

Komm zum  
Stammtisch oder  
Aktiventreff



Mach  
mit

Arbeitskreis  
Verkehr  
Codierteam  
Tourguide



Auszug aus dem Antrag der CDU und FDP zum Mobilitätsentwicklungsplan (Ratssitzung 18.02.2025)

...

3. Die Maßnahmen R5 (Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen), R13 (Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)), K6 (Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings), K10 (Prüfung der verkehrsmittelübergreifenden Bedeutung des Brodwegs) und M3 (Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger schaffen) des Zielszenarios 2035 werden ersatzlos gestrichen. Ebenso gestrichen wird die Maßnahme R11 (Ausbau von Radwegen zu Velorouten), dies beinhaltet alle zukünftigen und derzeit in der Planung befindlichen Routen.

nach außen kommunizieren. Wir müssen unsere Gespräche mit einflussreichen Personen und Verbänden intensivieren und dabei auch mit den fahrradkritischen Akteuren sprechen. Außerdem sollten wir bei den Bürgerinnen und Bürgern mehr Werbung für die Belange der zu Fuß gehenden und Radfahrenden machen. Um die jüngeren Menschen zu erreichen ist

es erforderlich, unsere Aktivitäten in den sozialen Netzwerken zu verstärken. Dort muss der ADFC mit seinen Themen kontinuierlich präsent sein.

Die Grundsätze der verkehrspolitischen Arbeit bleiben: „Radfahren muss sicher sein! Radfahrende müssen sich sicher fühlen!“

Um das zu erreichen, müssen die Beschlüsse des Ziele- und Maßnahmenkataloges und des MEP möglichst zeitnah umgesetzt werden. Wir müssen Prioritäten setzen und Politik und Verwaltung von unseren Prioritäten überzeugen. Dabei steht das Abarbeiten der festgestellten Mängel (Furten, Hindernisse, Radwege), insbesondere der Sicherheitsmängel, an erster Stelle. Ausgesprochen wichtig ist, den Auto-Durchgangsverkehr in den Fahrradstraßen zu unterbinden.

Die Klimaschutzziele müssen erreicht werden. Dies gelingt nur mit einer umfassenden Verkehrswende! Radfahren und zu Fuß gehen ist leise, spart Fläche, erzeugt keine Emissionen und ist stadtverträglich. Das Wichtigste bleibt: Radfahren macht Spaß!



Die langjährige Vorsitzende Susanne Schroth wird auf der Mitgliederversammlung verabschiedet. Susanne Gaus und Jens Schütte stellen ihre Ideen vor.



**JETZT  
MITGLIED  
WERDEN!**

**„Endlich sorgenfrei auf geschützten  
Radwegen durch die Stadt!“**

Ophelia & Bardai aus Hamburg



Mach dich mit uns stark für guten Radverkehr: [adfc.de/mitgliedschaft](https://adfc.de/mitgliedschaft)  
Inklusive: 24h-Pannenhilfe | Versicherungen | Erm. Touren | Radwelt-Magazin

 **adfc**  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

## Braunschweiger Radverkehrsnetz: hochgradig defizitär

Das Ergebnis einer systematischen Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes liegt jetzt den Ratsgremien als umfangreicher Bericht vor. Wie kam er zustande, was kam heraus, was kann er zur Verbesserung beitragen?

› *Burkhard Plinke*

Der 2020 (vor fünf Jahren!) beschlossene Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ sah unter anderem vor, das Radverkehrsnetz der Stadt systematisch zu befahren, Gefahrenstellen und Hindernisse aufzuzeigen und Handlungsbedarfe zu priorisieren. Die „Planersocietät“ aus Dortmund zog also im Auftrag der Verwaltung zu Fuß oder per Rad los und erhob und dokumentierte auf 600 km der Radinfrastruktur: Breite, Oberfläche, Befahrbarkeit, Trennung zu Fuß- und Kfz-Verkehr, Einmündungen, Zufahrten, Furchen und allerlei Hindernisse im Verlauf oder im lichten Raum – ein riesiges Arbeitspaket, das hier ausdrücklich gewürdigt werden soll. Außerdem flossen etwa 2600 Rückmeldungen von 1000 Usern der städtischen Beteiligungsplattform im Rahmen der Kampagne „Was stoppt dich auf deinem Weg in die Stadt?“ ein. Bewertet wurde alles nach geltender StVO, ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), sowie unserem „Braunschweiger Standard“ für Radwegbreiten, und heraus kam eine umfangreiche Auflistung der Strecken, auf denen mit hoher / mittlerer / geringer Priorität etwas getan werden muss oder auch kein Handlungsbedarf besteht. Der Bericht liegt zusammenfassend als öffentliche Mitteilung<sup>1</sup> vor, die vielen Details gibt es als Datenanhang<sup>2</sup>.

Kleine Kostprobe: Mit hoher Priorität überarbeitet werden müssten zum Beispiel ...

- › 240 Radwegefurchen aufgrund von Unfallauffälligkeiten
- › 131 Radwege wegen zu geringer Breite
- › 148 Radwege wegen unzureichender Oberfläche
- › 47 Radwege wegen unzureichender Trennung zum Fußverkehr
- › 19 Radwege ohne sichtbare Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr

Insgesamt gibt es auf 137 km Radverkehrsanlagen hohen Handlungsbedarf.

Kritisch ist anzumerken, dass zwar das baulich vorhandene Radverkehrsnetz umfassend analysiert, aber das reale Radverkehrsgeschehen nicht immer berücksichtigt wurde. Dabei ist sehr wohl bekannt, wo sich Radverkehr bündelt<sup>3</sup>, wo er sich mit Durchgangs-Kfz-Verkehr die Flächen teilen muss und wo man daher zuerst handeln müsste. Ein Beispiel: Die Kastanienallee mit viel Fuß- und Radverkehr und durchfahrenden Kfz bekommt zu Recht hohe Priorität, aber auf dem engen, aber rege befahrenen Fahrradstraßenabschnitt Kasernenstraße – Parkstraße, wo immer noch beidseitig geparkt werden darf, sieht der Bericht „keinen Handlungsbedarf“. Immerhin wurde der Verlauf des Ringgleis-Radweges einbezo-



gen, obwohl das ja planerisch ein Freizeitweg ist und keine Radverkehrsanlage – dafür wiederum taucht der Brodweg nicht im Untersuchungsnetz auf. Das Bild zeigt einen Ausschnitt des untersuchten Streckennetzes im Bereich der Innenstadt, eingefärbt nach Prioritäten (rot = hoch, orange = mittel, gelb = gering, grün = keine). Ein kritischer Blick empfiehlt sich.

Die Analyse kommentierte der ADFC Braunschweig in einer Pressemitteilung so: *Eindrucksvoll dokumentiert der Bericht den Zustand des Radverkehrsnetzes. Er bestätigt unsere Einschätzung, dass kurzfristig ein dringender Handlungsbedarf besteht. Zu lesen sind bei den Gutachtern schockierende Zahlen. Der Bericht der ‚systematischen Erhebung und Analyse‘ zeigt, dass es vorrangig um die Beseitigung von Gefahrensituationen für die Radfahrenden geht. ... Die Sicherheit der Radfahrenden ist wie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht verhandelbar.*

Damit wäre eigentlich alles gesagt – aber die Verwaltung gab den Bericht weiter mit der Bemerkung:

*Weiteres Vorgehen: Sowohl im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltung als auch bei der Planung konkreter Straßenbauprojekte werden die Daten somit herangezogen werden, um die erhobenen Defizite im Kontext konkreter Maßnahmen oder im laufenden Betrieb beheben zu können. Darüber hinaus ist geplant, ab 2025 konkrete Maßnahmenpakete festzulegen und die Infrastrukturdefizite*

*im Rahmen der personellen Möglichkeiten gezielt zu beseitigen.*

Übersetzung von mir: „Wir haben zwar verstanden, aber mehr können wir gerade nicht tun.“ Das stimmt insofern, als viele Mängel nur durch mutige Umverteilung von Verkehrsflächen zu beseitigen sind. Also müssen wir alle weiter aktiv für bessere Bedingungen für den Radverkehr streiten und vor allem dafür werben, dass dem Radverkehr mehr Flächengerechtigkeit widerfährt.

### Quellen

- <sup>1</sup> Ergebnisbericht zur systematischen Erhebung und Analyse des Radverkehrsnetzes. Öffentliche Mitteilung der Stadt Braunschweig Nr. 24-24574 vom 22.11.24
- <sup>2</sup> [opendata.braunschweig.de/dataset/systematische-befahrung-und-analyse-des-radverkehrsnetzes-2024](https://opendata.braunschweig.de/dataset/systematische-befahrung-und-analyse-des-radverkehrsnetzes-2024)
- <sup>3</sup> Plinke, B. (2024): Radverkehr in Braunschweig: Endlich gezählt statt gefühlt. In: PedaLeo Nr. 66, S. 16 – 18

## Sicherheitsproblem Bahnübergang

Seit Jahren schon diskutieren Braunschweiger Bürger und Politiker, ob am Bahnübergang Grünewaldstraße eine Unterführung gebaut werden oder die Schrankenlösung bleiben soll. Nun gibt es einen neuen Beschluss des Rates. Eine gute Entscheidung?

› *Paul Kleinherne*

Im September 2023 hatte der Ausschuss für Mobilität (AMTA) beschlossen, dass eine Unterführung gebaut werden soll. Am 18.02.2025 jedoch kippte der Braunschweiger Rat mit Stimmen der SPD, CDU, AFD und BIBS den AMTA-Beschluss wie folgt:

*Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der Variante 0+ mit Wiederherstellung eines Bahnübergangs mit zusätzlichen Signalen zur Optimierung der Schrankenschließzeiten als Vorzugsvariante der Stadt Braunschweig gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.*

### Unfallrisiko Bahnübergang

Die Deutsche Bahn hat aktuell noch mehr als 15 000 Bahnübergänge in ihrem Bestand. Nicht dazu zählen Unterführungen und Brücken. Kontinuierlich werden Bahnübergänge zurückgebaut, im Jahr 2013 waren es noch mehr als 20 000. Die Bahn baut zurück, weil höhengleiche Bahnübergänge eine nicht zu unterschätzende Sicherheitsproblematik haben. Dabei ist es völlig egal, ob der Bahnübergang mit Andreaskreuz, mit Blinklicht, mit Halbschranken oder mit Vollschranken gesichert ist. Mit dem Rückbau geht die Anzahl der Unfälle proportional zurück.

