

# PedaLeo

DAS FAHRRAD-MAGAZIN FÜR BRAUNSCHWEIG  
UND DEN KREIS HELMSTEDT

# 70 Frühjahr 2026

VELOROUTEN: ZÄHER ANFANG

PARKPLATZNOT IN BRAUNSCHWEIG – ECHT?

SCHUNTERRADWEG

Schaufrütterungen • Experimente • Naturspielplätze



**RESTAURANT SEEBLICK •**  
mit deftigen Burgern und leckerem Kuchen

**MUSIKALISCHE SOMMERBÜHNE •**  
vom 07. bis 09. August 2026

**4 TAGE LICHTERWELTEN •**  
am 11. + 12. und am 18. + 19. September 2026

**NATUR  
ERLEBEN.**



**FÜHLEN.  
STAUNEN.**

**TAUCH MAL  
WIEDER AUF!**

OTTER-ZENTRUM • 29386 Hankensbüttel • Telefon 0 58 32 – 98 08 - 0

# SFU-ZELTFESTIVAL

30. Mai 2026 | 11-17 UHR



Auf der  
Rasenfläche  
neben der TU Sporthalle  
Beethovenstraße 16  
38106 Braunschweig



**SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH**  
Neue Straße 20 | 38100 Braunschweig | 0531 13666  
Schillerstraße 33 | 30159 Hannover | 0511 4503010  
besuch uns auf: [www.sfu.de](http://www.sfu.de) | |

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

Mit der aktuellen Ausgabe halten Sie das nunmehr 70. Heft des seit 1999 erscheinenden PedaLeo in der Hand. Grund genug, das Magazin mit seinen Vorgängern in einem Rückblick zu betrachten. Gleichzeitig möchten wir uns als aktuelle Redaktion bei allen, die in der Vergangenheit das Erscheinen einer informativen und zugleich kritischen Zeitschrift ermöglicht haben, für ihre Pionierarbeit bedanken und bei Ihnen, unseren Leser\*innen für Ihre Treue.

Unser Ziel war es immer, Ihnen eine ausgewogene Mischung aus verkehrspolitischen, radtouristischen und vereinsinternen Themen zu bieten.

In diesem Sommer werden die Kommunalwahl 2026, der Wahlkampf und die Positionen der OB-Kandidaten sowie die Programme der Parteien, insbesondere in Bezug auf die Radverkehrspolitik, vom ADFC Braunschweig kritisch beobachtet. So ist es nun sechs Jahre her, dass der Rat der Stadt Braunschweig den „Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr in Braunschweig“ beschlossen hat. Die anfängliche Euphorie ist inzwischen einer Ernüchterung gewichen, denn die Umsetzung verläuft äußerst zäh, wie wir in diesem Heft am Beispiel der Velorouten zeigen. Aussagen einzelner Spitzenkandidaten aus jüngerer Zeit lassen für die zukünftige Verkehrspolitik nichts Gutes erahnen. Umso wichtiger ist es, dass bei den Kommunalwahlen im September Personen in die Spitzenämter und kommunalen Vertretungen gewählt werden,

die sich für neuen Schwung in der Verkehrswende einsetzen. Für Braunschweig wird der ADFC in Kürze einen Wahl-O-Rad auf seine Website stellen, mit dem man ermitteln kann, wie die Programme der Parteien zu den eigenen Vorstellungen passen.

Für die Kommunen des Kreises Helmstedt ist ein Wahl-O-Rad nicht möglich, aber auch hier gilt: Informieren Sie sich, befragen Sie die Kandidaten und Kandidatinnen an Infoständen und auf Wahlkampfveranstaltungen, und machen ihnen Ihre Erwartungen an eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik klar. Themen gibt es genug, wie den Radweg zwischen Essenrode und Wendhausen oder den Radschnellweg Braunschweig – Wolfsburg, zwei Projekte, bei denen es derzeit nur sehr zögerlich vorangeht.

Der ADFC wird sich auch weiterhin in zahlreichen Gremien und in seiner Öffentlichkeitsarbeit für eine Verkehrswende einsetzen. Zur Schaffung guter Voraussetzungen hierfür ist allerdings zunächst Ihre Stimme als Wähler\*in bei öffentlichen Wahlveranstaltungen und letztendlich auf dem Stimmzettel wichtig. Also: starten wir früh eine starke fahrradbezogene Einmischung in den kommenden Wahlkampf!

Ihr  
Walter Lükewille



<p><b>3</b> — <b>Editorial</b></p> <p><b>5</b> — <b>ADFC intern</b>          Pedaleo – Blick in die Geschichte          Jahreshauptversammlung 2026          Zukunftswerkstatt des ADFC          Braunschweig          ADFC-Kongress 2026</p> <p><b>17</b> — <b>Radverkehr</b>          Velorouten: Entstehungsgeschichte          Velorouten: Umsetzungsstand          Plakataktion zur Baustelle          Helmstedter Straße          Parkplatznot in Braunschweig?          Fahrradfreundliches Königslutter –          ein Erfahrungsbericht          Kindliche Mobilität</p>	<p><b>33</b> — <b>Aktionen</b>          Spende von BS Energy an den          ADFC Braunschweig          Sommerstraßen verbinden          Nachbarschaften</p> <p><b>36</b> — <b>Radtouren</b>          #kunsttour26          ADFC-Radtourenprogramm</p> <p><b>37</b> — <b>Radtourismus</b>          Schunterradweg          Die Sterne lügen nicht –          ADFC-Qualitätsradrouten</p> <p><b>45</b> — <b>Fördermitglieder</b></p> <p><b>46</b> — <b>Arbeitsgruppen · Termine</b></p> <p><b>47</b> — <b>Kontakt · Ansprech-          personen · Impressum</b></p>
---	--



BRAUNSCHWEIGISCHES  
LANDESMUSEUM

bis 30.08.2026

# Essen & Trinken

Eine Erlebnisreise durch  
Körper und Zeit

Landesmuseum Hinter Aegidien

 **LANDESMUSEEN**  
BRAUNSCHWEIG

Entdeckt  
die kulinarische  
**RADFAHR-  
KARTE** zur  
Ausstellung.



Eine Institution des Landes  
 **Niedersachsen**

## PedaLeo – ein Blick in die Geschichte

Mit der 70. Ausgabe feiert unser Fahrradmagazin ein kleines Jubiläum. Das ist für die Redaktion Anlass zu einem Rückblick. Seit 1999 erscheint der PedaLeo, aber es gab zwei Vorgänger.

› *Wolfgang Ahlborn und Gerhard Joermann*

### Rundbrief (1980 – 1988)

Bereits im Oktober 1980, nur einen Monat nach der Gründung des ADFC in Braunschweig, erschien der erste „Rundbrief“, in dem sich der Vorstand des „Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Bezirksverein Braunschweig (ADFC Braunschweig)“ vorstellt und die Satzung des Vereins veröffentlicht wird. Der Rundbrief sollte „... allen Gelegenheit geben, mit den übrigen Mitgliedern in Kontakt zu treten“.

Die Schrift erschien über 8 Jahre mit insgesamt 22 Ausgaben. Während dieser Zeit nannte sich der Verein in „Bezirksverein Ost-Niedersachsen“ um, um „der

stark gestiegenen Mitgliederzahl außerhalb Braunschweigs zwischen Lüchow-Dannenberg und Göttingen Rechnung [zu tragen]“.

1988 gab es innerhalb des Vereins Ortsgruppen in Braunschweig, Celle, Hildesheim, Northeim, Salzgitter, Uelzen und Wolfsburg. Später folgten Göttingen, Peine und Wolfenbüttel. Kontaktstellen gab es außerdem in Clausthal-Zellerfeld, Herzberg und Wittingen.

### RadfahrerInnen frei (1988 – 1994)

1988 entschloss sich die Redaktion, der Zeitschrift einen Namen zu geben, und so war der Rundbrief 23 gleichzeitig die

Algemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
Bezirksverein Braunschweig e.V.

ADFC Postfach 1111 33000 Braunschweig    Telefonheimat: Fax: 40 73 30 008  
B.Z. 260 900 00

Veranstalt    1. Hauptversammlung  
C. Hans-Dieter 11 September  
1. Hauptversammlung

**RUNDBRIEF 5** <sup>81</sup>

11.00 UHR AB "LÖWENWALL" AM **auf zur Demo!**  
Sa **26. SEPTEMBER**  
UNTER DEM MOTTO:  
"VORRANG FÜR DAS FAHRRAD"

**Fahrraddemo**  
durch Braunschweigs Innenstadt

AM Sa **29. AUGUST**  
FINDET AUF DEM MAGNIKTROHPLATZ  
DER ERSTE BRAUNSCHWEIGER  
FAHRRADMARKT STATT!  
FAHRRADMARKT STATT!  
BEGINN: 10.00 UHR

**Inhalt in diesem Rundbrief:**

ADFC intern	ADFC intern
MITGLIEDERKARTE	MITGLIEDERKARTE
NEUER KONTAKT ALS MITGLIEDER	NEUER KONTAKT ALS MITGLIEDER
ADFC-SUCHT RAUF	ADFC-SUCHT RAUF
RUNDREISEFÜRFAHRRADLER	RUNDREISEFÜRFAHRRADLER
Verkehrsmittel	Verkehrsmittel
RAUMDECKUNG DER PROFIS?	RAUMDECKUNG DER PROFIS?
RAUMDECKUNG MIT MITGLIEDERN	RAUMDECKUNG MIT MITGLIEDERN
Technik	Technik
TECHNIK-INFO	TECHNIK-INFO
ERFAHRUNGEN MIT BEWAEGEN	ERFAHRUNGEN MIT BEWAEGEN



Im Rundbrief 5 ruft der ADFC zu einer großen Fahrraddemo auf – erfolgreich, wie man sieht.



„Nullnummer“ von „Radfahrer Frei“. Mit der männlichen Form war die Redaktion allerdings nicht ganz glücklich und sie bat die Leserschaft um ihre Meinung. Zwei Hefte später hieß es dann „RadfahrerInnen frei“ auf dem Titel. Ab der Ausgabe 2/90 stieß ein Mitherausgeber dazu: der Kreisverband Braunschweig des Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Das weitere Schicksal dieser Zeitschrift wurde dann durch eine Reorganisation im ADFC bestimmt: 1991 wurde aus dem „Bezirksverband Ost-Niedersachsen“ der „Kreisverband Braunschweig“; aus den anderen Ortsgruppen entstanden eigene Kreisverbände. Bis 1992 führten sie „RadfahrerInnen frei“ noch gemeinsam in der gewohnten Form fort, mit zuletzt beachtlichen 52 Seiten Umfang. Dann war Schluss; 1994 erschien mit dem zwölften Heft noch eine letzte Sonderausgabe, diese nun herausgegeben vom Kreisverband Braunschweig allein. Darin wurde für die Zukunft auf die Publikation des Umweltzentrums verwiesen, dem auch der ADFC angehörte.

### **PedaLeo (1999 – )**

Ab Frühjahr 1999 erschien dann wieder eine eigene Zeitschrift des Kreisverbandes Braunschweig: der PedaLeo. Diskussionen zu dem männlichen Löwen in dem Namen sind nicht überliefert. Die Redaktion schreibt:

*Lobby für das Rad bedeutet in allererster Linie Öffentlichkeitsarbeit. Die wollen wir jetzt verstärken: PedaLeo ist der neue ADFC-Rundbrief für Braunschweig ... Ein eigenes Magazin mußte her, weil unsere Infoseite in der Umweltzeitung aus allen Nähten platzte ...*

Seitdem erscheint der PedaLeo, anfangs dreimal und später zweimal jährlich (mit einer Unterbrechung 2018). Zur 20. Ausgabe schreibt die Redaktion:

*Seit dem Frühjahr 1999 gibt es ihn, den radelnden Löwen, genannt PedaLeo. Er ist aus dem „Rundbrief“ und „Radfahrerinnen frei“ des ADFC Braunschweig hervorgegangen oder besser gesagt: Hervorgeradelt ... Alles Aktuelle, was im Kreisverband Braunschweig passiert, können hier nicht nur die Mitglieder des*



*ADFC nachlesen. Der Pedaleo hat sich seit seiner ersten Ausgabe ganz schön gewandelt; so zierte der radelnde Löwe bis zur 8. Ausgabe selbst das Titelbild. Die Gestaltung des Pedaleo wird zunehmend durch die moderne Bildbearbeitung geprägt, und somit wird die Zeitung Pedaleo immer attraktiver.*

Das Layout des Pedaleo hat sich in diesem Sinn seither weiterhin verändert. Zuletzt gab es 2020 eine Auffrischung. Die Inhalte und Themen des Pedaleo sind dagegen geblieben: In der Rubrik „Radverkehr“ die Forderung nach Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in Stadt und Region, nach sicheren Radwegen für Radfahrende „...von 8 bis 80“. Beispielhaft der Inhalt der Rubrik Radverkehr des Pedaleo 60 aus dem Jahr 2021:

- Kommunalwahl 2021 – Wahrprüfsteine zum Radverkehr
- ADFC Fahrradklima Test 2020
- Braunschweig wird ein Veloroutennetz bekommen

- Von Völkenrode in die Innenstadt – wo geht's lang?
  - Forschen und lehren für besseren Radverkehr
  - Mit sicheren Schulwegen zur Fahrradfreundlichen Kommune
- Außerdem enthält der Pedaleo regelmäßig die Rubriken ADFCintern, Projekte, Technik, Radtouren, Radtourismus, Arbeitsgruppen/Termine.

Die Redaktion freut sich weiterhin über Ihre/eure Reaktionen auf diese und die kommenden Ausgaben. Und selbstverständlich sind Beiträge immer willkommen: [pedaleo@adfc-braunschweig.de](mailto:pedaleo@adfc-braunschweig.de) Online ist der Pedaleo über die Webseite des ADFC Braunschweig zu erreichen: [braunschweig.adfc.de/ueber-uns](http://braunschweig.adfc.de/ueber-uns) Dort stellt sich die Redaktion vor, und im Archiv sind ältere Ausgaben des Pedaleo als PDF-Downloads abrufbar. Wer Interesse hat, in den Vorgängerzeitungen zu stöbern, kann sich gern an die Redaktion wenden.

## Jahreshauptversammlung 2026 des ADFC Braunschweig

Der Vorstand hatte zur Mitgliederversammlung am 9. März 2026 in die Eventlocation Wilhelm5 geladen. Es wurde ein Abend mit viel Information zu den Aktivitäten des ADFC Braunschweig, den Planungen für 2026 und zu personellen Veränderungen.

### › Susanne Schroth

Der Einladung waren ca. 50 Mitglieder gefolgt als die Versammlung um 19 Uhr von Jens Schütte, einem der beiden Vorsitzenden, und an diesem Abend der Versammlungsleiter, eröffnet wurde. Die Formalien waren schnell erledigt, so dass der Informationsblock starten konnte.

### Berichte und Rückblick auf 2025

**Mitglieder:** Zum Stichtag hatte der ADFC Braunschweig (mit Landkreis Helmstedt) 1417 Mitglieder (1310 in Braunschweig, 107 im Landkreis Helmstedt).

**IT:** Es wurde eine Software für Videokonferenzen erfolgreich getestet: Freifunk Meet von Freifunk München. Außerdem wurde ein ADFC-Kalender in der Cloud eingerichtet für aktive Mitglieder. Info an die Aktiven folgt.

**Öffentlichkeitsarbeit:** Dazu wurde ein Konzeptpapier entwickelt, das unter anderem auch das Gerüst eines Redaktionsplans enthält. Für die Umsetzung werden noch Interessierte gesucht!

