PedaLeo

DAS FAHRRAD-MAGAZIN FÜR BRAUNSCHWEIG
UND DEN KREIS HELMSTEDT

71 Herbst 2026



WINTERDIENST AUF RADWEGEN

FAHRRAD ALS THEMA IN DER SCHULE

FÜNF-FLÜSSE-RADWEG

adfc Braunschweig


IHR NEUES FAHRRAD STEHT SCHON BEI UNS!
KAUFEN · LEASEN · FINANZIEREN
Hahne
www.Fahrrad-Hahne.de
3 MAL IN DER REGION!
TÜV GEPRÜFTE QALITÄTSWERKSTÄTTEN
BRAUNSCHWEIG · PEINE · WOLFSBURG


LEICHT UNTERWEGS.
BIS ZUM ABENDLICHT
SFU
immer Unterwegs
BEKLEIDUNG, RADTASCHEN, SCHUHE,
OUTDOOR, TREKKING, BERGSPORT & MEHR...
www.sfu.de
sfu.outdoor
SFU-
Sachen Für Unterwegs
SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH
Neue Straße 20 | 38100 Braunschweig | 0531 13666
Schillerstraße 33 | 30159 Hannover | 0511 4503010

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

Die Ergebnisse der Kommunalwahlen in Braunschweig belegen leider auch in unserer Stadt den bundesweit erkennbaren Trend nach Rechts. Allerdings konnten die diesbezüglich verbreiteten Parolen und Polemiken z. B. gegen Pocketparks oder Velorouten nicht zu einem generellen Politikwechsel führen.
Auch wenn ein Großteil der Braunschweiger Bevölkerung der Kommunalpolitik der letzten Jahre weiterhin seine Zustimmung erteilt hat, kann es nicht einfach ein „Weiter so!“ geben.
So hat z. B. das unerwartet große Interesse an der im Vorfeld der Wahl von VCD und ADFC Braunschweig initiierten Podiumsdiskussion mit sieben der neun angetretenen OB-Kandidat*innen gezeigt, dass das Thema Mobilitätswandel bei der Bevölkerung und in der anwesenden Politik einen deutlich höheren Stellenwert einnimmt als noch vor fünf Jahren. Es bleibt nun an uns als Bürger*innen, diese Versprechen in den kommenden Jahren einzufordern. Es bleibt abzuwarten, was hiervon jetzt nach der Wahl noch gilt.
Für den ADFC ist es jedenfalls nach wie vor das oberste Ziel, die Bedingungen für den Radverkehr, aber auch für die zu Fuß gehenden, weiter zu verbessern. Wir werden uns weiterhin für den Um- und Neubau durchgehend sicherer Radwege von hoher Qualität (Velorouten) einsetzen. Ein Teil dieser Wege sind Fahrradstraßen. Hier kämpfen wir weiterhin dafür, den Kfz-Durchgangsverkehr in diesen Straßen wirksam zu unterbinden. Im Bestand des Radwegenetzes werden die Mängel immer umfangreicher. Hier müssen die zur Verfügung stehenden Finanzmittel deutlich aufgestockt und Prioritäten für die Instandsetzung definiert werden. Für unsere Arbeit werden wir unsere guten Kontakte in die Stadtverwaltung weiter nutzen und uns konstruktiv bei den anstehenden Planungen einbringen.
Als eines der positiven Ergebnisse unserer langjährigen Bemühungen kann dazu die in diesem Sommer anfangs noch viel diskutierte Einrichtung des ersten Teilabschnittes der Veloroute 4 entlang der Helmstedter Straße (siehe Titelseite) bewertet werden. Fortsetzung folgt hoffentlich, denn mittlerweile belegen auch wissenschaftliche Studien: Verbesserungen der Verkehrssituation für Radfahrende und Fußgänger*innen führen tatsächlich dazu, dass Menschen häufiger aufs Fahrrad steigen und auch mehr Wege zu Fuß zurücklegen.
Dazu zu guter Letzt noch eine Bitte für die nun nahende dunklere Jahreszeit: Bitte achtet auf funktionierende Lichtanlage und ganz besonders auf blendfreie Einstellung des Scheinwerfers vorn.

Ihr
Walter Lükewille



Foto: privat

INHALT

3 — **Editorial**

5 — **Radverkehr**

Kommunalwahlkampf

Gezählter Radverkehr – Update

Hoffnung für Radweg an der L 611?

Regeln in Fahrradstraßen

Mit dem Rad auf Streife

Mobilität im höheren Lebensalter

27 — **Projekte**

„Bike to school“ an der Raabeschule

30 — **Aktionen**

ADFC auf dem Tag der Niedersachsen

Tour de Verkehrswende

Kinderdemo feiert neuen Radweg

35 — **ADFC intern**

Aktivenausflug 2026

36 — **Radtourismus**

Ab ins Grüne: Knotenpunkte führen zu Nonnen und Ottern

Fünf-Flüsse-Radweg

ADFC-RadReiseRegionen

44 — **Arbeitsgruppen · Termine**

45 — **Kontakt · Ansprechpersonen · Impressum**

46 — **Fördermitglieder**



Braunschweigs zukünftige Mobilität im Kommunalwahlkampf

„Mobilität für alle – aber wie?“ – zu diesem Thema hatten VCD und ADFC Braunschweig am 19. August zu einer Diskussion mit sieben Kandidierenden für die anstehende OB-Wahl eingeladen.

Eines der am intensivsten diskutierten Themen des Kommunalwahlkampfes 2026 in Niedersachsen stellte das Thema Mobilität dar. Mit großer Spannung wurde daher auf die durch den VCD und den ADFC Braunschweig organisierte Podiumsdiskussion zu diesem Thema gewartet.