So waren es im Jahr 2013 noch ca. 350 Unfälle, in den letzten Jahren nur noch ca. 150 – 170 Unfälle jährlich. Aber diese Zahl bedeutet auch, dass fast jeden zweiten Tag in Deutschland an einem Bahnübergang ein Unfall geschieht.

Die meisten Unfälle geschehen an Übergängen mit Halbschranken, da Autofahrer, aber auch Motorrad- oder Fahrradfahrer, den gebotenen Stopp missachten und die geschlossenen Halbschranken in Schlangenlinien umfahren. Je länger die Wartezeit vor einem Bahnübergang ist, umso mehr steigt die Ungeduld, die Unvernunft und der Leichtsinn der Wartenden.

Ein Unfall, der unter die Haut geht, ereignete sich im September 2024 in Rees/Millingen. Da lief ein 14-jähriges Mädchen trotz Rotlicht und geschlossener Schranke über die Gleise, weil es noch rechtzeitig zur Schule wollte. Das Mädchel wurde von einem Zug erfasst und erlag noch am Unfallort den schweren Verletzungen.

Auch der Bahnübergang Grünewaldstraße wird täglich von Kindern, Schülern, Jugendlichen und Erwachsenen überquert. Bisher ist mir kein Personenunfall bekannt, Gott sei Dank, aber niemand kann das für die Zukunft ausschließen. Aktuell kennt aber auch niemand die

Dunkelziffer von Beinaheunfällen am Bahnübergang Grünewaldstraße.

Ein Unfall ist tragisch für die betroffene Familie, aber fast genauso tragisch für den Lokführer. Er sieht den Unfall auf sich zukommen, doch er kann nicht ausweichen und der Bremsweg ist lang. Der Lokführer ist häufig nicht mehr in der Lage, den Zug weiter zu fahren. Er wird ein Leben lang

Tag und Nacht diese schrecklichen Bilder vor Augen haben. Ich habe solche psychisch verstörten Lokführer persönlich kennengelernt, ich war erschüttert.

Ein Unfall bedeutet aber auch eine große Betriebsbehinderung für die Deutsche Bahn. Die Unfallstelle wird gesperrt – auch das Gegengleis, ein Staatsanwalt kommt und untersucht den Unfall, und es dauert häufig mehrere Stunden, bis die Unfallstelle wieder freigegeben wird. Verspätungen, Zugausfälle, Evakuierungen von Zügen, Schienen-Ersatzverkehr, alles kann die Folge sein.

Bei dem oben zitierten Unfall mit dem 14-jährigen Mädchen durfte der Zug, in dem 300 Passagiere saßen, gemäß Pressebericht erst nach 8 Stunden weiterfahren.

### **Grünewaldstraße: Position der DB**

Um all diese Tragödien und Probleme zu vermeiden, ist es im Sinne der Deutschen Bahn, möglichst viel niveaugleiche Bahnübergänge zurückzubauen, stattdessen entweder eine Unterführung oder eine Brücke zu bauen.

Dies sieht die DB für den Bahnübergang Grünewaldstraße auch so und hat in ih-



Der Bahnübergang an der Grünewaldstraße

rem Brief vom 03.07.2023 eine Stellungnahme an die Stadt Braunschweig abgegeben. Darin heißt es:

*... ist es aus Sicht der DB Netz AG gemäß EKrG [Eisenbahnkreuzungsgesetz] sinnvoll den Bahnübergang durch eine höhenungleiche Kreuzung zu ersetzen ... aktuell wird ohne Bahnübergang geplant.*

### **Der Beschluss des Rates und die Folgen**

Doch die Mehrheit der Politiker im Braunschweiger Rat hat sich nunmehr dafür entschieden, eine Schrankenlösung zu präferieren. Sie hat damit dem Bürgerbegehren einer Initiative stattgegeben, welche ca. 15 000 Unterschriften gesammelt hatte und dabei unter anderem den Schutz von Bäumen forderte.

Die Parteien CDU und SPD begründeten in ihrer Beschlussvorlage dies mit der großen Zahl der Unterstützer für das Bürgerbegehren. Für mich war diese Unterschriftenaktion aber kein demokratischer Prozess. Nirgendwo bestand die Möglichkeit, sich für die eine oder andere Lösung zu entscheiden. Die Politik weiß also gar nicht, wieviel Bürger sich für eine

Unterführung ausgesprochen hätten. Die Politik schiebt auch vor, dass ein kosten- aufwändiger Bürgerentscheid vermieden werden sollte. Aber ist ein Bürgerentscheid teurer als das, was jetzt kosten- mäßig auf die Stadt zukommt?

Es hat in der Planungsphase bereits fünf verschiedene Kreuzungsvarianten gegeben, dabei handelte es sich um zwei Radwegunter- und drei Radwegüberführungen. Dem gegenüber stand der Erhalt des Bahnübergangs mit einer Schrankenlösung.

Die Deutsche Bahn hat von Anfang an das neue elektronische Stellwerk Glesmarode ohne den Bahnübergang Grünewaldstraße geplant. Das bedeutet, dass die Bahn nunmehr völlig neu planen muss, wenn die Stadtverwaltung Braunschweig dem Politikerwillen folgt und die DB entsprechend beauftragt. Wer trägt diese Kosten und wie viele Jahre wird dies dauern? Das neue Stellwerk wird voraussichtlich noch in diesem Jahr in Betrieb gehen und dann wird der Bahnübergang geschlossen, das ist definitiv von der DB so festgelegt. Aber wie lange wird er geschlossen bleiben?

Da die Bahn eigentlich eine Unterführung oder eine Brücke bauen möchte, könnte es schlimmstenfalls passieren, dass die DB den Bahnübergang Grünewaldstraße aus Sicherheitsgründen völlig zurückbaut, d. h. dauerhaft schließt. Aber das will doch keiner, denn es würde damit einen attraktiven Rad- und Fußweg treffen.

Doch wenn der Bahnübergang bleibt und dann mit neuester Schranken- und Signaltechnik ausgerüstet sein sollte, wenn Sensoren, Infrarottechnik, Radar, Kame-

ras den Bahnübergang überwachen: es bleibt immer noch ein höhengleicher Bahnübergang mit allen zuvor beschriebenen Unwägbarkeiten. Auch in der Technik gibt es keine 100-prozentige Sicherheit.

Das Eisenbahnbundesamt hat in einer „Analyse Optimierungspotential Bahnübergangssicherung“ bereits 2019 einen Rückbau von Bahnübergängen in einer „Aufwands-Nutzen-Abschätzung“ bewertet und eine Unterführung dabei als einzige Maßnahme mit „sehr hohem Nutzen“ bewertet, da „*physischer Ausschluss eines Zusammenpralls der Verkehrsträger*“.

Als ehemaliger Eisenbahner mit langjähriger Berufserfahrung im Bereich Sicherheit – Bremstechnik halte ich die Schrankenlösung für eine falsche Entscheidung. Ich war Lokführer, Gutachter, Sachverständiger beim Eisenbahnbundesamt und 10 Jahre international tätig. Ich bin überzeugt, dass eine Unterführung zum Schutz von Menschenleben die richtigere Entscheidung gewesen wäre. Bäume kann man ersetzen, Menschen nicht.

Meine Überzeugung hatte ich 14 Tage vor der Ratssitzung in einem Leserbrief ausführlich dargestellt. Leider hat die Braunschweiger Zeitung diesen nicht veröffentlicht und sich auf Nachfrage darauf berufen, dass nicht alle Leserbriefe veröffentlicht werden können. Für mich war das eine enttäuschende Entscheidung aufgrund der Wichtigkeit des bevorstehenden Ratsbeschlusses.

Sollte es nun eine Schrankenlösung 0+ werden, hoffe und wünsche ich, dass es niemals zu einem Personenumfall am Bahnübergang Grünewaldstraße kommt.

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

*komm vorbeike!*



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

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

**ePOWER**  
**ohne LIMIT**

- BS** Flagshipstore • Kattreppeln 19
- 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)**

## VELOLEO – Unterwegs mit Braunschweigs neuem Bikesharing

Braunschweig hat ein neues, stadtweites Fahrradverleihsystem: Veloleo. Das Angebot beerbt das bisherige Nibelungen Bike und bietet mit mehr Rädern, zusätzlichen Stationen und einem neuen Tarifsysteem eine noch flexiblere und nachhaltigere Mobilitätsoption. Ich nutze das System täglich und berichte hier über meine persönlichen Erfahrungen mit den Rädern, den Stationen und den Preisen – inklusive der Vor- und Nachteile.

› *Malte Burgdorf*

### Von Nibelungen Bike zu Veloleo – Wie es dazu kam

Das Bikesharing in Braunschweig ist nicht neu. Schon seit 2020 betrieb Nextbike gemeinsam mit der Nibelungen-Wohnbau-GmbH das Pilotprojekt Nibelungen Bike, das 2022 durch ein Engagement des ASTA der TU Braunschweig auf 250 Räder erweitert wurde. Nun wird dieses System durch Veloleo abgelöst.

Zum Start von Veloleo wurden alle bestehenden 250 Räder mit neuem Branding versehen, und das System wurde um 100 weitere Räder ergänzt. Damit stehen aktuell 350 Fahrräder an den rund 40 bisherigen Stationen zur Verfügung. In den kommenden Monaten soll die Flotte auf 800 Räder wachsen, die dann an insgesamt 80 Stationen im Stadtgebiet verteilt sein werden.

### Die Fahrräder – Robust, schlicht und zuverlässig

Ein Veloleo-Fahrrad ist kein Leichtgewicht, aber genau das macht es so zuverlässig. Es ist darauf ausgelegt, lange zu halten und wenig Wartung zu benötigen. Der tiefe Einstieg erleichtert das Aufsteigen, die Nabenschaltung sorgt für

unkompliziertes Schalten, und der Frontkorb mit Befestigungsgummis bietet Platz für Taschen oder Einkäufe. Meine Erfahrungen mit den Rädern sind durchweg positiv. Sie sind stabil und in gutem Zustand – ein nicht fahrbereites Fahrrad ist mir noch nicht untergekommen.

Mit der Systemerweiterung wurde auch eine überarbeitete Version der bekannten Nextbike-Fahrräder in Braunschweig verteilt. Diese erkennt man am kantigen hinteren Schutzblech. Die wichtigste Neuerung: Sie haben eine Sieben-Gang-Schaltung anstelle der bisherigen Drei-Gang-Schaltung. Ob das nötig war, sei dahingestellt, aber es macht das Fahren etwas angenehmer.