**Der Stammtisch** findet jeden Achten eines Monats um halb acht statt, im



Der neue Vorstand: v. l. n. r. Monika Krüger, Lars Christian Lund, Susanne Kalbreier, Tanja, Jens Schütte, Malte Burgdorf und Dominik Bennett

Sommer im Löwengarten, im Winter im Momo in der Cammannstraße.

**Aktionen:** Der ADFC Braunschweig beteiligte sich an verschiedenen Veranstaltungen: Stadtfrühling, Mode, Mobilität und mehr; Studententag Raabeschule; Demo „Sicheres Radfahren“. Für Neumitglieder gab es einen Infoabend und auf der Weihnachtsfeier wurde das Jahr verabschiedet.

**Junger ADFC:** Am 26. April 2025 wurde der Junge ADFC gegründet. Eine regionale Gruppe in Braunschweig ist noch nicht zustande gekommen, es gibt aber Interessierte. Daher soll die Kooperation mit dem Jugendparlament und mit Schulen weitergeführt werden.

**PedaLeo:** Das Redaktionsteam besteht aus sieben Mitgliedern. Es wurden 2025 zwei Ausgaben herausgegeben, das ist auch für 2026 geplant. Die Frühjahrsausgabe soll im Mai erscheinen und damit rechtzeitig vor dem Tag der Niedersachsen (12. – 14. Juni). Dazu mehr weiter unten.

**Radtouren:** Es wurden ca. 35 Radtouren durchgeführt. Sie hatten verschiedene Schwerpunkte: Familien-, Kultur-, Natur- und Freizeittouren sowie die flotten „Feierabendtouren ohne E“.

**Arbeitskreis Verkehr:** Im Arbeitskreis Verkehr lag 2025 ein Schwerpunkt auf den Themen Velorouten und Fahrradstraßen. Darüberhinaus gibt es Themendauerläufer wie z.B. den Radweg Völknerode – Borfelder Kreisel, Radschnellwege und das Gutachten zu den Mängeln im Radverkehrsnetz. In Gesprächen mit Verwaltung und Politik versuchen die



*Jens Schütte (r.) verabschiedet die langjährigen Vorstandsmitglieder Hermann Debski und Susanne Gaus*

Aktiven hier, Fortschritte zu erzielen.

**Codierteam:** 2025 wurden 201 Fahrräder codiert. Die Fahrradcodierung ist ein Diebstahlschutz. Das Codierteam hat seit Anfang 2026 drei Neuzugänge und besteht jetzt aus fünf Personen. Weitere Aktive sind willkommen, gerne auch Frauen!

**Lastenradteam:** Das Team besteht aus 13 Aktiven und ist seit Januar 2026 Mitglied im Verband Freie Lastenräder (VFL). Das Team wird am Tag der Niedersachsen am Stand des ADFC Braunschweig sein.

**Fahrradtraining:** Diese Aktion ist gedacht für Wiederaufsteiger, Fahranfänger, Eltern mit Kindern. Sie findet statt im Stadtgarten Bebelhof, Schefflerstraße 34, am: 16.04. / 23.04. / 30.04. / 07.05. jeweils von 16 – 18 Uhr; Anmeldung nicht erforderlich.

Nach den Berichten des Schatzmeisters und der Kassenprüfer\*innen wurde der Vorstand entlastet.

Es folgte die Ehrung der Jubilare: Für 45 Jahre Mitgliedschaft im ADFC Braun-

schweig waren zwei der vier Jubilare anwesend und wurden mit viel Beifall und einer kleinen Anerkennung bedacht. Weitere Jubilare mit 35 bzw. 30 Jahren Zugehörigkeit wurden ebenfalls geehrt.

### Vorstandswahlen

Da Susanne Gaus als eine der beiden Vorsitzenden aus gesundheitlichen Gründen zurückgetreten ist, wurde eine Nachfolgerin gewählt. Es ist wieder eine

Susanne, diesmal Susanne Kalbreier, die sich in einem kleinen Artikel selbst vorstellt (siehe unten). Für den langjährigen Schatzmeister Hermann Debski, der nicht zur Wiederwahl antrat, wurde Tanja als Nachfolgerin gewählt. Sie ist im ADFC Braunschweig als Tourguide bekannt und wird auch weiterhin Ansprechpartnerin für Radtouren sein. Malte Burgdorf als Beisitzer wurde in seinem Amt bestätigt. Für Angela Hoffmann, die als

*Fortsetzung nächste Seite*

---

## Neu im Vorstand: Susanne Kalbreier

Ich wohne mit meinem Mann in der Nähe der TU Braunschweig im östlichen Ringgebiet. Das Fahrrad ist für uns nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern auch ein wichtiger Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und Umweltschutz. Dies leben auch unsere beiden erwachsenen Kinder an ihren Wohnorten weiter. In meiner beruflichen Tätigkeit befasse ich mich mit dem Qualitätsmanagement für 100 soziale Einrichtungen im AWO Bezirksverband Braunschweig e. V. Darüber hinaus bin ich benannt als Koordinatorin für den „fahrradfreundlichen Arbeitgeber“. Der Sozialverband hat 2024 das Zertifikat in Bronze erhalten. Im ADFC bin ich seit zwei Jahren Mitglied und engagiere mich im AK Verkehr, um die Radinfrastruktur in unserer Stadt sicherer und attraktiver zu machen, um so mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern.



Mit meiner Erfahrung in der Organisation sowie Moderation von verschiedenen Arbeitskreisen und meiner Begeisterung für die politische Arbeit auf kommunaler, Landes- und Bundesebene kann ich für den ADFC einen wertvollen Beitrag leisten.

Meine Motivation, als Vorsitzende zu kandidieren, ergab sich in der Zukunftswerkstatt im Januar (siehe Seite 12). Es ist mir wichtig, mit den Mitgliedern die Ergebnisse dieser Klausurtagung im ADFC Kreisverband Braunschweig mit Leben zu füllen. Ganz nach dem Motto, dass gute Prozesse Klarheit schaffen und Freiraum für das Wesentliche ermöglichen. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit und darauf, gemeinsam etwas zu bewegen für die nachhaltige Mobilität in unserer Stadt. Meine Vision ist:

**„Gemeinsam bewegen wir Zukunft – nachhaltig und mobil“**

Beisitzerin aus privaten Gründen zurückgetreten ist, konnte keine weitere Person gewonnen werden. Somit setzt sich nun der Vorstand des ADFC Braunschweig wie folgt zusammen:

**Geschäftsführender Vorstand:** Susanne Kalbreier (Vorsitzende), Jens Schütte (Vorsitzender) und Tanja (Schatzmeisterin)

**Beisitzer\*innen:** Monika Krüger, Malte Burgdorf, Lars Christian Lund

### Ausblick auf 2026

**Tag der Niedersachsen** 12. – 14. Juni: Der ADFC Braunschweig wird einen großen Stand zusammen mit dem Landesverband auf der Info- und Erlebnismeile rund ums Theater haben. Aktuell läuft eine Ideensammlung. Wer eine Idee hat, bei der

Projektgruppe mitmachen möchte und/oder sich vorstellen kann, Standdienst zu machen, meldet sich bitte per E-Mail an: [nds.tag.2026@adfc-braunschweig.de](mailto:nds.tag.2026@adfc-braunschweig.de)

Ansprechpersonen: Jens Schütte und Hildegard Dickschen.

**Kommunalwahl** im September: Geplant sind die Entwicklung eines „Wahl-O-Rad“ und eine Podiumsdiskussion zum Thema Mobilität zusammen mit VCD und Oberbürgermeisterkandidaten.

**Radtouren 2026:** Noch ist die Planung nicht abgeschlossen, aber einige Radtouren sind schon eingestellt:

[touren-termine.adfc.de](http://touren-termine.adfc.de)

**Haushaltsplan 2026:** Dieser wurde vorgestellt und beschlossen.

Die Arbeit kann beginnen, los geht's.



Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club



## FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

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

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

**JETZT  
MITGLIED  
WERDEN!**

# Zukunftswerkstatt des ADFC Braunschweig

Zum Jahresauftakt lud der Vorstand des ADFC Braunschweig die aktiven Mitglieder ein zu einer Zukunftswerkstatt. Es ging darum, den Teamgeist zu stärken und die Arbeit im Verein sinnvoll zu organisieren. Hier eine Zusammenfassung der Ergebnisse und ein Ausblick.

› *Susanne Schroth*

Bei frostigen Außentemperaturen trafen sich 16 motivierte Aktive des ADFC Braunschweig in den Räumlichkeiten der Volkshochschule Braunschweig in der Heydenstraße. Der Vorstand hatte die Mitglieder zu einer Zukunftswerkstatt geladen. Ziel des Workshops war es, sich über die Zukunft des ADFC Braunschweig auszutauschen, Ideen zur Gestaltung der Vereinsarbeit zu entwickeln und erste Maßnahmen zu definieren. Moderiert wurde der Workshop von Malte Schumacher, Philantropie-Berater und zertifizierter Stiftungsmanager. Der Kontakt ist über die Bürgerstiftung Braunschweig entstanden.

Wie lief das Ganze ab? In einem ersten Schritt beschrieben die Teilnehmenden ihre Rolle im ADFC Braunschweig sowie die Rolle, in der sie den ADFC Braunschweig zukünftig sehen. Entstanden ist hieraus unter anderem eine breite Sammlung von Aspekten und Themen, die deutlich machen, was das „Warum“ des ADFC Braunschweig ausmacht: „Warum bin ich Mitglied im ADFC Braunschweig?“

und „Warum muss es den ADFC Braunschweig auch in Zukunft geben?“ In einem weiteren Schritt wurde in zwei Arbeitsgruppen (Aktive und erweitertes Vorstandsteam) daran gearbeitet, Maßnahmen und Ideen zu entwickeln, die notwendig sind, um die Zukunftsfähigkeit des ADFC Braunschweig sicherzustellen. Wichtige Themen aus Sicht der Aktiven sind:

- › Öffentlichkeitsarbeit
- › Pressearbeit / Pressesprecher
- › Social Media
- › Kommunikationskonzept
- › Digitalisierung der Zusammenarbeit
- › Zukunft Jugend



Die Teilnehmenden hatten auf „Das Warum“ viele Antworten.

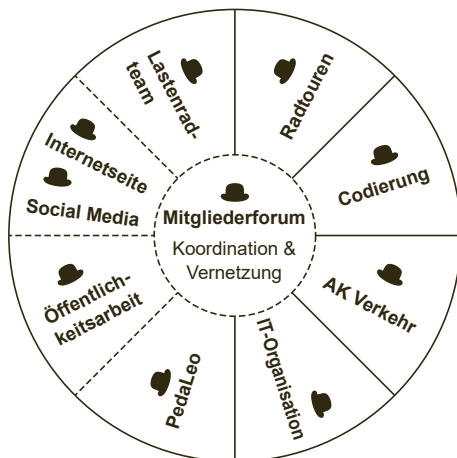
Foto und Grafik: ADFC Braunschweig

- › Angebote „verjüngen“
- › Motto – Slogan – Leitsatz?
- › „Stellenausschreibungen“ mit klaren Aufgaben publizieren
- › Ehrenamtspauschale für spezielle Aufgaben zahlen?
- › AG Zukunfts-Strategie
- › ...

Es ist deutlich geworden, dass das Thema Kommunikation (Social Media und andere Kanäle) zukünftig in einer Arbeitsgruppe betreut werden sollte. Für diese Arbeitsgruppe wird jemand als „Hutträger\*in“ gesucht!

Das erweiterte Vorstandsteam hat sich im Workshop Gedanken gemacht, wie die Arbeit im Verein zukünftig gestaltet werden soll. Entstanden ist das Bild eines stilisierten Rades, in dessen Mitte das „Mitgliederforum“ steht. Dieses hat die Funktion der Koordination und Vernetzung. Es löst den bisherigen „Aktiventreff“ ab. Hintergrund ist, dass man alle Mitglieder ansprechen möchte, an den Treffen teilzunehmen und sich einzubringen. Zwischen den Speichen des Rades stehen die Arbeits- und Projektgruppen, in denen jeweils ein Mitglied „Hutträger\*in“ ist. Die Umsetzung der Organisa-

tion wird in den nächsten Wochen schrittweise erfolgen. Das entscheidende Gremium hierzu ist das Mitgliederforum. Und: Der Vorstand arbeitet in Zukunft nur noch an den Vorstandsaufgaben, alle anderen Aktivitäten und Aufgaben werden durch die Mitglieder bewerkstelligt.



In der Feedbackrunde äußerten sich die Teilnehmenden zufrieden mit den Ergebnissen. Allerdings wurde auch deutlich, dass die Umsetzung der Maßnahmen auf viele Schultern verteilt werden muss, damit sie gelingen kann. Der Plan steht, radeln wir los!

# Ecki's



# kleine Fahrrad-Welt

## WIR STEHEN IHNEN MIT RAD UND TAT ZUR SEITE

Fahrräder · Zubehör · Service · Hol- und Bringdienst

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

## ADFC-Kongress 2026

Am 24./25. Januar kamen in Würzburg Verbandsmitglieder, Aktive im ADFC und externe Expert\*innen zusammen, um über innovative Lösungen und Ideen für die Zukunft des Radverkehrs zu diskutieren. Vom ADFC Braunschweig nahm unsere Autorin an dieser Veranstaltung teil.

› *Frauke Rösick*

Eile war angesagt, denn die Plätze für die Teilnahme am 2. ADFC-Kongress für Aktive waren auf 100 begrenzt und somit rasch vergriffen. Unter dem Motto „Innovationen“ wurde eine gute Mischung aus Best-Practice-Beispielen, Sessions und Vorträgen geboten. Nach Begrüßung durch die zweite Bürgermeisterin Würzburgs, selbst bekennende und praktizierende Radfahrerin, eröffnete Prof. Thomas Scheffer, ein Soziologe der Universität Frankfurt den Diskurs pointiert. So bezeichnete er das Fahrrad aufgrund seiner Vielseitigkeit als „Realutopie“, um soziale Veränderungen anzustoßen (positive Zukunftsvision, die mehr als ein fiktives Ideal, und bereits in Ansätzen realisierter Zukunftsentwurf ist, oft mit Fokus auf Stadt- und Quartiersentwicklung). Er beklagte die konfrontative Zuspitzung der derzeitigen Debatte um Verkehrsmittel auf ein „Die und wir“, in der jedes Sachargument ideologisch gekontert werde. Bereichert hat er meinen Wortschatz zudem mit dem Hinweis, Autos dienten hierzulande oft

als „retrotopisches Objekt“ (Verherrlichung einer Vergangenheit, die es so nie gab).

Gefallen hat mir die Aktion Radwegetest Düsseldorf. Initiiert und begleitet durch den ADFC haben sich mehr als 50 Bürger\*innen gefunden, die das 300 km umfassende Radhauptwegenetz systematisch als Expert\*innen in ihrem Stadtteil abgefahren, bewertet und mittels interaktiver Karte dokumentiert haben. Mängel wurden unter zwei Hauptkategorien – Konflikte mit Pkw oder Fußgängern – erfasst, beschrieben und fotodokumentiert. Diese Datensammlung dient nun als Diskussionsgrundlage mit Politik und Verwaltung, wobei das Projekt vor allem durch seine Bürger\*innen-Nähe und Praktikabilität punktet. Es lohnt, unter [radwegetest.adfc-duesseldorf.de](https://radwegetest.adfc-duesseldorf.de) einmal zu stöbern, das Video anzuschauen und sich einen Eindruck von der interaktiven Karte zu machen.