Wie wichtig den Braunschweiger Bürger*innen dieses Thema ist, zeigte die große Resonanz auf diese Einladung. Über 300 Zuhörende strömten in die Magnikirche. Dank vieler Helfer wurden die Stuhlreihen schnell ergänzt, so dass Moderator Ronald Schober den Abend pünktlich um 19:00 Uhr eröffnen konnte. Das Podium war besetzt mit:

– Leonie Bartsch (Die Linke)
– Robert Glogowski (BIBS)
– Dr. Thorsten Kornblum (SPD)
– Maximilian Pohler (CDU)
– Timothy Rathjen (VOLT)
– Ingo Schramm (FDP)
– Michael Walther (Die Grünen)

Zwischen Eingangs- und Schluss-Statements äußerten sich die Podiumsgäste zu Fragen, die im Auditorium mit Hilfe einer App oder Kärtchen gesammelt wurden.

Die insgesamt über zwei Stunden geführte rege demokratische Diskussion verlief in einigen Teilen durchaus kontrovers, aber über den gesamten Zeitraum immer respektvoll. Die Kandidierenden setzten unterschiedliche Schwerpunkte. Ob Baustellen, günstige Parkplätze, preiswerte Fahrscheine oder gute Radwege – für die Kandidatin und alle Kandidaten war klar, sie wollen die Mobilität in der Stadt voranbringen.

„Ich dachte, wir würden hier richtig an-



einander rasseln“ meinte Robert Glogowski im Nachgang, aber glücklich über die Art, nach künftigen Lösungen zu ringen: „Es war wirklich ein gutes Gespräch. Und jeder, wirklich jeder, hat auch etwas Gutes beigetragen und mitgebracht.“

Die Veranstalter ADFC und VCD zeigten sich begeistert von der regen Beteiligung und der Diskussionskultur. Christine Müller, Vorsitzende des VCD, war erfreut über die große Resonanz: „Die Verkehrswende gelingt nur, wenn wir alle erreichen. Dazu sind sicherlich Kompromisse nötig. Der Abend hat gezeigt, dass man miteinander reden kann. Lasst uns konstruktiv streiten und dann gute Lösungen finden!“ Und auch für Jens Schütte, Vorsitzender des ADFC, war der Abend ein großer Gewinn: „Am Ende des Abends ist deutlich geworden, welche Veränderungen in der Mobilität wir bei den einzelnen Kandidierenden erwarten können und wie sich Braunschweig unter ihrer Führung entwickeln würde. Positiv war, dass die OB-Kandidierenden respektvoll miteinander diskutiert haben. Diesen respektvollen Umgang miteinander wünschen wir uns auch für die Gespräche mit der Stadtgesellschaft und der Politik in den nächsten Jahren.“

Moderator Ronald Schober meint: „Ein volles Haus und ein klares Zeichen: Mobilität hat für die Menschen in Braunschweig höchste Priorität – ein Auftrag, den die Politik ernst nehmen sollte.“

In der Magnikirche ist es gelungen, Menschen mit sehr unterschiedlichen Perspektiven zusammenzubringen. Das macht Mut für eine Politik, die anstelle eines „Gegeneinander“ darauf setzt, die Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten und so Lösungen zu finden, die von allen getragen werden können

Im Ergebnis konnten die Zuhörenden am Ende viele Eindrücke aus erster Hand für ihre Wahlentscheidung mit nach Hause nehmen.

VCD / ADFC Braunschweig



Foto: VCD / ADFC Braunschweig

Radwege: bessere Pläne für den Winter

Anfang Januar 2026 gab es in Braunschweig zum ersten Mal seit 2021 wieder für mehrere Tage hintereinander Schnee. Das Leben wurde etwas entschleunigt, mehr Menschen gingen zu Fuß (wenn es ihnen möglich war), nahmen den Bus oder hatten leider vermehrt das Gefühl, auf ein Auto zurückgreifen zu müssen. Radfahrende sahen sich konfrontiert mit zugeschneiten Radwegen, eine Erfahrung wie bei früheren Schneelagen, nur diesmal krasser und länger. Dies war für den Arbeitskreis Verkehr des ADFC Braunschweig Anlass, einen Vorschlag für ein optimiertes Winterradnetz zu erarbeiten.

› *Marie Schäfer*

Bei den winterlichen Bedingungen gestattete die Stadt das Fahrradfahren auf den geräumten Straßen. Auch Radwege wurden geräumt und genutzt, aber leider nur in einem geringen Maß. Welche Radwege mit hoher Priorität geräumt wurden, war kaum nachvollziehbar. Die Stadt hatte ein Netz aus Fuß-, Radwegen und Straßen veröffentlicht, die sie plante zu räumen. Doch aus unterschiedlichen Gründen konnte dem nicht in Gänze nachgekommen werden.

Vorschlag für ein Winterradnetz

In einer Arbeitsgruppe des AK Verkehr des ADFC Braunschweig haben wir deshalb überlegt, wie es künftig besser gehen könnte.

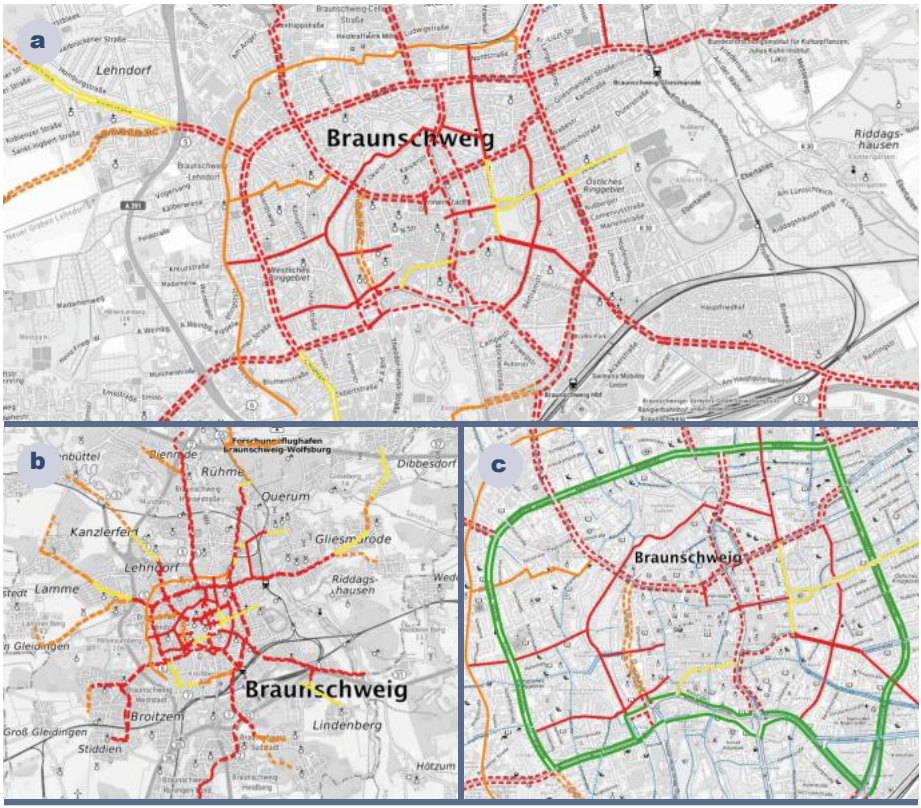
Auf Grundlage des online frei verfügbaren Datensatzes der Fahrradwege in Braunschweig haben wir mithilfe der Opensource GIS-Software QGIS ausgewählte Strecken mit folgenden Kategorien versehen:

1 Fahrradstraße, Radweg o. ä. mit höchster Priorität
2 Fahrradstraße, Radweg o. ä. mit zweiter Priorität
0 Autofahrbahn, Radweg nicht vorhanden oder räumbar

Als Abwägungsgrundlage dafür dienten das Hauptradverkehrsnetz, das Veloroutennetz sowie persönliche Kenntnisse. Unserer Meinung nach sollten die Wege der 1. Klasse mit höchster Priorität geräumt werden (82 km Radwege an Straßen, 12 km Fahrradstraßen o. ä.), und die Wege der 2. Klasse sollten nach einem zu definierenden Zeitraum (z. B. 3 Tage) ohne wiederkehrenden Schneefall geräumt werden (36 km Radwege an Straßen, 9 km Fahrradstraßen o. ä.). Die Klasse-2-Wegeräumung wäre insbesondere wünschenswert, um die Innenstadt für die Braunschweiger (Vor-)Orte nach einer gewissen Zeit mit dem Fahrrad erreichbar zu wissen. Auf der nächsten Seite sind zwei Ausschnitte der Karte abgebildet. Die komplette Karte ist online auf unserer Homepage abrufbar.[1] Solche Winterradnetze gibt es übrigens schon in anderen Städten, z. B. Bamberg.[2]

Beratungen mit der Stadt

Unser Vorschlag wurde der Stadt übergeben und war Thema bei zwei Gesprä-



Karten: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG), Open GeoData, 2026, Lizenz: dl-de/by-2-0 / ADFC Braunschweig

Vorschlag des ADFC Braunschweig für ein Winterradnetz. a: Ausschnitt Innenstadt, b: ganzes Stadtgebiet, c: Sole-Teststrecke

chen. Am 15. Juni 2026 hatte die Stadt zum „Runden Tisch Winterdienst“ repräsentative Verbände und Unternehmen (BSVG, ALBA, ADFC, VCD, Fuß e.V.) eingeladen. Diskutiert wurden die aktuelle Situation, der Stand der Technik (siehe z. B. FGSV Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen, Ausgabe 2025) sowie die Forderungen des ADFC und der anderen Verbände: Winterradnetz, frühzeitige Schneeräumung, Einsatz von Salz auf verkehrswichtigen Radwegen etc. Einen Tag später gab es beim „Austausch Radverkehr“ ein Treffen der Stadtverwaltung mit dem ADFC, dem VCD, der Initiative Fahrradstadt Braunschweig und dem Verein Fuß e.V. Das gemeinsame Ziel ist ein möglichst realistisches Win-

terradnetz. Auf kurzen Wegen soll es in Braunschweig möglich sein, zu einem Streckenabschnitt des geräumten Winterradnetzes zu gelangen. Das zur Räumung vorgesehene Winterradnetz soll gut sichtbar veröffentlicht werden, sodass Menschen in unserer Stadt ersichtlich wird, dass Autofahrende nicht unverhältnismäßig bevorzugt werden.
Derzeit befindet sich das städtische Winterradnetz unter Berücksichtigung unseres Vorschlags bei der zuständigen Abteilung der Verwaltung in Bearbeitung.
Nach Aussage der Stadt sei die Herausforderung, dass bis 2031 noch ein bestehender Vertrag für die Winterdienstleistungen mit Alba gilt. Anschließend könne eine Netzüberarbeitung mit Optimierungen besser berücksichtigt werden. Vorher gelte es, ggf. bestehende Strecken zu tauschen. Es bleibt abzuwarten, wie gut der Stadt eine Optimierung des vorhandenen Plans gelingt. Im bestehenden Vertrag können 120 km Radwegstrecke als Räumstrecke berücksichtigt werden. Nach unserem Vorschlag entfallen auf reine Radwege (keine Fahrradstraßen, die hier leider eh von Autos mitgenutzt werden) 82 km.

Sole: eine Lösung bei überfrierender Nässe?

Auch ohne Schnee-Ereignisse wird es zukünftig in den Wintermonaten noch zu überfrierender Nässe und damit zu eisigen Rutschbahnen kommen. Dagegen helfen könnte insbesondere nicht das Räumen der Wege, sondern die Anwendung von Salz. Als Kritikpunkt dabei gilt, dass die Anwendung von Streusalz die angrenzenden Grünflächen und Baum-inseln beeinträchtigt, da Fuß- und Radwege meist nicht, wie viele Straßen, eine gesonderte Abführung des Oberflächenabflusses in die Kanalisation aufweisen. (Sollten wir uns hierbei allerdings nicht auch fragen, wie viel Salz beim Streuen der Straßen daneben landet?)
Weniger schädliche Auswirkungen werden bei der Verwendung von präziser aufbringbarer Salzlösung (Sole) prognostiziert. Diese soll zudem länger Wirkung zeigen als die lose aufgestreuten Salzpartikel, die aufgrund von geringerer Haftwirkung bei Niederschlägen leicht abtransportiert werden.
Die Stadt kündigte daraufhin an, die Winterräumnetze zu überarbeiten und auf einer Teststrecke von ca. 15 – 20 km im nächsten Winter die Anwendung von Sole testen zu wollen. Der ADFC hat als Sole-Teststrecke den Wilhelminischen Ring in beide Fahrtrichtungen vorgeschlagen – insgesamt ca. 17 km lang, siehe Karte c auf der linken Seite.

