

PedaLeo

69 Herbst 2025

DAS FAHRRAD-MAGAZIN FÜR BRAUNSCHWEIG
UND DEN KREIS HELMSTEDT



GEZÄHLT: WER FÄHRT IN FAHRRADSTRASSEN?

VELOROUTEN: MYTHEN UND FAKTEN

FANCY FRAUEN-TOUR

3	Editorial	24	Technik
4	Radverkehr		Diebstahlschutz
	ADFC-Verkehrszählung in Fahrradstraßen	28	ADFCintern
	Radweg ist nicht gleich Radweg		Aktivenausflug 2025
	Huuuu ... – Velorouten würgen die Wirtschaft ab!	30	Radtouren
	Im Interview: Christian Grußka von der Unfallkommission		Fancy Women Bike Ride
	ADFC-Fahrradklima-Test 2024		In die Velpker Schweiz
	Mobilitätskulturen in Bewegung		Erinnern an die NS-Zeit
22	Aktionen	36	Radtourismus
	Tag der Vereine und Kulturen in Königsutter		Schöne Touren in der Pfalz
23	Projekte		Zum Flammkuchen ins Elsass
	Flüchtlingswerkstatt in Raumnot	44	Arbeitsgruppen • Termine
		45	Kontakt • Ansprech- personen • Impressum
		46	Fördermitglieder

MIT ABSTAND DIE BESTEN MOMENTE

SFU
immer Unterwegs

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

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

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



www.sfu.de



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



SFU-
Sachen Für Unterwegs

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

Das Jahr 2025 neigt sich dem Ende zu, aber wer glaubt, dass nun die zahlreichen Radler*innen wieder aus dem Straßenbild verschwinden, irrt sich!

Immer mehr Menschen nutzen ganzjährig ein elektrisch oder muskulär betriebenes Fahrrad auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule oder um ihre Besorgungen im Viertel oder der Innenstadt zu erledigen. Zu ihrer Sicherheit haben Politik und Verwaltung auch in Braunschweig Fahrradstraßen eingerichtet, auf denen der Kfz-Verkehr reduziert sein sollte. Eine in diesem Herbst von Mitgliedern des ADFC Braunschweig durchgeführte Verkehrszählung dokumentiert allerdings einen teilweise hohen Kfz-Durchgangsverkehr. Solche Fahrradstraßen sind gut gemeint, aber nicht gut gemacht.

Die in diesem Sommer in den lokalen Medien immer wieder thematisierten und kritisierten Maßnahmen zur Stärkung des innerstädtischen Radverkehrs, besonders die Schaffung von Velorouten, sind ein zentrales Thema dieser Ausgabe. Wir erklären die Begriffe und bringen Argumente für eine sachliche Diskussion. Der Mobilitätswandel ist ein Thema, das auch im Rahmen einer Tagung im Braunschweiger Haus der Wissenschaften zwischen ca. 150 Interessierten aus Wissenschaft, Praxis und Politik intensiv diskutiert wurde.

Auch in Sachen Freizeitgestaltung mit dem Rad hat sich 2025 wieder viel ereignet. So wurden die zahlreichen angebotenen Tagestouren der ADFC-Tourenlei-

ter*innen wieder von vielen Menschen gern angenommen. Eine Tour in die Velpker Schweiz zeigte zum Beispiel, wie interessant das Braunschweiger Umland ist, eine Erinnerungstour folgte den Spuren des hiesigen Umgangs mit jüdischen Mitbürger*innen im Nationalsozialismus. Aber auch der Genuss kam wieder nicht zu kurz, dieses Mal besonders bei Radtouren im Südwesten Deutschlands und im Elsass. Weitere Höhepunkte waren der in Braunschweig erstmals durchgeführte „Fancy women bike ride“ und der Aktivenausflug, die auf eine Wiederholung im nächsten Jahr hoffen lassen.

Die Artikel in dieser Ausgabe des PedaLeo zeigen: es war in diesem Jahr wieder viel los in Braunschweig, und der ADFC war oft mittendrin. Das ist keine Selbstverständlichkeit und liegt natürlich an den zahlreichen aktiven Menschen im ADFC Braunschweig, die immer wieder die tollen fahrradspezifischen Aktionen beleben und sich als starke Gemeinschaft präsentieren. Dafür soll an dieser Stelle auch mal ein herzliches Dankeschön ausgesprochen werden. Ohne euch alle gäbe es keinen ADFC Braunschweig, und das wäre für die Braunschweiger Fahrradszene ein großer Verlust.

Ihr
Walter Lükewille




Was machen die vielen Autos in Braunschweigs Fahrradstraßen?

Fahrradstraßen sind in erster Linie für den sicheren Radverkehr gedacht. Der Kfz-Verkehr muss auf ein Minimum beschränkt sein. Aber sind Radfahrende hier wirklich unbeschwert unterwegs? Wir haben nachgezählt.

› Jens Schütte

Die Theorie – ein Versprechen

„Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. ... Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen ...“, so die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 3. April 2025.

Die Realität

Viele Braunschweiger Radfahrende fühlen sich auf unseren Fahrradstraßen nicht sicher, da sie dort von zu vielen Autos bedrängt und mit viel zu geringem Abstand überholt werden. Einige weichen mit ihrem Fahrrad auf die Gehwege aus, andere bringen ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule. Dabei könnten gut umgesetzte Fahrradstraßen für Radfahrende aller Altersgruppen sichere und komfortable Routen sein. Fahrradstraßen sollen das Radfahren leichter machen und mehr Platz und Vorrang für den Radverkehr schaffen. Ihr Erfolg hängt im Wesentlichen von ihrer



Umsetzung ab. Dabei ist von zentraler Bedeutung, dass in Fahrradstraßen durchgehender Autoverkehr unterbunden wird. Nur dann können Radfahrende dort sicher fahren und sich auch sicher fühlen.

Der ADFC hat nachgezählt

Um belastbare Fakten zu haben, hat der ADFC Braunschweig in den letzten Monaten in drei Fahrradstraßen Verkehrszählungen durchgeführt. Ziel der Verkehrszählungen war es, die Anzahl der Radfahrenden und die Anzahl der Kraftfahrzeuge getrennt nach Anliegern und Durchfahrenden zu ermitteln. Die Verkehrszählungen wurden jeweils an Werktagen von 7:00 bis 8:00 Uhr und von 16:00 bis 17:00 Uhr durchgeführt. Gezählt wurde in folgenden

Fahrradstraßen:

- › Adolfstraße zwischen Leonhardstraße und Kurt-Schumacher-Straße – Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Kfz frei“
- › Görgesstraße zwischen Sackring und Goslarsche Straße – Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Kfz frei“
- › Wendentorwall / Fallersleber-Tor-Wall zwischen Am Wendentor und Fallers-

leber Straße – Wendentorwall: Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“, Fallersleber-Tor-Wall: Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Kfz frei“

Das Wetter war bei jeder Zählung heiter oder sonnig und es war immer trocken. Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrszählungen können auf unserer Internetseite heruntergeladen werden:

adfc.braunschweig.de

Adolfstraße: 250 Radfahrende treffen auf 180 Autos pro Stunde

Positiv ist festzustellen, dass die Anzahl der Radfahrenden (213–253 Rf/h) die der Kfz (176–184 Kfz/h) deutlich übersteigt. Insgesamt ist die Anzahl der Kfz mit ca. 180 Kfz/h in der Adolfstraße sehr hoch. Von den Kfz sind nur weniger als ein Viertel Anlieger. 77 bis 80 % der Kfz nutzen die Adolfstraße zum Durchfahren. Durch eine Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs könnte die Anzahl der Kfz um ca. 140 Kfz/h auf ca. 40 Kfz/h reduziert werden und so die Sicherheit und der Komfort der Radfahrenden signifikant erhöht werden.

Es besteht dringender Handlungsbedarf. Die einzige Lösung ist eine Sperrung der Adolfstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr (Modal-Filter). Anbieten würde sich hier der Bereich an der Einmündung der Villierstraße.

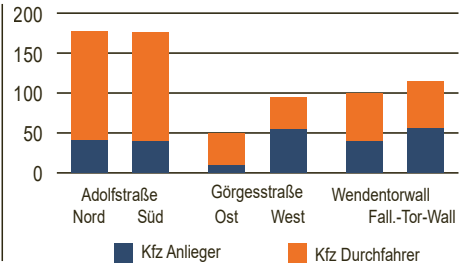
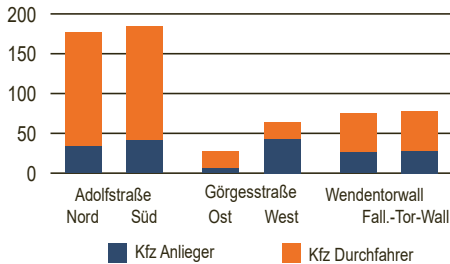
Görgesstraße: Deutlich weniger Verkehr

Insgesamt sind die Verkehrsmengen, sowohl Kfz wie auch Radfahrende, in der Görgesstraße deutlich geringer als in der Adolfstraße. Die zeitliche, wie auch die räumliche Verteilung des Verkehrs variiert sehr stark. Die Anzahl der Kfz ist am Nachmittag (50–95 Kfz/h) größer als am Vormittag (28–64 Kfz/h), die der Radfahrenden am Vormittag (70–92 Rf/h) größer als am Nachmittag (61–76 Rf/h).

Positiv ist festzustellen, dass die Anzahl der durchfahrenden Kfz in der Görgesstraße sehr gering ist (21–39 Kfz/h). In der Goslarschen Straße sind bereits vor Jahrzehnten Maßnahmen umgesetzt worden, die den Durchgangsverkehr im Viertel unterbunden haben. An der Jakobikirche ist ein Modalfilter errichtet worden und an der Petristraße ist für Kfz nur ein Ausfahren möglich. Der Erfolg dieser Maßnahmen sollte Vorbild dafür sein,



Fahrradstraßen, in denen der ADFC Verkehrszählungen durchgeführt hat



Ergebnisse der Verkehrszählungen: links 07:00 – 08:00 Uhr, rechts 16:00 – 17:00 Uhr

auch an anderen Stellen Modalfilter zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs umzusetzen.

Wendentorwall / Fallersleber-Tor-Wall

Die Zahl der Radfahrenden auf dem Fallersleber-Tor-Wall ist mit 212 Rf/h bis zu dreimal so hoch wie auf dem Wendentorwall. Der Fallersleber-Tor-Wall ist eine wesentliche Fahrradzufahrt zur Technischen Universität und zur Nordstadt. Insgesamt ist die Anzahl der Kfz mit 115 Kfz/h auf dem Fallersleber-Tor-Wall hoch. Ca. 60 Kfz/h nutzen die Strecke zum Durchfahren, wobei 19 Kfz/h gegen die Verkehrsregel „Fahrradstraße, Anlieger frei“ verstoßen. Durch eine Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs könnte die Anzahl der Kfz um ca. 60 Kfz/h auf max. 60 Kfz/h reduziert werden. Die vorhandene Kennzeichnung „Anlieger frei“ ist nicht ausreichend, den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Als wirksame Maßnahme ist eine Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr (Modal-Filter) zwischen Wenden-

torwall und Fallersleber-Tor-Wall erforderlich.

Wie haben wir gezählt?

Jede Zählung wurde mit vier Aktiven des ADFC durchgeführt. Um festzustellen, welche Kfz direkt durchfahren, wurden an der Einfahrt und an der Ausfahrt von jedem Kfz-Kennzeichen die hinten stehenden Ziffern notiert. Beispiel: Kennzeichen: „BS-AY 579“ -> notiert: „579“. Die Ziffern liefern ein ausreichendes Unterscheidungskriterium, um die Kfz-Ein- und Ausfahrten abgleichen zu können. Gleichzeitig ist der Datenschutz gewähr-



Verkehrszählung an der Adolfstraße

leistet. Gleiche Ziffern bei der Einfahrt und bei der Ausfahrt wurden als Durchgangsverkehr gezählt, die anderen als Anlieger. Die Radfahrenden wurden mit einer Strichliste erfasst.

Forderung: Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden

Die drei Verkehrszählungen haben ergeben, dass die Adolfstraße und die Straßen Wendentorwall / Fallersleber-Tor-Wall sehr viel Kfz-Durchgangsverkehr aufweisen und Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs ergriffen werden müssen. Nur so kann die notwendige Sicherheit und eine angemessene Qualität für die Radfahrenden erreicht werden. Eine Beschilderung „Anlieger frei“ ist dabei nicht ausreichend. Einzig

wirksame Lösung ist die Errichtung von Modalfiltern (Poller oder andere Sperrrichtungen). Ohne Umsetzung geeigneter Maßnahmen sind Fahrradstraßen wirkungslos! Adolfstraße, Wendentorwall und Fallersleber-Tor-Wall sind nur drei Beispiele. Auch in zahlreichen anderen Braunschweiger Fahrradstraßen müssen Maßnahmen gegen den Kfz-Durchgangsverkehr umgesetzt werden.

Mit der Erhebung der Verkehrszahlen untermauern wir unsere Forderung, den Kfz-Durchgangsverkehr in Braunschweigs Fahrradstraßen wirksam zu unterbinden. Nur so kann eine ausreichende Sicherheit der Radfahrenden und eine angemessene Qualität erreicht werden. Wir appellieren an Politik und Verwaltung, unsere Forderung zu unterstützen!



Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

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

Ein Preis für die ganze Familie:
www.adfc.de/mitgliedschaft

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**

Radweg ist nicht gleich Radweg

„Radschnellweg ... auf der Museumstraße“ untertitelt die Braunschweiger Zeitung ein Foto (BZ vom 15.07.2025) – „... bessere Radwege statt Velorouten“ steht als Forderung in diversen Leserbriefen. Hier werden Bezeichnungen der Radinfrastruktur falsch verwendet, und das führt zu Verwirrungen und Missverständnissen in der Diskussion. Deshalb sollen an dieser Stelle die Begriffe noch einmal systematisch erklärt werden.

› Wolfgang Ahlborn

Führungsformen des Radverkehrs

Hier geht es darum, wie die Fahrmöglichkeit für Fahrräder baulich auf der Straße angelegt ist. Dabei gibt es die folgenden Varianten, jeweils kurz erklärt und kommentiert; (ausführlichere Informationen auf der Webseite des ADFC-Bundesverbandes: www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende)

Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen

Ist allenfalls auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und Geschwindigkeiten bis 30 km/h sinnvoll.

Gemeinsame Geh- und Radwege

Sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr nur sehr eingeschränkt geeignet.

Bauliche Radwege (Bild 1)

Die häufigste Form von Radwegen; durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt und auch vom Gehweg getrennt. Sollte aus Sicht des ADFC grundlegendes Infrastrukturelement für den Radverkehr sein.

Schutzstreifen (Bild 2)

Sind Teil der Fahrbahn und nur durch ei-

ne unterbrochene Trennlinie gekennzeichnet. Parken ist dort verboten, sie können aber legal vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden. In der Praxis sind zu geringe Sicherheitsabstände und andere riskante Situationen häufig. Schutzstreifen können aus Sicht des ADFC nur vorübergehende Notlösungen sein.

Radfahrstreifen (Bild 3)

Auf der Fahrbahn markierte Sonderwege, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Aus Sicht des ADFC auch an Hauptverkehrsstraßen geeignet, wenn sie breit genug sind, um das Überholen – auch von Lastenrädern – sicher zu ermöglichen.

Geschützte Radfahrstreifen (GRS) (Bild 4)

Oft auch mit dem englischen Begriff *Protected Bike Lanes* bezeichnet; nehmen in der Regel die Breite einer ganzen Kfz-Fahrspur ein und sind durch Trennelemente (z. B. Baken, Poller, Blumenkübel) von den Fahr- und Parkspuren der Autos klar getrennt. Sie sind eine sichere, hochwertige und gut geeignete Führungsform insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen.

Fahrradstraßen

Verkehrsflächen, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nur sehr eingeschränkt mitgenutzt werden (möglichst nur Anlieger, zumindest einseitiges Parkverbot). Fahrradstraßen stellen eine gut geeignete Radverkehrsführung dar, aber nur wenn sie gut umgesetzt sind.

Velorouten

Velorouten sind innerörtliche Haupttrassen des Alltagsradverkehrs, die komfortabel, durchgehend sicher befahrbar und auf stärkeren Radverkehr ausgelegt sind. Eine Veloroute ist nicht auf eine bestimmte Führungsform festgelegt; die Führungsform kann im Verlaufe der Veloroute auch wechseln. Vorhandene Radwege werden einbezogen, wenn sie die Anforderungen an Sicherheit und Komfort erfüllen. Die Schaffung einer Veloroute bedeutet also keine Baumaßnahmen auf der ganzen Strecke, sondern Lückenschlüsse und Sanierung von maroden Teilstücken.

Radschnellwege

Dies sind Radverkehrsverbindungen zwischen Gemeinden über große Distanzen, also z. B. Braunschweig – Wolfenbüttel. Sie sind für den Alltagsverkehr, etwa für Pendler gedacht und deshalb, anders als touristische Radwege, auf kurze Fahrzeiten ausgelegt. Das bedeutet: direkte Trassenführung, gute Oberfläche, ausreichende Breite zum Überholen und möglichst geringer Zeitverlust durch Ampeln und Kreuzungen. Idealerweise haben sie am Stadtrand Anschluss an das innerstädtische Veloroutennetz.



Planung für Braunschweig

In Braunschweig ist geplant, ein Radverkehrsnetz zu entwickeln, das zum einen alle Stadtteile miteinander vernetzt und zum anderen auf 12 Velorouten die Stadtteile mit der Innenstadt verbindet. Drei Ringrouten, der Parkring, der Alleenring und die Wallpromenade, verbinden die radialen Velorouten.

Huuuu ... – Velorouten würgen die Wirtschaft ab!

Wirklich? Ein paar Gegenargumente für deinen nächsten Stammtisch.

› *Burkhard Plinke*

„Ein Gespenst geht um in Braunschweig – das Gespenst der Velorouten. Doch alle Mächte des alten Braunschweig haben sich zu einem Kulturkampf dagegen verbündet ...“ – so ähnlich hätten Karl Marx und Friedrich Engels, Autoren des kommunistischen Manifests von 1847, das Thema vielleicht heute kommentiert. Aber wir sind im Jahr 2025. Ein Blick in die aktuellen Medien:

- › „Parkräger in Braunschweig: Bedroht Veloroute Einzelhändler?“ (BZ vom 16.05.2025)
- › „IHK: Velorouten bedrohen die Wirtschaft“ (BZ vom 18.06.2025)
- › „Politik gegen das Auto gefährdet die Rolle als Oberzentrum“ (Braunschweig im focus, Mai 2025)
- › „Rot-Grün legt die Axt an die Braunschweiger Innenstadt“ (CDU-Ratsherr Thorsten Köster auf Instagram)

Man könnte fast meinen, dass der 2020 mit großer Mehrheit im Rat der Stadt beschlossene Ausbau unserer Radverkehrsanlagen unweigerlich den wirtschaftlichen, kulturellen und wahrscheinlich dann auch moralischen Niedergang der einst blühenden Hansestadt Braunschweig heraufbeschwört. Aber falsche Argumente werden durch ständige Wiederholung nicht richtiger. In aller Kürze ein paar Erwiderungen:

„Die Innenstadt floriert nur, wenn sie mit dem Auto gut erreichbar ist.“

Es ist längst nicht mehr typisch, mit einem Auto nur in die Stadt zu kommen, um einzukaufen und hochwertige Waren im Kofferraum wieder mitzunehmen. Diesen Grund, die Innenstadt zu besuchen, nennen zwar zwei Drittel der Befragten, aber jeweils die Hälfte gibt auch „Gastronomie“ und/oder „Stadtbummel/Geselligkeit“ als Besuchsgrund an. Das geht bekanntlich oft auch ohne Auto – im Gegenteil: Außengastronomie zwischen parkenden Autos ist eher ungemütlich, und Alkohol am Steuer ist strafbar. Das Magniviertel hat durch die neue Fußgängerzone Am Ölschlägern deutlich mehr Aufenthaltsqualität. Im Vergleich zu Niedersachsen insgesamt kommen in Braunschweig mehr Menschen mit Fahrrad, ÖPNV oder zu Fuß in die Innenstadt und weniger mit dem Auto (Quelle: CIMA-Zentrenstudie Niedersachsen & Bremen¹). Das liegt sicherlich nicht an den noch gar nicht gebauten Velorouten, sondern daran, dass sich das Verhalten der Menschen generell vom Auto auf andere Verkehrsarten verlagert. Eine einfache Rechnung: Immerhin kostet eine Autofahrt mit einem kleinen PKW mindestens 40 Cent/km (Quelle: ADAC.de, Stichwort Autokosten²), wenn man ehrlich ist und

wirklich alle Kosten einbezieht. Eine Fahrt über 25 km in die Braunschweiger Innenstadt und wieder zurück kostet also schon mal 20 Euro. Dieses Geld kann man dann in der Stadt eben nicht mehr ausgeben. 15 % der Menschen im Land nutzen das D-Ticket – das macht den Verzicht aufs Auto auch wirtschaftlich für viele interessant.

„Das Auto ist heute das wichtigste Verkehrsmittel.“

Das stimmt leider – aber nur, wenn man den Platzbedarf betrachtet. Braunschweig hat ca. 250 000 Einwohner*innen und 150 000 gemeldete Pkw – im Mittel entfällt zwar auf jede Person zwischen 18 und 80 Jahren mindestens ein Auto, aber ca. 22 % der Haushalte besitzen gar keins. Politik muss aber auch für die Menschen gemacht werden, die sich kein Auto leisten können (oder wollen). Von den 3 bis 4 Wegen, die jeder/jede täglich zurücklegt, werden 29 % zu Fuß, 26 % mit dem Fahrrad, 9 % mit Bus oder Bahn und nur die restlichen 36 % mit dem Auto zurückgelegt (Quelle: Mobilitätssteckbrief für Braunschweig³). Der Anteil der Wege mit Fuß/Fahrrad/ÖPNV überwiegt also; diese Verkehrsarten haben aber wesentlich weniger Verkehrsfläche zur Verfügung als Autos, mit der Folge, dass in vielen Straßen neben breiten Fahrbahnen und Parkstreifen nur noch schmale Wege für Fuß- und Radverkehr bleiben. Übrigens fahren in viersitzigen Autos im Durchschnitt nur 1,4 Personen, und die Rückbank bleibt meistens leer – wenn die Autos kleiner wären, wären auch die Staus und Parkstreifen kürzer.

„Lieber bestehende Radwege instandsetzen als für viel Geld neue bauen.“

Es gibt in der Tat viele reparaturbedürftige Radwege in der Stadt – wer viel mit dem Fahrrad unterwegs ist, kennt die Huckel und Schlaglöcher schon auswendig. Ab und zu findet auch mal eine Deckenerneuerung im Bestand statt, aber das reicht nicht – das Budget für Deckenerneuerungen müsste erhöht werden. Aber das größere Problem sind unzureichende Breiten der Radwege, zu enge Kurven und/oder ein fehlender Sicherheitsabstand zum Parkstreifen, mit der Gefahr von Dooring-Unfällen. An vielen Stellen hilft keine Reparatur, sondern nur ein Neubau mit einer Neuaufteilung der Verkehrsflächen. Auf dem abschüssigen Abschnitt der viel diskutierten zukünftigen Veloroute Helmstedter Straße gibt es gar keinen Radweg, den man instandsetzen könnte. Hier teilten sich vor Kurzem noch täglich etwa 6000 Autos, 2000 Fahrräder und stündlich 8 Busse eine Fahrbahnbreite von nur 7 Metern – wer mit dem Fahrrad mit 15 km/h bergauf fuhr, konnte von einem Kfz praktisch nicht überholt werden, ohne dass dabei der vorgeschriebene Abstand von 1,50 m unterschritten wurde. Auch der Vorschlag, die Strecke einfach als Fahrradstraße auszuweisen, hätte praktisch nichts am Verkehrsgeschehen geändert. Außerdem sieht der Standard für Fahrradstraßen vor, dass aus Gründen der Sicherheit kein Durchgangsverkehr stattfindet. Der jetzt laufende Umbau mit beidseitigen und baulich getrennten Radwegen ist also unerlässlich. Übrigens: In die Tiefgarage Packhof mit ca. 954 Einstellplätzen



Vor Kurzem noch: Gedrängel auf der Helmstedter Straße

wurden in den letzten Jahren stattliche 20 Mio. Euro aus städtischen Mitteln investiert – dafür hätte man auch allerlei Radverkehrsanlagen herrichten können.

„Man kann nicht mehr vor der eigenen Haustür parken.“

Die Zeiten, in denen man schnell mal einen Parkplatz vor der Haustür gefunden hat, sind fast überall vorbei. Aber nicht Radwege nehmen den Platz weg, sondern die Autos der Nachbarn oder – in den innerstädtischen Wohnquartieren – der Menschen, die kurz vor der Innenstadt noch schnell einen kostenlosen Parkplatz ansteuern, anstatt in die Parkhäuser zu fahren, die im Jahresmittel nur zur Hälfte ausgelastet sind. Für das Umfeld der Helmstedter Straße wird es eine Parkraumbewirtschaftung geben, die Anwohnerparkplätze und Kurzzeitparkplätze für Geschäfte und Praxen vorsieht. Sie wurde in einer öffentlichen Veranstaltung im März vorgestellt, in den Stadtbezirksräten beschlossen und ist auf der städti-



Demnächst hoffentlich: Sichere Radwege ähnlich wie auf der Kurt-Schumacher-Straße

schen Homepage unter dem Stichwort „Parkraummanagement“⁴ einsehbar. In Stadtteilen innerhalb der Okerumflut wie z. B. auf dem Wallring, wo kürzlich eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde, bleiben Dauerparker jetzt aus.

„Die Helmstedter Straße bleibt ein Jahr voll lang gesperrt – nur um eine Veloroute zu bauen.“

Das stimmt überhaupt nicht. Im Abschnitt Helmstedter Straße zwischen Kastanienallee und Museumstraße wird nicht nur die Veloroute gebaut. Zusätzlich werden Abwasserkanäle erneuert, Bushaltestellen werden barrierefrei, ein weiterer Fußgängerüberweg angelegt und die Einmündung an der Kastanienallee umgebaut. Von dort bis zum Marienstift wird die Helmstedter Straße dann zu einer ruhigen Wohnstraße – übrigens ohne dass hier Parkplätze entfallen. In der ganzen Zeit bleiben die Grundstücke für Autos, Müllabfuhr und Rettungsdienste erreichbar, nur Durchgangsverkehr wird nicht

möglich sein. Übrigens, weiter stadtauswärts werden die für Radfahrende schwierigen Querungen des Altwiekrings und der Georg-Westermann-Allee auch noch einmal verbessert.