Die Stadt Bremen stellte ihr Projekt „BIKE IT!“ zur Förderung der



Fahrradkultur vor. Geboten wird dort ein Mix aus urbaner Lebendigkeit und Entspannung im Grünen, Kultur und Events werden mit dem Fahrrad erlebbar gemacht. Einige der wirklich guten Ideen wie beispielsweise das Fahrradkino ließen sich auch in Braunschweig verwirklichen. Einen Höhepunkt stellte Anfang September vergangenen Jahres die ADFC-Fahrraddemo mit „Hochstraßenflair“ dar, die in das BIKE IT!-Festival rund ums Radfahren, Streetfood, Stadtentwicklung und Kultur auf der Überseeinsel mündete.

In den digitalen Tools wurde mit KONRAD eine digitale KI-Assistenz zum Schreiben von Radkonzepten als Weiterentwicklung des „Werkzeugkastens für Rad- und Mobilitätskonzepte“ vorgestellt. Dr. Antje Seidel von der Leuphana-Universität Lüneburg vermittelte den Einstieg und die Möglichkeiten zur Nutzung der Geodatenbank Open Street Maps. Zu meiner Freude konnte ich zudem vernehmen, dass das Projekt OpenBikeSensor weiterhin aktiv ist. Es handelt sich um einen Ultraschallsensor, der von einer Open Source Community entwickelt wurde und, an der Sattelstütze montiert, Abstandsmessungen überholender Pkw vornimmt, die auf einer Portalkarte hochgeladen werden können. Da die TU Braunschweig phasenweise aktiv involviert war, sind hier viele Messungen vorgenommen worden. So ist gut erkennbar, wo es im Stadtgebiet mit der Einhaltung der Überholabstände gut oder weniger gut läuft. Interessierte können selbst einen OpenBikeSensor bauen oder diesen entleihen. Ansprechpartner für Niedersachsen und

weitere Informationen finden sich unter [obs.adfc-niedersachsen.de](https://obs.adfc-niedersachsen.de)

Schulwegsicherheit war ein weiterer Themenschwerpunkt. Kinder fahren tendenziell immer weniger Fahrrad. Hierfür gibt es gesellschaftliche und soziale Gründe, aber es fehlt auch an kindgerechtem Verkehrsraum, denn Mobilitätskonzepte werden von und für Erwachsene erstellt. Problematisch ist zudem, dass selbst Kinder, die früh mit dem Radfahren begonnen haben, in der Regel aus versicherungstechnischen Gründen nicht mit dem Fahrrad zur Grundschule fahren dürfen und ihnen so die kontinuierliche Praxis fehlt. Nach der Grundschule müssen sie dann auf der Fahrbahn statt auf dem Gehweg fahren und sind damit oft überfordert. Radfahren fördert bei Kindern die Kognition, räumliche Orientierung und Selbständigkeit und wirkt sich somit positiv auf deren Entwicklung aus. Der ADFC Baden-Württemberg arbeitet an einem neuen Ausbildungskonzept, das noch in diesem Jahr starten soll. Es verbindet Life Kinetik mit Radfahrenlernen. Life Kinetik ist eine Trainingsform, die Wahrnehmungsaufgaben mit kognitiven Herausforderungen und ungewöhnlicher, spaßiger Bewegung koppelt – wir dürfen gespannt sein. Das Projekt „Fahrradfreundliche Schule“ des ADFC Schleswig-Holstein bezieht Kinder aktiv ein, Schulwegpläne neu und aus deren Perspektive, auch als Zuzußgehende, zu denken. Erst mit 12–14 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten, Bremswege und Abstände im Verkehrsgeschehen richtig einschätzen. Außerdem haben sie andere Angsträume und bevorzugen oft

andere Wege, um zum Ziel zu kommen. Mit Hilfe altersgerechter Schulwegchecklisten für Grundschüler, die Sekundarstufe I und junge Erwachsene kann ein Perspektivwechsel gelingen. Wir haben dies in einem Praxistest in mehreren Gruppen ausprobiert und die Dinge buchstäblich mit anderen Augen gesehen.

Beeindruckt hat mich der Vortrag des ADFC Bonn mit dem Thema: Haltung als Schlüssel für gelungene Kooperation. Bonn ist mit knapp 350 000 Einwohnern größer als Braunschweig (ca. 250 000 Einwohner), die Pendlerströme dieser Stadt sind mit täglich ca. 200 000 jedoch außergewöhnlich hoch und belasten den Verkehrsraum stark. Die Hoffnungen, eine Entzerrung durch Verlagerung auf den ÖPNV und Radverkehr zu erreichen, hatten sich in den vergangenen Jahren jedoch nicht erfüllt. Ähnlich wie in anderen Städten schien um die Verkehrsinfrastruktur ein Kulturkampf ausgebrochen zu sein, Begriffe wurden zu Triggern für Emotionen, die einem sachlichen und zielorientierten Dialog im Wege standen. Vertreter des ADFC Bonn haben daraufhin begonnen, aktiv auf unterschiedliche Akteure zuzugehen. Dies betraf sämtliche Ratsfraktionen (außer der AfD), die Verwaltung, die Polizei, die IHK, den ADFC, aber auch Busfahrer. In einem ersten Schritt: „Zuhören – Hinhören – Fragen“ konnten Vorurteile abgebaut, verhärtete Fronten aufgebrochen und Grundlagen für einen regelmäßigen und letztlich konstruktiven Austausch geschaffen werden. Mehrere gemeinsame informelle Radtouren und eine „Klassenfahrt“ nach Utrecht als Vorzeigestadt

einer gelungenen Verkehrskultur ergänzten den Dialog. Das Ergebnis, ein gemeinsames Positionspapier der IHK, des ADFC und des Radentscheids Bonn zur Förderung des Radverkehrs kann sich sehen lassen ([bonn-rhein-sieg.adfc.de](http://bonn-rhein-sieg.adfc.de) Suchbegriff „Positionspapier“). Es bleibt abzuwarten, inwieweit dieses Konzept eine praktische Anwendung erfährt.

Am Schluss des Programms wurde als besonderes Infrastrukturprojekt das innovative Fahrradparkhaus Bike Parking am Potsdamer Platz in Berlin vorgestellt. In einer ehemaligen unterirdischen Einkaufspassage ohne Tageslicht und Außenbezug, die den U- und S-Bahnhof verbindet, sind 200 sichere Fahrradabstellanlagen entstanden, vom einfachen Fahrradbügel bis hin zu abschließbaren Boxen mit Lademöglichkeit. Es handelt sich um einen hellen und einladenden Ort, geräumig, mit interessantem Farbkonzept und futuristischem Design, zugänglich über fahrradtaugliche Rolltreppen. Ich werde es mir beim nächsten Besuch in Berlin sicherlich anschauen.

Gut vertreten war in Würzburg zudem die Jugendorganisation Junger ADFC, die sich erst im vergangenen Jahr mit bundesweit 30 000 Mitgliedern gegründet hat und die Ideen, Visionen und Bedürfnisse junger Menschen (10–26 Jahre) bei der Verkehrsgestaltung vertritt.

Der Kongress hat gezeigt, dass gute Ideen und ein Engagement vor Ort zu spürbaren Veränderungen führen können. Inspiriert und mit neuem Schwung haben wir die Heimreise angetreten.

# Die Velorouten – ihre Entstehungsgeschichte und ihre Definition

Presseberichte und Leserbriefe offenbaren immer wieder ein völlig falsches Verständnis der viel diskutierten Velorouten. Deshalb möchte ich hier noch einmal einen Überblick geben, was Velorouten sind, wie das Projekt entstanden ist, wo Velorouten geplant sind und wie Radwegnetze zusammenhängen.

› *Paul Kleinherne*

Wie nötig die Erklärung des Begriffs Veloroute ist, zeigt sich in den Aussagen eines jungen Politikers. Er verspricht im Herbst 2025 in der Braunschweiger Zeitung „Velorouten wird es mit mir nicht geben“, doch gleichzeitig empfiehlt er: „man solle das bestehende Radwegnetz sanieren“.

Aber genau das „steckt doch drin“ im Projekt „Velorouten“. Es soll ein durchgehendes, sicheres und komfortables Radwegnetz entstehen. Dabei sollen bestehende Radwege saniert, sowie bei Erfordernis ausgebaut und Lücken im Netz geschlossen werden. Die durchgehenden radialen Velorouten sollen vom Stadtrand alle Stadtteile mit der Innenstadt verbinden und mit Ringrouten ergänzt werden.

War die Äußerung des Politikers nur vorweggenommene Wahlkampfpolemik zur bevorstehenden Kommunalwahl im September 2026 oder wurden Begriffe unbeabsichtigt verwechselt oder falsch interpretiert?

## Ziele- und Maßnahmenkatalog

Im Jahr 2020 hat die Initiative Fahrradstadt Braunschweig ein Bürgerbegehren „Radentscheid“ bei der Stadt Braunschweig angezeigt. Daraus entstand im

Laufe des Jahres in einer Arbeitsgruppe ein *Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr in Braunschweig*, der Mitte 2020 im Braunschweiger Rat beschlossen wurde.

Dieser Katalog enthält 7 Ziele mit insgesamt 29 verschiedenen Maßnahmen, z. B. Markierung von Fahrradfurten, Berichte der Unfallkommission, geschützte Radfahrstreifen, Fahrradabstellanlagen, Optimierung von Ampelschaltungen, sowie auch die folgenden Maßnahmen:

### **Maßnahme 3: Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten**

*Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig ist eine Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes vorzustellen, das zum einen alle Stadtteile miteinander vernetzt und zum anderen ein hochwertiges radiales Veloroutennetz beinhaltet, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet. Velorouten werden im Mobilitätsentwicklungsplan definiert als besonders komfortabel ausgebaute, für alle Altersgruppen sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. Die Planung fließt in Maßnahme 8 ein.*

### **Maßnahme 8: Ausbauziel bis 2030**

*Für den Bau von Radverkehrsanlagen*

werden jährlich Haushaltsmittel in ausreichendem Umfang bereitgestellt, um die hier definierten Ziele zu erreichen. Die Stadt baut bis 2030 mindestens 35 Kilometer Radwege aus oder neu gemäß Braunschweiger Standard. Die Prioritäten werden in der Rahmenplanung festgelegt. Die Möglichkeiten, Fördermittel zu akquirieren, werden durch die Verwaltung professionell ausgeschöpft.

### **Maßnahme 8.1: Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße**

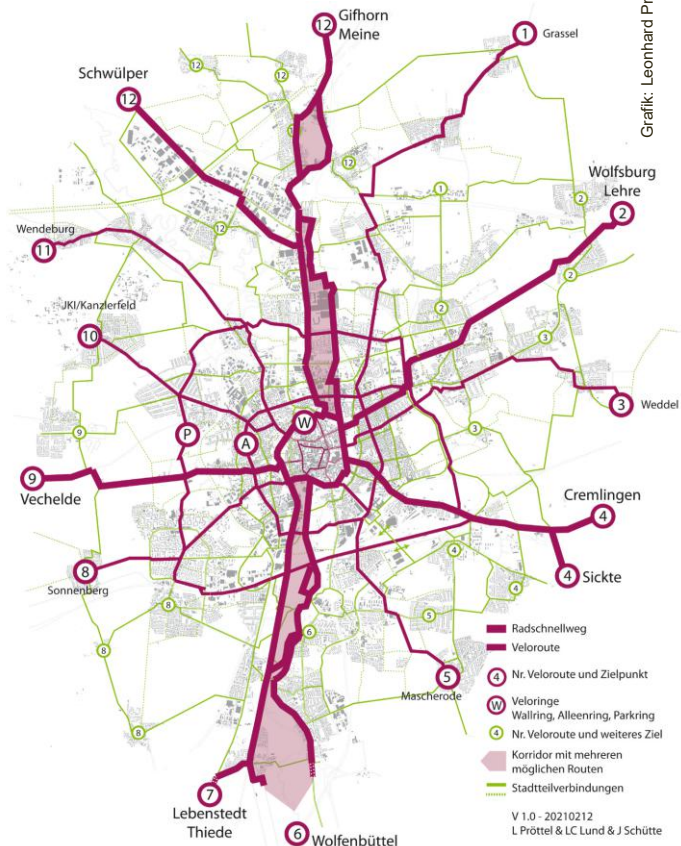
Als Pilotprojekt für die Schaffung eines Veloroutennetzes mit Anbindung an die Innenstadt wird eine geeignete Veloroute zeitnah errichtet. Außerdem wird in Anlehnung an den Veloroutenstandard die Uferstraße/Feuerwehrstraße als attraktive Route für den Fuß- und Radverkehr optimiert.

### **Maßnahme 8.2: Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings**

Entlang des Wallrings ist ein Lückenschluss vorzunehmen, sodass ein geschlossener Ring für den Radverkehr um den Innenstadtbereich entsteht. Dabei sind besonders die Übergänge zwischen den einzelnen Wallstraßen fahrradfreundlich zu gestalten. Die Verwaltung soll dazu Vorschläge ausarbeiten und in den Gremien vorstellen.

## **Ein Netz das alle verbindet**

Im Februar 2021 haben die Braunschweiger Mobilitätsverbände ADFC, VCD, MoveBs, braunschweiger forum, die Initiative Fahrradstadt Braunschweig und die Bürgerinitiative „Radweg jetzt – Völkenrode“ einen Vorschlag für ein Veloroutennetz erarbeitet und eine Broschüre veröffentlicht unter dem Namen: *Velorouten: Ein Netz das alle verbindet*. Die Broschüre beinhaltet den Karten-Vorschlag für ein Zielnetz (Grafik unten) und erläutert detailliert die Themen: Qualitätsstandard, Zielgruppen, schnelles



und direktes Netz. Der Netzvorschlag basiert auf 12 Velorouten vom Stadtrand bis in die Innenstadt.

Der Parkring, der Alleening und der Wallring verbinden als Ringrouten die radialen Velorouten und stellen Querverbindungen her. Die geplanten Rad-schnellwege nach Wolfenbüttel/Salzgitter, nach Wolfsburg und nach Vechede lassen sich in das Veloroutennetz integrieren, besitzen aber einen höheren Ausbaustandard.

Viele Routen haben eine eindeutige Führung entlang historisch gewachsener Wege. Alle wichtigen Ziele in der Stadt, wie Bahnhöfe, die Innenstadt, Hochschulen, Krankenhäuser, etc., werden von dem Veloroutennetz erschlossen.

### **Definitionsvorschlag für Velorouten**

Die Stadt Braunschweig hatte Mitte des Jahres 2021 in der Beschlussvorlage 21-15699 der Politik einen mit den Radverkehrsverbänden abgestimmten *Definitionsvorschlag für Velorouten in Braunschweig* zum Beschluss vorgelegt. Die Vorlage ist im Ratsinformationssystem einzusehen. Nachfolgend hieraus ein Auszug wichtiger Vorgaben:

#### **Velorouten in Braunschweig zeichnen sich aus durch:**

- › *Eine attraktive und sichere Verbindung für den Alltagsradverkehr, die Radfahrende jeden Alters gerne nutzen und auf der sie sich sicher fühlen*
- › *Führung auf Radwegen, geschützten Radfahrstreifen, bevorrechtigten Fahrradstraßen mit flankierenden Maßnahmen zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs oder sonstigen in glei-*

*chem Maße sicheren und komfortablen Straßen oder Wegen*

- › *Weitgehende bauliche Separation vom Kfz-Verkehr, auch an Knotenpunkten*
- › ...