Die Zukunft wird zeigen, ob wir dank einer umgesetzten Überarbeitung des Winterradnetzes und eines dann hoffentlich intensivierten Klimaschutzes das Glück haben werden, im Dezember, Januar oder Februar Schnee und Eis und gleichzeitig ein gutes Winterradnetz vorzufinden.

Quellen und Links

1 braunschweig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/braunschweig/Downloads/Verkehr/Winterradnetz-ADFC.pdf
2 www.stadt.bamberg.de/media/custom/3481_84_1.PDF?1663229987

Gezählter Radverkehr – Update 2026

Aus den Daten der in der Stadt installierten Zählstellen und des Stadtradelns sowie einer repräsentativen statistischen Erhebung lässt sich inzwischen immer besser analysieren, welche Bedeutung der Radverkehr in Braunschweig hat und wann und wo er stattfindet. Dieser Beitrag setzt den Artikel „Radverkehr in Braunschweig: Endlich gezählt statt gefühlt“[1] im PedaLeo 01-24 fort.

Burkhard Plinke

Ist Braunschweig wirklich eine Fahrradstadt?

Lassen wir mal die Zahlen sprechen: Eine repräsentative Befragung von ca. 4500 Braunschweiger Personen im Jahr 2023/24[2] ergab folgende Anteile der Verkehrsarten Auto, Fahrrad, Fuß, ÖPNV an den täglichen Wegen:



Abb. 1: Modal Split für Braunschweig – Anteile der Verkehrsarten im Stadtverkehr (tägliche Wege); weitere Erläuterungen im Text

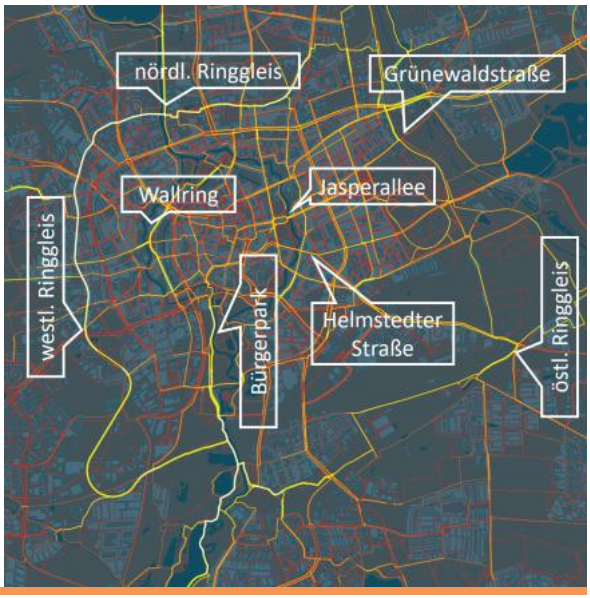
Die Erhebung wurde nach der Methode der TU Dresden (SrV-Erhebung)[3] durchgeführt, die als Standard gilt, um die Verteilung der Verkehrsarten (Modal Split) repräsentativ zu bestimmen. Dabei wird abgefragt, welches Verkehrsmittel die Teilnehmenden im fraglichen Zeitraum wie oft benutzt haben. Ergebnis für Braunschweig: Im Mittel legt jede/jeder täglich ca. 3,5 Wege zurück, die Grafik zeigt, welche Verkehrsmittel dafür genutzt werden: Je etwa 30 % der innerstädtischen Wege werden mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt – so gesehen sind wir durchaus eine Fahrradstadt. Wenn man aber auch die Wege über die Stadtgrenze hinaus berücksichtigt, beträgt der Anteil der Autofahrten bereits 36 %. Wer allerdings aus dem Umland beruflich oder für Besorgungen in die Stadt kommt, nutzt vorwiegend das Auto, d. h. ein großer Teil der städtischen Verkehrsplanung dient – mal positiv ausgedrückt – der Rolle Braunschweigs als Oberzentrum. Übrigens gibt es zwar im Mittel 1 Pkw und 2 Fahrräder pro Haushalt, aber weniger als 80 % der Haushalte verfügen über einen Pkw. Und in Braunschweig wie auch anderswo gilt, dass in jedem Auto im Mittel 1,2 Personen sitzen – viel Energie und Verkehrsraum wird also für leere Rücksitze verschwendet. Das alles und noch viel mehr kann man nachlesen in der städtischen Mitteilung „Ergebnisse der SrV-Erhebung“[2]. Es ist sehr zu wünschen, dass sich die Stadt Braunschweig auch an der

nächsten Befragung in 2028 beteiligt, denn schließlich braucht man für die Mobilitätsplanung Daten darüber, wohin sich das Verkehrsverhalten entwickelt.

Was sind die beliebten Routen?

Das alljährliche Stadtradeln (in diesem Jahr vom 5. bis 26. September) ist nicht nur ein netter Wettbewerb, sondern liefert mit Hilfe des Tracking in der Handy-App auch eine „Heat Map" der erfassten Routen – sozusagen den wahren Fahrradstadtplan. Abb. 2 zeigt die Auswertung für 2025[4], der Ausschnitt umfasst ungefähr die Ringgleis-Route.