„Alles passiert über die Köpfe der Bürger hinweg.“

Das stimmt ebenfalls nicht. Außer gut besuchten öffentlichen Informationsveranstaltungen gab es viele Anfragen von Anwohnenden in den Stadtbezirksräten, im Ausschuss des Rates für Mobilität und Tiefbau und weitere nichtöffentliche Gesprächsrunden mit der Verwaltung. In der Folge wurden z. B. die Radwegführung

auf der Museumstraße und die Planungen für die Einmündung an der Kastanienallee noch einmal geändert, und die Pläne wurden in den genannten Gremien einige Stunden lang diskutiert und dann mehrheitlich beschlossen.

Fazit

Die Argumente gegen den Ausbau des Braunschweiger Radwegenetzes sind nicht haltbar – bei näherem Hinsehen sind es eher „gefühlte Fakten“ oder auch nur Eigeninteresse. Gut, dass die Braunschweiger Verbände ADFC, VCD, BUND und die Initiative Fahrradstadt eine klare Position⁵ für die Velorouten beziehen.

Quellen

- ¹ CIMA Zentrenstudie Niedersachsen & Bremen. Länderstudie der cima.monitor Deutschlandstudie Innenstadt. www.cima.de/laenderstudie-niedersachsen-bremen/. Abruf am 02.10.2025
- ² ADAC.de: Übersicht Autokosten aller Modelle von A bis Z. assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/autokostenuebersicht.pdf. Abruf am 02.10.2025
- ³ Stadt Braunschweig: Ergebnisse der SrV-Erhebung 2023. Mitteilung 25-25358, 10.03.2025
- ⁴ braunschweig.de – Parkraummanagement. www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/parken-in-braunschweig/parkraummanagement.php. Abruf am 02.10.2025
- ⁵ „Plakataktion für Velorouten und Pocketparks – Umweltverbände fordern: Nicht Schwimmbad gegen Klimaschutz ausspielen!“ Gemeinsame Pressemitteilung vom 05.05.2025. braunschweig.adfc.de/neuigkeit/bad-gliesmarode-kontra-velorouten-und-pocketparks



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

Im Interview: Christian Grußka von der Unfallkommission Braunschweig

Polizeihauptkommissar Christian Grußka ist Mitglied der Unfallkommission Braunschweig (UKo) und hat die Geschäftsführung inne. Die PedaLeo-Redaktion hat ihn zur Arbeit dieses Gremiums befragt. Für die ausführliche Beantwortung bedanken wir uns ganz herzlich.

? PedaLeo: Wie viele Mitglieder hat die Unfallkommission Braunschweig und aus welchen Institutionen/Organisationseinheiten kommen diese?

Christian Grußka: Für die Unfallkommissionen des Landes Niedersachsen gilt der RdErl. d. MI u. d. MW vom 13.07.2022 -24.2-30060/4- „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle; Einsatz von Unfallkommissionen“. Dieser regelt Näheres zu Aufgaben, Aufbau und Organisation der örtlichen Unfallkommissionen. Für Braunschweig bedeutet das: Grundsätzlich sind ordentliche Mitglieder der UKo der Sachbearbeitende für Verkehr der Polizeiinspektion Braunschweig sowie jeweils eine Vertretung der örtlich zuständigen Straßenbaubehörde (der jeweilige Straßenbaulastträger) und der Straßenverkehrsbehörde Braunschweig. Dazu kommen die dauerhaften Beisitzenden, welche sachkundig in ihren jeweiligen Spezialgebieten sind. Das sind bei uns Sachbearbeitende der Verwaltung der Stadt zu

den Themen „Verkehrsmanagement / öffentliche Beleuchtung / Lichtsignalanlagen“, „Radverkehr“ sowie seitens der Polizei die Vertretung des örtlich zuständigen Polizeikommissariats, des Verkehrsunfalldienstes sowie der Fahrradstaffel Braunschweig. Zusätzlich können zu bestimmten spezielleren Sachverhalten Spezialisten oder andere Verantwortliche eingeladen werden. Somit hat die UKo Braunschweig eigentlich nur drei feste Mitarbeitende. Die weiteren Teilnehmenden sind variabel, je nach Unfallörtlichkeit und Gegebenheiten.

? Was genau ist der Auftrag der Unfallkommission?

Die Unfallkommission hat die Aufgabe, Unfallhäufungsstellen (punktuelle und Strecken) zu erkennen, Mängel der Verkehrsanlage zu analysieren, Abhilfemaßnahmen festzulegen und umsetzen zu lassen sowie deren Wirkung zu überprüfen. Vereinfacht und ohne Amtsdeutsch: wir sollen durch Maßnahmen im Verkehrsraum dafür sorgen, dass Fehler von



Foto: privat

Teilnehmenden am Straßenverkehr nicht sofort zu schweren Verletzungen oder zum Tode führen. Das können sein: bauliche Maßnahmen, Anpassungen bei Lichtsignalanlagen, der Beschilderung, Markierungen und nicht zuletzt eine punktuelle und temporäre Überwachung durch die Polizei.

? **An wen berichtet die Unfallkommission?**

Die UKo ist in dem Sinne keiner Person und keinem Gremium berichtspflichtig, sondern arbeitet frei anhand der Datelage zu Unfällen. Ich unterrichte meine derzeitigen Vorgesetzten regelmäßig über Fortschritte, Sachstände oder Sachverhalte, da Unfallverhütung für die polizeiliche Arbeit schon immer relevant war und ist. Und selbstverständlich werden, auch ohne vorhandene Verpflichtung, Sachstände zur Verkehrsunfalllage, insbesondere zu Unfällen mit Radfahrenden, dem mit dem Thema grundsätzlich auch befassten Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe der Stadt Braunschweig vorgestellt.

? **Wer liefert die Daten für die Arbeit der Unfallkommission?**

Die der Arbeit zu Grunde liegenden Daten werden fast ausschließlich von der Polizei zugeliefert, da diese die Verkehrsunfälle aufnimmt und jeden Unfall auch statistisch erfasst. Allerdings nehmen wir auch Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern als Verkehrsteilnehmenden zu Gefahrenstellen oder Gefahrensituationen ernst, welche uns auf verschiedene Weisen erreichen. Oft genug haben wir auch eigene Feststellungen im Rah-

men unserer jeweiligen Tätigkeiten bei der Stadt oder Polizei.

? **Wie können wir uns die Arbeitsweise vorstellen?**

Jeder gemeldete und polizeilich aufgenommene Unfall wird analysiert und nach Abschluss der Unfallursachenermittlung dazu automatisch in das System „Elektronische UnfalltypenSteckKarte“ (EUSKa) übertragen. Im nächsten Schritt wird jeder einzelne Unfall nochmals händisch auf Plausibilität der Daten geprüft. Dadurch ist die EUSKa immer mit 2–3 Wochen Versatz aktuell. Diese Daten bilden die Grundlagen der Arbeit. Denn diese Daten können über verschiedene Filter (Zeiten, Arten der Verkehrsteilnahme, Schwere von Verletzungen etc.) ausgewertet werden. Man erkennt auf der Karte Unfallhäufungsstellen, und anhand der statistischen Belege und der Sachverhalte zu jedem Unfall kann man auf Ursachen schließen. Diese Unfallhäufungsstellen sind übrigens anhand von Richtlinien definiert, und für eine einheitliche Verfahrensweise finden diese in allen Bundesländern Anwendung.

Bei den Sitzungen und oft auch Ortsterminen der Unfallkommission wird dann jede erkannte Unfallhäufungsstelle vorgestellt und gemeinsam beraten, mit welcher Maßnahme oder mit welchem Maßnahmenbündel zukünftig das Unfallgeschehen minimiert werden kann. Im Prinzip arbeitet die Unfallkommission immer nachrangig, also anhand valider und nachvollziehbarer Daten bereits geschehener Unfälle.

Nicht zu vergessen sind die Mitarbeiten-

den der Stadt Braunschweig und der Polizeiinspektion Braunschweig, welche beispielsweise in der Schulwegekommission engagiert sind, wo ebenfalls ein Austausch von Informationen stattfindet, um Verbesserungen der Verkehrssicherheit bereits im Vorfeld zu erzielen.

? Was sind die Kriterien für die Aussprache von Empfehlungen?

Die Unfallkommission spricht in dem Sinne keine Empfehlungen aus, sondern beschließt gemeinsam Maßnahmen, welche dann umgesetzt werden. Die Kriterien sind einzig und allein die Minimierung von Verkehrsunfallzahlen oder die Reduzierung der Schwere von Unfallfolgen.

? Wer ist dann für die Umsetzung zuständig?

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der jeweilige Fachbereich der Stadt zuständig, in dessen Arbeitsgebiet die Maßnahme fällt. Das kann zum Beispiel die Anpassung einer Ampelphase sein, das Aufbringen neuer Fahrbahnmarkierungen oder auch eine Anpassung von Verkehrszeichen. Weiterhin natürlich auch die Polizei, da nur diese in den Fließverkehr eingreifen darf.

? Gibt es eine „Schwelle“ dafür, dass sich die Unfallkommission mit einem Geschehen befasst (z. B. besonders schwerer Unfall oder mehrere Unfälle an gleicher Stelle)?

Bei einem Unfall mit Todesfolge wird ein sofortiger Ortstermin mit Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger und Polizei angesetzt. Vor Ort wird dann überprüft, ob durch eine Maßnahme ein

erneutes Unfallgeschehen gleicher Art verhindert werden kann. Diese Maßnahme würde dann unverzüglich umgesetzt. Für alle anderen Unfälle gilt wieder, dass EUSKa Unfallhäufungsstellen automatisiert auswirft. Diese sind für den innerörtlichen Bereich folgendermaßen definiert: Entweder in einem 1-Jahreszeitraum 5 Unfälle gleichen Typs oder in einem 3-Jahreszeitraum 5 Unfälle mit Personenschaden. Das gilt grundsätzlich sowohl für Verkehrsknoten als auch für freie Strecken.

? Welche Rolle spielt die Unfallursache?

Die Unfallursache spielt die größte Rolle. Nicht nur theoretisch kann man sagen: ohne Unfallursache kein Unfall. Leider entsteht ein Unfall nie aus nur einer Ursache, sondern ist eher ein Zusammenwirken verschiedener Faktoren. Da wären Wetter, Sichtbedingungen, Straßenzustand, Wildwechsel, um nur einige zu nennen.

Hinzu kommen menschliche Faktoren wie beispielsweise Erfahrung, mögliche Fehleinschätzungen einer Situation oder Zeitmangel. Und diese Faktoren sind bei zwei Verkehrsteilnehmenden schon doppelt vorhanden und immer ungleich. Es gibt Faktoren, die man ändern kann. An diesen arbeitet die Unfallkommission, immer mit dem Hintergrund, Unfälle ganz zu vermeiden oder Unfallfolgen zu mildern. Und es gibt Faktoren, die man nicht ändern kann, wie zum Beispiel Schnee oder Regen. Dieses erfordert dann die Berücksichtigung durch jeden einzelnen Verkehrsteilnehmenden.

? **Wie zügig werden die empfohlenen Maßnahmen umgesetzt, und wird danach deren Effekt überprüft?**

Die Umsetzung von Maßnahmen erfolgt immer im Rahmen der Kapazitäten der umsetzenden Fachbereiche / der Polizei beziehungsweise einer beauftragten Firma. Oft dauert es auch eine gewisse Zeit, bis benötigtes Material beschafft werden kann. Ab einer bestimmten Größe von Baumaßnahmen muss dieses auch ausgeschrieben werden. Grundsätzlich werden Maßnahmen immer so schnell als möglich umgesetzt.

Der Effekt einer Maßnahme wird natürlich auch überprüft, die sogenannte Wirksamkeitsprüfung. In der Regel nach einem Jahr wird die Unfallhäufungsstelle in EUSKa wieder betrachtet. Dabei kann man schon Tendenzen feststellen, ob die Maßnahme wirkt. Bei Unwirksamkeit werden dann weitere Maßnahmen in Betracht gezogen. Leider haben wir in Braunschweig auch Unfallhäufungsstellen, an denen Maßnahmen bei jetzigem Stand der Technik keinen Erfolg versprechen oder wo es schlicht noch keine möglichen Maßnahmen gibt. Als Beispiel sei hier jeder Bereich von Straßenbahnschienen genannt, wo immer wieder Radfahrende in die Gleise geraten, ohne Fremdeinwirkung stürzen und sich schwer verletzen.

? **Sind die Unfallzahlen bezogen auf den Radverkehr eher steigend oder rückläufig?**

Bezogen auf die absoluten Zahlen, bei denen Radfahrende als Unfallbeteiligte erfasst sind, gehen die Unfallzahlen seit

Jahren leicht zurück. Das ist eine gute Nachricht, da die Zahl der Radfahrenden besonders im städtischen Bereich seit mehreren Jahren zugenommen haben dürfte. Das spricht auch für eine zunehmende Akzeptanz des Radverkehrs bei allen Verkehrsteilnehmenden insgesamt, auch wenn das nicht empirisch belegt werden kann.