#### **Ausstattungsmerkmale:**

- › *Die Ausweisung von Velorouten auf Radwegen im Bestand soll folgenden Mindestmaßen entsprechen: 2,0 m Breite bei Einrichtungsradwegen, 3,0 m Breite bei Zweirichtungsradwegen*
- › *Mindestbreiten nach Braunschweiger Standard für neue Radwege: 2,30 m bei Einrichtungsradwegen, 3,20 m für Zweirichtungsradwege*
- › *Leichtläufiger ebener Belag, in der Regel Asphalt, ausnahmsweise Pflaster ohne Fase, auch bei Einmündungen und Grundstückszufahrten, Vermeidung von Bordsteinen und Rinnen quer zur Veloroute*
- › ...

### **Regionales Radverkehrsnetz**

Im Jahr 2022 hat der Regionalverband Braunschweig ein *Regionales Radverkehrsnetz Großraum Braunschweig* veröffentlicht, welches alle Kommunen und Landkreise im Verbandsgebiet einbezieht. An den Grenzen der Kommunen wurden Übergabepunkte definiert, womit ein durchgängiges Radwegenetz sichergestellt wird. In der Einführung schreibt der Regionalverband:

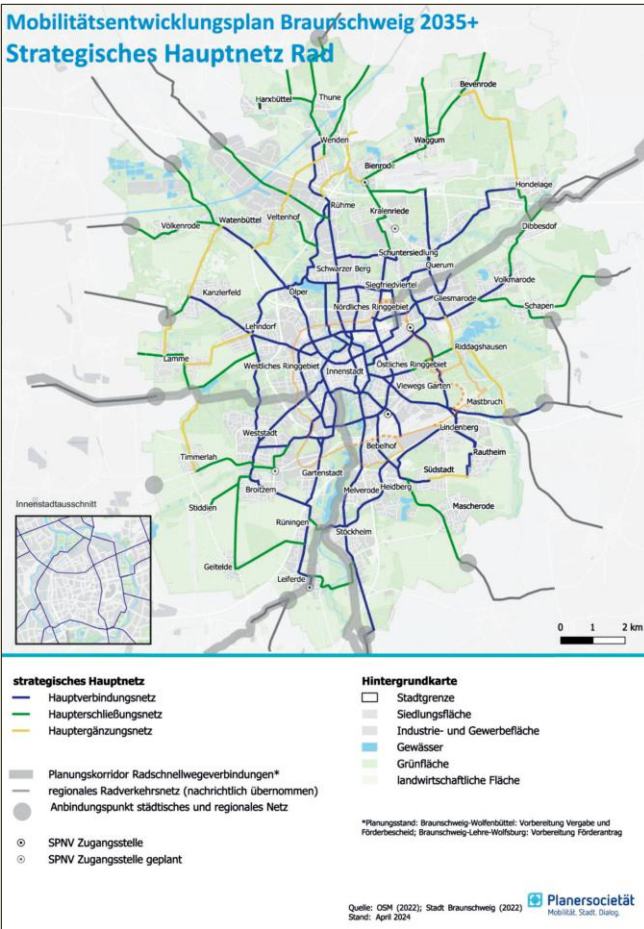
*... Damit das Netz die beschriebenen Ziele erfüllen kann und in der Gesamtheit einen Wert entwickelt, ist es erforderlich, dass Landkreise, Städte und Gemeinden diese Verbindungen als Basis übernehmen und sie verdichten, indem sie ihre kommunalen Netze daran anknüpfen ...*

## Mobilitätsentwicklungsplan

Im Jahr 2025 beschloss der Rat der Stadt Braunschweig den *Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP)*. Die Erarbeitung erfolgte von einem Planungsbüro und der Stadtverwaltung unter Beteiligung von Wissenschaft, Politik und Experten aus unterschiedlichen Bereichen. Damit liegt der Verwaltung eine ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus vor.

Der MEP besitzt in den Anlagen ein „Strategisches Hauptnetz Rad“ (siehe Grafik auf dieser Seite). Dieses gliedert sich in Hauptverbindungsnetz, Haupterschließungsnetz und Hauptergänzungsnetz. Es enthält auch die vom Regionalverband definierten „Übergabepunkte“ an das Regionale Radverkehrsnetz sowie drei Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Im MEP sind Velorouten folgendermaßen definiert:

*Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der „Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards“ konsequent umgesetzt.*



Ich gehe davon aus, dass alle zukünftigen Velorouten anhand des „Strategischen Hauptnetzes Rad“ geplant und sinnvollerweise bis zu den Übergabepunkten zum Regionalen

Radwegenetz geführt werden. Die streckengenaue Planung muss für jede Route gesondert erfolgen und von der Politik beschlossen werden.

Ich bin mir dessen bewusst, dass aufgrund der Flächenverfügbarkeiten und der Radwegbreiten gemäß Braunschweiger Standard es zwangsläufig zu einer Flächenumverteilung und den Konsequenzen für den Kfz-Verkehr bzw. für das Parkraummanagement kommt. Ein faires Miteinander aller Betroffenen mit klärenden Abstimmungsgesprächen sollte zu einem tragfähigen Kompromiss führen.

### **Radwege zu Nachbargemeinden nicht vergessen**

Velorouten innerhalb von Braunschweig sind wichtig, wichtig sind aber auch die teilweise nicht zum Veloroutennetz gehörenden Verbindungen zu Nachbargemeinden, damit deren Bürger zukünftig vermehrt mit dem Fahrrad anstatt mit

dem Pkw nach Braunschweig pendeln. Die Regionalen Radwege liegen häufig an Landesstraßen, für deren Planung und Bau das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen in Hannover zuständig ist. Diese Radwege sind aufgenommen in einem Radwegekonzept, welches aktuell überarbeitet wird und 2027 neu erscheinen soll, vorher aber noch mit den Kommunen abgestimmt werden muss.

*Velorouten in Braunschweig sind durchgehend sichere Fahrradrouten, die im MEP verankert und vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen wurden.*

Im aktuellen Radwegekonzept 2016 befinden sich die beiden Radwege an der L 473 (Timmerlah – Weststadt) und der L 635 (Hondelage – Flughafen) bereits im „vordringlichen Bedarf“ und könnten geplant und gebaut werden. Ergänzend dazu wäre es wünschenswert, wenn bei oben genannter Abstimmung zum neuen Radwegekonzept auch der Radweg an der L 611 (Völkenrode – Bortfelder Kreisel) für den „vordringlichen Bedarf“ angemeldet wird.

### **Quellen**

- › Broschüre Velorouten der Braunschweiger Umweltverbände [braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Verkehr/Veloroutennetz\\_web.pdf](https://braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Verkehr/Veloroutennetz_web.pdf)
- › Regionales Radverkehrsnetz [www.regionalverband-braunschweig.de/mobilitaet/rad-weg/radverkehrskonzept](http://www.regionalverband-braunschweig.de/mobilitaet/rad-weg/radverkehrskonzept)
- › Mobilitätsentwicklungsplan [www.braunschweig.de/leben/stadtplan\\_verkehr/mobilitaetsentwicklung/index.php](http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/mobilitaetsentwicklung/index.php)

# Die Velorouten – ihr Bearbeitungs- und Umsetzungsstand

› *Paul Kleinherne*

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 14. Juli 2020 mit Drucksache 20-13342-02 die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ und damit eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030 beschlossen. Der Ziele- und Maßnahmenkatalog beinhaltet 7 Ziele mit insgesamt 29 Maßnahmen.

Die Verwaltung berichtet im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe (AMTA) halbjährlich in Form eines Kompaktberichtes „Radverkehr“ zum aktuellen Bearbeitungsstand der 29 Maßnahmen. Diese sind in den Berichten tabellarisch geordnet, dabei teilweise aufgesplittet, sodass insgesamt 43 Teilmaßnahmen entstanden sind. Die Tabellen zeigen Zielwerte an, aber auch den prozentualen Umsetzungsstand, der aktuell von 0 bis 100 % variiert. Der jeweilige Bearbeitungsstand wird in Textform beschrieben. Die Kompaktberichte können im Ratsinformationssystem eingesehen werden. Bei 29 verschiedenen Maßnahmen ist es unvermeidbar, dass einige ineinanderfließen, dies auch beim Thema Velorouten. Über Velorouten wird berichtet in

- › Maßnahme 3: Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten
- › Maßnahme 8: Ausbauziel bis 2030
- › Maßnahme 8.1: Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße
- › Maßnahme 8.2: Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings

Bis 2030 sollen ca. 35 km Radwege neu- oder ausgebaut werden. Im Bau bzw. in Planung sind aktuell die drei Velorouten

- › Schöppenstedter Turm – Helmstedter Straße – Schlossplatz,
- › Timmerlah – südliche Weststadt – Frankfurter Platz – Bankplatz,
- › Wallring: Inselwall – Wendentorwall – Theaterwall – Löwenwall – Bruchtorwall – Gieselerwall – Wilhelmitorwall.

Da beim PedaLeo-Redaktionsschluss der 8. Kompaktbericht mit Stand 31.12.2025 noch nicht veröffentlicht war, kann nachfolgend nur auf den 7. Kompaktbericht Bezug genommen werden. Der Kasten auf Seite 23 zeigt beispielhaft einen Auszug daraus mit dem Planungs- und Baufortschritt der Maßnahmen 3, 8 und 8.1.

## Kritische Anmerkungen

Meines Erachtens geht es bei der Planung und dem Bau von Velorouten viel zu langsam voran. Deshalb seien zum Kompaktbericht, zum Bau eines Veloroutennetzes und zur Abarbeitung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs einige kritische Anmerkungen erlaubt.

- › Es wird berichtet, dass das Veloroutennetz auf Basis des „strategischen Hauptnetzes Radverkehr“ fortgeschrieben wird. Um die Übergabepunkte an das Regionale Radverkehrsnetz zu erreichen, ist mindestens die gemeinsame Umsetzung des Hauptverbindungsnetzes und des Haupterschließungsnetzes erforderlich.

## Auszug aus dem 7. Kompaktbericht (Stand: 31.03.2025) – Angaben zum Umsetzungs- und Bearbeitungsstand für ausgewählte Maßnahmen

### Maßnahme 3 – Velorouten planen

Umsetzungsstand 80 % (Radnetzplan)

Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) wurden die strategischen Hauptnetze für Radverkehr, ÖPNV und MIV erarbeitet und dem AMTA am 28.05.2024 zum Beschluss vorgelegt. Das Veloroutennetz besteht aus großzügigen Korridoren und wird auf Basis des strategischen Hauptnetzes Radverkehr fortgeschrieben. Eine straßenscharfe Festlegung der Veloroutenverläufe wurde extern vergeben und wird seit Oktober 2024 erarbeitet. Parallel lässt die Verwaltung ebenfalls durch ein externes Planungsbüro den Verlauf einer dritten Veloroute in Richtung Weststadt prüfen

### Maßnahme 8 – Ausbauziel bis 2030

Umsetzungsstand 10 % (Kilometer)

Der „Braunschweiger Standard“ wird bei allen Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt. Abgeschlossene Baumaßnahmen fließen sukzessive in den Umsetzungsstand ein. Im Betrachtungszeitraum wurden Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von 0,4 km fertiggestellt. Seit Ratsbeschluss wurden insgesamt ca. 3,5 km Radwege nach Braunschweiger Standard neu- oder ausgebaut.

### Maßnahme 8.1 – Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße

Umsetzungsstand Veloroute 75 % (Planung)

Die politischen Gremien haben dem von der Verwaltung vorgelegten Planungsentwurf zur Veloroute vom Umfeld Schlossplatz bis zum Schöppenstedter Turm Ende 2023 zugestimmt (23-22386). Für die beschlossenen Abschnitte ist die Ausführungsplanung abgeschlossen. Sie befinden sich in der Bauvorbereitung.

- Für die Velorouten fehlt die Festlegung eines zeitlichen Ausbauziels.
- Warum werden die Velorouten nur einzeln nacheinander und nicht mehrere gleichzeitig geplant/gebaut?
- Offen ist, ob zwischenzeitlich für alle Velorouten Korridore festgelegt sind. Es gab 2023 (siehe DS 23-20958) beim Netz noch ungeprüfte Korridore, über die in den Kompaktberichten noch nicht berichtet wurde.
- Ist die im Oktober 2024 vergebene straßenscharfe Festlegung der Routen zwischenzeitlich abgeschlossen?
- Mit Stand 31.03.2025 sind erst 3,5 km Radwege neu- oder ausgebaut. Wie wahrscheinlich ist es, dass bis 2030 ca. 35 km neu- oder ausgebaut sind?

Dies kann nach meiner Meinung nur funktionieren, wenn die Stadt in den nächsten 4 Jahren die erforderlichen Mittel für Planung und Bau der fehlenden 31 km in den Haushalt einstellt.

### Vorschläge für Prioritäten

Die Mobilitätsverbände haben im Januar 2024 die Braunschweiger Verwaltung und auch die Parteien und Politiker angeschrieben und folgende, als nächste zu priorisierende Velorouten vorgeschlagen:

- Veloroute 12: Richtung Wenden, Meine bzw. Groß Schwülper,
- Veloroute 11: Richtung Ölper, Watenbüttel, Völkenrode,
- Veloroute 8: Richtung südliche Weststadt, Timmerlah.

Die Stadt Braunschweig plant zunächst die Veloroute 8. Sie hat jedoch auch mitgeteilt, dass sich die Auswahl der drei genannten Routen mit denen der Verwaltung deckt. Somit kann erwartet werden, dass die beiden Routen Nr. 11 und 12 als nächste in die Planung gehen. Es erscheint sinnvoll und machbar, dass beide Velorouten gleichzeitig geplant werden. Notwendig ist aber, dass größerer politischer Willen im Braunschweiger Rat gezeigt wird und ausreichend Haushaltsmit-

tel bereitgestellt werden.

Im Jahr 2024 hat es eine systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes Braunschweig gegeben. Dem Ergebnisbericht der Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH kann entnommen werden, dass das Braunschweiger Radverkehrsnetz umfangreiche Mängel aufweist und dringend saniert werden muss. Das Veloroutennetz zeigt dabei sinnvoll die Prioritäten.

### Quellen

- › 7. Kompaktbericht (Mitteilung - 25-25872) im Ratsinformationssystem: [ratsinfo.braunschweig.de/integration/vo020?VOLFDNR=1034713](https://ratsinfo.braunschweig.de/integration/vo020?VOLFDNR=1034713)
- › Ergebnisbericht der Planersocietät (Mitteilung - 24-24574) im Ratsinformationssystem: [ratsinfo.braunschweig.de/integration/vo020?VOLFDNR=1032874](https://ratsinfo.braunschweig.de/integration/vo020?VOLFDNR=1032874)

# Radhaus



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

☎ 0531/2336871



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

## Plakataktion von ADFC und VCD – Helmstedter Straße wird sicherer für alle



Foto und Plakate: ADFC und VCD Braunschweig

Die Baustelle an der Helmstedter Straße – ein einziges Ärgernis? ADFC und VCD sind anderer Ansicht. Die Baustelle hat vor allem einen Grund: Die Kanalisation muss erneuert werden. Die Stadt Braunschweig hat diese Gelegenheit für anstehende Umgestaltungen genutzt. So wird die Bushaltestelle Hochstraße barrierefrei umgebaut und der Ratsbeschluss zu verbesserten Radverbindungen umgesetzt.