Auf den ersten Blick bestätigt sich, was wir schon wissen (vgl. PedaLeo 01-24[1]): Der Ringgleis-Radweg ist vor allen im Norden und im Westen als Radwegverbindung wichtiger als der Wilhelminische Ring. Im Süden wird der Bürgerpark als Verbindung in die Stadt stark genutzt, aber der Radschnellweg nach Wolfenbüttel und Salzgitter-Thiede lässt immer noch auf sich warten. Neue Entwicklungen: Im Nordosten ist der ehemalige Bahnübergang Grünewaldstraße für die nächsten Jahre geschlossen, mit der Folge, dass man ihn auf der Berliner Straße umfährt. Auf dem westlichen Abschnitt der Helmstedter Straße (Teil der Veloroute Schöppenstedter Turm), der gerade nach vielen Diskussionen endlich fertiggestellt wurde (vgl. PedaLeo 01-26[5]), war trotz Baustellenbetrieb 2025 praktisch genauso viel Radverkehrsdichte wie außerhalb der Bauzeit.



Grafik: Aufbereitung der Stadtradeln-Daten 2025 mit freundlicher Genehmigung der Stadt Braunschweig; Bearbeitung ADFC Braunschweig

Abb. 2: Radverkehrsdichte, gemessen beim Stadtradeln 2025; hellgelb entspricht 2000 bis 5000 Radfahrenden, die innerhalb der 21 Stadtradeltage die Strecke mit aktivem Tracking genutzt haben

Wann wird eigentlich geradelt?

Kurze Antwort: Ganzjährig, und etwa 18 Stunden täglich. Die Grafiken in Abb. 3 zeigen für die Zählstelle Jasperallee (Position in Abb. 2 markiert) links die Anzahl der registrierten Radfahrenden von Januar bis Dezember 2025 und rechts einen Tagesverlauf aus dem Juni 2026.[6] Man sieht: Selbst in den Wintermonaten sind immer noch mehr als halb so viel Radfahrende unterwegs wie im Sommer. Auch der Radverkehr zeigt ausgeprägte Spitzen morgens und nachmittags – vermutlich

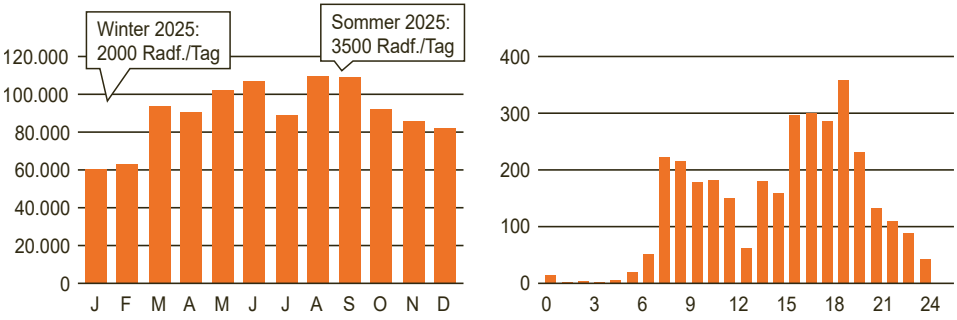


Abb. 3 Radverkehrsdichte an der Zählstelle Jasperallee; links: Jahresverlauf Januar bis Dezember 2025, Maximum im August und September mit jeweils 109 000 Radfahrenden pro Monat; rechts: Tagesverlauf am Dienstag, den 9. Juni 2026, Maximum von 18 bis 19 Uhr mit 350 Radfahrenden pro Stunde

sind das die täglichen Wege zur Arbeit oder Schule, während sich die Besorgungen eher über den Tag verteilen. Die Zählstelle an der Jasperallee liegt verborgen an der Okerbrücke am Theater und ist nach wie vor die Spitzenreiterin bei den städtischen Zählstellen, obwohl sie an einer Route ohne Radweg, dafür mit dichtem Bus- und Pkw-Verkehr liegt.

Neue Zählstelle an der B 79 nach Wolfenbüttel

Die aktuellen Daten der Zählstellen sind neuerdings auch in den Fahrradstadtplan integriert.[7] Außerdem gibt es eine neue Zählstelle ohne Display auf dem Radweg nach Wolfenbüttel entlang der B 79, siehe Abb. 4: Die Sensorfläche erkennt man an den rautenförmigen Rillen im Asphalt. Der Monatsverlauf vom September 2026 ist eingeblendet. Auch hier zeigt sich der für Berufsverkehr typische Wochenverlauf. Wenn man bedenkt, dass dies nur eine von mindestens drei möglichen Routen nach Wolfenbüttel ist, deutet das auf regen Fahrradpendelverkehr zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel hin. Für einen ausgebauten Radschnellweg nach Wolfenbüttel wären also viele dankbar.



Abb. 4: Neue Zählstelle an der B 79 nach Wolfenbüttel; eingeblendet der Monatsverlauf vom September 2026

Foto: ADFC Braunschweig, Insert NLStBV mit freundlicher Genehmigung; Diagramme: ADFC Braunschweig, Daten mit freundlicher Genehmigung aus: https://www.braunschweig.de/plan

Sind wir denn nun eine Fahrradstadt?

Nach den ersten Jahren mit verlässlichen Daten über den Braunschweiger Radverkehr zeigt sich, dass er keine Nebenrolle spielt, trotz der Unzulänglichkeiten und Lücken im Radwegenetz. Wenn alle Radfahrenden spontan auf Auto oder ÖPNV umsteigen würden, wären alle Straßen, Busse und Trams überlastet. Was die Investitionen ins Radwegenetz betrifft, sind wir sicherlich keine Fahrradstadt. Zum Vergleich: Die Ertüchtigung des Parkhauses Packhof (bei fast gleicher Kapazität) kostete bis zum letzten Jahr allein 20 Mio. Euro – dafür hätte man viele, viele Radwege instandsetzen oder neu anlegen können. Andererseits sind die Investitionen für einen Personenkilometer, der per Fahrrad zurückgelegt wird, verglichen mit Auto und ÖPNV, wahrscheinlich die geringsten.[8] Das soll nicht im Umkehrschluss bedeuten, dass man nur noch in Radverkehr investieren sollte. Gern – leider auch wieder im letzten Kommunalwahlkampf – wird ja der Mythos gepflegt, dass zeitgemäße Radverkehrsanlagen teure Luxusprojekte seien. Aber betrachten wir mal die Fakten beim Veloroutenabschnitt Helmstedter Straße[5]: Die Gesamtkosten[9] betrugen 2,9 Mio. Euro. Darin enthalten waren die unumgängliche Grundsanierung der Verkehrsflächen und die Erneuerung von Versorgungsleitungen (finanziert durch SE|BS und BS|Netz), der barrierefreie Umbau zweier Bushaltestellen und lediglich 400 000 Euro für den Radwegebau, den wiederum das Land mit 300 000 Euro förderte. Mit kluger Planung lässt sich also vieles gleichzeitig erreichen.