? **Am Ende noch eine persönliche Schlussfrage: Gibt es etwas, das Sie unseren Lesern und Leserinnen mitgeben möchten?**

Der aus meiner Sicht wirklich wichtigste Paragraph in der Straßenverkehrsordnung steht dort, wo er hingehört: An erster Stelle! Ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme sollte gelebte Grundregel sein. Und besonders als Verkehrsteilnehmender auf zwei Rädern muss man immer mit den Fehlern Anderer rechnen. Besser einmal mehr die Fahrt verlangsamen oder im Zweifel anhalten und dafür sicher und unverletzt zu Hause ankommen als im Recht gewesen zu sein, dafür aber im Krankenhaus liegen.

Zumindest versuchen wir von der Unfallkommission, unseren Beitrag zu leisten und den Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten. Kommen Sie immer unfallfrei an ihr Ziel!

Die jährlichen Berichte der Unfallkommission zu Fahrradunfällen sind abrufbar auf der Webseite der Stadt Braunschweig: www.braunschweig.de Suchbegriff: Unfallkommission

ADFC-Fahrradklima-Test 2024

Alle zwei Jahre misst der ADFC mit dem ADFC-Fahrradklima-Test, wie fahrradfreundlich Deutschland wirklich ist. 2024 haben über 213 000 Menschen aus 1173 Städten und Gemeinden ihre Erfahrungen geteilt – und damit eine der größten Befragungen zur Fahrradfreundlichkeit ermöglicht.

Trends für Deutschland

Das Ergebnis zeigt: Deutschland bewegt sich in die richtige Richtung, aber nur in kleinen Schritten. Während manche Städte deutliche Fortschritte machen und ihre Zentren fahrradfreundlicher gestalten, kämpfen Radfahrende anderswo weiterhin mit zu schmalen Wegen und mangelnder Sicherheit.

Spitzenreiter sind weiterhin die bekannten fahrradfreundlichen Städte wie Tübingen, Münster, Freiburg, Karlsruhe, Nordhorn oder Baunatal.

Braunschweig: Licht und Schatten

Bei den Städten mit 200 000 bis 500 000 Einwohnern schafft es Braunschweig auf Platz 6. 1191 Braunschweiger haben im Herbst letzten Jahres an der bundesweiten Befragung teilgenommen. Besonders zufrieden sind die Braunschweiger Radfahrerinnen und Radfahrer vor allem mit der Erreichbarkeit des Stadtzentrums und den geöffneten Einbahnstraßen. Auch die Möglichkeit, zügig Radfahren zu können, und die Wegweisung wurden positiv bewertet.

Unzufrieden sind Braunschweigs Radfahrerinnen und Radfahrer vor allem mit

den Breiten und den Oberflächen der Radwege. Auch die Ampelschaltungen und die Fahrradmitnahme im ÖPNV wurden negativ bewertet. Entspannt fährt es sich auf Braunschweigs Straßen nicht: Für das Sicherheitsgefühl gab es nur die Note 3,9. Insgesamt zeigten sich gegenüber den Ergebnissen des Fahrradklimatests 2020 keine relevanten Verbesserungen, die Gesamtnote blieb mit 3,7 gleich.

Der ADFC Braunschweig fordert, die geplanten Radverkehrsprojekte endlich umzusetzen und die 2024 bei der Analyse der Radwege festgestellten gravierenden Mängel kurzfristig zu beheben.

Städteranking

Die am besten bewerteten Städte der Ortsgrößenklasse 200 000 bis 500 000 Einwohner (insgesamt 25 Städte):

1	Münster	2,97
2	Freiburg im Breisgau	3,03
3	Karlsruhe	3,05
4	Kiel	3,27
5	Bonn	3,62
6	Braunschweig	3,71
7	Aachen	3,78
8	Bielefeld	3,78
9	Kassel	3,92
10	Mainz	3,97
...		

Alle Ergebnisse des Fahrradklima-Tests mit Tabellen und einer interaktiven Karte sind abrufbar auf der Seite:

fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse

Wolfgang Ahlborn

Modalitäten – Mobilitätskulturen in Bewegung

Unter diesem Titel hatten Prof. Dr. Jana Kühl, Professorin für Radverkehrsmanagement an der Ostfalia, und ihr Team am 4. September zu einer Tagung in das Haus der Wissenschaften eingeladen. Circa 150 Interessierte aus Wissenschaft, Praxis und Politik waren zusammengekommen, um aus unterschiedlichen Perspektiven die Zukunft von Mobilitätskulturen zu diskutieren. In einem offenen Gesprächsforum wurden gewohnte Strukturen, Allgemeingültigkeiten kritisch unter die Lupe genommen. Ziel der Veranstaltung war, zu anderen Denkansätzen anzuregen und den Mobilitätswandel besser voranzubringen.

› Heike Düwel

Wandel von Mobilitätskulturen – was steckt dahinter?

Kühl stellte in ihrem Redebeitrag zum Thema „Von der Automobil- zur Fahrradkultur?“ gesellschaftliche und soziale Aspekte unserer Mobilitätskultur in den Fokus: Kultur entfalte ihre Geltungskraft aus „tradierten Werten, Normen und Praktiken“, die „unreflektiert von Generation zu Generation“ weitergegeben werden und eine „identitätsstiftende“ Wirkungsmacht erzeugen.

Wandel rufe Unsicherheitsgefühle hervor. Die stabile Identitätszugehörigkeit bekomme Risse, und je nach Bedeutungsgrad bildeten sich Abwehrtendenzen heraus.

Wie gelingt ein kreativer Umgang mit möglichen Widerständen?

Nach Kühl kann der Mobilitätswandel gelingen, wenn drei zentrale Wirkfaktoren zusammenspielen:

Erstens: Infrastruktur, Design und Raumgestaltung bilden die physische Grundlage – die „Hardware“ – einer nachhaltigen Mobilität für breite Bevölkerungsschichten.

Zweitens ist das (gemeinsame) Können entscheidend: Gesellschaft, Medien und Kommunikation fungieren als Räume des Lernens, des Verhandels, in denen Wissen geteilt, aktive Toleranz unterstützt und Handlungsmöglichkeiten sich öffnen. Drittens erfordert der Wandel ein wirkungsvolles Sollen (Governance) das gesellschaftliche und politische Veränderungsprozesse durch verbindende Rahmenbedingungen und tragfähige Netzwerke steuert.

Why Cycling futures might not start with cycling?

Prof. Dr. Meredith Glaser (Urban Cycling Institute der Universität Amsterdam) stellte auf dem Hintergrund ihrer lebendig gestalteten Präsentation spannende Fragen zur aktuellen Fahrradkultur:

Wie finden Radfahrerinnen und Radfahrer ihren Platz im öffentlichen Raum, obwohl Städte oft autogeprägt sind? Wie ausgewogen ist die Verteilung der Verkehrsfläche zwischen Autos, Fahrrad, Fußverkehr und Grünflächen? Gibt es ein konkretes Radwegekonzept, und welche zentralen Ziele verfolgt es? Was sind

die größten Mobilitätsprobleme heute, und wo liegen die größten Potenziale für Verbesserungen? Wie werden Entscheidungen in der Praxis getroffen (Stakeholder, Prozesse, Transparenz)? Welchen Einfluss wollen wir auf nachhaltige Mobilitätskulturen haben, und wie lässt sich dieser Einfluss messen?

Wandel durch Straßendesign

Um Neues in die Welt zu bringen, regt Glaser gemeinsame Aktionen an: Spannende kleine Projektideen entwickeln und umsetzen, Gestaltung der Straßen mit pfiffigem Design, Plakate, bunte Fahrradsymbole verteilen, Pop-up-Bikelanes, Teile auseinander nehmen und neu zusammensetzen, Akzeptanzgrenzen austesten, Aktionen für sichere Schulwege organisieren.

Kollektives Bewusstsein weiten

Weiter betont Glaser, die Wechselwirkungen sozialer und politischer Dynamiken mitzudenken, öffentliche Paradigmen zu hinterfragen und disziplinübergreifende Neuausrichtungen zu treffen, denn „die größte Veränderung, die wir sicher brauchen, ist die der kollektiven Zustimmung“.

Ansätze für einen Kulturwandel

Dr. Thomas Klinger (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) stellte Konzeptansätze verschiedener Autoren und Autorinnen zur Überwindung des Autozentrismus vor (Deffner, Geels, Loorbach, Kingdon, Sabatier). Alle Konzepte begreifen Wandel als Prozess.

Wandel durch integrierte Verkehrspolitik
Mobilitätskulturen entstehen aus der Ge-

schichte einer Stadt, seiner Räume, der Wirtschafts- und Lebenslage einer Region, den Alltagsgewohnheiten der Menschen, der Art, wie Infrastruktur geplant wird und den politischen Entscheidungen, die das Tun lenken (Deffner). Im Kern steht die Frage: Welches Design passt zu welchem Quartier? Welches Design fördert ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätsverhalten unter Berücksichtigung der sozialen Lebenswelten von Menschen?

Wandel: nicht planbar, aber gestaltbar

Im Zentrum des Geelschen Konzepts entsteht der Wandel in Nischen im Zusammenspiel mit übergeordneten gesamtgesellschaftlichen Strömungen und kohärenter Governance. „Im Takt der Toleranz“ können sich zukunftsstabile Mobilitätsformen entwickeln.

Wandel als dynamischer Prozess

Nach Loorbach strukturiert sich Wandel in vier Phasen. Phase 1: Raum für Wandel wird geschaffen, Hindernisse minimiert, Lust auf Veränderung gestärkt. Darauf folgen Planung und Umsetzung, die während der nächsten Phase reflektiert und evaluiert werden. Anpassungen oder Neugestaltungen sind die Folge. Das Besondere an diesem Vier-Phasen-Modell ist, dass Wandel sich hier nicht linear sondern zirkulär entwickelt.

Wandel als Zeitfenster der Gelegenheit

Nach dem Konzept Multiple Streams Approach (Kingdon) entsteht Wandel durch Koppelung von Problem, Lösung und politischem Willen zu einem bestimmten Zeitpunkt.

Politikwandel ist Überzeugungswandel

Das Konzept des Advocacy Coalition Framework nach Sabatier beschreibt Überzeugungsketten innerhalb politischer Netzwerke. Verschiedene Akteure, die gemeinsam Überzeugungen teilen, gehen Bündnisse ein. Den Fokus bilden gemeinsame Werte, Annahmen und Wahrnehmungen. Das Zusammenwirken der Akteure fungiert als Treiber des Wandels.

Wandel durch Allianzen für aktive Mobilität

Dr. Michaela Christ (Dt. Institut für Urbanistik) stellte das Projekt des Nationalen Radverkehrsplans 2030 vor. In Kooperation mit Fachleuten aus Kommunen und Expertinnen und Experten aus der Praxis werden neue Coachingformate zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren zur Radinfrastruktur entwickelt: transparent, praxisnah und lokal angepasst. Das Besondere daran sind die Lernprozesse, bei denen Bürgerinnen und Bürger aktiv die Inhalte mitgestalten. In diesem Sinn werden Planungsbeschleunigungsverfahren als soziale Prozesse verstanden – ein Wandel der Planungskultur.

Drei Arten des Wandels am Beispiel Barcelona

Franziska Schreiber (Stadt Freiburg im Breisgau & Universität Stuttgart) geht am Beispiel Barcelona auf drei Arten des Wandels in der Planung ein: Neue Denkweisen, neue Handlungsweisen, neue Organisationsweisen. Sie macht eine langfristige Wirkung abhängig von der Qualität des Prozesses, vom Vorhandensein und Fähigkeiten von Change Agents, der politischen Unterstützung,

strategischer Einbindung und institutioneller Verankerung.

Wandel durch klare Kommunikation

Das Open-Spaceformat bot drei Schwerpunkte an: „Gesellschaftliche(n) und mediale(n) Perspektiven“, „Politik und Governance“ und „Infrastrukturen“. Dr. Tim Albrecht (Akademie für Verkehr) z. B. setzt auf Wandel durch klare Kommunikation, Überzeugung durch nachvollziehbare Argumente: Behauptung – Begründung – Beleg und klare Zielsetzungen. Wer wollte, konnte an Übungen zum „Argumentieren für die Verkehrswende“ teilnehmen.

Kulturwandel gestalten

Der abschließende interaktive Dialog mit Maximilian Hoor (M.A. TU Berlin), Dr. Thomas Klinger und Prof. Dr. Jana Kühl fasste Tagungsperspektiven, Ideen und Anregungen zum Kulturwandel lebendig zusammen. Alle waren sich einig, aus der „Blase“ Wissenschaft und Forschung herauszutreten und mit Politik, Verwaltung und Praxis den Dialog fortzuführen.

Fazit

Dem Team der Ostfalia-Stiftungsprofessur für Radverkehrsmanagement mit Prof. Dr. Kühl (sowie den sieben BMV-Stiftungsprofessuren) gelang ein Tagungsformat, das sich lebendig, inspirierend, mit denkend wie von selbst entwickelte und einen offenen Austausch miteinander ermöglichte – einfach großartig!