Mit dem ersten Teilstück der Veloroute 4 wird eine durchgehende und vor allem sichere Verbindung in die Stadt für Radfahrende geschaffen. Ein weiterer Zebrastreifen wird die Quermöglichkeit für zu Fuß Gehende verbessern. Nach Ende der Bauarbeiten entsteht ein sicherer Straßenraum für Fußgänger, Radfahrende und Autofahrer.

Diese positiven Aspekte kamen in der Berichterstattung zu kurz. Im Februar haben deshalb ADFC und VCD mit Plakaten im Bereich der Baustelle auf diese Zusammenhänge hingewiesen. Beim Aufhängen kamen die Initiatoren mit den zahlreichen Fußgängern ins Gespräch, die die Helmstedter Straße für den Weg in oder aus der Innenstadt nutzen. Sie erhielten vorwiegend positive Rückmeldungen: „Von uns aus kann es hier immer verkehrsberuhigt bleiben. Es ist ruhiger und die Leute begegnen sich wieder.“ Ein Einzelhändler sagte sogar: „Ich freue mich drauf, wenn hier ein sicherer Weg für Radfahrer entsteht.“

Die Plakataktion war ein großer Erfolg.

*ADFC und VCD Braunschweig*

# Parkplatznot in Braunschweig – Jammern auf hohem Niveau

Parken, ob in der Innenstadt oder in Wohngebieten – ein Reizthema, das im Vorfeld der Kommunalwahlen die Politik, aber auch viele Bürger beschäftigt. Aber hat Braunschweig da wirklich ein Problem?

› *Wolfgang Ahlborn*

Vorschläge zur Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum, die das Parken verteuern, werden von Teilen der Politik als „ideologischer“ Kampf gegen den motorisierten Individualverkehr gebrandmarkt, es wird der Untergang des Einzelhandels und der Gastronomie beschworen. Das Recht, sein Auto kostenfrei möglichst vor der Tür abzustellen, ist in vielen Köpfen verankert. Auf der anderen Seite gibt es den Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, mehr Platz und Sicherheit für Fußgän-

ger\*innen und Radfahrer\*innen, nach mehr Grünflächen, Bänken und Orten der Begegnung.

Da erscheint eine aktuelle Untersuchung zum Thema Parken im Vergleich deutscher Städte gerade recht, um die Diskussion zu versachlichen. Das Internetportal LeasingMarkt.de hat für 25 deutsche Großstädte Daten zu den Kosten für das Parken und zum Parkraumbangebot ermittelt. Um ein Ergebnis der Studie gleich vorwegzunehmen: Braunschweig ist Spitze! Jedenfalls fast; im Gesamt-

	Anwohnerausweis (Jahr)	Parkgebühren			Anzahl öff. Parkplätze	Parkplatzfläche	Anteil vom Stadtgebiet	Pkws pro Parkplatz
		Parkhaus (Monat)	Parken (1 Std.)					
			min.	max.				
1 Magdeburg	31 €	145 €	0,50 €	1,00 €	229 080	2,75 km²	1,4 %	0,5
2 Kiel	30 €	108 €	2,00 €	2,00 €	147 919	1,78 km²	1,5 %	0,8
3 Dortmund	31 €	88 €	1,50 €	2,50 €	392 195	4,71 km²	1,7 %	0,8
4 Braunschweig	31 €	102 €	1,00 €	1,80 €	318 708	3,82 km²	2,0 %	0,5
5 Dresden	30 €	183 €	1,20 €	2,40 €	273 961	3,29 km²	1,0 %	0,8
...								
9 Potsdam	30 €	90 €	1,50 €	3,00 €	90 390	1,08 km²	0,6 %	0,9
...								
21 Wiesbaden	120 €	120 €	2,50 €	3,00 €	145 938	1,75 km²	0,9 %	1,5
22 Stuttgart	31 €	139 €	1,20 €	5,50 €	202 155	2,43 km²	1,2 %	1,5
23 München	30 €	200 €	2,00 €	2,50 €	359 519	4,31 km²	1,4 %	2,1
24 Hamburg	65 €	259 €	1,50 €	3,50 €	687 679	8,25 km²	1,1 %	1,2
25 Frankfurt a. M.	120 €	317 €	2,00 €	4,00 €	251 219	3,01 km²	1,2 %	1,4

Parkbedingungen in ausgewählten deutschen Großstädten; Daten aus: Parkplatz-Index 2025, [www.leasingmarkt.de/parkplatz-preis-index](http://www.leasingmarkt.de/parkplatz-preis-index)

ergebnis landete Braunschweig auf Platz 4 hinter Magdeburg, Kiel und Dortmund. Nachfolgend seien einige Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt. Die vollständigen Daten mit Angaben zur Methodik sind einsehbar auf: [www.leasingmarkt.de/parkplatz-preis-index](http://www.leasingmarkt.de/parkplatz-preis-index)

### Kosten

Besonders günstig ist das Parken in Magdeburg. Die öffentlichen Parkgebühren liegen bei 0,50 bis 1,00 Euro pro Stunde, Anwohnerparken kostet 31 Euro jährlich. In Düsseldorf, Stuttgart, Frankfurt und anderen Metropolen kann der Parkschein für eine Stunde dagegen 4,00 Euro und mehr kosten, und in Wiesbaden und Frankfurt schlägt der Anwohnerausweis mit 120 Euro jährlich zu Buche. In Braunschweig ist das Parken mit 1,00 bis 1,80 Euro pro Stunde und 31 Euro für den Anwohnerausweis vergleichsweise günstig.

### Verfügbarkeit von Parkplätzen

Besonders interessant ist das Ergebnis zum tatsächlich vorhandenen Parkraum.

Für die 25 ausgewählten Städte wurde, meist auf der Grundlage von OpenStreet-Map-Daten, die Gesamtzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum ermittelt. Für Braunschweig kamen die Autoren auf 318 708 Parkplätze. Mit zwei Kenngrößen lässt sich diese Zahl einordnen:

- Mit 2,75 km<sup>2</sup> nehmen die Parkplätze 2,0 % der Fläche des Stadtgebiets ein – der höchste Flächenanteil aller 25 Städte. In Potsdam sind es nur 0,6 %.
- Rechnerisch kommen in Braunschweig zwei öffentliche Parkplätze auf einen zugelassenen Pkw. Nur Magdeburg und Rostock haben ähnlich günstige Relationen. In München dagegen kommen mehr als zwei Pkw auf einen Parkplatz.

### Fazit

Braunschweig hat im Vergleich zu anderen Großstädten kein gravierendes Parkraumproblem. Der ADFC möchte erreichen, dass die Diskussion um eine menschenfreundliche, zukunftsfähige, lebenswerte Stadt auch im Wahlkampf faktenbasierter geführt wird.



Bewachtes Parken • Pannenservice • Leihräder

Radstation am Hauptbahnhof • Tel. +49 531 7076025 • [www.awo-bs.de](http://www.awo-bs.de)

## AWO-Radstation am Braunschweiger Hauptbahnhof

### Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 05:30–22:30 Uhr

Samstag 06:00–21:00 Uhr

Sonntag 06:00–21:00 Uhr



Radstation

#folgeuns



## Fahrradfreundliches Königsutter – ein Erfahrungsbericht

Als der Regionalverband Großraum Braunschweig 2023 das Förderprojekt „Rauf aufs Rad“ ausschrieb, bewarb sich das Fahrradteam der MachBar e. V. mit Ideen, wie man die Lutteraner Bürger aufs Rad bringen kann. Neben einem Leihsystem für E-Bikes starteten wir ein Projekt, um die Bürger bei der Feststellung von Schwachstellen in der Radverkehrs-Infrastruktur zu beteiligen.

› *Helmut Prüve*

### Die Ausgangssituation

Bereits 2017 hat die Stadt Königsutter ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. In den Bewertungen der ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 und 2022 hat sich das aber nicht niedergeschlagen. Mit Gesamtnoten von 4,2 bzw. 4,4 landete die Stadt weit hinten im Städtevergleich. Es ist also noch viel Luft nach oben, sprich: es muss kontinuierlich mehr vom Radverkehrskonzept umgesetzt werden. Angesichts der knappen Mittel bedarf es selbstverständlich einer Priorisierung.

### Das Projekt

Um den alltäglichen Bedarf beim Radeln festzustellen und Schwerpunkte zu erkennen, setzten wir auf eine digitale Form der Bürgerbeteiligung. Mit Unterstützung der Herstellerfirma sowie Spenden konnte die MeldooPLUS-App angeschafft werden. Mit dem Smartphone wird per GPS die genaue Örtlichkeit auf der Landkarte lokalisiert. Als nächstes besteht die Möglichkeit, Fotos der Situation einzustellen. Danach wird die Meldung per Klick einer von 12 speziellen „Radverkehrs-Kategorien“ zugeordnet und eine kurze textliche Beschreibung eingegeben. Rund 40 Meldungen gingen ein – doku-

mentiert mit Fotos, GPS-Daten und präzisen Beschreibungen. Ausgewertet wurden sie sowohl tabellarisch als auch als Heatmap über das gesamte Stadtgebiet.

### Die Reaktion

Nach Übermittlung an die Stadtverwaltung kam statt einer inhaltlichen Auseinandersetzung lediglich der Hinweis auf die Straßenbaulasträger. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen seien nicht Aufgabe der Stadt; man solle sich an die jeweils zuständigen Behörden wenden. Ein eigenes Interesse daran, als fahrradfreundliche Kommune wahrgenommen zu werden – durch Einheimische ebenso wie durch Touristen – war in der Antwort nicht zu erkennen.

Immerhin reagierte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Im Mai 2025 fand gemeinsam mit der Verkehrsbehörde des Landkreises Helmstedt, der Polizei und der Straßenmeisterei Schöppenstedt ein Ortstermin statt. Die eingereichten Hinweise wurden fachlich bewertet und kommentiert – jedoch ohne konkrete Verbesserungen. Rechtliche oder technische Gründe sprachen nach Ansicht der Experten gegen nahezu alle vorgeschlagenen Maßnah-

men. Einiges wurde wiederum an die Stadt zurückverwiesen, die sich zuvor jedoch als nicht zuständig erklärt hatte.

Nach dem vielversprechenden Start geriet das Projekt ins Stocken. Die Zahl der Meldungen nahm spürbar ab und kam schließlich ganz zum Erliegen – obwohl 1000 Broschüren verteilt wurden, Presseartikel erschienen sind und das Fahrradteam Präsenztermine in der MachBar und die Teilnahme an Fahrradtouren anbot. Der anfängliche Enthusiasmus wich der Ernüchterung: Warum melden, wenn erkennbar wenig passiert? Warum Zeit investieren, wenn Rückmeldungen im Zuständigkeits-Pingpong verpuffen?

Zwischenzeitlich kam ein weiterer Dämpfer: Beim ADFC-Fahrradklimatest 2024 erreichte Königslutter nicht einmal mehr die erforderliche Mindestzahl von 50 Teilnehmenden. Das bedeutete: Die Stadt erschien gar nicht erst in der Auswertung. Paradox ist dabei: In der Praxis sieht man weiterhin viele Menschen mit dem Rad unterwegs. Das Potenzial ist also klar vorhanden, doch es wird nicht in Beteiligung umgesetzt.

### Das Gegenbeispiel

Ein Beispiel aus der Region zeigt, dass es auch anders gehen kann: In Schöppenstedt hat die Verwaltung Ende 2024 aktiv dazu aufgerufen, an einem neuen Radwegkonzept mitzuwirken. Über die Meldoo-App – dort mit einem eigenen Button „Radkonzept Stadt“ – können Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen und Vorschläge direkt einreichen. Die Hinweise fließen ausdrücklich in die Planung ein. Stadtdirektor Rainer Apel formuliert es so: „Wir wollen nicht an den Leuten vor-

beiplanen, sondern bedarfsgerecht zusammen mit allen Schöppenstedtern das neue Radwegkonzept gestalten.“

### Das Fazit

Für Königslutter ergibt sich damit ein zweigeteiltes Bild: Auf der einen Seite standen am Anfang großes Engagement der Bürger, sorgfältige Auswertungen durch das Fahrradteam und die fachliche Auseinandersetzung mit der Landesbehörde. Auf der anderen Seite blieb die tatsächliche Umsetzung aus – und damit auch die Motivation der Radfahrenden, sich weiter einzubringen.

Dieser Erfahrungsbericht soll nicht entmutigen, sondern sichtbar machen, was gut läuft – und wo Königslutter dringend eine neue Haltung braucht. Denn: Fahrradfreundlichkeit entsteht nicht allein durch Förderprojekte, Apps oder Broschüren. Sie entsteht durch politischen Willen, mutige Entscheidungen und das ernsthafte Interesse, den Alltag der Menschen zu verbessern. Vielleicht ist dieser Bericht ein kleiner Anstoß, damit Königslutter aus dem Stillstand wieder in Bewegung kommt – und fahrradfreundlich eines Tages nicht nur ein wohlklingendes Ziel ist, sondern gelebte Realität.

*Meldoo-Meldungen sind auch ohne App möglich, über: [www.meldooplus.de/webform/machbar](http://www.meldooplus.de/webform/machbar) oder [www.meldooplus.de/webform/machbar/barrierefrei](http://www.meldooplus.de/webform/machbar/barrierefrei)*

*Das Fahrradteam der MachBar ist per E-Mail erreichbar über: [leihrad@machbar-koenigslutter.org](mailto:leihrad@machbar-koenigslutter.org) und ganz ohne Smartphone und PC auch persönlich: donnerstagabends 18.30 Uhr in der MachBar, Westernstraße 12.*

## Kindliche Mobilität

Vielen Kindern fehlt heute ausreichend Bewegung, die sie für ihre körperliche und geistige Entwicklung benötigen. Zu den Gründen gehören die Gestaltung des öffentlichen Raums, die Verkehrsplanung und Mobilitätsgewohnheiten der Erwachsenen. Wer an der Bewegungsarmut etwas ändern möchte, kommt an einem Thema nicht vorbei: dem Fahrrad.

### › Frauke Rösick

Gesunde Kinder haben einen ausgeprägten Bewegungsdrang. Aus Neugier und Entdeckergeist erschließen sie sich Schritt für Schritt die Welt der Erwachsenen. Regelmäßige Bewegung wirkt sich nachweislich positiv auf die körperliche, geistige und kognitive Entwicklung aus. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt Kindern und Jugendlichen im Alter von 5 bis 17 Jahren täglich mindestens 60 Minuten Bewegung mit moderater bis hoher Intensität und zusätzlich an mindestens drei Tagen pro Woche Aktivitäten, die Muskeln und Knochen stärken. In Deutschland erreichen jedoch mehr als 80 % der Kinder und Jugendlichen diese Empfehlungen nicht. Gleichzeitig steigt der Anteil von Kindern mit motorischen Defiziten sowie Übergewicht besorgniserregend an.

Die Ursachen dafür sind vielfältig. Auf soziokultureller Ebene spielt vor allem der zunehmende Medienkonsum eine Rolle, der das Freizeitverhalten von Kindern und Jugendlichen stark verändert hat. Gleichzeitig haben sich viele Wohnquartiere und öffentliche Räume so entwickelt, dass sie kaum noch Platz für Spiel, Aufenthalt und soziale Begegnungen bieten.