Quellen

1 Plinke, B.: Radverkehr in Braunschweig: Endlich gezählt statt gefühlt. PedaLeo Nr. 01-24, S. 16-18

2 Stadt Braunschweig: Ergebnisse der SrV-Erhebung 2023. Öffentliche Mitteilung 25-25358, 10.3.2025

3 TU Dresden: Mobilität in Städten – SrV. https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2023, Abruf 27.9.2026

4 Stadt Braunschweig: Aufbereitung der STADTRADELN-Daten 2025. Öffentliche Mitteilung 26-29211, 10.7.2026

5 Plakataktion von ADFC und VCD – Helmstedter Straße wird sicherer für alle. PedaLeo 01-26, S. 25

6 Open-Data-Portal der Stadt Braunschweig, https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/automatische-radverkehrszaehlung.php. Abruf im Juni 2026

7 Homepage der Stadt Braunschweig: https://www.braunschweig.de/plan/, dann Kartenebene umschalten auf „Fahrrad“, Haken setzen bei „Radzähler“. Abruf am 27.9.2026

8 Radentscheid Lüneburg: Verkehrswende-Mythen im Faktencheck. https://radentscheid-lueneburg.de/verkehrswende-mythen-im-faktencheck-teil-2-radverkehrsfoerderung-ist-zu-teuer/ Abruf am 27.9.2026

9 Neugestaltung der Helmstedter Straße abgeschlossen. Pressemitteilung der Stadt Braunschweig, 11.9.2026. https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/nachrichten/veloroute.php, Abruf am 5.10.2026

Ersehnter Radweg Völkenrode – Wendeburg
Nach 36 Jahren endlich Erfolg in Sicht?

Schwerlaster, Pkws und Motorräder sind die Nutzer der Landesstraße vom Bortfelder Kreisel nach Völkenrode. Radfahrende sieht man nur selten. Verständlich, denn wenn ein Kiestransporter an einem vorbeirauscht, dann ist die Druckwelle so stark, dass man fast „abhebt".

Paul Kleinherne und Hans-Georg Sebralla

Endlich kann die Bürgerinitiative „Radweg jetzt – Völkenrode" einen deutlichen Fortschritt in ihrem Bemühen um den Radwegbau an der Landesstraße L 611 (ehemals L 475a) von Völkenrode zum Bortfelder Kreisel erkennen. In Braunschweig, in der Gemeinde Wendeburg und im Kreistag Peine hat es Anträge gegeben, aufgrund derer Beschlüsse gefasst wurden, dass der Radweg an der L 611 beim Land in den „vordringlichen Bedarf" hochgestuft werden soll.

Die Ratsbeschlüsse im Detail

Beschluss am 28.04.2026 im Braunschweiger Ausschuss für Mobilität (AMTA)
Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Landkreis Peine und der Gemeinde Wendeburg gegenüber dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen im Rahmen der vom Land vorgegebenen Fristen eine abgestimmte Initiative zu ergreifen, mit dem Ziel, den Radweg entlang der L 611 zwischen Völkenrode und dem Bortfelder Kreisel im Rahmen der Fortschreibung des „Radwegekonzepts für Landesstraßen" in den „vordringlichen Bedarf" aufzunehmen.
Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschluss am 09.06.2026 im Wendeburger Gemeinderat
Der Rat beschließt, gemeinsam mit dem Landkreis Peine und der Stadt Braunschweig gegenüber dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen im Rahmen der vom Land vorgegebenen Frist eine abgestimmte Initiative zu ergreifen, mit dem Ziel, den Radweg entlang der L 611 zwischen Völkenrode und dem Bortfelder Kreisel im Rahmen der Fortschreibung des „Radwegekonzeptes für Landesstraßen" in den „vordringlichen Bedarf" aufzunehmen.
Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschluss am 17.06.2026 im Kreistag Peine
Der zusätzlichen Anmeldung eines Radweges an der L 611 im Rahmen der Fortschreibung des Radwegekonzeptes des Landes Niedersachsen in den vordringlichen Bedarf wird zugestimmt. Der Radweg an der L 413 besitzt weiterhin höchste Priorität.
Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 44 Ja- und 3 Nein-Stimmen

Nun hofft man, dass die Beschlüsse beim zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen in Hannover berücksichtigt werden und der Radweg, der ca. 1 km auf Braunschweiger und ca. 1,3 km auf Peiner Gebiet liegt, in den

„vordringlichen Bedarf“ hochgestuft wird. Dann würde das Landesstraßenbauamt Wolfenbüttel übernehmen, wobei es immer noch geraume Zeit bis zum Baubeginn dauern kann, denn Finanzierung, Grunderwerb und Planung werden dann erst abgestimmt.

Zur Vorgeschichte

Der nordwestliche Braunschweiger Stadtteil Völkenrode wurde bis heute beim Radverkehr stiefmütterlich behandelt, er ist aus Radfahrersicht eine Sackgasse,

- in Richtung Norden gibt es geschotterte, vereinsamte Landwirtschaftswege durch die Rieselfelder, und es gibt den Mittellandkanal, der einen als Fahrradroute gekennzeichneten Weg besitzt, welcher jedoch wegen der steil abfallenden und schmalen Zuwegung für viele Fahrradfahrer nicht erreichbar ist,
- in Richtung Süden gibt es einen 2 Meter hohen Zaun am Thünen-Institut (ehemals FAL),
- in Richtung Osten, d. h. Watenbüttel, einen nur auf einer Straßenseite liegenden kombinierten Rad-/Fußweg,
- in Richtung Westen, d. h. Bortfelder Kreisel / Wendeburg, gibt es weder einen Rad- noch einen Geh-, noch einen Landwirtschaftsweg. Es gibt dort nur die schmale Landesstraße L 611, die aber für Fahrradfahrer höchst problematisch ist, obwohl die Straße eine Routenkennzeichnung hat.