### Die Stationen – Innenstadt top, Rest hat Nachholbedarf

Das Stationsnetz ist gut ausgebaut, aber mit Einschränkungen. Die bestehenden 40 Stationen konzentrieren sich stark auf die Innenstadt und das Uni-Gebiet. Dort ist die Nachfrage natürlich hoch, aber für viele andere Stadtteile bedeutet das, dass sie derzeit noch keinen einfachen Zugang zum System haben. Auch an Orten mit Publikumsverkehr, wie zum Bei-

spiel der VW-Halle fehlen direkte Abstellpunkte. Mit der geplanten Verdopplung der Stationen auf 80 bleibt zu hoffen, dass hier nachgebessert wird. Schließlich soll Veloleo eine echte Alternative zum Auto sein – und das funktioniert nur mit einer guten Flächenabdeckung.

### Die Tarife – Günstig, aber eine ärgerliche Nachtpauschale

Die Preisstruktur von Veloleo ist grundsätzlich fair und ermöglicht eine günstige Nutzung. Wer kein Abo hat, zahlt einen Euro pro halber Stunde, mit einer Tageshöchstgrenze von zehn Euro. Für Vielfahrende gibt es einen Monatstarif für zehn Euro, bei dem die ersten 30 Minuten jeder Fahrt kostenlos sind. Zusätzliche Vergünstigungen gibt es für bestimmte Gruppen. Studierende der TU Braunschweig profitieren besonders, da sie seit 2022 die ersten 30 Minuten jeder Fahrt kostenlos nutzen können, finanziert über den Semesterbeitrag, was das System für kurze Fahrten im Stadtgebiet sehr attraktiv macht. Auch Mitglieder des ADFC erhalten eine Ermäßigung: Sie bekommen

20 Prozent Rabatt auf den Jahrestarif und zahlen nur 48 Euro.

Ein großer Kritikpunkt ist jedoch die Nachtpauschale. Wer zwischen 18 Uhr abends und 9 Uhr morgens ein Fahrrad ausleiht, zahlt pauschal drei Euro pro Fahrt. Im Monats- oder Jahrestarif beträgt die Pauschale 2,85 Euro. Das ist besonders ärgerlich für Pendlerinnen und Pendler, die früh morgens zur Arbeit müssen. Selbst wenn die Fahrt nur zehn Minuten dauert, wird der volle Betrag fällig. Nextbike verweist darauf, dass diese Regelung von der Stadt Braunschweig vorgegeben wurde und signalisiert, dass Anpassungen in Zukunft möglich sein könnten. Konkrete Änderungen gibt es aber bisher nicht.

### Fazit – Ein gutes System mit Verbesserungspotenzial

Veloleo ist ein gelungenes Nachfolgeprojekt für Nibelungen Bike. Die Räder sind stabil, das Tarifsystem bietet viele Vorteile für bestimmte Gruppen, und das System wird stetig ausgebaut. Trotzdem gibt es noch Verbesserungspotenzial. Die ungleiche Verteilung der Stationen benachteiligt einige Stadtteile, und die Nachtpauschale stellt für viele Pendlerinnen und Pendler eine unnötige Hürde dar.

Alles in allem ist Veloleo aber eine sinnvolle Ergänzung für die Mobilität in Braunschweig. Wer gerne flexibel unterwegs ist und das Auto stehen lassen möchte, findet hier eine gute Alternative. Mit den geplanten Erweiterungen könnte das System in Zukunft noch attraktiver werden. Bis dahin bleibt zu hoffen, dass die bestehenden Schwächen bald nachgebessert werden.

Foto: Malte Burgdorf



Veloleo-Station am Rudolfplatz

## Tourismus, Mobilität und regionale Entwicklung im Landkreis Helmstedt

Ländliche Regionen sind auf der Suche nach zukunftsfähigen Umwelt-, Tourismus- und Mobilitätskonzepten. Das gilt auch für den Kreis Helmstedt. Wie sieht das Potential aus und was tut sich hier? Darüber sprach die PedaLeo-Redakteurin Heike Düwel, die in Lehre und Umgebung für den ADFC Braunschweig aktiv ist, mit der Landtagsabgeordneten Tamina Reinecke.

**PedaLeo:** Tamina, wir haben uns in der Vergangenheit schon häufiger über regionale Umwelt- und Mobilitätsthemen im Landkreis Helmstedt ausgetauscht. Umso mehr freue ich mich, dich heute als Mitglied des Niedersächsischen Landtags zu begrüßen und mit dir über aktuelle Entwicklungen im Landkreis zu sprechen.

**Reinecke:** Ja, ich bin seit Dezember 2024 in dieser neuen Rolle und freue mich, mich mit dir als aktives Mitglied im FUN-Hondelage und im ADFC Braunschweig auszutauschen. Mir ist der direkte Kontakt wichtig, auch um einen diversen Einblick in die Bedürfnisse und Probleme der Menschen in meinem Wahlkreis zu erhalten.

### Umwelt und Tourismus

In lockerer Aufzählung tragen wir einige touristische Freizeitangebote und Umweltinitiativen zusammen. Da ist Thomas Kempfer, der auf ausgewählten Radtouren durch den Naturpark Elm-Lappwald führt.<sup>1</sup> Idyllische Picknickplätze, stille Lichtungen, alte Steinbrüche laden zum Verweilen und Innehalten ein. Auch der Geopark bietet im Naturpark und darüber hinaus ein informatives und umfangreiches Programm mit kulturellen

Besonderheiten und historisch sehenswerten Orten an.<sup>2</sup>

Der Förderkreis für Umwelt und Naturschutz Hondelage e. V. (FUN-Hondelage)<sup>3</sup> setzt sich seit Jahrzehnten für Entwicklung und Erhalt der Biodiversität und für den Amphibienschutz<sup>4</sup> auch im Landkreis Helmstedt ein. Er bietet Exkursionen zu Fuß und per Rad zu seinen Kleingewässern, Waldflächen, Flussauen mit



*Tamina Reinecke ist Mitglied des Niedersächsischen Landtags. In dieser Rolle wirkt sie im Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung mit, bringt im Unterausschuss für Tourismus ihre Kompetenzen ein und ist Sprecherin für Tourismus und Regionalentwicklung der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen. Ihre regionale Zuständigkeit umfasst Helmstedt und Wolfenbüttel.*

Foto: privat

Wasserbüffeln und Schottischen Hochlandrindern an und lädt zu spannenden Vorträgen und Konzerten ins Naturerlebniszentrum Hondelage ein. Auch der Tierpark Essehof ist mit seiner Tiervielfalt, seinem kreativ gestalteten Spielplatz und seinen informativen Veranstaltungen ein Anziehungspunkt für alle Altersgruppen.

### Zukunftsfähige Raumgestaltung

Wir werfen weiter einen Blick in das Dorfentwicklungsprogramm des Landes Niedersachsen für die Region Schunterriede.<sup>5</sup> Engagierte Einwohnerinnen und Einwohner, Vereine und Verbände bringen aktiv innovative Ideen, konkrete Projektanregungen und spontane Impulse zu Naturschutzvorhaben, Radmobilität, zukunftsfähiger Infrastruktur und kultureller Weiterentwicklung in das Programm ein.

**Reinecke:** Das konnte ich sozusagen während eines der Dorfspaziergänge direkt erleben und es ist toll zu sehen, dass die Motivation, das Dorf und das Zusammenleben zu verbessern, ungebrochen ist. Wir wollen das bürgerliche Engagement im Rahmen unserer finanziellen Möglichkeiten unterstützen ...

**PedaLeo:** ... und mit Blick auf unsere gesellschaftlichen und geopolitischen Herausforderungen gewinnt ein gemeinsamer Gestaltungswille von Privatpersonen, Vereinen, Verwaltung und Politik im Sinn einer lebendigen Demokratie mehr und mehr an Bedeutung.

### Alltagsradverkehr und Planungen

Doch lass uns noch einen Blick auf die Infrastruktur und im Besonderen auf die Alltagsradmobilität werfen. Auch hier be-

wegt sich etwas: Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat seine Pläne zum Radschnellweg Braunschweig – Wolfsburg vorgelegt. Der Rat der Gemeinde Lehre verfolgt hier einen partizipatorischen Ansatz. Er stimmte dem Vorhaben unter der Bedingung zu, Einwohnerinnen und Einwohner an der Streckenplanung zu beteiligen – denn es gibt auch kritische Stimmen. Wie denkst du darüber?

**Reinecke:** Der Radschnellweg ist wirklich wichtig, er fördert den notwendigen Mobilitätswandel. Unbedingt braucht es kurze Anbindungsradwege, also Radwege, die ohne Umwege zum Radschnellweg in die gewünschte Richtung führen. In diesem Zusammenhang will ich an die Notwendigkeit einer schnellen Radwegeverbindung zwischen Essenrode und Wendhausen erinnern – möglicherweise als Bürger-Radweg gedacht. Ohne diese Verbindungsradwege bleiben Dörfer, die am Rande liegen, außen vor. Die dort lebenden Menschen würden nicht in die erforderliche Radinfrastruktur integriert. Mit Blick auf nachfolgende Generationen und eine veränderte Verkehrsmobilität ist das dringend erforderlich.

**PedaLeo:** Und damit bringst du mich auf Gedanken zu Projekten der Schulentwicklung in unserer Region. Der Landkreis Helmstedt plant – als weiteren Lernort für Schülerinnen und Schüler der Gemeinde Lehre gedacht – den Bau eines modernen Gymnasiums in Königslutter. Neben verlässlichen Busverbindungen zwischen der Stadt und den umliegenden Ortschaften sollten auch sichere Schulradwege sowie geschützte Radeinstellplätze an wichtigen Bushaltestellen

mit in die Planungen einbezogen werden. Negativ bemerkbar macht sich an dieser Stelle erneut die Weigerung der Deutschen Bahn, einen Haltepunkt in Lehre einzurichten. Was denkst du, welche Voraussetzungen braucht es, damit wir uns verstärkt aufs Rad schwingen?