Die Braunschweiger Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung ist im Jahrbuch

*Braunschweig in der Statistik* nachzulesen. Bei den unter Zwanzigjährigen sah sich ein Kind in Braunschweig im Jahr 1970 statistisch mit 1,2 Pkw konfrontiert, im Jahr 2022 waren es bereits 4,1 Pkw. Kinder wachsen heute in einem stark vom motorisierten Verkehr dominierten Umfeld auf. Besonders der ruhende Verkehr beansprucht Flächen, die eigentlich für Geh- und Radwege sowie für Spiel- und Aufenthaltsräume in Wohnquartieren benötigt würden.

Schul- und Freizeitwege werden von vielen Kindern nicht mehr selbstständig zurückgelegt. Sie werden stattdessen häufig mit dem Auto gefahren – oft aus Sorge der Eltern um die Sicherheit ihrer Kinder, teilweise aber auch aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit. Die Folge ist eine zunehmende „Verhäuslichung“ und „Verinselung“ der kindlichen Lebenswelt.

Spielen und Bewegung im Wohnumfeld sind wichtige Voraussetzungen für eine gesunde Entwicklung. Sie fördern unter anderem räumliche Orientierung, Vorstellungsvermögen und Konzentrationsfähigkeit sowie langfristig Verkehrskompetenz und Risikoeinschätzung. Das selbstständige Bewältigen von Alltagswegen erfordert eigenverantwortliche Entscheidungen und Handlungen und vermittelt

Kindern ein Gefühl von Autonomie und Selbstwirksamkeit. Bewegung an der frischen Luft unterstützt zudem die psychische Ausgeglichenheit und kann helfen, schulischen Stress abzubauen.

Der Weg zur sicheren Verkehrsteilnahme ist jedoch lang und komplex. Kinder verarbeiten Sinneseindrücke langsamer als Erwachsene. Bis ins Grundschulalter fällt es ihnen schwer, zwischen stehenden und fahrenden Fahrzeugen zuverlässig zu unterscheiden. Erst ab etwa 9 Jahren entwickelt sich ein besseres Verständnis für Positionen und Perspektiven. Bis etwa zum 12. Lebensjahr ist ihr Blickfeld noch eingeschränkt – Dinge, die Erwachsene im Augenwinkel wahrnehmen, bleiben Kindern oft verborgen.

Auch die Fähigkeit, Geschwindigkeiten und Anhaltewege richtig einzuschätzen, entwickelt sich nur schrittweise und ist selbst mit 14 Jahren noch nicht vollständig ausgereift. Zudem können Kinder Geräusche schlechter filtern und haben Schwierigkeiten, Wichtiges von Unwichtigem zu unterscheiden. Besonders das Richtungshören ist noch nicht vollständig entwickelt, sodass sie mögliche Gefahrenquellen oft nicht eindeutig lokalisieren können.

Im Vor- und Grundschulalter lassen sich Kinder zudem leicht ablenken. Erst ab etwa 8 Jahren verfügen sie in der Regel über die notwendigen Fähigkeiten, um sich an gesicherten Querungsstellen wie Ampeln oder Zebrastreifen

korrekt zu verhalten. Zwischen 12 und 14 Jahren verbessert sich schließlich ihre Fähigkeit, die Aufmerksamkeit flexibel auf verschiedene Situationen zu richten, was eine wichtige Voraussetzung für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist. Radfahren stellt hohe Anforderungen an Kinder. Sie müssen lernen, das Gleichgewicht zu halten, den Verkehr zu beobachten, sich umzuschauen und gleichzeitig Handzeichen zu geben. Erst im Alter von etwa neun bis zehn Jahren sind die psychomotorischen Voraussetzungen für sicheres Radfahren ausreichend entwickelt.

Das Verständnis für komplexere Verkehrssituationen, wie sie Radfahrenden häufig begegnen, entwickelt sich meist erst ab einem Alter von etwa 11 bis 12 Jahren. Die kognitiven und sozial-emotionalen Fähigkeiten, um auch in anspruchsvollen Verkehrssituationen sicher handeln zu können, sind in der Regel erst mit etwa 14 Jahren vollständig ausgeprägt. Erst mit dem Wechsel auf eine



*Für Kinder eine Herausforderung: die komplexen Situationen im Straßenverkehr*

weiterführende Schule sind viele Kinder daher grundsätzlich in der Lage, Wege im Straßenverkehr selbstständig mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Da Schulwege dann häufig länger werden, bietet sich das Fahrrad grundsätzlich als Verkehrsmittel an. In der Praxis sieht die Situation jedoch oft anders aus. Gründe dafür sind vielfältig. Insbesondere die hohe Verkehrsdichte und die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur tragen offenbar dazu bei, dass sich viele Schülerinnen und Schüler im Straßenverkehr als Radfahrende nicht sicher fühlen.

Die Stadt Braunschweig hat zwar einen Schulradwegeplan erstellt, in dem empfohlene Routen zu allen Schulen sowie die jeweilige Art der Radverkehrsführung aufgeführt sind. Diese Informationen sagen jedoch wenig über die tatsächliche Qualität und Sicherheit der Wege aus. Es fehlen insbesondere direkte, durchgängige und komfortable Radverbindungen, deren Verlauf – an Kreuzungen und Knotenpunkten auch für Autofahrende – klar erkennbar sind. Da Planung und Errichtung eines einzelnen Radweges teilweise viele Jahre in Anspruch nehmen, sollte geprüft werden, wo durch sogenannte Popup-Maßnahmen die Sicherheit und Qualität des Radwegenetzes verbessert werden kann; (Popup-Lösungen erfordern keine Tiefbauarbeiten und sind daher rasch und kostengünstig umsetzbar). Städte wie Münster mit einem Radverkehrsanteil von 47 % zeigen, dass Investitionen in die Radinfrastruktur sehr effektiv sind.

Verkehrsplanung wird überwiegend von Erwachsenen für Erwachsene gemacht. Die Perspektive von Kindern fehlt dabei

häufig. Aufgrund ihrer geringeren Körpergröße, ihrer anderen Wahrnehmung und ihrer besonderen Bedürfnisse nehmen sie den Verkehrsraum anders wahr. Ohne deren Perspektive fehlen jedoch wichtige Informationen, um Schulwege tatsächlich kindgerecht und praxistauglich zu gestalten.

Ein möglicher erster Schritt könnte darin bestehen, konkrete Erfahrungen von Kindern systematisch zu erfassen. In einigen Städten haben Schulen gemeinsam mit Eltern und Schülerinnen und Schülern bereits sogenannte Schulwegechecks durchgeführt und die Ergebnisse an ihre Kommunen und zuständigen Verkehrsbehörden weitergegeben.

Ein entsprechendes Instrument mit Leitfaden, Checklisten für verschiedene Schulformen (Grundschulen, weiterführende Schulen, Berufsschulen) sowie Auswertungsbögen und Handlungsempfehlungen wurde vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) gemeinsam mit dem Umweltbundesamt entwickelt. Nähere Informationen finden sich auf der Seite [bildungsservice.org/bildungsmaterial](https://bildungsservice.org/bildungsmaterial) unter der Rubrik Vor-Ort-Mobilitätscheck an Schulen. Die Materialien können von Schulen kostenlos angefordert werden.

In erster Linie liegt es in der Verantwortung der Eltern, Kinder frühzeitig an eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr heranzuführen und sie über Jahre hinweg dabei zu unterstützen und zu begleiten. Kinder profitieren auf vielfältige Weise davon, wenn sie regelmäßig eigenständig Wege mit dem Fahrrad zurücklegen: Sie erleben Freude und Spaß, gewinnen an Autonomie und stärken ihr Selbstbewusstsein.

## 1000-Euro-Spende von BS Energy an den ADFC Braunschweig

› *Susanne Gaus*

Am 3. März konnte der ADFC Braunschweig von BS Energy eine Spende von 1000 Euro entgegennehmen. Die Summe kam zustande durch die geradelten Kilometer der Mitarbeitenden beim Stadtradeln 2025. Wie das Unternehmen berichtet, hatten die Teilnehmenden in früheren Jahren dafür jeweils ein Radlerpaket erhalten. Doch 2025 wurde ein neues Format eingeführt: Für die gemeinsam erradelten Kilometer aller Teammitglieder wurde eine gestaffelte Spendensumme bereitgestellt:

10 000 km = 1000 Euro

20 000 km = 2000 Euro

30 000 km = 3000 Euro

Jedes Teammitglied hatte die Möglichkeit, einen Verein, eine Initiative oder ein Projekt als Spendenempfänger vorzuschlagen. Voraussetzung war ein Umweltbezug – ganz im Sinne des Stadtradeln-Mottos „Gut fürs Klima, gut für dich!“ Die endgültige Entscheidung erfolgte per Los und fiel zu unserem großen Glück auf den ADFC Braunschweig. 15 740 km wurden insgesamt geradelt und damit belegte BS Energy den 22. Platz in Braunschweig.

Der ADFC kann die Spende gut gebrauchen. Schon länger besteht die Idee, ein Fahrsicherheitstraining anzubieten für

Menschen, die nach einer längeren Pause (z. B. durch Krankheit oder Sturz) wieder auf's Rad steigen wollen, für Leute, die sich ein Pedelec gekauft haben, oder einfach für alle, die unsicher sind und sich fit machen wollen für den Straßenverkehr. Für dieses Angebot besteht ein großer Bedarf. Dazu sollen nun geeignete Trainer\*innen ausgebildet werden, und dafür wäre das Geld gut angelegt.



*Symbolische Übergabe mit Susanne Gaus und Hermann Debski vom ADFC Braunschweig sowie Daniel Hattwig und Stefan Beyer, die im Team BS Energy die meisten Kilometer geradelt sind (v.l.n.r.)*

## Sommerstraßen verbinden Nachbarschaften

In Städten wie München, Mainz, Saarbrücken und Bremerhaven wurden Sommerstraßen bereits in den vergangenen Jahren erprobt. Auch in Braunschweig gab es letzten August ein Pilotprojekt im östlichen Ringgebiet und die Vorbereitungen für Projekte in 2026 sind bereits in vollem Gange. Für die Umsetzung einer richtigen Sommerstraße ist die Unterstützung von Politik und Verwaltung nötig.

› *Finja und Lukas Zilian*

### Was sind Sommerstraßen?

Sommerstraßen schaffen Raum für Nachbarschaften, um sich kennenzulernen und gemeinsam Zeit zu verbringen. Dafür wird eine Straße oder ein Straßenabschnitt temporär zur Fußgänger\*innenzone, Spielstraße oder verkehrsberuhigten Zone umgewandelt. So entsteht Platz für schattenspendende Pflanzen, einladendes Mobiliar und vielfältige Aktivitäten.

### Braunschweigs erste Sommerstraße

Auch in Braunschweig gibt es die Idee, Sommerstraßen zu etablieren. Mit Unterstützung des Stadtbezirksrats für das östliche Ringgebiet haben die Initiative „Stadt für alle“, die DRK-Quartiersentwicklung Mitte-Ost und der VCD (Verkehrsclub Deutschland) im vergangenen Jahr eine interessierte Nachbarschaft gesucht. Im Umfeld der Heinrichstraße und Wachholtzstraße fanden sich engagierte Nachbar\*innen, die gemeinsam mit den Initiator\*innen ein dreitägiges Pilotprojekt umsetzten.

Das langfristige Ziel ist eine Sommerstraße über mehrere Wochen. Die drei Tage zeigten bereits, wie ein Treffpunkt vor der Haustür Nachbar-

schaften zusammenbringt: Gemeinsames Kochen, Musizieren, Tanzen und Schachspielen. Besonders die Kinder knüpften neue Freundschaften. Höhepunkt war ein sonniger Brunch am Sonntag, zu dem jede/jeder etwas beitrug. Für eine längerfristige Umgestaltung braucht es eine Umwidmung des Verkehrsraums. Die Stadtverwaltung äußert hier jedoch Bedenken und hält eine solche Umwidmung derzeit für nicht möglich.

### Die nächsten Pläne

Viele engagierte Menschen und Gruppen in Braunschweig interessieren sich für Sommerstraßen. Im östlichen Ringgebiet gab es dieses Jahr bereits mehrere



*Sonntagsbrunch auf der Wachholtzstraße*



*Fahrrad-Theater auf dem Bohlweg*

Treffen, um mögliche Standorte und Zeiträume zu erkunden. Ein Rundgang durch den Stadtteil half, potentielle Straßenabschnitte zu identifizieren.

Auch in anderen Stadtteilen wächst der Wunsch. Im Siegfriedviertel der Nordstadt planen das Nachbarschaftszentrum, das Salm Studio und die Lebenshilfe ein Straßenfest als Sommerstraße für Mitte Juli dieses Jahres.

### **Was hat der Bohlweg damit zu tun?**

Vielleicht haben Sie schon von der „Sommerstraße Bohlweg“ gehört. Unter diesem Namen wurde der Bohlweg mehrmals für alternative Nutzungen geöffnet. Teile der Straße, die die Innenstadt wie eine Kluft teilt, wurden an die Fußgänger\*innenzone angeschlossen. Mitmach-Aktionen, Theatervorführungen, das gemeinsame Verarbeiten und Verspeisen geretteter Lebensmittel (Schnippelzeit), Musikperformances sowie Tanzkurse und -vorführungen boten vielfältige Unterhaltung. Sitzgruppen, Teppiche und Pflanzen schufen Gemütlichkeit auf der sonst tristen Straße.

Diese Aktion regt an, jene zentrale Fläche

neu zu denken. Statt weiterhin eine einseitige Nutzung zu forcieren, könnte hier ein Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen, der Menschen anzieht und Begegnungen fördert. Das käme Anwohnenden durch weniger Lärm und Feinstaub, Gewerbetreibenden durch längere Verweildauer und mehr zufällige Besuche zugute.

Da eine solche Veränderung dauerhaft sein sollte, handelt es sich hier nicht um eine klassische Sommerstraße mit temporärer

Umgestaltung. Sie sollte nicht mit einer „echten“ Sommerstraße in einer Nachbarschaft verwechselt werden.

### **Engagieren Sie sich!**

Von Sommerstraßen profitieren nicht nur Nachbarschaften; sie sorgen für Verkehrsberuhigung und somit mehr Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Denn wenn weniger Autos durch die Wohngebiete und stattdessen über die dafür vorgesehenen Hauptstraßen fahren, wird es insbesondere für Menschen, die unsicher auf dem Fahrrad sind, angenehmer auf den Nebenstraßen. Planen Sie also gerne Sommerstraßen in eigenen Wohngebieten oder unterstützen Sie bestehende Planungen:

- › Sommerstraße im östlichen Ringgebiet: Initiative „Stadt für alle“, [sommerstrasse@stadtfueralle-bs.de](mailto:sommerstrasse@stadtfueralle-bs.de)
- › Sommerstraße im Siegfriedviertel: Nachbarschaftszentrum Siegfriedviertel, [info@nbz-siegfriedviertel.de](mailto:info@nbz-siegfriedviertel.de)

*Finja und Lukas Zilian sind Mitgründer\*innen der Initiative „Stadt für alle“, [stadtfueralle-bs.de](mailto:stadtfueralle-bs.de)*

## #kunsttour26 – mit dem Fahrrad durch Braunschweigs lebendige Kunstszene

› *Steffi Behrens*

Zahlreiche Künstler\*innen öffnen in diesem Jahr wieder ihre Ateliers, Werkstätten, Häuser, Höfe und Gärten und geben damit Besucher\*innen die Möglichkeit, ihnen bei der Arbeit zuzusehen oder ihre Kunstwerke in zwangloser Atmosphäre kennenzulernen. Sie präsentieren Bilder, Skulpturen, Installationen, Textildruck und Schmuck. Begleitend gibt es Konzerte, Vorführungen, Workshops und Live-Acts. All das findet in diesem Jahr an zwei Wochenenden statt, und zwar am 26./27. September und 3./4. Oktober.