Empfehlenswert ist das 60-seitige Diskussionspapier zur Tagung. Es ist als PDF abrufbar auf der Seite:

www.ostfalia.de/radverkehr

Mobilität trifft Vielfalt beim Tag der Vereine und Kulturen in Königsutter

› *Helmut Pröve*

Es war ein rundum gelungenes Fest, zu dem der ehrenamtliche Verein MachBar gemeinsam mit dem Integrationskreis Hand in Hand am Sonntag, den 24. August auf den Königsutteraner Marktplatz eingeladen hatte. Unter dem Motto „Vielfalt leben und erleben“ kamen zahlreiche Menschen zusammen, um ein Zeichen für Gemeinschaft, kulturellen Austausch und bürgerschaftliches Engagement zu setzen. Bürgermeister Alexander Hoppe betonte in seiner Begrüßung die Bedeutung solcher Veranstaltungen gerade in Zeiten gesellschaftlicher Herausforderungen.

Ein besonderer Schwerpunkt lag für die MachBar auf dem Thema nachhaltige Mobilität. Die Fahrradgruppe der MachBar präsentierte gemeinsam mit dem ADFC Braunschweig ein Angebot zur Fahrradcodierung, das auf großes Interesse stieß. Zudem konnten sich die Besucher zu Themen wie Sicherheit im Straßenverkehr, Sicherung von Fahrrädern gegen Diebstahl und über Radrouten rund um den Elm informieren.

Für Kinder, die erfolgreich verschiedene Puzzles lösen konnten, gab es zur Belohnung gelbe Warnwesten. Die Puzzles wurden von einem Mitglied der MachBar selbst entworfen und hergestellt.

Darüber hinaus stellte die MachBar zwei E-Bikes vor, die kostenfrei ausgeliehen werden können. Das Angebot richtet sich an alle, die ausprobieren möchten, ob sich alltägliche Wege auch bequem und umweltfreundlich mit dem E-Bike statt mit dem Auto zurücklegen lassen. Dazu kommt noch ein Lastenfahrrad mit großem Anhänger, das besonders für Transporte im Stadtgebiet geeignet ist. Möglich wurde dieses Projekt durch die Unterstützung des örtlichen Fahrradhändlers Radhaus am Elm sowie durch Fördermittel.

Neben dem Fahrradthema bot das Fest ein buntes Bühnenprogramm mit Musik, Tanz und internationalen Köstlichkeiten. Der Höhepunkt war die erstmalige Verleihung des Ehrenamtspreises 2025 des MachBar e. V., den Mandy Sommerfeld

von den Wunscherfüllern Königsutter für ihr Engagement erhielt.

Mit dieser gelungenen Mischung aus Information, Unterhaltung und gelebter Integration hat die Veranstaltung eindrucksvoll gezeigt, wie lokale Initiativen wie die MachBar Menschen zusammenbringen und gleichzeitig Impulse für eine nachhaltige Zukunft setzen können.



Foto: ADFC Braunschweig

Flüchtlingswerkstatt in Raumnot

Fahrräder für Flüchtlinge bereitstellen, Mobilität ermöglichen, preisgünstige Reparaturen anbieten ... Mit diesen Ideen startete vor mehr als 10 Jahren die ehrenamtliche Königslutteraner Fahrradwerkstatt in den Räumen der Wichernschule.

› *Marianne Böhmer-Franke und Manfred Kloft*

Was klein begann, wurde nach und nach größer. Halfen anfangs sogar Schüler beim Reparieren für den guten Zweck, so treffen sich heute ein Techniker aus dem Irak, drei Ingenieure und eine Förder-schullehrerin, um das Rad am Laufen zu halten.

Mittlerweile ist die Fahrradwerkstatt umgezogen. Im Flur des Gemeindehauses der katholischen Kirche von Königslutter werden jeden Dienstag von 17:00 bis 19:00 Uhr Reparaturen für einen Ersatz-teilezuschuss möglichst sofort erledigt. Dabei kommt das Gespräch mit und zwischen den Geflüchteten nicht zu kurz, und mancher Jugendliche wird auf dem Weg in die berufliche Zukunft unterstützt. Bleibt Zeit, kümmern sich die Schrauber um gespendete Räder, machen sie verkehrstauglich und geben sie gegen einen kleinen Obolus an Geflüchtete weiter.

Mittlerweile wurde Flüchtlingen aus vielen Ländern geholfen. Und dies gelang auch durch die Unterstützung der Lutteraner, die mit Lagerraum, Rad- oder Geldspenden halfen. Dazu zählt nicht zuletzt die Bereitstellung von Räumlichkeiten im Keller des Rathauses, wo der Bestand von rund 50 Fahrrädern lagert. Auch großzügige

Spenden vom Frauen Kultur Museum, von Vereinen und Privatpersonen halten den Betrieb aufrecht.

Es mangelt also nicht an Geld, freiwilligen Helfern oder Menschen, die Hilfe brauchen. Aber es mangelt an Raum. Wir sind sehr dankbar für die freundliche Aufnahme in den Räumen der katholischen Gemeinde. Aber der Raum ist nicht als Werkstatt ausgelegt.

Darum unsere Bitte: Die Königslutteraner Fahrradwerkstatt sucht ein neues Zuhause. Wer könnte uns in Innenstadt-nähe von Königslutter einen ebenerdigen Raum, eine beheizbare Garage oder Ähnliches zur Verfügung stellen? Wer könnte uns mit einem Tipp weiterhelfen? Voller Hoffnung bitten wir Sie um raumgreifende Ideen an die Adresse:

Manfred Kloft

Am Sohl 14, 38154 Königslutter

E-Mail: rad.kloft@e-mail.de



Fahrräder vor Diebstahl schützen

Fahrraddiebstahl gehört zu den weniger schönen Seiten des Radfahrens. Jeden und jede kann es treffen, und wenn es passiert, ist es ärgerlich, besonders wenn es um ein Rad geht, das man sich sorgfältig ausgesucht und individuell ausgestattet hat. Was kann man tun, um sich zu schützen? Hier beleuchten wir die wichtigsten Themen rund um Diebstahlprävention und Versicherungen.

› *Walter Lükewille und Gerhard Joermann*

Fahrradschloss

Ein gutes Fahrradschloss ist das A und O beim Diebstahlschutz. Am schwersten zu knacken sind Bügelschlösser. Sie haben jedoch den Nachteil, dass man zum Anschließen den Rahmen nah genug an einen Ständer oder Pfosten bringen muss, der nicht zu dick ist. Flexibler zum Anschließen sind Panzerkabel, Ketten oder Faltschlösser, die sich fast genauso widerstandsfähig konstruieren lassen wie Bügelschlösser. Reine Rahmenschlösser sind in der Wirkung begrenzt, weil sie nur gegen Wegfahren aber nicht gegen Wegtragen sichern; es gibt aber Modelle mit einer zusätzlichen Kette zum Anschließen. Spiralkabel sollen hier nur der Vollständigkeit genannt werden; sie sind leicht zu knacken.

Die Hersteller bieten ihre Schlösser in verschiedenen Sicherheitsklassen an, wobei zu beachten ist, dass sie alle ein jeweils eigenes System mit unterschiedlich vielen Stufen haben. Hohe Sicherheit hat dabei ihren Preis (und ihr Gewicht). Eine Liste empfehlenswerter Schlösser gibt ein ADFC-Versicherungspartner heraus (Link siehe Infokasten unten). Außerdem hat die Stiftung Warentest im Februar 2025 einen umfangreichen Test von Schlössern veröffentlicht.

Die Sicherung eines Rades mit zwei Schlössern wird manchmal als übertrieben belächelt, bietet aber, wenn es unterschiedliche Typen sind, tatsächlich einen größeren Schutz, denn Diebe sind mit ihrer Ausrüstung häufig auf nur einen Schlosstyp spezialisiert und scheuen zusätzlichen Zeitbedarf für ihre Aktion.

Sicheres Abstellen

Zum Abstellen möglichst einen Platz wählen, der hell und öffentlich einsehbar ist. Die wichtigste Regel ist dann: Anschließen statt Abschließen, also das Fahrrad an fest verankerte solide Fahrradständer, Pfosten oder andere Strukturen anschließen. Wenn man zu zweit oder in der Gruppe unterwegs ist, kann man ersatzweise die Räder mit dem Schloss verbinden. Viele Räder werden nach einem Einbruch gestohlen, deshalb auch in abgeschlossenen Räumen (Keller, Garagen) die Räder anschließen.

Registrierung oder Fahrradpass

Nach einem Diebstahl fragen Polizei und Versicherung nach einer detaillierten Beschreibung des Rades. Um darauf vorbereitet zu sein, gibt es zwei Möglichkeiten. Zum einen kann man sein Rad bei der Polizei registrieren, dann sind dort

die Daten hinterlegt. Im Zuständigkeitsbereich der Polizeidirektion Braunschweig geht das online (Link siehe Infokasten unten). Zum anderen kann man die Daten in einen Fahrradpass eintragen und diesen gut aufbewahren. Ein entsprechendes Formular enthält zum Beispiel die Broschüre „Räder richtig sichern“ der Polizei (siehe Infokasten). Im Netz findet man auch digitale Varianten des Fahrradpasses. Außerdem empfiehlt es sich, ein Foto des Rades zu speichern.

Egal, ob Registrierung oder Fahrradpass: man sollte sich sofort darum kümmern, denn wenn das Rad weg ist, ist es zu spät für einen exakten Steckbrief.

Ein wichtiges Merkmal ist die Rahmennummer; man sollte sie am Rad ablesen und sich nicht auf die Angabe in den Kaufunterlagen verlassen. Leider hat nicht jedes Rad eine ordentliche Rahmennummer; manchmal ist sie unleserlich oder fehlt komplett oder es ist ein wirrer Nummernsalat eingestanz.

Fahrradcodierung

Bei der Fahrradcodierung wird der sogenannte EIN-Code in den Rahmen geprägt (EIN = Eigentümer-Identifikations-Nummer). Selbst wenn das Rad eine Rahmennummer hat, ist diese Maßnahme sinnvoll, denn der EIN-Code enthält in verschlüsselter Form die Adressangaben des Eigentümers oder der Eigentümerin und erleichtert so bei sichergestellten Rädern die Ermittlungsarbeit. Außerdem wird der Code an einer gut sichtbaren Stelle angebracht mit dem Hinweis „Finger weg, Rad ist codiert“ und wirkt so abschreckend. Fahrradcodierungen wer-

den vom ADFC Braunschweig angeboten. Informationen dazu siehe Seite 44 in diesem Heft. Ansonsten codieren viele weitere Teams des ADFC in ganz Deutschland sowie einige Polizeidienststellen.

GPS-Tracker

Eine insbesondere bei teuren Fahrrädern sinnvolle Erweiterung des Diebstahlschutzes stellt der Einbau von GPS-Trackern dar. Sie alarmieren, wenn das abgestellte und gesicherte Fahrrad unerlaubt bewegt wird, kommen also erst nach einem Diebstahl zum Einsatz.

Die Geräte empfangen die Signale von GPS- oder anderen Navigationssatelliten und berechnen daraus die Position. Über eine integrierte SIM-Karte oder andere drahtlose Technologien übermitteln sie die Standortdaten an ein Smartphone. Wenn das Fahrrad einen zuvor definierten Bereich bzw. den Umkreis des Abstellortes verlässt, erfolgt ein entsprechendes Warnsignal (Geo-fencing). Wie bei einem Handy-Vertrag sind für den Betrieb Gebühren fällig, die sich üblicherweise unter zehn Euro pro Monat bewegen. Bei einigen Trackern ist die Gebühr für eine gewisse Zeit im Kaufpreis enthalten.

Damit ein GPS-Tracker seinen Zweck erfüllt, muss er an unzugänglicher Stelle versteckt eingebaut werden, zum Beispiel im Rahmen, sodass Diebe ihn nicht entfernen oder zerstören können.

Wichtig: Nach Empfang eines Alarms sollte man sich nicht selbst auf die Suche nach dem gestohlenen Rad machen, sondern zur eigenen Sicherheit die Polizei einschalten.

Versicherung

Helfen alle zuvor benannten Techniken nicht, das Rad vor Diebstahl zu schützen und gelingt auch die Aufklärung des Diebstahls nicht, tröstet nur noch die Erstattung des Wertes durch eine entsprechende Fahrradversicherung.

Eine Fahrradversicherung ist eine eigenständige Police, die speziell auf den Schutz von Fahrrädern und E-Bikes ausgerichtet ist und sich von einer Hausratversicherung unterscheidet, da sie breitere Risiken abdeckt, wie zum Beispiel Diebstahl, Vandalismus, Sturzschäden oder Verschleiß. Sie ist insbesondere bei hochwertigen Rädern empfehlenswert, da sie einen sicheren Schutz bietet und den Neuwert des Rades im Schadensfall erstattet. Sie ist daher auch verpflichtend für geleaste Fahrräder.

Die Kosten und Leistungen variieren je nach Anbieter und gewähltem Tarif, der auch Schutzbriefe für Pannen und einen Pannendienst umfassen kann.

Was deckt eine Fahrradversicherung ab?

- › Diebstahl und Teilediebstahl: Schutz vor Diebstahl, auch außerhalb des

Hauses oder der Wohnung.