**Reinecke:** Wir müssen eine funktionierende und alltagstaugliche Infrastruktur anbieten. Gibt es sichere, kurze und

breite Radwege, angebunden an den ÖPNV, werden diese erfahrungsgemäß auch sehr gern genutzt. Sie sind einfach attraktiv und bieten eben auch generationsübergreifend eine individuelle Note von Unabhängigkeit und Freiheit an. Mit und ohne eigenes Auto erweitert sich damit der persönliche Handlungsspielraum

**PedaLeo:** Danke für das Gespräch.

### Informationen

- <sup>1</sup> Thomas Kempfer: Die 25 schönsten Radtouren; seine Tourenbeschreibungen sind auch abrufbar auf: [www.elm-freizeit.de](http://www.elm-freizeit.de)
- <sup>2</sup> Geopark Harz · Braunschweiger Land · Ostfalen: [geopark-hblo.de/aktuelles/](http://geopark-hblo.de/aktuelles/)
- <sup>3</sup> [www.fun-hondelage.de](http://www.fun-hondelage.de)
- <sup>4</sup> Amphibien sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 44 Abs. 1, Nr. 1, § 54 Abs. 1 und Abs. 2, § 7 Abs. 2 Nr. 13b und Nr. 14b und der Bundesartenschutzverordnung „besonders“ und „streng“ geschützt. Die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Helmstedt gewährt diesen gesetzlichen Schutz mit der Begründung der freiwilligen Leistung in der Gemeinde Lehre nicht wirklich. 2024 haben ehrenamtliche Helfer\*innen aufgrund fehlender Schutzmaßnahmen zwei Wochen lang circa 1875 Amphibien von den Straßen gesammelt, eine dreistellige Anzahl wurde überfahren.
- <sup>5</sup> [www.lehre.de/Wirtschaft-Bauen/Dorfentwicklung/](http://www.lehre.de/Wirtschaft-Bauen/Dorfentwicklung/)

# Ecki's



# kleine Fahrrad-Welt

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)

## Jeder hat ein Recht auf Wind in den Haaren!

Ein Problem bei einem Besuch und die Folgen: Wie ich zur Rikscha-Pilotin im Projekt „Radeln ohne Alter“ wurde.

› *Tina Heydecke*

Freude! Besuch aus dem Süden hat sich angekündigt! Ein passionierter Radtourenerleiter samt Gattin, welche sich hartnäckig weigert, Fahrrad zu fahren. Hm ... wie soll man als Dauerradler und Naturfreund ihnen unser schönes Braunschweig mit den vielen Parks, Teichen, Naturschutzgebieten, historischen Bauten und vielem mehr ohne Fahrrad zeigen? Mit dem Auto? Nein, damit kann man niemals so viel Natur wie bei einer gemütlichen Radtour entdecken und genießen. Zu Fuß? Zeitlich keine Chance, weil die Wunschziele zu weit auseinander liegen. Hatte ich nicht kürzlich mal etwas von einer Rikscha gehört und wollte ich mich nicht schon längst danach erkundigt haben? Das wäre doch eine Alternative und ein guter Kompromiss, bei dem für jeden etwas dabei wäre. Ich rufe bei

Wolfgang Jahns an, einem Initiator des Projekts „Radeln ohne Alter“ der Bürgerstiftung Braunschweig. Es folgt ein sehr langes und äußerst freundliches Telefonat mit ihm und ich fühlte mich sofort abgeholt und aufgehoben. Es endete mit zwei Sätzen: „Das mit eurem Besuch kriegen wir schon hin, das ist kein Problem“ und „Komm doch im April mal zum Rikscha schnuppern an den Löwenwall und schau dir das an“. Gesagt, getan: Ich habe am Löwenwall nicht nur reingeschnuppert, sondern war gleich so begeistert, dass ich noch vor Ort die ehrenamtliche Vereinbarung zum Zeitstifter als Rikscha-Pilotin unterschrieb. Man kann ja ein Mal in der Woche für eine Stunde eine Bewohnerin oder einen Bewohner aus dem Seniorenheim spazieren fahren und damit eine Freude machen. Soweit der

Plan. Die Realität sah komplett anders aus, denn es ging ab diesem Zeitpunkt rasant Schlag auf Schlag.

Ich wurde im Kreis der Ehrenamtlichen von so vielen netten und freundlichen Menschen, die alle mit Herzblut hinter dem Projekt „Radeln ohne Alter“ stehen, aufgenommen. Ich durfte in



Foto: Tina Heydecke

*Mit dem Blindenverein geht's zum Burgplatz*



Auf dem Braunschweiger Weihnachtsmarkt

Kürze so viele wunderbare Senior\*innen bei Einzelfahrten kennenlernen und bekam nicht nur in ihr aktuelles Leben im Seniorenheim Einblick, sondern auch in ihre oft fast 100-jährigen Lebensgeschichten, die sie mir unterwegs mit Begeisterung erzählten.

Ich machte mit ihnen Rikschas-Ausflüge in die Natur, wir bewunderten den blühenden Riesen-Rhododendron am Portikus im Bürgerpark, ließen uns mit den hübschen Polizeipferden im Prinzenpark fotografieren, bestaunten nicht nur die 17 m lange SpaceBuzz-Rakete an der IGS Franzsches Feld, sondern auch bei Tag die Kunstwerke des Lichtparcours, wir lauschten den Sängern bei ihren Proben für die Oper auf dem Burgplatz oder den Fledermäusen an der Simulations-Steile im Bürgerpark. Oder wir schmetterten kurzerhand selbst mitten im Park gemeinsam ein paar alte Lieder.

In Braunschweig gibt es 16 Rikschas, die auf verschiedene Heime verteilt sind und von ca. 140 Pilot\*innen gefahren werden. Getreu dem Motto „Safety First“ werden alle Rikschas stets von einem 4er-Spezia-

listen-Team auf Verkehrssicherheit überprüft, repariert und instandgehalten.

Zu besonderen Aktionen werden viele Rikschas aus allen Ecken zusammgezogen und dann gemeinsam Projekte durchgeführt, z. B. die Rundfahrten mit dem Blindenverein durch die Stadt oder an vielen Abenden mit 6–8 bunt beleuchteten Rikschas den Lichtparcours 2024 als rol-

lendes Licht-Kunstwerk entlang.

Wir fahren zur großen Freude der Senior\*innen zum Bürgersingen auf den Magnikirchplatz, wo alle nach Lust und Laune und völlig egal in welcher Qualität gesanglich einsteigen und mitsingen können. Aufgrund schlechter Wettervorhersage sind wir sogar einmal mit 7 Rikschas in die Magnikirche hineingefahren, und die 14 Senior\*innen saßen somit bequem vorne mitten im Geschehen, wovon sie noch sehr lange begeistert erzählten.

Mit mehreren weihnachtlich geschmückten Rikschas ging es zum Weihnachtsmarkt. Der Blick in die glücklichen Gesichter der Senior\*innen inmitten der Weihnachtsbuden, die sie oft aufgrund fehlender Mobilität schon jahrelang nicht mehr erleben konnten und beim Genuss von einem Glühwein und etwas Schmalzkuchen: Unbezahlbar!

Auch zum Karneval 2025 wurden die Rikschas inklusive Pilot\*innen bunt verkleidet und nahmen erstmals am Scho-duvel teil. Eine großartige Erfahrung, dies aus der Perspektive mitten im Zug zu erleben und in die vielen glücklichen

Kinderaugen zu sehen, wenn sie unsere Süßigkeiten ergattern konnten.

Solche wunderbaren Augenblicke darf man als ehrenamtlicher Zeitspender bei der Bürgerstiftung Braunschweig als Rikscha-Pilotin erleben. Ich möchte sie nie mehr missen und es ist mir in dieser kurzen Zeit zu einer echten Herzensangelegenheit geworden. Vielleicht hast du Lust, auch ein Teil davon zu sein? Dann komm doch in unser Team! Alle Infos auf: [radelnohnealter.de/braunschweig](http://radelnohnealter.de/braunschweig)

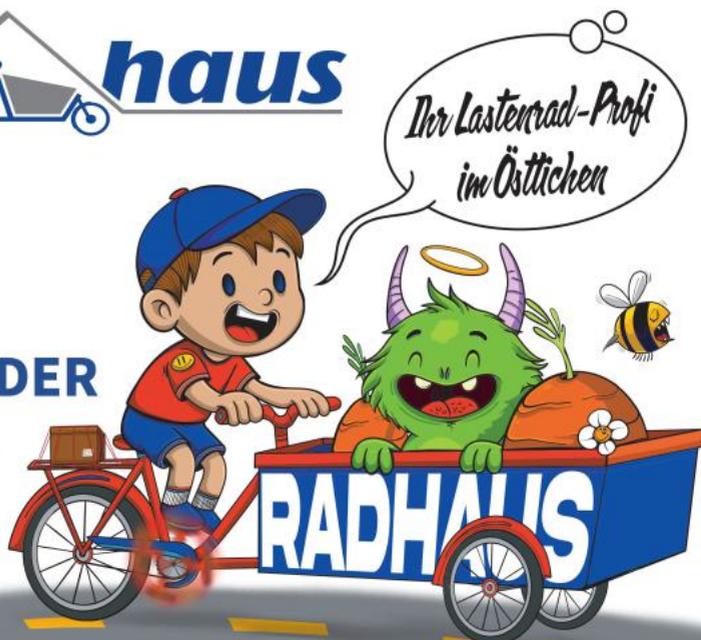
Und das Schönste, das du dafür bekommst, ist die beste Bezahlung, die man sich wünschen kann: Das dankbare, glückliche und strahlende Lächeln, wenn deine Gäste nach einer Fahrt aus deiner Rikscha steigen.

Neue Pläne und Ideen, um anderen Menschen weiterhin so viel Freude und Glück bereiten zu können, sprießen momentan wie der Frühling! Ich arbeite als ADFC-Radtourenleiterin und Radeln-ohne-Alter-Pilotin auch gerade an der Idee, beides miteinander zu vereinen und ein gemeinsames Projekt daraus zu gestalten.

Übrigens zu meinem Eingangsthema: Das mit unserem Besuch hat bestens geklappt: Wir Radfahrer begleiteten während der Tour Wolfgang mit der ängstlichen Gattin in der Rikscha. Wir trauten kaum unseren Augen, als sie – nach Überzeugungsarbeit von Wolfgang – plötzlich ganz alleine und stolz wie Bolle mit der Rikscha einige Runden auf dem Schlossplatz drehte.

# Radhaus

- ✓ SERVICE
  - ✓ LEASING
  - ✓ LASTENRÄDER
  - ✓ ZUBEHÖR
- ☎ 0531/2336871



Öffnungszeiten: Di-Fr. 13:00 - 19:00 Uhr • Sa. 10:00 - 13:00 Uhr

## Rundtour Braunschweiger Land

Braunschweigs Wochenendradler kennen die 20 Kilometer des „Ringgleises“ und die 110 Kilometer des „Kleine-Dörfer-Radweges“, sind sie vermutlich sowohl im Uhrzeiger- und gegen den Uhrzeigersinn abgefahren. Wer Lust auf mehr hat und sozusagen über den Tellerrand hinaus radeln möchte, freue sich auf die „Rundtour Braunschweiger Land“.