Bereits 1990 versprach der damalige Braunschweiger Oberbürgermeister Werner Steffens schriftlich, dass er sich um einen Radweg kümmern wolle, offensichtlich hat er sich aber nicht genug „gekümmert“.

Vor nunmehr fast 8 Jahren wurde deshalb die Bürgerinitiative „Radweg jetzt – Völkenrode“ gegründet, die intensiv an einer Realisierung arbeitet. Unterstützt wird sie hierbei vom ADFC Braunschweig (siehe hierzu PedaLeo Nr 61, 65 und 66), wie auch von der Wendeburger AG „Nachhaltigkeit“ (ehemals AK „fahrRad“), die in Wendeburg und in Peine die Anträge erfolgreich eingebracht hat.

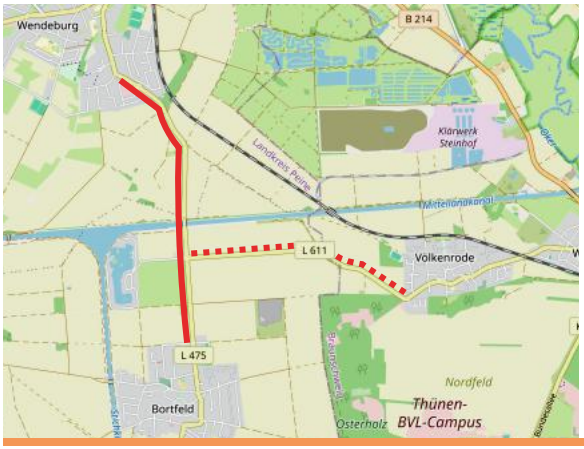
Der Radweg an der L 611 würde insbesondere für Schüler aus Völkenrode / Watenbüttel, die die Aueschule in Wendeburg besuchen, einen sicheren Schulweg bedeuten.



Foto: ADFC Braunschweig

Die L611 in Richtung Völkenrode; solange ein Radweg fehlt, ist der Wegweiser keine gute Idee.

Zwischen Wendeburg und Bortfeld gibt es an der Landesstraße L 475 bereits einen Radweg, doch eine Verbindung nach Braunschweig fehlt. Eine Möglichkeit zum Lückenschluss ist die Landesstraße L 611 vom Bortfelder Kreisel nach Völkenrode. Die Strecke ist ca. 2,3 km lang, besitzt eine schmale Fahrbahn, aber Fuß- oder Radweg fehlen. Aktuell wird diese Straße von Radfahrern gemieden, denn Lkws, Pkws und Motorräder fahren hier mit Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h, häufig auch schneller. Eine höchst gefährliche Angelegenheit für Fahrradfahrer. Für Familien mit Kindern ist diese Straße zum Radfahren absolut ungeeignet.



Der fehlende Radweg an der L 611 (·····) und der existierende an der L 475 (——)

Karte: OpenStreetMap Mitwirkende, Bearbeitung: ADFC Braunschweig

In Verkehrsmengenermittlungen im Jahr 2016 betrug eine Zählung an der L 611 ca. 2900 Kfz / 24 h, heute sind es vermutlich deutlich mehr.

Maßgebend für den Bau eines Radwegs ist der Baulastträger und das ist bei einer Landesstraße das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Hannover, welches ein „Radwegekonzept 2016 für Landesstraßen“ aufgestellt hat. Leider erscheint in diesem derzeit noch aktuellen Konzept die Straße bzw. der Radweg an der L 611 nur in der Bewertung „im weiteren Bedarf“.

Überarbeitung des Radwegekonzepts als Gelegenheit

Dieses Radwegekonzept soll gemäß Koalitionsvertrag überarbeitet und aktualisiert werden. Um Details einer etwaigen Fertigstellung zu erfahren, hat die CDU eine „Kleine Anfrage beim Land“ eingereicht und zur Antwort bekommen, dass das Ministerium einen Entwurf des neuen Radwegekonzeptes für das 3. Quartal 2026 plant.

Aufgrund dieser Information haben wir die Braunschweiger Politik nochmals um Hilfe und Unterstützung gebeten. Bündnis 90 / Die Grünen und die SPD entschieden sich, im Ausschuss für Mobilität (AMTA) einen Antrag (Vorlage 26-28814) zu stellen mit folgender Begründung:

Auszug aus Vorlage 26-28814

*Seit fast vierzig Jahren setzen sich engagierte Bürger*innen aus Völkenrode und Wendeburg für den Bau eines Radweges entlang der L 611 zwischen Völkenrode und dem Bortfelder Kreisel ein.*

Ein solcher Radweg würde insbesondere

- *Schüler*innen ein sicheres Erreichen der Aue-Schule in Wendeburg ermöglichen,*

- *die Anbindung Wendeburgs an den öffentlichen Nahverkehr in Braunschweig (Buslinien 416 und 433) verbessern sowie*
- *die Erreichbarkeit von Kindergarten-, Schul-, Sport-, Freizeit- und Einkaufseinrichtungen deutlich erhöhen.*

Mit der derzeit laufenden Fortschreibung des Radwegekonzepts für Landesstraßen eröffnet sich nun erneut die Möglichkeit, den Radweg an der L 611 in das Verfahren einzubringen.

Bereits vor der AMTA-Sitzung hat die Braunschweiger Verwaltung eine Stellungnahme (26-28814-01) abgegeben:
Auszug aus Stellungnahme 26-28814-01:
Die Verwaltung sieht im Radweg an der L 611 von Völkenrode zum Bortfelder Kreisel eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Radverkehrsnetzes für Braunschweig und eine wichtige Anbindung an das Umland.