- › Vandalismus: Schäden, die durch mutwillige Beschädigung entstehen.
- › Sturz- und Unfallschäden: Abdeckung von Schäden am Fahrrad nach einem Sturz.
- › Verschleiß: Kosten für Verschleißteile können je nach Tarif übernommen werden.
- › Akkus: Bei E-Bikes und Pedelecs können auch Schäden am Akku oder dessen Verschleiß versichert sein.

Einen Testbericht über eigenständige Fahrradversicherungen findet man bei der Stiftung Warentest (Mai 2025).

Preiswertere Fahrräder können in der Regel auch über eine sowieso bestehende Hausratversicherung abgesichert werden. Hierbei gelten allerdings meistens folgende Einschränkungen:

- › Die Hausratversicherung deckt Fahrräder nur eingeschränkt ab, meistens nur für Diebstahl aus der Wohnung oder dem abgeschlossenen Keller.
- › Sie ist keine Allzweckversicherung, die auch Schäden wie einen Platten, Sturz oder Verschleiß abdeckt.

Informationen

ADFC

- › Der Bundesverband bietet auf seiner Webseite ausführliche Informationen zu allen Themen dieses Artikels: www.adfc.de/artikel/so-lassen-sich-fahrraeder-vor-diebstahl-schuetzen
- › Die Liste anerkannter Schlösser ist abrufbar auf der Seite www.adfc.de/artikel/fahrradschloss-typen

Polizei

- › Die Broschüre „Räder richtig sichern“ mit dem Vordruck eines Fahrradpasses als pdf-Download: www.polizei-beratung.de/fileadmin/Medien/025-FB-Raeder-richtig-sichern.pdf
- › Fahrradregistrierung: www.pd-bs.polizei-nds.de/praevention/fahrradregistrierung-112269.html

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

Aktivenausflug 2025

Einmal im Jahr steigen die Aktiven des ADFC Braunschweig in eigener Sache aufs Rad. Dieses Jahr ging der Aktivenausflug in den Westen des Braunschweiger Landes. Das Programm hatte Monika Krüger (1) gestaltet, die Tourenleitung übernahm Tanja Feilke (5). Bei herrlichem Wetter trafen wir uns morgens beim Raffteichbad. Die erste Etappe (6) führte über Lamme und Vechelde nach Steinbrück. Hier steht an der Fuhse, der

früheren Grenze des Herzogtums Braunschweig und des Stiftes Hildesheim, die Burg Steinbrück. Im Schatten der alten Mauern ließen wir uns zum Picknick nieder, bevor uns Mitglieder des Fördervereins Burg Steinbrück durch die Außenanlagen und ins Innere der imposanten Burg führten und über ihre Geschichte erzählten (2) www.burgsteinbrueck.de. Nach einem Gruppenfoto vor der zugehörigen Kapelle (3) ging die Fahrt, über-



Fotos: Hans-Jürgen Voß

wiegend auf Wirtschaftswegen, nach Bodenstedt. Ziel dort waren die „ZeitRäume“ Bodenstedt, ein Museums-Bauernhof mit Gaststätte, Kegelbahn und Saal. Da das zugehörige Café an diesem Tag nicht öffnen konnte, stärkten wir uns mit selbst gebackenem Kuchen. Danach bekamen wir eine Führung durch das Gebäude,

das ein rühriger Bürgerverein für Besucher so hergerichtet hat, wie es Mitte des letzten Jahrhunderts aussah (4) www.zeitraeume-bodenstedt.com.

Abschließend führte uns Tanja zum Yachthafen Heidanger in Wedtlenstedt, wo der Ausflug bei Speis und Trank endete (7).
Wolfgang Ahlborn



Erster Fancy Women Bike Ride in Braunschweig!

› *Susanne Gaus*

Am 22. März 2025 veranstaltete der ADFC zum ersten Mal im Rahmen der Frauenwochen eine Fancy Frauen Frühlings-Radtour in Anlehnung an die internationale Initiative. Mit dieser Aktion möchte der ADFC Braunschweig demonstrieren, dass sehr viele Frauen gerne Fahrrad fahren und sich im Straßenverkehr sicher bewegen wollen.

So trafen sich bei frühlingshaften Temperaturen und einem frischen Wind fahrradbegeisterte Frauen in farbiger Kleidung und mit Blumen geschmückten Rädern auf dem Schlossplatz zu einer stimmungsvollen Radtour. Die Tour führte durch die Wallanlagen, vorbei an blühenden Rabatten, über die Lünischhöhe, durch Riddagshausen bis zur TU. Dabei

wurden diverse Stopps eingelegt, um über Braunschweiger Frauen zu informieren, die mit ihrem Engagement viel für die Stadt bewegt haben. Der erste Stopp galt Elise Averdick, die den Platz vor dem Marienstift als Lechnerfigur ziert. Sie hat im 19. Jahrhundert Kinder in sozialen Brennpunkten pädagogisch gefördert und später Qualifizierungseinrichtungen für Frauen in sozialen und Pflegeberufen gegründet, so auch im Marienstift. Weiter wurde über die Politikerinnen Isolde Salmann und Elke Flake berichtet, die durch ihr jahrzehntelanges Engagement in Gremien und Initiativen viel für die Stadt und ihre Bürger*innen erreicht haben und nach wie vor im Einsatz sind. Die letzten Stopps waren im



Foto: Konrad Schöller

Gut gelaunte Frauen machen sich auf dem Schlossplatz startklar.

Univiertel. Hier konnte die herausragende Bedeutung der Psychologieprofessorin Elisabeth Müller-Luckmanns gewürdigt werden, die 1955 als erste Frau an der TU Braunschweig habilitierte.

Last but not least Ricarda Huch. Zu ihr gab es einige unbekannte Details, die zum Schmunzeln anregten. Wer wusste denn, dass gerade sie zu einer der ersten Fahrradpionierinnen Deutschlands wurde? – Leider nicht in Braunschweig, sondern während ihres beruflichen Aufenthalts in Bremen.

Mit ihren Worten: „*Ich glaube, wenn alle Deutschen Rad führen, würden sie ihre dumpfe Sinnlichkeit verlieren und schöner und glücklicher werden*“ und einem anschließenden Klönschnack im Café endete unsere Fancy-Frauen-Frühlingstour.

Dieses Tourformat soll kein einmaliges Ereignis bleiben: Auch im März 2026 sind wir wieder am Start und werden den Frühling auf unsere Art begrüßen!

Zur Geschichte

Der Fancy Women Bike Ride wurde 2013 von Pinar Pinzuti und einer Freundin in Izmir gegründet und verbreitete sich schnell über die Türkei auf viele Städte weltweit. Ziel ist die Verbreitung des Radfahrens und die selbstbestimmte Mobilität von Frauen auf der ganzen Welt. Teilnehmen können alle Menschen, die sich mit diesem Ziel identifizieren. Generell wird die Aktion am dritten Sonntag im September durchgeführt mit bunter Kleidung und geschmückten Rädern, teils auch mit Musik.

Radhaus

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

☎ 0531/2336871



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

In die Velpker Schweiz mit Bahn und Rad

Über 30 Touren hatten die Radtourenleiter*innen des ADFC Braunschweig dieses Jahr in ihrem Programm. Eines der Highlights war eine Fahrt durch die Velpker Schweiz, geleitet von unserer Autorin und Jörg Wienefeld.

› *Monika Krüger*

Am 12. Juni ging es mit 13 Radlern zunächst mit der Bahn nach Wolfsburg, wo wir dann losradelten. Das Wetter war ideal für die ca. 45 km lange Tour, die zunächst nach Neuhaus mit seiner alten Burganlage führte. Von dort ging es durch den Hehlinger Forst, vorbei am „Körner Bruch“, einem der ersten Steinbrüche in Velpke. In Velpke an der „Prügeleiche“ – da gab es früher Prügel – gesellte sich mein ortskundiger Bruder dazu, der uns auf der Tour viel Wissenswertes erzählen konnte.

Der erste Höhepunkt war das „Krebsloch“, ehemals ein Steinbruch und später der liebste Badeplatz der Velpker. Heute ist es ein Biotop, das eingebettet im Naturschutzgebiet am Geopfad Velpker Schweiz liegt. Durch uralten Baumbestand und hügeliges Gelände führte der Weg zum „Kuhloch“ mit den bekannten Gletscherschrammen aus der Eiszeit. Durch das paradiesische Wohngebiet Immenhus (früher Feriensiedlung der Berliner) ging es weiter auf dem Geopfad an Fischteichen vorbei bis zu den Velpker Kieskuhlen. Von einem Aussichtsturm können hier die zahlreichen Wasservögel beobachtet werden. Nun führte der Weg zu einem Findlingsgarten, der ebenso wie ein Naturerlebnisgarten Teil des Geoparks ist. Riesige unterschiedliche Steine sind hier zu sehen, die alle während der Eiszeiten von Skandinavien mit Gletschern nach Norddeutschland verschoben wurden. An weiteren kleinen Kieskuhlen vorbei, die heute bereits sehr zugewachsen

stand und hügeliges Gelände führte der Weg zum „Kuhloch“ mit den bekannten Gletscherschrammen aus der Eiszeit. Durch das paradiesische Wohngebiet Immenhus (früher Feriensiedlung der Berliner) ging es weiter auf dem Geopfad an Fischteichen vorbei bis zu den Velpker Kieskuhlen. Von einem Aussichtsturm können hier die zahlreichen Wasservögel beobachtet werden. Nun führte der Weg zu einem Findlingsgarten, der ebenso wie ein Naturerlebnisgarten Teil des Geoparks ist. Riesige unterschiedliche Steine sind hier zu sehen, die alle während der Eiszeiten von Skandinavien mit Gletschern nach Norddeutschland verschoben wurden. An weiteren kleinen Kieskuhlen vorbei, die heute bereits sehr zugewachsen

Fotos: Monika Krüger



Burg Neuhaus



Ehemaliger Steinbruch Körner



Das Krebsloch

sind, führte uns der Weg über Wahrstedt, wo ein imposantes Storchennest zu sehen war, nach Büstedt. Dort verlief bis 1989 die innerdeutsche Grenze direkt an der Aller entlang. Hier konnte sich jeder an einer Schautafel über die früheren Grenzanlagen informieren. In Oebisfelde mit seiner schönen Burganlage (Sumpfburg) wartete nun das sehr nette Burgcafé mit leckerem Kuchen und noch besserem Eis auf uns.

Nach einer Erholungspause ging nun der Weg durch das Naturschutzgebiet „Dröm-



Informationstafel an der ehemaligen Grenze

ling“ mit seinen Wiesen, Wäldern und zahlreichen Entwässerungsgräben Richtung Vorfelde. Direkt am Mittellandkanal entlangfahrend erreichten wir nun den Allersee von Wolfsburg. Für die Stadtbevölkerung bestimmt eine Oase, aber nicht vergleichbar mit der schönen Velpker Schweiz. Gegen 16.30 Uhr erreichten wir den Wolfsburger Bahnhof, von wo aus wir dann erfüllt von schönen Erlebnissen die Rückreise mit dem „Enno“ antraten. Nach nur 20 Minuten erreichten wir Braunschweig, wo unser Ausflug endete.

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



Radstation
AWO

Erinnern an die NS-Zeit auf dem Rad

Am 28. Juni 2025 führten wir von der Braunschweiger Geschichtswerkstatt „Arbeitskreis Andere Geschichte“ (AKAG) eine Radtour durch, die zur Beschäftigung mit der Geschichte des Nationalsozialismus einlud. Die Veranstaltung stand unter dem Thema „Ausgrenzung, Verfolgung und Vertreibung in der NS-Zeit und die Bedeutung von Erinnerung“.

› *Winfried Kötter-Stieglitz und Rebekka Denz*

Angesteuert wurden Orte, die entweder im thematischen Zusammenhang standen, oder als Pause zum Reden, Notieren von Gedanken, Ausruhen, zum Essen und Trinken dienten.

Ausgangspunkt war ein Stolperstein auf dem Kohlmarkt, Ziel waren Stolpersteine am Großen Zimmerhof in Wolfenbüttel. Stolpersteine sind als Erinnerungszeichen für Menschen gedacht, die während der NS-Zeit verfolgt, ins Exil getrieben, deportiert und getötet worden sind.

Anhand der Biografien der jüdischen Braunschweigerin Emmy Vosen und der jüdischen Familie Berger aus Wolfenbüttel wurde beispielhaft gezeigt, wie Aus-

grenzung und Verfolgung und schließlich Vertreibung, Deportation und Ermordung im Braunschweiger Land systematisch betrieben wurden.

Braunschweig: Kohlmarkt – Ferdinandstraße – Wolfenbütteler Straße

Das Modeatelier von Emmy Vosen war am Kohlmarkt 5 zu finden. Das Geschäft hatte sich als erstes Haus am Platz für Kundinnen aus den „besseren“ Kreisen der Stadtgesellschaft etabliert. Am Beispiel der jüdischen Geschäftsfrau Vosen kann gut gezeigt werden, wie in der NS-Zeit der Prozess von Ausgrenzung, wirtschaftlicher Ruinierung, Verfolgung und Vertreibung in aller Öffentlichkeit und unter Beteiligung vieler Braunschweiger verlief. Ihr Geschäft wurde in der Pogromnacht zerstört, 1939 wurde sie gezwungen, es zu verkaufen. Heute liegt dort ein Stolperstein, der an sie erinnert.