› *Torsten Wenk*

Auf den 448 Kilometern dieser Runde wird die Vielfalt der Region von der Urzeit bis in die Gegenwart auf acht Etappen erlebbar. Strecke und kulturelle Höhepunkte sind auf einer faltbaren Übersichtskarte und in einer informativen App bestens aufbereitet.

Die Idee zu einer Rundtour im Braunschweiger Land war beim Regionalverband Großraum Braunschweig bereits einige Jahre in den Köpfen. Mit der Initiative „Rauf aufs Rad!“ und dem Radtourenkenner Thomas Kempfer vom Team „Elm-Freizeit“ kam 2023 frischer Wind in die Sache. Gemeinsam mit dem Verein Braunschweiger Land wurde aus Gedankenspielen ein tragfähiges Konzept. Seit 2024 „steht“ die Tour und wurde vom NDR im gleichen Jahr mit Kurzbeiträgen als „Sommer-Radtour“ ins Bild gesetzt. Die einzelnen Folgen sind als 5- bis 10- minütige Appetizer noch bis Sommer 2026 in der NDR-Mediathek verfügbar (Link siehe Infokasten).

Die Tour eignet sich als Wochen- oder Mehrtagesrundtour.

Wer es bei eintägigen Trips belassen möchte, kann von den regionalen Bahnhöfen zurück bzw. zum Ausgangspunkt reisen. Tipp: Die tägliche Fahrradmitnahme wird mit der „8er-Tageskarte Fahrrad“ (2,35 Euro/Tag) im Verkehrsverbund Braunschweig preisgünstig.

„Jede Etappe hat dank der Vielfalt der Region ihren eigenen Reiz“. So fasst Jan-Christoph Ahrens, Geschäftsstellenleiter des TourismusRegion Braunschweiger Land e. V., den Charakter der Rundtour zusammen. In Karte und App bekommt daher jede Etappe eine eigene farbliche Kennzeichnung und wird zum Überblick als Kurztext beschrieben. In der Faltkarte weisen kleine Fotos auf Highlights hin, die man unterwegs nicht verpassen sollte.



Die digitale Aufbereitung der App ist differenzierter. Zur Orientierung unterwegs zeigt die App die aktuelle Position auf der Karte im Display an. Darüber hinaus finden Radfahrende neben den bekannten Sehenswürdigkeiten eine Vielzahl von Insider-

Tipps, die zu (noch) weniger bekannten Zielen führen. So lassen sich mitunter auch außerhalb der allgemeinen Öffnungszeiten Führungen vereinbaren und zum Beispiel im Heimatmuseum Müden Blechbutterkuchen in alten Öfen backen. Oder wie wäre es zwischendurch mit einer kleinen Oldtimer-Trecker-Tour? In Steimke geht es rauf auf den alten Hanomag und im sechsten Gang tuckernd über die Landstraße.

Auch Übernachtungsangebote sind in der App klickbar. Besonders für Familien und Gruppen geeignet sind dabei die am Weg liegenden Jugendherbergen Braunschweig, Hankensbüttel, Wolfsburg und Goslar.

Ob die Strecke einmal ausgeschildert werden wird, steht wie beim „Kleine-Dörfer-Weg“ in den Sternen. Mit der Faltkarte und der App sind Radelnde aber gut gerüstet für die Erkundung ihrer immer wieder überraschend abwechslungsreichen Region.

*Die acht Etappen im Überblick:*

- 1 Braunschweig – Meinersen 67 km
- 2 Meinersen – Hankensbüttel 61 km
- 3 Hankensbüttel – Gifhorn 61 km
- 4 Gifhorn – Königslutter 63 km
- 5 Königslutter – Schöningen 42 km
- 6 Schöningen – Viernburg 60 km
- 7 Viernburg – Salzgitter Bad 48 km
- 8 Salzgitter Bad – Braunschweig 48 km

### Informationen

- › Die App ist kostenfrei erhältlich im App Store (iOS/iPhone) und bei Google Play (für alle Android-Smartphones).
- › Die Faltkarte zur Rundtour ist in den regionalen Tourist-Informationen gegen eine Schutzgebühr von 2 Euro erhältlich.
- › NDR-Sommerradtour Braunschweiger Land: [www.ndr.de/ratgeber/reise/braunschweiger\\_land/Das-Braunschweiger-Land-mit-dem-Rad-entdecken,radtour-braunschweig100.html](http://www.ndr.de/ratgeber/reise/braunschweiger_land/Das-Braunschweiger-Land-mit-dem-Rad-entdecken,radtour-braunschweig100.html)
- › weitere Infos: [www.freizeitregion.de](http://www.freizeitregion.de)

## Weitere Tour-Empfehlungen für das Braunschweiger Land

Neben der ausführlich vorgestellten Rundtour Braunschweiger Land gibt es eine Vielzahl weiterer Informationsmöglichkeiten für die nächste Radtour in die Region oder darüber hinaus. Da sind zum Beispiel:

### › [elm-lappwald.de/radtouren](http://elm-lappwald.de/radtouren)

Für den Naturpark Elm-Lappwald gibt es ausgearbeitete Tour-Empfehlungen mit Begleitinformationen von der Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald.

### › [www.geolife.de](http://www.geolife.de)

Für Niedersachsen hat das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen ein Touristik-Portal eingerichtet, das auch Radtouren und die niedersächsischen Radfernwege enthält.

### › [braunschweig.adfc.de/artikel/radtourismus-in-der-region](http://braunschweig.adfc.de/artikel/radtourismus-in-der-region)

Tourenberichte zum Kleine-Dörfer-Weg, Städtepartnerschaftsweg, Weser-Harz-Heideradweg sind in ausführlichen Beiträgen auf der Webseite des ADFC Braunschweig nachlesbar. Auch Touren in entferntere Gefilde lassen sich dort nachlesen.

## Standesgemäß zur Landesdelegiertenkonferenz

Die Landesdelegiertenkonferenz 2024 des ADFC Niedersachsen fand in Nordhorn statt. Ich hatte mich bereit erklärt, für den ADFC Braunschweig daran teilzunehmen. Als der Termin bekannt wurde, stellte ich fest, dass dieser mitten in meinem vorgeplanten Urlaub liegt. Aber ich hatte da eine Idee: Warum nicht einfach mit dem Fahrrad hin und wieder zurück fahren?

› *Tanja Feilke*

Also bemühte ich flugs eine bekannte Planungs-App und schaute mal, wieviel Kilometer eine Strecke lang ist und was so auf mich zukommen könnte. Ups, 300 km eine Strecke, okeee ... Also, das bedeutete mindestens zwei Zwischenübernachtungen auf der Strecke hin und gemütliche drei Übernachtungen zurück. Die Tagung war bis Sonntag, ca. 13 Uhr geplant, so dass ich noch ein paar Kilometer am Nachmittag fahren konnte.

Da ich mir nicht sicher war, ob ich überhaupt flexible Unterkünfte finden würde und aufgrund der Veranstaltung meine Gepäcktaschen nicht mit den Utensilien fürs Zelten belasten wollte, buchte ich für die Übernachtungen vor. Bei der Recherche half mir die Bett+Bike-Seite des ADFC.

Spoiler: Was soll ich sagen, es war einfach eine traumhafte Tour. Einmal quer durch Niedersachsen von Ost nach West und wieder zurück.



Wegweiser an der Weser

### Drei Tage hin ...

Meine erste Etappe war sodann meine längste Tagesetappe mit Gepäck ever. Knapp 125 km bis über die Weser, auf der westlichen Seite hatte ich eine Bett+Bike-Unterkunft in Müsleringen gefunden. Da hatte ich bereits meine erste Bergwertung (hinter Bad Rehberg) hinter mich gebracht. Die Etappe war auch bis kurz vor der Weser-Querung trocken. Dann hat es mich leider erwischt. Der Regen verfolgte mich bis kurz vor Müsleringen. Allerdings war es kein Problem, meine Sachen dort über Nacht zu trocknen. Ansonsten kann ich über diese erste Etappe berichten, dass mir die Wege bis Hannover inklusive der Velo-

Fotos: Tanja Feilke

route 5 bekannt waren. Ab Steintor begann dann die unbekannte Strecke. Ich war begeistert, wie schnell ich am großen Garten und aus der Stadt war. Dann ging es weiter Richtung Wunstorf und Steinhuder Meer (kleine Pause an einem Kiosk mit Biergartenbestuhlung in der Sonne – herrlich!). Auch hier war ich schon des Öfteren gewesen. Also weiter. Die Weser war für mich ein Meilenstein. Von da war es nicht mehr weit bis zur ersten Unterkunft. Was die Wegequalität auf der ersten Etappe anbelangt, war ich sehr zufrieden, auch wenn ich im Stadtgebiet und Umland Hannover viel auf Radwegen an der Straße gefahren bin.

Am nächsten Tag ging es früh weiter. Zunächst war es noch ein wenig neblig (sehr mystische Stimmung! Tolle Fotos!), aber die Sonne kam immer mehr durch. Ich fuhr an einem Moorgebiet, dem Uchter Moor, entlang und entschied spontan, einen kleinen Schlenker zu einem Aussichtsturm zu machen. Über einen geschotterten Waldweg erreichte ich nach 400 m einen einsamen Parkplatz. Dann ging es zu Fuß zum Turm (500 m). Ich hatte mein Fahrrad nicht abgeschlossen (nicht nachmachen!) und hatte die ganze Zeit Muffe, dass etwas, wenn nicht das ganze Fahrrad, geklaut werden könnte. Ich entschied mich ein wenig zu rennen und scheuchte drei, vier Rehe auf, die keine

10 m von mir entfernt im Dickicht standen. Unglaublich. Leider hatte ich meine Kamera nicht klar. Schade. Die Aussicht vom Turm war fantastisch, die Rehe aber waren weg. Zurück am Parkplatz stellte ich fest, dass niemand auch nur in der Nähe gewesen war und mein Fahrrad unversehrt ist. Puh.