Wie schon bei früheren #kunsttours bietet der ADFC wieder begleitende Radtouren zu ausgewählten Orten an. Der Streckenverlauf durch die lebendige Kunstszene der Löwenstadt Braunschweig ermöglicht eine umweltfreund-

liche Erkundung der kreativen Vielfalt der Stadt. Die Route ist so gestaltet, dass Sie verschiedene Kunstateliers und Galerien besuchen können, die am Tag der offenen Tür ihre Pforten öffnen.

Die ausgearbeiteten ADFC-Radtouren-GPS-Tracks zu den Künstler\*innen der Region werden in Kooperation mit dem Alternativen Kunstverein [bskunst.de](http://bskunst.de) Braunschweig realisiert. Sie wurden von einem zertifizierten ADFC-Tourguide gemäß den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung ausgearbeitet, sodass Sie sicher unterwegs sind und Ihre eigene Geschwindigkeit wählen können.

Weitere Informationen zur #kunsttour26, zum bunten Rahmenprogramm und zu den Radrouten sind unter [bskunst.de](http://bskunst.de) zu finden.

---

### Das ADFC-Radtourenprogramm 2026

**Neben den oben angekündigten Touren zur Kunst hat der ADFC Braunschweig in diesem Jahr auch wieder viele weitere attraktive Ziele in seinem Programm.**

Eine vollständige Übersicht der geplanten Touren und ihr jeweiliger Status sind über das ADFC-Tourenportal abrufbar. Die Touren werden dort detailliert beschrieben (Startpunkt und -zeit, Tourziel, Tourenleiter, Streckenlänge, Schwierigkeitsgrad) und bis unmittelbar vor Tourbeginn auf aktuellem Stand gehalten. Zu erreichen ist das Tourenportal über den nebenstehenden QR-Code.

Auch Nichtmitglieder sind auf den Touren willkommen ebenso wie auch weniger geübte Radfahrer\*innen mit oder ohne elektrische Unterstützung. Das Tempo wird dem jeweiligen Status angepasst. Generell ist die Teilnahme kostenlos. Eventuell ergeben sich Eintrittspreise oder Kosten bei einer anschließenden Einkehr. Unsere zertifizierten Radtourenleiter\*innen freuen sich auf eine rege Teilnahme.

*Walter Lükewille*



## Auf dem Schunterradweg unterwegs – die Geschichte und Entwicklung eines Flusses

Der März begrüßt mit unerwartet milden Temperaturen. Nach den herrlichen Schneewochen zieht es mich in die vom Eis befreite Natur. Voller Freude schwinge ich mich aufs Rad und radele entlang der Schunter der Mündung entgegen. Ich bin neugierig, wie sich Fluss und Auen in dieser Jahreszeit lebendig entfalten und in ihrer Vielfalt zeigen.

› Heike Düwel

### Der Weg

Ich starte am Rathaus in Lehre, radele Richtung Börnekenhalle, quere die Schunter und biege vor dem Sportplatz links ab. Die Schunter fließt parallel zum asphaltierten Wirtschaftsweg. In Wendhausen fädle ich mich links in die Hauptstraße ein, werfe einen Blick auf das Wasserschloss, quere die Schunter ein zweites Mal und biege dann rechts in Richtung Hondelage ab. Kurz vor der Autobahnbrücke führt rechts ein Pfad zur Badestelle „Wasser Erleben Hondelage“. Große Steine zum Klettern, eine Pflanzeninsel, die Wasserlebewesen Schutz bietet, liegen inmitten der Badestelle und bestimmen mit angelegtem Totholz die Fließgeschwindigkeit des Flusses. Während der Sommermonate baden und spielen hier Kinder, entdecken Flusslebewesen, lassen kleine Hölzer treiben, beobachten die Strömung und sammeln eigene Erfahrungen in der Natur.

Weiter geht's über die Holzbrücke, vorbei am Pfarrgarten, links in Richtung Hauptstraße. Dieser folge ich, quere die Schunter ein weiteres Mal und nehme dann den kleinen Pfad rechts, der mich zum Storchennest und der Wasserbüffelweide führt. Das Nest ist noch leer. Die

Wasserbüffel des Fördervereins für Umwelt und Naturschutz Hondelage<sup>1</sup> grasen in der Nähe ihres Unterstands. Die Weide steht zum Teil unter Wasser, zahlreiche Graugänse nutzen die Überschwemmungen ganz für ihre Bedürfnisse. Es ist eine friedvolle Atmosphäre und ich denke an die bewegte Geschichte dieser Auenlandschaft.

### Die Geschichte der Schunter und ihre Entwicklung

Im Laufe der Jahre widmeten sich zahlreiche Autoren der Geschichte der Schunter und sammelten einen reichen Fundus an Materialien. Unterschiedliche Schwerpunkte zeichnen die vorliegenden Dokumentationen<sup>2</sup> aus.

Gerhard Trommer (2005)<sup>3</sup> z. B. wählt den Einstieg über einen romanischen Fries am Dom zu Königslutter, der die Fesselung eines Jägers durch zwei Hasen mit einem mehrfach gewundenen Band darstellt. Trommer verknüpft dieses Motiv mit dem alten slawischen Namen der Schunter: Sukatora – Die Windungsreiche. In seiner Deutung symbolisiert die Darstellung die Abhängigkeit des Menschen von der nur schwer berechenbaren Dynamik des Flusses.

Bis Mitte des 18. Jahrhunderts strömte die Schunter frei und ungebündelt durch Wiesen, Dörfer und Auen. Dann begann ihre schrittweise Umgestaltung. Flussbiegungen wurden abgeschnitten, Altarme durch Dämme begrenzt, das Flussbett vertieft. Die Schunter wurde schiffbar gemacht, Holz aus dem Elm wurde auf dem Wasserweg bis Braunschweig geflößt.<sup>4</sup> Ein bis heute erhaltenes Flößerhaus erzählt von der früheren wirtschaftlichen Bedeutung des Flusses.<sup>5</sup>

Später ließ Karl I. von Braunschweig Stauwehre errichten, um Wassermühlen anzutreiben. In den umliegenden Dörfern soll es zeitweise bis zu 28 Mühlen gegeben haben. Um ausreichend Mahlwasser bereitzustellen, stauten die Müller den Fluss auf. Das führte zu Konflikten mit den Bauern, die das Wasser der Schunter für ihre Weidetiere brauchten.<sup>6</sup>

Auch blieben die Eingriffe für die Natur nicht ohne Folgen. Die Begradigung des Flusses und die zahlreichen Mühlen-

wehre behinderten die Wanderungen vieler Wasserlebewesen. Laichplätze konnten nicht mehr erreicht werden und die Artenvielfalt nahm in dem stark regulierten Gewässer erschreckend ab.

### Von der Entfremdung zurück zur Annäherung

Erst mit der konsequenten Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie Anfang des 21. Jahrhunderts wurde eine naturnahe Niederungslandschaft gestaltet, in der sich der Fluss bei Hochwasser ausbreiten kann, Überschwemmungen Teil des natürlichen Rhythmus sind und Auen ihre ursprüngliche Dynamik zurückgewannen. Eine Vernetzungsachse wurde unter der A2 entlang der Schunter gebildet und der Barriere-Effekt für am Boden lebende Tierarten reduzierte sich merklich.<sup>7</sup>

Auch die Auenlandschaft selbst wurde neu gestaltet. Wasserbüffel eignen sich wunderbar zur Landschaftspflege. Die



Foto: Jörn Peter Meyer

*Führung – mit dem Menschen hinter der Kamera – aufnehmen*

ruhigen, beeindruckenden Tiere halten die angrenzenden Flächen offen und prägen, wie erwähnt, das Bild der Schunter-  
 aue. Mit ihrem besonderen Fressverhalten schaffen sie ein abwechslungsreiches Mosaik aus stärker und schwächer beweideten Flächen. Diese Vielfalt sorgt dafür, dass während der gesamten Vegetationsperiode immer irgendwo etwas blüht – ein reiches Nahrungsangebot für zahlreiche nektarsuchende Insekten.<sup>8</sup>

### Der Weg

Ich verlasse Hondelage in Richtung Dibbesdorf/Querum, quere den Sandbach, passiere den Gieseberg, den Borwall, entdecke die Grünlandsenke, die vom ehemaligen Querumer Teich<sup>9</sup> übrig geblieben ist. Gegenüber haben gerade die Maßnahmen zur Renaturierung der Schunter im Bereich zwischen Borwall und Bienroder Weg begonnen.<sup>10</sup> Ich setze zurück und biege vor dem Schützenhaus links ein. Hier führt ein kleiner Weg zur Schunterbrücke und weiter zur Forststraße. Im Kreisverkehr nehme ich die zweite Ausfahrt, folge dem Wöhrdenweg (Achtung Bahnübergang einzeln betreten), gelange geradeaus fahrend auf die Kehrbeeke. Der Radweg führt dann links über die Schunter und rechts abbiegend zum Bienroder Weg.

Rechtsfahrend überquere ich die Schunter und biege gegenüber der Ampel auf einen kleinen Waldweg ein. Dieser verläuft parallel zum Fluss. Linkerhand ist ein weiterer Badeplatz mit Picknickmöglichkeit angelegt.

Ich bleibe auf dem idyllisch geführten Waldpfad, erreiche den Schreiberweg,  
*Fortsetzung nächste Seite*

# WESER HARZ HEIDE

## RADFERNWEG 7 ETAPPEN

von Hann. Münden nach Lüneburg



**01 Hann. Münden – Göttingen**  
 38 km / 410 HM



**02 Göttingen – Herzberg am Harz**  
 77 km / 670 HM



**03 Herzberg – Clausthal-Zellerfeld**  
 47 km / 950 HM



**04 Clausthal-Zellerfeld – Hornburg**  
 47 km / 950 HM



**05 Hornburg – Gifhorn**  
 77 km / 260 HM



**06 Gifhorn – Uelzen**  
 80 km / 300 HM



**07 Uelzen – Lüneburg**  
 54 km / 260 HM

als Fahrrad-Tourenkarte



oder als App



Get it on the App Store



GET IT ON Google Play



**Informationen zum Schunterradweg**

Der Schunterradweg führt von der Quelle am Ostrand des Elm bei Rábke über 71 km bis zur Mündung in die Oker bei Groß Schwülper. Im Gelände ist die Route nicht ausgeschildert. Eine Beschreibung, Navigationsdaten sowie eine empfehlenswerte App bietet die Webseite [www.elm-freizeit.de/index.php/fahrrad/fernrad/schunterradweg](http://www.elm-freizeit.de/index.php/fahrrad/fernrad/schunterradweg)

wende mich nach links und biege wieder links in einen Waldweg Richtung Rühme ein. Vorbei an Pferdekoppeln erreiche ich über die Straße „Im Alten Dorf“ die „Osterbergstraße“. Hier biege ich am Gasthaus Campe rechts ein. Am Ende der Straße folge ich rechts der „Mark-Twain-Straße“ und weiter dem Hinweisschild „Natur- und Infozentrum Rühme“. Nun ist es nicht mehr weit bis zum nächsten Etappenziel, dem Butterberg. Die Landschaft hier ist offen, die Schunter sprudelt frei über Strömungslenker wie Totholz, Steine, Kiesschüttungen und Wurzelpalisaden. 73 Vogelarten, 27 Libellenarten, 15 Heuschreckenarten wurden in der die Schunter umgebenden Natur kartiert.<sup>11</sup> Der blaue Himmel mit kleinen Wölkchen passt sich dem Rhythmus des Gewässers an und tanzt fröhlich auf den Wellen mit. Ich stehe am kleinen Strand und versuche, im Fließgewässer Flusslebewesen zu entdecken. Eintagsfliegen, Wasserläufer, Krebse und Muscheln gibt es hier. Auch Flussbarsch, Rotaugen, Grünling und Hasel haben sich wieder angesiedelt. Erdkröte, Knoblauchkröte, Kammolch, Teichmolch, Grasfrosch und Grünfrosch (alle gehören zu den besonders geschütz-

ten Arten) beleben die Auenlandschaft.<sup>12</sup> Jetzt, während der letzten Wintertage, kann ich von der Brücke aus die unterschiedlichen Fließgeschwindigkeiten des renaturierten Flusses und dessen altem Arm gut beobachten. Später im Jahr liegt er verborgen hinter grünem Blätterwerk. Er wässert das auf Holzpfehlern stehende Mühlengebäude. Wie an vielen anderen Stationen auch, informiert eine Schautafel über die umfangreiche Renaturierungsmaßnahme. Weiter radele ich parallel zur A 2, folge rechts dem Radwegweiser und holpere über die alte Straße (Kopfsteinpflaster) zur Wassermühle Bienrode. Dort kann man sich entscheiden weiter zu radeln oder den Rückweg über Wenden, Flughafen, Hondelage, Lehre anzutreten. Das Wetter eignet sich heute für die größere Runde und so radele ich Richtung Wenden<sup>13</sup>/Thune weiter, stoppe an der Stelle, an der die Schunter unter dem Mittellandkanal auf die andere Seite fließt (Schunterdüker), quere den Kanal auf der K 27, biege links in die „Harxbütteler Straße“ ein, nehme den „Gieselweg“ und halte mich am ersten Abzweig scharf rechts. Ich passiere die kleinen Ölpumpen im Braunschweiger Land, radele vorbei an Pferdekoppeln, werfe einen Blick auf den Waller See und erreiche über „Kohlhagen“ Walle. Ich befinde mich jetzt nahe der Auenlandschaft zwischen Oker und Schunter. Am Ende des Dorfes quere ich ein letztes Mal den Fluss und radele auf kleinem Pfad neben ihr her – und da ist sie – die Mündung. Nach einer Länge von insgesamt 58 Kilometern mündet die Schunter zwischen Walle und Groß Schwülper in die Oker.

Nach circa 22,7 Kilometern geht's zurück über die Dörfer Groß Schwülper, Lagesbüttel (Einkehrmöglichkeit<sup>14</sup>), Eilersbüttel (Frickenmühle). Den Kanal quere ich über den „Friedhofsweg“, radele entlang der Bahnlinie Richtung Bechtsbüttel und Waggum, weiter durch den Staatsforst „Im Klei“ und erreiche über Hondelage, Dibbesdorf und Wendhausen nach weiteren 28 Kilometern den Ausgangspunkt Lehre.



*Das leise Verschmelzen zweier Wasserläufe*

Heute präsentieren sich die Schunter und ihre Auen als ein lebendiger, facet-

tenreicher Natur- und Erholungsraum, in dem sich Fluss, Tierwelt und Mensch auf harmonische Weise wieder nähergekommen sind.