Der erste Zwischenstopp war die Ferdinandstraße 9-12. Hier befand sich eines der sogenannten Juden Häuser. Vielerorts wurden nach 1939 jüdische Menschen gezwun-



Informationstafel an der Rimpauschen Villa

gen, in öffentlich kenntlich gemachte „Judenhäuser“ umzuziehen. Hier lebten sie unter äußerst beengten und schwierigen Bedingungen. In Braunschweig gab es fünf bis acht solcher Häuser. Auch Emmy Vosen wurde 1941 gezwungen, in ein „Judenhaus“ zu ziehen.

Die dritte Station unserer Tour war die „vornehmste“ Adresse der Stadt: Wolfenbütteler Straße 2, die „Rimpausche Villa“, die heute im Besitz der Familie Knapp ist. Die NSDAP kaufte die Villa 1933 und „weihte“ sie zum Amtssitz des NSDAP-Kreisleiters der Stadt Braunschweig. Das Gebäude wurde in „Adolf-Hitler-Haus“ umbenannt. In der Villa fand 1935 ein Parteiausschlussverfahren statt, das mit Emmy Vosen zu tun hatte.

Wolfenbüttel: Am Großen Zimmerhof 21

Viel gehört und gesehen – jetzt fuhren wir durch den Bürgerpark, am Südsee und der Oker entlang, nach Wolfenbüttel zum Großen Zimmerhof. Hier gibt es eine Fachwerkfassade zu sehen, vor der fünf Stolpersteine an die Familie Berger erinnern. Die Eltern Rosa und Jakob Berger waren Migranten aus Galizien in der heutigen Ukraine. Sie kamen um 1900, wie



Stolpersteine für die Familie Berger

viele andere aus Osteuropa, in die Region Braunschweig. Angekommen in Wolfenbüttel blieb ihr rechtlicher Status ungesichert. Beide waren staatenlos. Der Antrag auf Einbürgerung wurde abgelehnt. Im Verhalten der Behörden, aber auch in der Gesellschaft insgesamt stießen sie auf große antisemitische Vorbehalte. Mit ihren drei Söhnen mussten die Bergers in der NS-Zeit ähnliche Ausgrenzungs- und Verfolgungsmaßnahmen erleiden wie Emmy Vosen in Braunschweig.

Nach dieser Station brauchten wir eine Mittagspause, die wir mit intensiven Gesprächen beim Italiener verbrachten.

Endstation unserer Tagestour war das KUFA am Ringgleis in Braunschweig. Dort ließen wir bei Kaffee und Keksen den Tag Revue passieren. Viele Fragen blieben offen, vor allem diese: Unter welchen Umständen wurden ganz „normale“ Menschen zu Tätern, Komplizen, Zuschauern oder aber leisteten Widerstand? Beängstigende Parallelen zu heute scheinen auf.

Der Tag war warm und lang. An der Oker nach Wolfenbüttel zu radeln, ist wunderschön. Sich dabei kennenzulernen, sich ungezwungen auszutauschen und auch zu entspannen, ist dabei sehr gut möglich. Eine gute Form, wie uns scheint, um sich dabei gemeinsam mit anderen auch schwierigen Themen zu nähern.

Der AKAG bietet regelmäßig Radtouren an. Auf der Homepage sind weitere Infos zur Erinnerungsarbeit in der Region und zu Veranstaltungen zu finden:

andere-geschichte.de
schillstrasse.de

Freinsheim – eine Perle in der Pfalz

Wir, das sind zwei radelbegeisterte Ehepaare im „gehobenen“ Lebensalter, machen schon seit Jahren Urlaub mit unseren E-Bikes in schöner Umgebung. Im letzten Jahr war es Glücksburg an der Flensburger Förde, dieses Jahr wurde Freinsheim in der Pfalz ausgesucht.

› *Paul Kleinherne*

Gebucht hatten wir den Zeitraum vom 30.08. bis 06.09.2025. Meine Frau und ich sind jedoch bereits am Freitag, den 29.08. vorgefahren. Ziel mit Zwischenübernachtung war Bad Münster am Stein, ein Vorort von Bad Kreuznach. Als 10-jähriger Knabe wurde ich von meinen Eltern zu einer 6-wöchigen Kur dorthin geschickt. Immer noch erinnere ich mich daran. In Bad Kreuznach an den Salinen haben wir Fußball gespielt. Dort stehen noch 5 Gradierwerke, nicht mehr alle im Betrieb, auch der Sportplatz war noch da, heute erweitert mit Tennisanlage und Hockeyplatz. Ich erinnere mich auch, dass jeden Morgen zwei Kinder salzhaltiges Mineralwasser aus dem Kurhaus Bad Münster holen mussten. Dies wurde dann in jede gedeckte Tasse eingegossen und vor dem Frühstück getrunken, für mich war es ekelhaft. So bin ich morgens häufig freiwillig zum Kurhaus gelaufen und habe das „gesunde“ Wasser geholt, aber beim Einschenken dann meine Tasse verschont. Es hat nie jemand etwas gemerkt.

Das wunderschöne Kurhaus gibt es noch heute. Es liegt unmittelbar am Nahe-Radweg vor einer beeindruckend spektakulären Felsformation, die mir auch in Erinnerung geblieben ist. Der Nahe-Radweg verläuft ca. 127 km entlang der



Nahe von der Quelle bis zur Mündung in den Rhein bei Bingen.

Am Samstagnachmittag ging es dann weiter nach Freinsheim. Ein kleines Städtchen mit ca. 5000 Einwohnern, welches etwa 6 km nordöstlich von Bad Dürkheim am Rand des Pfälzer Waldes liegt. Geprägt wird Freinsheim durch seine mittelalterliche Stadtmauer, die mit einem Kilometer Länge, einer Höhe von bis zu 8 Metern und vielen Toren und Türmen die besterhaltene mittelalterliche Verteidigungsanlage in der Pfalz ist. Die Stadtmauer umschließt als Ring den historischen Stadtkern und ist heute das Wahrzeichen der Stadt. Viele verwinkelte kleine Gassen mit Kopfsteinpflaster durchziehen die Stadt. Überall gibt es Sehenswertes zu entdecken. Schmucke

Fotos: Paul Kleinherne



Weinstuben verteilen sich einladend zwischen den Mauern. Trockener Wein der eigenen Lagen, Saumagen, Leberknödel und Bratwurst sind nur einige der leckeren Spezialitäten, die uns abends, geschafft von den Radtouren, wieder aufgebaut haben.

Wir wollten aber nicht nur essen und trinken, sondern auch radeln und die Weinegend kennenlernen. Vermieden haben wir dabei möglichst die Radwege an den Straßen. Wir fuhren fast immer über Wirtschaftswege in den Weinbergen. Im Gegensatz zu den Landwirtschaftswegen im Braunschweiger Raum, die häufig mit schwer zu befahrendem Schotter befestigt sind, sind die Wege in der Pfalz größtenteils asphaltiert. Solche Landwirtschaftswege würde ich mir für den Braunschweiger Raum auch wünschen! Nur noch in Ausnahmefällen, bei sehr steilen oder wertvollen Weinbergslagen, werden die Trauben per Hand gelesen. In den meisten Fällen werden heute die Weinbeeren von den Rispen mit großen „Monstermaschinen“ abgeschüttelt bzw. abgerüttelt.

Der Fahrer sitzt oben in der fast 3,50 m hohen Erntemaschine, die wie ein schmaler Traktor aussieht und längs

über die Weinstöcke hinweg fährt, Reihe für Reihe. Die herabfallenden Weinbeeren werden unten im Trecker aufgefangen und über ein Transportband in einen Sammelbehälter gefördert. Natürlich fallen dabei etliche Beeren auf den Boden, aber wo man früher per Hand einen Tag für die Lese brauchte, wird das mit dem Vollernter in ca. einer Stunde geschafft. In der heutigen personalarmen Zeit eine wertvolle Hilfe. Die Vorderräder von diesem „Ungetüm“ können übrigens bis zu 90° gedreht werden.



Unsere erste Tour führte uns in einem großen Bogen durch die Weinberge in Richtung Bad Dürkheim. Es war Sonntag und entsprechend viel Betrieb auf den Radwegen und in der Stadt. Als Ziel hatten wir den 333 m langen Gradierbau, die Saline, ausgewählt. Natürlich haben wir sie bestiegen, um die salzhaltige Luft „einer Meeresbrise“ intensiv inhalieren zu können. Mutig haben wir das über Reisigbündel herabtropfende Wasser



auch probiert, eiabeia – war das intensiv. Noch eine Stunde spürten wir das Salinensalz auf der Zunge, welches im Handel als „Dürkheimer Gold“ verkauft wird. Nebenan auf einem riesigen Festplatz wurden die ersten Karussells und Buden aufgebaut, denn ab Mitte September sollte der Dürkheimer Wurstmarkt starten, das größte Weinfest der Welt. Nicht weit entfernt steht auch das Dürkheimer Riesenfass. Allerdings dient es



nicht zur Lagerung von Wein, sondern ist als Restaurant eingerichtet. Ein touristisches Highlight, entsprechend gut besucht, wir haben mit Glück im Innern noch eine Fass-Nische für vier Personen gefunden und eine leckere Pfälzer Grumbeersupp gegessen.

Man ordnet diesen Landstrich nur dem Weinanbau zu. Aber auf unseren Touren, in Richtung Osten zur Rheinebene, ähnelt das Gebiet einer Obst- und Gemüsekammer. Riesige Felder für Zwiebeln, Möhren, Kohl, Äpfel, Birnen, Zwetschgen, ja sogar für Petersilie, fanden wir im Umland. Nicht umsonst trägt der dort verlaufende 139 km lange Fernradweg den Namen „Kraut-und-Rüben-Radweg“. Unsere schönste Tour führte uns über den Radweg „Deutsche Weinstraße“. Dieser ist rund 100 km lang und verläuft immer am Rand des Pfälzer Waldes. Er startet in Bockenheim an der Weinstraße, führt über Grünstadt, Freinsheim, Bad Dürkheim, Deidesheim, Neustadt an der Weinstraße, vorbei am Hambacher Schloss, südlich bis fast an die französische Grenze. Der Weg verläuft fortwährend bergauf – bergab, ist fast zu 100 % asphaltiert, führt durch wunderschöne kleine Winzerdörfer mit unzähligen Winzerhöfen, einer schöner als der andere. Alles tadellos gepflegt und sauber, oft mit Blumen oder quer über die Straße rankenden Rosen oder auch Weinstöcken verschönt. Eigentlich möchte man überall anhalten und einkehren.

Wir haben leider nur einen kurzen Abschnitt dieses tollen Radwegs bis Neustadt fahren können. Aber dieser Streckenabschnitt hatte es in sich. Teils starke und steile Anstiege brachten Fahrer

Fotos: Paul Kleinherne



und Motor an ihre Grenzen. Die Abfahrten, insbesondere die nach Neustadt, forderten höchste Aufmerksamkeit. Es war richtig steil aber toll. Die folgende Mittagspause auf dem Marktplatz in Neustadt mit Grumbeerworscht und einer Riesling-Weinschorle im 0,5-l-Dubbeglas hatten wir uns redlich verdient. Vorsicht bei einer Pfälzer Weinschorle! Das Verhältnis einer Braunschweiger Weinschorle ist etwa $\frac{1}{4}$ Wein – Rest Wasser, die Pfälzer Weinschorle hat $\frac{1}{4}$ Wasser – Rest Wein. Zurück ging es deshalb fröhlich beschwingt etwas abseits der Straßen durch flaches Gelände.

Die vorherrschenden Rebsorten in und um Freinsheim sind Riesling, Müller-Thurgau, weißer und grauer Burgunder, aber auch die roten Sorten Dornfelder und Spätburgunder findet man. Die Weinanbaugebiete der Region tragen so außergewöhnliche Namen wie Musikantenbuckel, Goldberg, Schwarzes Kreuz, Kallstadter Saumagen oder auch Oschelskopf. Im und auf dem Oschelskopf haben wir bei „Elvis“, so wird die Stein-Statue im Volksmund genannt, eine Verschnaufpause mit toller Aussicht eingelegt.

Übrigens! Gewohnt haben wir in zwei Ferienwohnungen auf dem Weingut

Kassner-Simon, wo wir nach unserer Ankunft von Frau Simon mit einer Weinprobe freundlich empfangen wurden. Die Wohnungen sind vom Deutschen Tourismusverband mit vier Sternen ausgezeichnet. Sie sind in der Gesamtausstattung hervorragend und die Preise sind moderat. Alles war tadellos sauber und neuwertig, es fehlte nichts. Auch die Lage dieser Unterkunft ist toll. Das Weingut liegt am Fuß des Weinbergs „Musikantenbuckel“, von dort ist man mit dem Rad in 3 Minuten, per pedes in 10–15 Minuten, in der Freinsheimer Altstadt.