Dann ging es weiter zum Dümmer. Ich war zuvor noch nie dort und dachte mir, man könnte dort eine kleine Pause einlegen. Es wird sich doch wohl irgendetwas finden, wo man einkehren und auf den See blicken kann. Kurz: Nein, alles zu. Trotzdem habe ich an einem Strand gehalten und bin mit den Füßen ins Wasser. Anschließend bin ich auf der Suche nach einer Pausenmöglichkeit so halb um den Dümmer gefahren. Am Westufer wurde ich schließlich fündig. Eine warme Mahlzeit, jep.

Nach einer schönen Pause ging es weiter nach Damme. Ein kurzer Blick in die Innenstadt und weiter. Nun war es nicht mehr weit bis zum nächsten Etappen-



*Moorbahn im niedersächsischen Nirvana*

ziel. Ich hatte ein kleines Hotel in Bersenbrück gebucht. Es war mit eines der schönsten Zimmer, die ich auf dieser Tour (hin und zurück) hatte. Und mein Bike stand wunderbar in einer alten, nicht mehr genutzten Kegelbahn. Die Wegequalität und die Routenführung über eine bekannte Planungs-App hatten mich zu hundert Prozent überzeugt. Ich war begeistert. Überwiegend hatte ich gut zu fahrende Wege in der Feldmark, abseits vom Verkehr. Ab und zu ein Stück an der Straße (meist auf Radwegen) oder auch quasi nicht genutzte Landstraßen. Wobei letztere eher wie geteerte Feldwege anmuteten. Es rollte sich hervorragend. Dazu muss ich aber sagen, dass ich tatsächlich bei meiner Anreise nach Nordhorn komplett Ostwind hatte. Besser kann es nicht laufen. Regen hatte ich nicht mehr. Am Ende des Tages hatte ich knapp 100 km gefahren. Hinter Bersenbrück, auf der dritten Etappe, erwartete mich der höchste „Gipfel“



Moorlandschaft

der Tour. Satte 123 m hoch. Auch das war kein Problem. Die vorgeplanten Wege waren auch wieder hervorragend. Da es noch knappe 80 km bis Nordhorn zu radeln waren, machte ich in Lingen eine etwas größere Pause und schaute mir die Innenstadt an. Ab Lingen folgte ich dem Dortmund-Ems-Kanal gen Süden. Eine wunderschöne Strecke. Dann ging es weiter am Ems-Vechte-Kanal bis Nordhorn. Hier war ein Streckenabschnitt sehr schlecht. Ich würde es sogar als die schlechteste Passage auf der ganzen Tour bezeichnen. Glücklicherweise waren es nicht viele Kilometer, bis der Weg sich besserte. In Nordhorn angekommen, musste ich mich erst etwas orientieren, bis ich das Hotel fand.

### ... und vier Tage zurück

Nach dem Ende der Tagung am Sonntag, fast pünktlich kurz nach 13 Uhr, begann für mich das Abenteuer Teil 2. Der Rückweg. Da ich definitiv nicht wieder am Ems-Vechte-Kanal entlangfahren wollte, plante ich etwas um. Von Nordhorn fuhr ich nun erstmal etwas gen Süden. Nach dem Ort Brandlecht führte mich der Weg nach Osten. Ich querte zunächst die Vechte, dann später die Ems und folgte eine Weile dem Dortmund-Ems-Kanal nach Süden. Das hatte etwas sehr Beruhigendes. Der Weg führte kurze Zeit später über

den Kanal und vorbei an einem netten Ausflugslokal, wo ich mir einen leckeren Latte Macchiato und ein Stück Käsekuichen gönnte. Ich war definitiv nicht der einzige Gast. Am Sonntagnachmittag waren viele Radler unterwegs. Das Wetter war klasse. Je weiter ich mich anschließend vom Kanal entfernte, desto einsamer wurde es wieder. Das vorgebuchte Hotel war nun nicht mehr weit. Nach insgesamt ca. 45 Kilometern rollte ich in den kleinen Ort Dreierwalde ein. Dieses Hotelzimmer war das zweit-schönste der Tour. Wirklich fast ein wenig luxuriös. Dabei war es ein einfaches Landhotel.

Auf der zweiten Etappe passierte ich das Naturschutzgebiet Heiliges Meer - Heupen. Eine wirklich schöne Gegend. Dann ging es weiter Richtung Mittellandkanal, den ich aber nur fast erreichte. Hinter dem Ort Recke kam ich am Recker Moor vorbei, nein, diesmal führte die Wegstrecke mitten hindurch. Nicht ganz einfach, weil der Weg etwas verwachsen war, aber unglaublich schön. Ich konnte viele Vögel beobachten. Der weitere Streckenverlauf führte nördlich von Bramsche wieder durch Damme zum Dümmer weiter. Dort hatte ich diesmal eine Unterkunft gebucht. Da ich nur 80 km auf der „Uhr“ hatte, entschied ich mich, vorm Abendessen noch eine Zusatzrunde um den Dümmer zu fahren. Nun hatte ich die 100 km voll. Auch auf dieser Etappe waren es überwiegend fantastische Wege.

Etappe drei führte vom Dümmer bis nach Mardorf am Steinhuder Meer. Die dortige Unterkunft war ungeeignet. Zwar hatte ich über Bett + Bike gebucht, aber



*Über den Mittellandkanal – noch 7 km bis nach Hause*

hatte nicht nach einem Stellplatz für mein Bike gefragt. Großer Fehler, wie sich herausstellte. Die einzige Nacht, die mein Bike draußen verbringen musste. Glücklicherweise war es am nächsten Morgen noch da.

Die letzte Etappe war mir bekannt. Es war fast die gleiche Strecke wie auf der Hinfahrt. So gibt es dazu nichts Neues zu berichten. Ich kam am Abend nach 104 weiteren, glücklichen Kilometern zu Hause an.

Die Rücktour war mit insgesamt 326 km etwas länger. Dafür hatte ich weniger Höhenmeter. Und: der Wind hatte gedreht, ich hatte auf dem Rückweg durchgängig Westwind. Auf der gesamten Strecke, hin und zurück, bin ich ohne Panne durchgekommen, nur so am Rande erwähnt. Wieviel Glück kann ein Mensch haben? Ich habe mich wirklich wie ein Glückspilz gefühlt. Fahrradfahren macht einfach glücklich.

# Der Donauradweg – 2840 km durch zehn Länder

## Teil 3: Von Belgrad bis ans Schwarze Meer

› *Walter Lükewille*

Die Donau ist der zweitgrößte und zweitlängste Fluss in Europa. Er durchfließt bzw. berührt dabei zehn Länder (Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Rumänien, Moldawien und die Ukraine) – so viele wie kein anderer Fluss auf der Erde. Grund genug, diesen Fluss in seiner Gesamtlänge mit dem Fahrrad zu erkunden.

Seit 2022 hatte ich Gelegenheit, die insgesamt ca. 1900 km lange Etappe von der Donauquelle in Donaueschingen bis nach Belgrad zu bereisen (siehe hierzu die PedaLeo-Hefte 63, 65 und 66). Im Herbst 2024 stand nun die letzte immerhin noch ca. 1400 km lange Etappe von Belgrad bis zum Schwarzen Meer an. Abweichend von den bisherigen Touren

erfolgte diese Reise zu zweit.

Ebenfalls abweichend vom bisherigen Prozedere erfolgten die An- und Abreise nicht mit der Bahn sondern mit dem Flieger. Dieses bedeutete auf dem Hinflug nach Belgrad eine sehr aufwendige Zerlegung und Verpackung der Räder mit Folie, auf dem Rückflug von Bukarest bestand hingegen die komfortable Möglichkeit der Verpackung in Fahrradtransportkartons.

### Von Belgrad zur bulgarischen Grenze

Da Belgrad bereits zum Ende der letzten Etappe ausführlich erkundet werden konnte, geht es gleich am nächsten Morgen los in die serbische Donauebene. Die Ausfahrt aus der Stadt über die Do-

naubrücke **PanCevacki Most** stellt dabei aus radfahrerischer Sicht aufgrund des schnellen und dichten Verkehrs eine deutliche Stresssituation dar, die allerdings unmittelbar nach Erreichen des gegenüber liegenden Ufers und der sich hier erstreckenden urwüchsigen Auenlandschaften schnell vergessen ist. Es folgt eine Reihe idyllischer Kleinstädte mit ansprechenden Uferpromenaden, in denen sich hauptsächlich betuchte Belgrader\*innen tum-



*Abendstimmung in der serbischen Donauebene*

Fotos: Walter Lükewille

meln. Von Ivanovo bis zur Fähre in Stara Palanka müssen wir dann auf einem nicht befestigten Damweg gegen heftigen Gegenwind und Staub ankämpfen. Nach Überquerung der Donau per Fähre geht es weiter in Richtung der Festung Golubac. Ab hier verengt sich das Donautal zur über 100 km langen **Derdap-Schlucht**. Atemberaubende Ausblicke auf die hier bis zu 150 m verengte Donau werden von insgesamt 21 unbeleuchteten Tunneln unterbrochen, die zu durchfahren wieder ein besonderes Abenteuer darstellt. Die Schlucht endet am **Eisernen Tor**, einer in früheren Jahren schwer passierbaren Donaupassage, die mittlerweile durch einen gigantischen Staudamm reguliert ist.

In Negotin werden wir im **Base Camp Urban Guerilla** vom Betreiber Bogan hervorragend bei der Reparatur eines Tretlagers unterstützt.

Kurz vor der bulgarischen Grenze lohnt unbedingt ein Abstecher zu den **Weinkellern von Roglievo**, auch wenn die Steigungen dorthin einiges abverlangen.

## Bulgarien

Nach Überquerung der serbisch-bulgarischen Grenze ist der ehemals hier verlaufende Eisener Vorhang auch 30 Jahre nach seinem Fall immer noch präsent. Lange Pappelalleen, bis an den Horizont reichende Felder, einsame teilweise stark verlassene Dörfer und versteckt liegende Klöster prägen zunächst das Bild. Schafherden und viele Pferde- und Eselskarren sind unsere Begleiter. Unterkünfte oder Versorgungseinrichtungen sind eher rar, die Gastfreundlichkeit der Betreiber ist dagegen unbeschreiblich.



*Am Eisernen Tor*

Erst Vidin stellt sich wieder als eine lebendige Stadt dar, hier besteht für Radfahrer\*innen die Möglichkeit, den Fluss noch mal auf einer Brücke in Richtung Rumänien zu überqueren.