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> [www.fun-hondelage.de/wir-der-fun/projekte-und-aktivitaeten/initiative-langes-leben](http://www.fun-hondelage.de/wir-der-fun/projekte-und-aktivitaeten/initiative-langes-leben)
- <sup>2</sup> [www.elm-freizeit.de](http://www.elm-freizeit.de): Der Schunter-Radweg  
Heiko Brunken (Hochschule Bremen): „Die Schunter und ihre Töchter“:  
[www.umweltzeitung.de](http://www.umweltzeitung.de), 28. Jahrgang, Juli/August 2021  
Stadt Braunschweig: „Auf Entdeckungstour an der Schunter in BS“
- <sup>3</sup> G.Trommer (2004): Die Entfesselung der Schunter, Ein Vorzeigeprojekt in Niedersachsen, National Park 2/2024 Nr. 204, S.28
- <sup>4-6</sup> Stadt Braunschweig: „Auf Entdeckungstour an der Schunter in BS“
- <sup>7</sup> Bernd Hoppe-Dominik: Umweltzeitung Juli/August 2021, 28. Jahrgang: „Renaturierung der Schunteraue bei Hondelage und Dibbesdorf“
- <sup>8</sup> Bernd Hoppe-Dominik: Umweltzeitung Juli/August 2024, 31. Jahrgang: „Biotopverbund in Braunschweig“
- <sup>9</sup> Stadt Braunschweig: „Auf Entdeckungstour an der Schunter in BS“
- <sup>10</sup> [www.braunschweig.de/leben/umwelt/planungsverfahren/schunter-querum/index.php](http://www.braunschweig.de/leben/umwelt/planungsverfahren/schunter-querum/index.php)
- <sup>11-12</sup> Ulrich Kahrmann (UNB Stadt Braunschweig): Gewässer – Auenentwicklung an der Schunter in und um Braunschweig
- <sup>13</sup> Eisdielen an der Hauptstraße in Wenden laden zum Pausieren ein
- <sup>14</sup> Eisdielen und Pizzeria an der Harxbütteler Straße in Lagesbüttel

## Die Sterne lügen nicht

Seit 20 Jahren klassifiziert der ADFC Radrouten. Bis zu fünf Sterne werden als Gütesiegel vergeben. Jedes Jahr kommen neue Radwege dazu, inzwischen werben mit dem Markennamen „ADFC-Qualitätsradroute“ 50 Destinationen in Deutschland und Österreich um die Gunst der Tourenfahrer\*innen. Anlass genug, das Thema einmal näher zu beleuchten und die Sterne zu deuten.



› *Torsten Wenk*

Im März 2026 präsentierte der ADFC auf der Internationalen Tourismusbörse in Berlin die aktuellen Daten der ADFC-Radreiseanalyse 2025. Eine klare Erkenntnis der Analyse: Während die Nutzung des Fahrrades im Urlaub deutlich zugenommen hat, sind weitere Zuwachsraten bei klassischen Radreisen, Kurzradreisen und Tagesausflügen 2025 nicht zu verzeichnen. Umso wichtiger werden zielgruppenorientiertes Marketing und hochwertige Angebote für die Radreise-destinationen.

Urlauber haben bei ihrer Reisevorbereitung die Qual der Wahl. Themenwege oder Regionen werben um potenzielle Gäste. Entscheidungshilfen sind daher Füße scharrend gefragt. Der ADFC stellt mit der Ausweisung von Qualitätsradrouten Radfahrenden ein praktisches und ausgefeiltes Hilfsmittel zur Verfügung. Anbieter erhalten mit der Streckenanalyse ein optimales Instrument für eine Stärken-Schwächen-Analyse.

Wie es Reisende von Hotelbuchungen kennen, signalisieren auch bei den ADFC-Qualitätsradrouten Sterne die Güte der Qualität. 5 Sterne sind top, doch wie kommen sie zustande?

Grundvoraussetzung für eine Klassifizierung ist eine Routenlänge von mindestens 100 Kilometern. Ferner muss die Route einen unverwechselbaren Namen und ein eindeutiges Logo präsentieren. Außerdem wichtig: Es muss neben dem Routenbetreiber einen Qualitätsbeauftragten geben, der vom ADFC für diese Tätigkeit speziell geschult wird.

Im Rahmen der Zertifizierung ermittelt der ADFC die Qualität der Wege kilometergenau in verschiedenen Kategorien. Um ein aussagkräftiges Gesamtergebnis zu erhalten, werden die Kriterien unterschiedlich gewichtet. Die höchste Bedeutung hat für den ADFC das Kriterium Verkehrsbelastung, es fließt mit 20% in die Gesamtbewertung ein. Jeweils 15% Gewicht haben Wegebreite, Oberfläche, Wegweisung und touristische Infrastruktur. 10% Relevanz werden dem örtlichen Marketing zugeschrieben und jeweils 5% der Routenführung sowie der Anbindung an Bus und Bahn. Da die verschiedenen Kriterien einzeln ausgewiesen werden, können Radwander\*innen neben dem Pauschalurteil anhand der Sterne auch die individuellen Vorlieben mit dem Charakter der Route abgleichen.

Neben der Klassifizierung gibt der ADFC zu den einzelnen Routen Literaturempfehlungen, nennt Pauschalanbieter und Fahrradvermietstationen. Eine Einschätzung zum Charakter der Radroute und eine Skizzierung der Hauptsehenswürdigkeiten entlang der Strecke runden die Darstellung ab.

*Weitere Inhalte hat uns Michael Maier, Tourismusreferent beim ADFC-Bundesverband, in einem Interview erläutert:*



Michael Maier

Foto: ADFC/Michael Maier

### **? PedaLeo: Wer kommt als Initiator für eine Radroutenklassifizierung durch den ADFC in Frage?**

**Michael Maier:** Grundsätzlich bestehen hier mehrere Möglichkeiten. Das Routenmanagement von Radfernwegen liegt oft bei Destinationsmanagementorganisationen (DMOs). Betreiber von Radfernwegen können aber auch Gebietskörperschaften wie Landratsämter, Schutzgebiete wie Naturparke oder spezielle Zweckverbände für den Radfernweg sein. So ist beim Weserradweg, der ja auch als Qualitätsradroute klassifiziert ist, der Weserbergland-Tourismus e.V. der Hauptkümmerer und Koordinator. Zusammen mit den Landkreisen und Kommunen entlang der Strecke stellt dieser sicher, dass die Routenqualität stimmt und Optimierungs-

bedarfe angegangen werden. Für ein erfolgreiches Routenmanagement bedarf es einer engen Abstimmung zwischen dem Tourismus und Akteuren aus dem Verkehrsbereich. Nur wenn alle an einem Strang ziehen und der politische Wille da ist, wird aus einem Radfernweg eine hochwertige ADFC-Qualitätsradroute.

In den letzten Jahren gab es positive Beispiele auf höherer politischer Ebene besonders in Baden-Württemberg. 20 Landesfernradwege sind vom ADFC zertifiziert und könnten in einem nächsten Schritt qualitativ auf das 4-Sterne-Niveau gehoben werden. Das Land finanziert die Klassifizierung, ebenso die Beschilderung. Landesinitiativen machen Sinn, um eine koordinierte Routenentwicklung zu erreichen und regionale Tourismusorganisationen zu entlasten.

### **? Was muss man sich unter einem Routenbetreiber vorstellen?**

Eine Organisation – in der Regel aus dem Tourismus –, bei der eine fachkundige Person als Koordinator\*in für den Radfernweg fungiert. Diese hat meist einen Tourismushintergrund mit dem Schwerpunkt Marketing oder Geographie. Neben dem Routenbetreiber bedarf es eines Qualitätsbeauftragten, welcher sich um die Routeninfrastrukturentwicklung kümmert. Bei fachlicher Eignung und genügend zeitlichen Ressourcen kann der Routenbetreiber auch die Aufgaben des Qualitätsbeauftragten übernehmen. Ein gutes Beispiel für die Aufteilung von Routenbetreiber und Qualitätsbeauftragten besteht im Ruhrgebiet, wo für den RuhrtalRadweg die Ruhr Tourismus GmbH der Routenbetreiber ist

und sich der Regionalverband Ruhr als Qualitätsbeauftragter um die Instandhaltung der Wege kümmert.

### **? Wer finanziert die Klassifizierung?**

Meist die Anrainer am Radfernweg. Der Routenbetreiber sammelt von den verschiedenen Landkreisen Gelder ein für die Aufnahme, Analyse und Klassifizierung. Auch Fördermittel sind möglich, wie zuletzt bei der „Thüringer Städtekette“. Grundsätzlich sind Förderungen über den Bund oder das Land möglich, besonders strukturschwache Regionen haben auch Aussicht auf EU-Fördermittel.

### **? Werden die Kriterien inhaltlich aktualisiert, etwa aufgrund des boomenden E-Bike-Marktes?**

Die ADFC-Kriterien werden im Abstand von ein paar Jahren auf Ihre Aktualität und neue Rahmenbedingungen hin evaluiert und bei Bedarf angepasst. Hilfreich sind dabei Erkenntnisse aus der ADFC-Radreiseanalyse, aber auch Erfahrungswerte von den Routeninspektoren unterwegs. Durch die Zunahme der digitalen Navigation wäre beispielsweise bei der nächsten Überarbeitung die Bewertung von Informationsmaterialien zu prüfen.

E-Bikes haben mittlerweile einen Marktanteil von 50% bei den Radreisen. Kern der ADFC-Bewertung ist aber, dass die Routen auch für Personen ohne Elektrounterstützung gut befahrbar sein müssen. Deshalb ist die Grundlage der Bewertung eine durchschnittlich fitte Person, welche mit einem nicht motorisierten Trekkingbike mit schmalen Reifen und Reisegepäck unterwegs ist.

### **? Was ist deiner Meinung nach der bedeutendste Vorteil einer Radroutenklassifizierung?**

In der Außensicht: Der ADFC ist als Name sehr positiv belegt. Eine Klassifizierung gilt als unabhängiges und kompetentes Gütesiegel, der Name ADFC ist mitunter vielleicht wichtiger als das Sternesiegel. In der Innensicht: Die Verbesserung der Wege- und Marketingqualität aufgrund der fachkundigen Routenanalyse. Hier liegt der primäre und vor Ort spürbare Nutzen für die Reisenden.

### **? Für welchen Zeitraum wird das Zertifikat vergeben?**

Alle 3 Jahre wird auf Wunsch nachklassifiziert, da unterstellt werden kann, dass ein gebener Standard so lange hält.

### **? 2025 wurden neu der Saale-radweg, die Thüringer Städtekette und der Werratal-Radweg prämiert. Kommen in den nächsten Jahren weitere ADFC-Qualitätsradrouten hinzu?**

Aktuell sind dies die „Route Industriekultur per Rad“ im Ruhrgebiet und die RadReiseRegion „Kulturland Teufelsmoor“ bei Bremen. Weitere ADFC-Qualitätsradrouten und ADFC-RadReiseRegionen sind absehbar.

Michael, herzlichen Dank für deine interessanten Ausführungen zu diesem Thema!

Mehr zu den Qualitätsradrouten im ADFC-Tourismusportal: [www.adfc-radtourismus.de/radtouren/qualitaetsradrouten](http://www.adfc-radtourismus.de/radtouren/qualitaetsradrouten)

Und was es mit den ADFC-RadReiseRegionen auf sich hat, erläutern wir in unserer PedaLeo-Herbstausgabe.



Foto: ADFC

## Wir danken unseren Fördermitgliedern für die Unterstützung

### **Buchhandlung Graff GmbH**

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

### **E-BIKE KASTEN**

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

### **Eckis's kleine Fahrradwelt**

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

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

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

### **Radhaus**

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

### **Rad Spezi Mesmer**

An der Feuerwehr 6  
38533 Vordorf  
Tel. 05304 501330  
[www.rad-spezi.de](http://www.rad-spezi.de)

### **SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS**

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

### **STEINKAMP Räder nach Maß**

Hopfengarten 1/1a  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 74304  
[www.raeder-nach-mass.de](http://www.raeder-nach-mass.de)

### **TEO – die Fahrrad GmbH**

Helmstedter Straße 20a  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 797473  
[www.teo-bikes.de](http://www.teo-bikes.de)

### **velocity Braunschweig GmbH**

Kurt-Schumacher-Str. 8–14  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 123118-0  
[www.velocity-bs.de](http://www.velocity-bs.de)

### **Zweiradprofis GmbH**

Am Bruchtor 4–7  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 18371  
[www.zweiradprofis.de](http://www.zweiradprofis.de)

## Arbeitsgruppen

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

- AK Verkehr ([verkehr@adfc-braunschweig.de](mailto:verkehr@adfc-braunschweig.de))
  - AG Radtourenleiter\*innen ([radtourenleiter@adfc-braunschweig.de](mailto:radtourenleiter@adfc-braunschweig.de))
  - Lastenradteam ([lastenrad@adfc-braunschweig.de](mailto:lastenrad@adfc-braunschweig.de))
  - Codierteam ([codierung@adfc-braunschweig.de](mailto:codierung@adfc-braunschweig.de))
  - Redaktion PedaLeo ([pedaleo@adfc-braunschweig.de](mailto:pedaleo@adfc-braunschweig.de))
  - Homepageteam ([typo3@adfc-braunschweig.de](mailto:typo3@adfc-braunschweig.de))
  - dazu: monatliches Mitgliederforum ([susanne.kalbreier@adfc-braunschweig.de](mailto:susanne.kalbreier@adfc-braunschweig.de))
- Interessenten sind jederzeit herzlich willkommen. Schauen Sie in den Terminkalender auf [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de) oder mailen Sie uns.

Unsere Schulungen werden gefördert durch die:

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



## Codierung

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

## Selbsthilfwerkstätten

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

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

### Volkshochschule Braunschweig

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

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

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

## Termine

- 12.06. – 14.06.2026: Tag der Niedersachsen (siehe Seite 11 im Ausblick)
- 06.09. – 26.09.2026: Stadtradeln; meldet euch beim Team des ADFC Braunschweig an: [www.stadtradeln.de/braunschweig](http://www.stadtradeln.de/braunschweig)

Alle sonstigen Veranstaltungen des ADFC Braunschweig, darunter der Stammtisch „Jeden Achten um halb acht“, sowie die geführten Radtouren erscheinen im Terminkalender auf unserer Homepage: [braunschweig.adfc.de](http://braunschweig.adfc.de)

## ADFC Braunschweig e. V.

Postfach 11 03  
 38001 Braunschweig  
 info@adfc-braunschweig.de  
 Telefon: 0531 1805 4488 (Anrufbeantworter)  
 braunschweig.adfc.de  
 Vorsitzende: Susanne Kalbreier und Dr. Jens Schütte

## Ansprechpersonen der Stadtverwaltung Braunschweig

### Radverkehrsbeauftragte

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

### Ideen- und Beschwerdemanagement

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

### Falschparken auf Radwegen

Tel. 0531 470-1, [bussgeldabteilung@braunschweig.de](mailto:bussgeldabteilung@braunschweig.de)

## Impressum

### Herausgeber

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

### Redaktion und Layout

Walter Lükewille (V.i.S.d.P., Adresse s. o.),  
 Wolfgang Ahlborn, Heike Düwel, Gerhard  
 Joermann, 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 verantwortlich,  
 ebenso für verlinkte oder beworbene Websei-  
 ten. Gleiches gilt für QR-Codes und die durch  
 sie erreichbaren Medien und Informationen.

**Titelbild:** Plakataktion von ADFC und VCD an  
 der Helmstedter Straße, Foto: Konrad Schöller

### Bilder und Texte

Die Bildrechte liegen, wenn nicht anders  
 angegeben, beim ADFC Braunschweig.  
 Wir behalten uns Kürzungen/Änderungen und  
 die Auswahl der eingereichten Texte vor.  
 Nachdruck von Beiträgen und Abbildungen  
 nur mit Genehmigung des ADFC  
 Braunschweig.

### Bankverbindung und Spendenkonto

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

**Druckauflage:** 3500, Mai 2026

**Druck:** Oeding Print GmbH



Öffentliche 

Mal ehrlich:

Wir unterstützen  
das Hier.



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

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