Eigentlich könnte man noch von viel mehr berichten, vom Deidesheimer Hof, wo Ex-Bundeskanzler Kohl seine Staatsgäste mit Saumagen bewirtete, oder von den Ausgrabungen und der Restaurierung des Römischen Weinguts Weilberg bei Kallstadt oder, oder ... Die Deutsche Weinstraße und das Weingut Kassner-Simon kann ich für einen Urlaub mit oder ohne Rad uneingeschränkt empfehlen.

Auf einen Flammkuchen ins Elsass

Kultur, Kulinarik, charmante Städte und schöne Landschaften – das erwartet Radreisende auf einem gut ausgebauten Routennetz im Elsass. Wir haben es ausprobiert.

› *Torsten Wenk*

Unsere in die Jahre gekommene Lauf- und Wandergruppe fährt inzwischen Fahrrad. Die Freude an Bewegung ist geblieben. Und irgendwie sind seit den Alpenwanderungen von Hütte zu Hütte alle mit diesem Tourvirus infiziert. In diesem Jahr hatten wir uns auf einen fünf-tägigen Zeitraum über den ersten Mai-feiertag geeinigt. Ein Mehr an Tagen war nicht drin. Trotzdem sollte die Tour in ein attraktives Zielgebiet führen, das nicht gleich um die Ecke liegt. Was lag also näher, als den Navigator der Deutschen Bahn auf durchgehende ICE-Verbindungen zu durchforsten. Und siehe da: Wer

um 6 Uhr in Braunschweig startet, ist um 11 Uhr in Freiburg im Breisgau. Theoretisch. „Von dort ist es nur ein Katzensprung ins französische Elsass“, frohlockte Eva. Geschichtsträchtige Orte, Spitzenweine, deftige Speisen – jeder aus der Gruppe hatte aus dem persönlichen Erfahrungsschatz spontan eine positive Assoziation. Die Sache war abgemacht.

Ich erspare den Lesern Details zur An- und Abreise mit der DB. Ihr habt euch euer „Wenn das man gut geht“ zu Recht gedacht. Sowohl hin als auch zurück ging es nicht gut. Aber vor Ort war es schön.



Wer zum Wein will, muss strampeln.

Das Elsass kann man als Region verstehen, in der einzelne Etappen von einem Standort aus gefahren werden. Radfahrende finden in der Radregion Elsass 1500 Kilometer Streckenvorschläge für jeden Geschmack. Die Streckenvielfalt ist groß und die Sehenswürdigkeiten sind zahlreich. Wer in Etappen von Ort zu Ort fahren möchte, ist auf der elsässischen Weinstraße / Véloroute du Vignoble, einem Teilstück der EuroVelo 5, besonders gut unterwegs.

Wir hatten unser Routing schnell gestrickt. Von Freiburg noch am Ankunfts-tag nach Breisach am Rhein (25 km). Am Tag 2 gen Norden mit dem Ziel

Fotos: U. Hilmer, I. Meiller, T. Wenk



Aufbruch in Ribeauvillé

Ribeauvillé (45 km). Dann zu den Trauben nach Blienschwiller (23 km) und am Sonntag weiter nach Straßburg, dem nördlichen Wendepunkt (55 km). Über Ettenheim (60 km) sollte es auf der deutschen Seite für einen Teil unserer Gruppe weiter nach Freiburg (50 km) gehen.

Dass der April macht, was er will, ist hinlänglich bekannt. In diesem Jahr wollte er zu seinem Ende vor allem eines: Die Sonne scheinen lassen. Der an unserer Strecke nach Breisach gelegene Waldseeparkplatz steckt voller Autos. Am Spätnachmittag bietet der See ein sommerliches Bild: Die schattigen Plätze unter den Bäumen sind begehrt, im Wasser die ersten Badegäste der Saison. Isa, unsere Schwimmexpertin, kann der erfrischenden Versuchung kaum widerstehen. Mit der Rheinüberquerung verlassen wir wenig später Deutschland. Sprachlich stößt man am anderen Ufer

auf keine Probleme. Die Elsässer wachsen zumindest zweisprachig auf und Deutsch gehört dazu. Der Knüller des Tages wird unsere Unterkunft, genauer gesagt der Blick aus den Zimmern zur Südseite. Trotz der Stadtnähe blickt man im Hotel Le Caballin aus bodentiefen Fenstern oder vom Balkon auf eine natürlich anmutende Rhein-Flusslandschaft. Stromschnellen mit

Felsen und kleinen Inseln, große Baumgruppen mit dichtem Grün liegen im Blickfeld. Von links oder rechts schwirren oder segeln immer mal wieder kleine oder sehr große Vögel durch das Bild. Es schreit, kreischt, rauscht und tiriliert. Wir kommen uns ein wenig vor wie Expeditionsgäste in einer Urwaldlodge. Der



Empfehlenswert: Chambres d'hôtes

Kontrast zum Alltag ist schon am ersten Tag erreicht.

Die im Jahr 823 erstmals urkundlich erwähnte Stadt Colmar liegt auf der Strecke des zweiten Tages. Die Stadt ist nicht nur überaus gut erhalten, sondern auch sehr gut besucht. Die Feiertage und das schöne Wetter lassen die Geschäftsleute in den vielen Gassen frohlocken. Vor Cafés und Eisdielen sind die letzten Sitzgelegenheiten begehrt, alle Welt sucht Schatten.

Bei aller Begeisterung für Fachwerk, malerisches „Klein Venedig“ und denkmalgeschützte Bauten – mich zieht es aufgrund der Hitze ins Museum. Das Musée Unterlinden befindet sich in einem ehemaligen Antoniterkloster und ist nach dem Louvre das meistbesuchte Museum Frankreichs. Allein die Art der Präsentation in diesem historischen Gebäude lohnt einen Besuch. Heute zieht es überraschend wenige Besucher zu den bemerkenswerten Exponaten, allen voran, der Isenheimer Altar. Es mag an der Bedeutung der ausgestellten Kunstobjekte oder an der wohltuenden Klimaanlage liegen: Eine angenehme Gänsehautatmosphäre stellt sich ein. Diese klimatische und kontemplative Oase verlässt man nur mit der Aussicht auf einen leckeren Flammkuchen. Denn der schmeckt doch draußen in einem der zahlreichen Cafés besser.

Nach einer lauen Nacht in Ribeauvillé nehmen wir am folgenden Tag Kurs auf Blienschwiller. Wir radeln auf gut ausgebauten Wegen der elsässischen Weinstraße. Ganz ohne Steigungen geht das nicht. Vor allem, wenn man die Hauptsehenswürdigkeit des zweiten



Château du Haut-Koenigsbourg

Tages, das Château du Haut-Koenigsbourg, mit einbeziehen möchte. Von Kintzheim gibt es einen preiswerten Shuttlebus, der uns hinauf zur Burg bringt. Sportliche Naturen wie unsere Ute nehmen die Herausforderung mit dem Fahrrad an. „440 Höhenmeter. Eine schöne Trainingsstrecke für die nächste Alpentour,“ meint sie und erreicht tatsächlich – wenn auch mit hochrotem Kopf – nach einer Stunde das Ziel. Der anschließende Rundgang durch die hervorragend rekonstruierte Höhenburg aus dem 12. Jahrhundert macht dank der vielen aufschlussreichen Informationen viel Spaß.

Abends erreichen wir unser Etappenziel, das Weingut Spitz & Fils. Nun sind wir tatsächlich mitten in den Weinbergen und den edlen Tropfen ganz nah.

Fotos: T. Wenk, D. Blum

Wir probieren die hauseigenen Erzeugnisse und schlemmen uns im Nachbarort durch die elsässische Küche. Zum Choucroute garnie oder Choucroute maison, dem Sauerkraut nach Hausmacher Art, werden traditionell sieben verschiedene Wurst- und Fleischsorten kredenzt. Eine Herausforderung!

Während des Rückweges zum Weingut

leitet ein kräftiges Gewitter den Wetterumschwung ein. Auf unserer überdachten Veranda munden zum Tagesabschluss hauseigener Riesling und Pinot Gris. Das Weingut gehört zu den „Chambres d’hôtes“, die den „B & Bs“ ähneln und Übernachtungen mit Frühstück bei Privateigentümern anbieten. Sehr empfehlenswert!

Und wieder ein Tag mit einem besonderen Anziehungspunkt: Straßburg wartet auf uns. Wir verlassen die Hügellandschaften der Weinanbaugebiete und machen am Rhein-Rhône-Kanal ordentlich Strecke auf ebenem Terrain. Die Regenjacken kommen heute zu ihrem Einsatz und „kurze Hose“ ist auch nicht mehr so angenehm. Straßburg, die heimliche Hauptstadt Europas, wartet mit architektonischen Raffinessen auf. Gut, dass Ewa dabei ist und mit ihren Fachkenntnissen die Dinge einzuordnen weiß.

Während ein Teil unserer Gruppe das



Am Rhein-Rhône-Kanal

UNESCO-Weltkulturerbe genießt, bricht der andere Teil die Heimreise an. Nach Offenburg führt ein schöner Radweg und von dort geht es mit dem ICE zurück nach Braunschweig. So der Plan mit der Deutschen Bahn. Es sollte anders kommen.

Wer eine Woche Zeit hat, kann, wie unsere drei Mädels, auf der östlichen Rheinseite mit einer Zwischenübernachtung in Ettenheim zurück nach Freiburg fahren. Die Stadt im Breisgau ist wiederum äußerst sehenswert und ein würdiger Abschluss der Tour.

Informationen

Bikeline Radtourenbuch Radregion Elsass – Grenzenloses Raderlebnis zwischen Pfälzerwald und Jura, dem Rhein und Lothringen. Verlag Esterbauer, 10. Auflage, 2023. ISBN: 978-3-7111-0144-0

Arbeitsgruppen

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

- AK Verkehr (verkehr@adfc-braunschweig.de)
 - AG Radtourenleiter*innen (radtourenleiter@adfc-braunschweig.de)
 - Lastenradteam (lastenrad@adfc-braunschweig.de)
 - Codierteam (codierung@adfc-braunschweig.de)
 - Redaktion PedaLeo (pedaleo@adfc-braunschweig.de)
 - Homepageteam (typo3@adfc-braunschweig.de)
 - dazu: monatlicher Aktiventreff (susanne.gaus@adfc-braunschweig.de)
- Interessenten sind jederzeit herzlich willkommen. Schauen Sie in den Terminkalender auf 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



Codierung

Der ADFC Braunschweig bietet in Zusammenarbeit mit der Fahrrad-Selbsthilfswerkstatt der Volkshochschule Fahrradcodierungen an, jeden ersten Freitag des Monats zwischen Mai und Oktober. Die genauen Termine und weitere Informationen auf: braunschweig.adfc.de/service

Selbsthilfswerkstätten

Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA der TU

Eulenstr. 5, 38114 BS, Tel. 0531 576636, 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
Mo – Fr 15:00 – 17:00

Termine

Jeden Monat am Achten um halb acht lädt der ADFC Braunschweig zum Stammtisch ein, zu dem alle Mitglieder und Interessierten herzlich willkommen sind. Der jeweilige Ort wird in der Terminliste auf unserer Homepage bekannt gegeben: braunschweig.adfc.de

Dort erscheinen auch alle sonstigen Termine des ADFC Braunschweig sowie unsere Radtouren.

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

Falschparken auf Radwegen

Tel. 0531 470-2588, bussgeldabteilung@braunschweig.de

Impressum

Herausgeber

ADFC Kreisverband Braunschweig e. V.
Postfach 11 03
38001 Braunschweig
E-Mail: pedaleo@adfc-braunschweig.de

Redaktion und Layout

Walter Lükewille (V.i. S. d. P., Adresse s. o.),
Wolfgang Ahlborn, Heike Düwel, Gerhard
Joermann, Paul Kleinherne, 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: ADFC-Verkehrszählung an der
Adolfstraße, Foto: ADFC Braunschweig

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: 3000, November 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

E-BIKE KASTEN

Kattreppeln 19
38100 Braunschweig
Tel. 0531 129263-0
www.ebike-kasten.de

Eckis's kleine Fahrradwelt

Oststraße 2c
38122 Braunschweig-Broitzem
Tel. 0531 8667451
www.eckis-fahrradwelt.de

M&P Management GmbH

Gablonzstraße 2–4
38114 Braunschweig
Tel. 0531 25602-0
www.mp-gruppe.de

Radhaus

Dürerstraße 30
38106 Braunschweig
Tel. 0531 2336871
www.radhaus-braunschweig.de

Rad Spezi Mesmer

Hauptstraße 51
38110 Braunschweig-Wenden
Tel. 05307 9405094
www.rad-spezi.de

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS

Neue Straße 20
38100 Braunschweig
Tel. 0531 13666
www.sfu.de

STEINKAMP Räder nach Maß

Hopfengarten 1/1a
38102 Braunschweig
Tel. 0531 74304
www.raeder-nach-mass.de

TEO – die Fahrrad GmbH

Helmstedter Straße 20a
38102 Braunschweig
Tel. 0531 797473
www.teo-bikes.de

velocity Braunschweig GmbH

Kurt-Schumacher-Str. 8–14
38102 Braunschweig
Tel. 0531 123118-0
www.velocity-bs.de

Zweiradprofis GmbH

Am Bruchtor 4
38100 Braunschweig
Tel. 0531 18371
www.zweiradprofis.de

Öffentliche 

Mal ehrlich:

Wir unterstützen
das Hier.



Mehr zu uns auf
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

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