Wir entscheiden uns gegen die Überfahrt und setzen unsere Reise auf der bulgarischen Uferseite fort. Das Ufer ist auf dieser Seite landschaftlich und kulturell interessanter als die rumänische Seite, allerdings verlangt es durch seine vielen Hügel und den damit verbundenen Steigungen unserer Kondition einiges ab. Doch die Anstrengungen finden kurz vor Ruse ihre Belohnung in zahlreichen spektakulären kulturellen Highlights:

- › Die **Orlova Chuka Höhle** ist die zweitgrößte Höhle Bulgariens und geprägt von zahlreichen altsteinzeitlichen Funden.
- › Die Geschichte der Ruinen der **Festungsanlage von Cherven** geht bis in die Zeit der Thraker zurück.



*Rast an der Strecke*

➤ In den **Felsenkirchen von Ivanovo und Basarbovo** können heute noch wunderschöne Fresken aus dem Mittelalter bewundert werden.

Den Höhepunkt stellen allerdings die gigantischen Felswände des **Parcul National Rusenski Lom** dar, die den bekannten Schluchten auf dem nordamerikanischen Kontinent in nichts nachstehen.

Nur ca. 30 km nördlich dieser gigantischen und unbeeinflussten Naturlandschaft erreichen wir Ruse, die Geburtsstadt des Nobelpreisträgers Elias Canetti. Die Stadt erweist sich als die wohl größte und kosmopolitischste Stadt auf der gesamten Etappe. Aufgrund ihrer großen Anzahl an Neo-Barock- und Neo-Rokoko-Architektur, der langen Fußgängerzonen mit internationalen Einkaufs-

möglichkeiten sowie weiträumigen Plätze mit zahlreichen Restaurants und Cafés wird sie auch als **Kleines Wien** bezeichnet.

Weiter geht es bergauf und bergab durch wiederum weiträumige Landschaften mit atemberaubenden Blicken bis zum Horizont. Die Donau führt zum Zeitpunkt unserer Reise im Herbst 2024 in diesem Abschnitt extremes Niedrigwasser, so dass der Fährbetrieb nach Rumänien in den zahlreichen kleinen Häfen nicht möglich ist. Kaum zu glauben

ben dass zeitgleich ca. 1500 km flussaufwärts in Passau und Wien massive Hochwassergefahr herrscht.

### Rumänien

Kurz hinter Silistra erreichen wir Rumänien, das achte und letzte Land auf unserer Reise. Nicht erreicht werden können die auf der gegenüberliegenden Uferseite liegende Republik Moldau mit ihren ca. 600 m Uferlänge und die Ukraine auf-



*Die Felswände im Parcul National Rusenski Lom*



*Im Parcul National Muntii Macinulli*

grund der aktuellen Kriegslage. Baumlose Weiten und eine wunderschöne Hügellandschaft prägen auch hier das Bild, der Weg führt zudem oft weiter entfernt vom Fluss entlang und geizt wiederum nicht mit unzähligen Steigungen und Abfahrten. Ähnlich wie in Bulgarien teilen wir uns den Weg hauptsächlich mit Pferdefuhrwerken, Gänsen sowie Rinder- und Schafherden. Die Landschaft ändert dabei ständig ihr Gesicht, so dass wir eine Fahrt durch Gras- und Hügellandschaften, Felder, Weingärten und Sumpfgebiete mit großen Vogelschwärmen genießen können. Höhepunkt stellt hier die Fahrt durch den **Parcul National Muntii Macinuli** dar, einer Hügelkette, die sich direkt vom Meeresspiegel des nun nicht mehr weit entfernten Schwarzen Meers erhebt und sonst von einer weiten Ebene umgeben wird. Es kommen nochmals Erinnerungen

der endlosen Weiten in den USA auf, nur das Essen ist hier viel besser!

Schließlich erreichen wir Tulcea, das Tor zum Donaudelta. Der Fluss teilt sich hier in drei Hauptarme und kann nur noch per Boot weiter erkundet werden. Das gesamte Delta hat eine Fläche von ca. 4500 km<sup>2</sup>, lediglich ca. 20 % sind fester Boden, den Rest bilden unzählige Nebenflüsse und Kanäle, dazwischen ruhen zahllose Seen. Mehr als 300 verschiedene Vogelarten, darunter auch geschützte Arten wie der Pelikan, Kormoran oder der Ibis, leben in diesem einzigartigen Habitat und machen es zu einem der größten Vogelparadiese der Welt.

Das finale Ziel der Reise von der Donauquelle bis zur Mündung stellt schließlich die Hafenstadt Sulina dar. Im 19. Jahrhundert wurde hier der Sitz der ersten europäischen Donaukommission eingerichtet, einer internationalen Behörde zur Regelung und Verabredung der Schifffahrts- und Strompolizeivorschriften auf der Donau. Die sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelnde Konservenindustrie wurde nach dem Fall des eiser-



*Am Schwarzen Meer*

nen Vorhangs vollständig abgewickelt, die Einwohnerzahl sank in der Folge um fast 90 %. Heute sucht die Stadt Wege, im Tourismus Fuß zu fassen.

### Constanza

Nach insgesamt fast 3000 km entlang des zweitgrößten und zweitlängsten Flusses in Europa krönen wir unsere Reise noch mit der Fahrt durch nochmals anspruchsvolle aber auch wunderschöne Hügellandschaften entlang der Schwarzmeerküste bis nach Constanza. Orient und Europa mischen sich hier und bilden eine einmalige multikulturelle Kulisse. Gegründet wurde die Stadt bereits im 6. Jahrhundert vor Chr. von griechischen Siedlern, während des römischen Reiches wurde der Dichter Ovid hierher verbannt und schrieb hier einige seiner bedeutendsten Werke. Seit Beginn des 20. Jahrhundert avancierte die Stadt zu einem beliebten Badeort, unverkennbar zeugt das ehemalige Casino von dieser großen Zeit.

In Constanza endet nun die Reise durch acht der zehn Anrainerstaaten der Donau. Per Mietwagen geht es nach Bukarest und von dort aus wieder mit dem Flieger nach Hause.

### Resümee

Die Radtour entlang der Donau stellt eine Reise durch die unterschiedlichsten Kulturkreise Europas dar und ist in ihrer Vielfalt kaum zu überbieten. Gut ausgebaute und vom Radtourismus vollständig vereinnahmte Abschnitte in Deutschland und Österreich wechseln zu einsamen Landstraßen durch atemberaubende weiträumige Landschaften in Osteuropa. Hervorzuheben sind die netten und herzlichen Kontakte mit den hier lebenden Menschen, die zu einem völlig neuen Verständnis insbesondere der osteuropäischen Kultur geführt haben. Die Reise verlangt auch geübten und erfahrenen Radfahrer\*innen viel ab, bleibt aber in unvergesslicher Erinnerung.

### Tourinformationen

- › Länge gesamt: ca. 1400 km
- › Anstieg gesamt: ca. 10 100 m
- › Abfahrt gesamt: ca. 10 200 m
- › Wegbeschaffenheit: befestigte Wege, vielfach am Straßenrand; unbefestigte Wege auf Dämmen
- › Kartenmaterial: bikeline: Donauradweg 5 (Belgrad – Schwarzes Meer), Verlag Esterbauer ISBN: 978-3-7111-0041-2

## 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



## München – Venezia: Radgenuss und Alpenüberquerung bis zur Adria

Mit diesem Slogan wird der Radfernweg auf der Homepage [muenchen-venezia.info](#) beworben, und er stellte auch für uns das Motto unserer Radreise im Spätsommer 2024 dar.

› *Helke Mühlnickel und Dr. Rainer Mühlnickel*

Wir als fahradaffine Silver Ager hatten schon länger mit einer Alpenüberquerung geliebäugelt und in diesem Jahr sollte es endlich soweit sein.

Der Radgenuss im Slogan sprach uns besonders an, denn wir wollten keine „Gewalttour“ machen, sondern eine sportliche Herausforderung mit Genuss verbinden. Die Fakten der Tour überzeugten uns: Durchquerung der drei Länder Deutschland, Österreich und Italien, 560 km Länge mit ca. 5000 Höhenmetern im Anstieg und die fünf Erlebniswelten: Element Wasser, Schatzkiste Tirols, Alpin-mediterranes Lebensgefühl, die Dolomiten und die Gärten Venedigs. Auch das Ziel Venedig sprach uns an, da wir an der Adriaküste viele Urlaube verbracht hatten und es interessant fanden, dorthin auf eine andere Art anzureisen.

Die konkrete Planung begann bereits im Frühjahr mit der Buchung des Zuges, der Fahrradstellplätze im ICE und der ersten Übernachtung in München. Durch die langjährige Erfahrung mit Radreisen wussten wir, dass die spontane Fahrradmitnahme im Deutschen Fernverkehr

kaum möglich ist; insbesondere auf den beliebten Strecken, wie nach München. Außerdem erhöhten wir unsere Trainingsfrequenz, denn wir wollten diese Radtour ohne elektrische Unterstützung, mit unseren „Bio“-Bikes, einem Trecking- und einem Gravel-Bike, fahren.

Ende August machten wir uns mit unseren Rädern, je zwei Radtaschen und je ca. 15 kg Gepäck auf zum Braunschweiger Hauptbahnhof. Dort fuhren wir mit dem Nahverkehr nach Hannover und dann weiter mit dem ICE nach München. In der fahradfreundlichen Jugendherberge München Park übernachteten wir und machten uns nach einem vollwertigen Frühstück auf den Weg zum Einstieg in den München-Venezia-Radweg.

Am **ersten Tag** fuhren wir auf der westlichen Route von München bis nach Bad Tölz. Das Motto „Erlebnis Wasser“ konnten wir gut nachempfinden, denn wir fuhren an oder in der Nähe der Isar. Allerdings war die Ausschilderung nicht durchgängig vorhanden, so dass wir auf die digitale Unterstützung bzw. analoges



Kartenmaterial zurückgreifen mussten. Dadurch kamen wir nicht so gut in einen Flow. Oft anhalten zu müssen und zu gucken, wo der Weg als nächstes weitergeht, erinnerte uns stark an unsere ersten Radreisen. Diese unternahmen wir ganz ohne Ausschilderung und digitale Unterstützung, sondern nur mit Fahrradkarten.

Am **zweiten Tag** fuhren wir von Bad Tölz, wo wir mit Unterstützung der Tourismuszentrale eine gute Unterkunft gefunden hatten, bis nach Schwaz. Zunächst folgten wir weiter der Isar bis zum Sylvensteinstausee. Aufgrund der schlechten Qualität der Wege verließen wir den ausgeschilderten Weg und nahmen die Bundesstraße bis zur deutsch-österreichischen Grenze. Hier hätten wir Mountainbikes benötigt, um auf den geschotterten Wegen gut voranzukommen. Ab der österreichischen Landesgrenze wurden die Aus-



*Ehemaliger Eisenbahntunnel an der Ache*

schilderung und die Wege besser. Hier genossen wir die Fahrt am Aachensee und die Abfahrt hinunter zum Inn und den Einstieg in das Thema „Schatzkiste Tirols“. In Schwaz am Inn logierten wir in einer gemütlichen Pension und verbrachten den Abend in der historischen Altstadt.

Der **dritte Tag** war ausgefüllt mit einer einfachen Fahrt auf gut ausgebauten und ausgeschilderten Radwegen bis Innsbruck. Den großen Anstieg bis zur italienischen Grenze, dem Brenner, sparten wir uns und nahmen stattdessen die S-Bahn bis zum Bahnhof Brenner. Danach fuhren wir eine tolle Strecke auf einer ehemaligen Bahntrasse mit vielen Abfahrten und nur kleineren Anstiegen und fanden in einem Sporthotel in Gossensaß eine ideale Unterkunft.

Am **vierten Tag** konnten wir bei bestem Wetter in das „Alpin-mediterrane Lebens-



*Bei Sterzing/Maus (Italien)*

gefühl“ von Südtirol eintauchen. Die kurzen Aufstiege, Abfahrten, eine traumhafte Landschaft, hübsche Städtchen, die sehr gute Ausschilderung und Qualität der Wegebeläge machten das Radeln wirklich zum Genuss. Die Übernachtung in einem historischen Gasthof in Ehrenburg war ein schöner Endpunkt in der Beschäftigung mit der Geschichte Südtirols.

Am **fünften Tag** begaben wir uns weiter in die großartige Bergkulisse der Südtiroler Alpen hinein. Wir fuhren auf gut ausgebauten und ausgeschilderten Radwegen mit kleineren Aufstiegen und Abfahrten im Pustertal über Bruneck bis nach Welsburg. Hier fanden wir noch eine Übernachtungsmöglichkeit in einem Hotel. Wir waren von der fahrradfreundlichen Ausrichtung der gesamten Region sehr angetan, was sich auch an den vielen Radfahrerinnen und Radfahrern deutlich zeigte. Menschen jeden Alters, mit und ohne Gepäck oder elektrische Unterstützung fuhren auf den Strecken meist abseits vom Autoverkehr. Wo es sich nicht vermeiden ließ, z. B. in den engen Ortsdurchfahrten, wurde die Sicherheit der Radfahrenden durch Schutzstreifen, Temporeduzierung und Hinweisschilder gewährleistet.

Der **sechste Tag** stellte mit dem Aufstieg über Toblach und den Toblacher See und das Eintauchen in die Bergwelt der Dolomiten den Höhepunkt unserer Tour dar. Leider änderte sich auch die Qualität der Radwege am Toblacher See und wir mussten uns auf unserem weiteren Weg z. T. über grobe Schotterwege durchkämpfen. Der Blick vom Aussichtspunkt auf die Drei Zinnen auf knapp 1600 Me-



*Drei Zinnen in den Dolomiten (Italien)*

ter Höhe war einfach grandios und entschädigte für die schlechte Wegequalität bis Cortina d'Ampezzo. Danach fuhren wir weiter auf der ehemaligen Dolomitenbahn und übernachteten in einer Locanda in Vodo di Cadore.

Am **siebten Tag** war ein Wetterumschwung prognostiziert und so fuhren wir sehr früh von unserer Unterkunft los und entschieden uns, zum Teil von dem ausgeschilderten Radweg abzuweichen, um schneller voranzukommen. Der Weg auf der alten Dolomitenbahn war zwar fern des Autoverkehrs, enthielt aber viele kleinere Umwege und Steigungen. Auch der Wegebelag war zum Teil in einem sehr schlechten Zustand. Das Fahren auf der SS51 (der Strada Statale 51 di Alemagna) war durch den kräftigen und rücksichtslos fahrenden Auto- und Schwerverkehr bis Longarone kein Vergnügen. Danach ließ sich auf ruhigen



Rotmarkierung für eine Querung bei Bruneck

Nebenstrecken der einsetzende Regen besser aushalten. Am Stausee Lago di Croce übernachteten wir in einer einfachen Albergo direkt am Strand.

Am **achten Tag** ließ langsam die Kondition nach und wir freuten uns, dass wir die Alpen bald hinter uns lassen und auf ruhigen Wegen über Vittoria Veneto und andere kleine Ortschaften bis Treviso fahren konnten. Auch hier verließen wir an einigen Bereichen die weiterhin gut ausgeschilderte Strecke, da wir nicht mehr jeden Umweg über verkehrsarme Straßen und dadurch zum Teil kräftige kurze Steigungen mitnehmen wollten. In Treviso konnten wir am Stau vorbei auf Radwegen bis zu unserer Übernachtung in einer urigen Locanda fahren.

Am **neunten Tag** fuhren wir von Treviso bis Ca'Savio zunächst noch auf dem ausgeschilderten München-Venezia-Radweg in Richtung der Lagune von Venedig, der sich verkehrsarm entlang des Flusses Sile schlängelte. Dies war ein schöner Radweg auf guten, ebenen Schotterwegen

ohne Steigung. Dabei stellten wir fest, dass es den ausgeschilderten Radweg E4 von Treviso nach Punta Sabbioni auf der Halbinsel von Cavalliono gab und wir verzichteten auf den Umweg über den München-Venezia-Radweg. Ein Highlight war auf dieser Wegstrecke der Abschluss über den Radweg, der mit Holzplanken und einer

modernen Metallbalustrade neben der Straße an der Lagune fast ins Wasser hineingebaut wurde. Unsere Ankunft in Ca'Savio, Campigplatz kurz nach Sonnenuntergang bildete einen guten Abschluss der Reise.

Die Tour hält, was der Name Radgenuss durch die Alpen ans Meer verspricht und ist mit mittlerer Kondition auch ohne elektrische Unterstützung machbar. Allerdings haben wir uns auf das sportliche Erlebnis und die tolle Landschaft konzentriert und uns am Abend keine weiteren Highlights angeguckt. Mit elektrischer Unterstützung wäre dies natürlich in kürzerer Zeit oder kürzeren Abschnitten anders möglich.

### Routenplanung

Radfernweg München-Venezia, bike-line, Verlag Esterbauer (5. Auflage 2024, ISBN: 978-3-7111-0236-2)

## Fahrradtraining im Bebelhof

Sie möchten nach einer Pause wieder auf's Rad, sind aber etwas unsicher? Oder Sie sind noch nie Rad gefahren, möchten es jedoch in einer autofreien Umgebung endlich lernen? Oder Sie wollen Kindern oder anderen beim Fahrradfahrenlernen helfen, brauchen dabei aber Unterstützung? Dann kommen Sie zu unseren offenen Fahrradtrainings, die erfahrene ADFC-Mitglieder in Zusammenarbeit mit der VHS Braunschweig anbieten.

Termine: 08.05. / 22.05. / 12.06. / 19.06. / 03.07. jeweils 16:00 bis 18:00 Uhr.  
Ein Einstieg ist an jedem der Termine möglich. Anmeldungen bis ein Tag vor jedem Termin bitte an: [charlotte.wilderink@adfc-braunschweig.de](mailto:charlotte.wilderink@adfc-braunschweig.de)  
(Bei witterungsbedingtem Ausfall bekommen die Angemeldeten Nachricht).

Ort: Stadtgarten Bebelhof, Schefflerstraße 34, Braunschweig

Zielgruppen: erwachsene Wiederaufsteiger\*innen z. B. nach Unfällen, Reha ...; erwachsene Fahranfänger\*innen; Eltern mit ihren Kindern; Neugierige, die andere Menschen beim Fahrradfahren-Lernen begleiten möchten.

Schwerpunkt sind Motorik und Gleichgewichtstraining für sicheres Fahren. Umsteiger\*innen auf E-Bikes können wir hier nicht schulen.

Erwachsenen-Fahrräder und Erwachsenen-Roller zum Üben sind vorhanden.

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



**bett+bike**  
adfc

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

**Bett+Bike Qualitätsauszeichnung**

**Hier schlafen Radreisende gut!**

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

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

## 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))
- Homepage team ([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-Selbsthilfswerkstatt 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

- 07.09. – 27.09.2025: Stadtradeln; der ADFC Braunschweig ist wieder mit einem Team dabei; meldet euch an: [www.stadtradeln.de/braunschweig](http://www.stadtradeln.de/braunschweig)
- 30.05.2025: Radtour von Braunschweig nach Magdeburg im Rahmen einer ADFC-Sternfahrt nach Berlin; 09:00 Uhr ab Hauptbahnhof, weitere Infos: [touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/154236-zubringer-zur-adfc-sternfahrt-berlin](http://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/154236-zubringer-zur-adfc-sternfahrt-berlin)

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

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 verantwort-  
lich, ebenso für verlinkte oder beworbene  
Webseiten. Gleiches gilt für QR-Codes und

die durch sie erreichbaren Medien und In-  
formationen.

**Titelbild:** Geschützter Radfahrstreifen auf  
der Leonhardstraße, Foto: Torsten Wenk

### 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 Abbil-  
dungen nur mit Genehmigung des ADFC  
Braunschweig.

### Bankverbindung und Spendenkonto

ADFC Braunschweig e. V.  
Braunschweigische Landessparkasse  
IBAN: DE 40 2505 0000 0199 8460 49  
BIC: NOLADE2HXXX

**Druckauflage:** 3500, Mai 2025

**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 

Mal ehrlich:

Wir unterstützen  
das Hier.



Mehr zu uns auf  
[oeffentliche.de/Hier](https://oeffentliche.de/Hier)

Wir sind hier. Für euch. Darum geben wir  
der Region etwas zurück. Und unterstützen  
die Radfahrenden hier vor Ort.

# Ihr E-Bike Spezialist

in Braunschweig

lease  
a bike

Wir sind  
offizieller  
Partner!



Der SPEZI-Frei-Haus-Service:  
kostenlose Anlieferung Ihres  
neuen Bikes im Umkreis 50 km



[www.rad-spezi.de](http://www.rad-spezi.de)

E-Bikes, Trekking-, City-, Speed- und Cross-Bikes, Rennräder, Kinderräder u.v.m.  
Montag bis Freitag 10:00 – 18:30 Uhr, Samstag 10:00 – 15:00 Uhr  
Hauptstraße 51 | 38110 Braunschweig-Wenden