Sinngemäß gleiche Anträge wurden in der Gemeinde Wendeburg und im Kreistag Peine eingebracht, deren Beschlüsse siehe Seite 14.

Nun heißt es zuversichtlich abwarten, wie das Ministerium die Beschlüsse aus Braunschweig, Wendeburg und Peine umsetzt. Wir freuen uns über den nun erreichten Teilerfolg. Vielen Dank an alle, die uns unterstützt haben.

Die Autoren sind Mitglieder der Bürgerinitiative „Radweg jetzt – Völkenrode“

Studie zeigt: Mehr Radwege – mehr Radverkehr

Eine internationale Studie liefert neue Argumente für den Ausbau von Radwegen in Städten: Bereits ein zusätzlicher Kilometer Radweg führt im Durchschnitt dazu, dass jährlich rund 13 400 Kilometer mehr mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Untersuchung basiert auf Bewegungsdaten aus 11 587 Städten in 121 Ländern und wurde im Fachjournal Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS) veröffentlicht. Analysiert wurden Faktoren, die das Mobilitätsverhalten in Städten beeinflussen – darunter Bevölkerungsdichte, Radinfrastruktur und Kraftstoffpreise. Die Studie zeigt auch, dass eine bessere Radinfrastruktur nicht nur den Radverkehr stärkt, sondern offenbar auch den Fußverkehr fördert. Als mögliche Erklärung werden begleitende Maßnahmen wie breitere Gehwege, sichere Kreuzungen und eine insgesamt fußgängerfreundlichere Straßenraumgestaltung genannt. Die Ergebnisse unterstreichen nach Einschätzung der Forschenden, dass Investitionen in Rad- und Fußverkehr einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen und gesunden Stadtentwicklung leisten können.

ADFC

Quelle: PNAS, 06/2025: Global health and climate benefits from walking and cycling infrastructure, http://doi.org/10.1073/pnas.2422334122

Geheimnisvolle Linien auf Fahrradstraßen

In Fahrradstraßen gelten besondere Verkehrsregeln, die noch zu wenigen Verkehrsteilnehmenden bekannt sind. Aus diesem Grund führten die Radverkehrsbeauftragten der Stadt Braunschweig im Mai und Juni an verschiedenen Fahrradstraßen entsprechende Informationsveranstaltungen durch.

Walter Lükewille

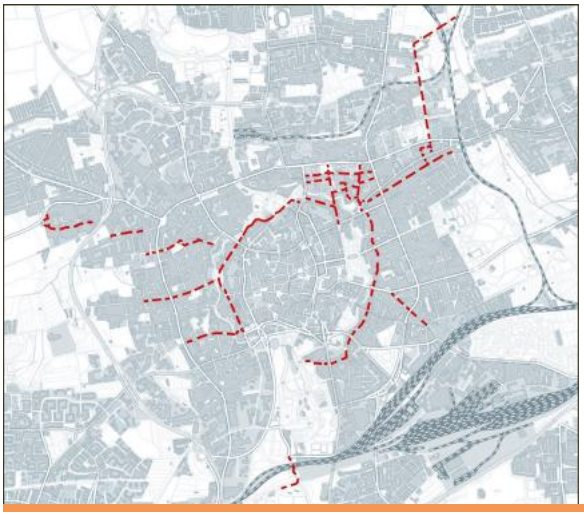
In Braunschweig gibt es mittlerweile ein weiträumiges Netz aus Fahrradstraßen. Die wichtigsten befinden sich in den westlichen Wallanlagen, im östlichen Ringgebiet und rund um den Campus der TU Braunschweig, hier angelegt als Fahrradzone (siehe die PedaLeo-Ausgabe Frühjahr 2022).

Wesentliche verkehrsrechtliche Merkmale in Fahrradstraßen lassen sich wie folgt beschreiben:[1]

- Radfahrende geben das Tempo vor – Autofahrende sind zu Gast und müssen ihre Geschwindigkeit anpassen.
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- Für Radfahrende ist das Nebeneinanderfahren ausdrücklich erlaubt.
- Der Mindestabstand von Kfz beim Überholen beträgt innerorts 1,50 m. Dies gilt natürlich auch in Fahrradstraßen.
- Der Fußverkehr darf in Fahrradstraßen ohne Gehweg am Fahrbahnrand laufen.

2022 hat der Rat der Stadt einen „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ beschlossen, der unter anderem folgende Merkmale enthält:[2]

- 4,0 m Fahrgassenbreite als Regelmaß
- Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Markierung mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen auf der Fahrbahn
- Vorfahrtsberechtigung gegenüber einmündenden Straßen
- Beschränkungen der Zufahrt mit Kfz auf Anliegerverkehre
- Ausgewogenes Verhältnis von Kfz- und Fahrradabstellmöglichkeiten



Karte: Stadt Braunschweig / Daniela Nielsen

Karte der Fahrradstraßen in Braunschweig, Stand 2025

Allerdings entsprechen die meisten Fahrradstraßen in Braunschweig diesem Standard noch nicht, besonders was die Fahrgassenbreite und die Unterbindung des Durchgangsverkehrs angeht (siehe die PedaLeo-Ausgaben Frühjahr 2022 und Herbst 2025).

Obwohl die ersten Fahrradstraßen in Braunschweig bereits 2008 eingerichtet wurden, herrscht nach wie vor bei vielen Verkehrsteilnehmenden kein vollständiges Wissen über die Verkehrsregeln darin. Missverständnisse, insbesondere zwischen Kfz-Nutzenden und Radfahrenden, sind daher an der Tagesordnung. Unkenntnis herrscht besonders über die in letzter Zeit vorgenommenen Fahrbahnmarkierungen.

Aus diesem Grund haben die Radverkehrsbeauftragten der Stadt Braunschweig eine Informationsbroschüre[3] hierzu erarbeitet und diese im Mai und Juni dieses Jahres bei Informationsveranstaltungen an verschiedenen Fahrradstraßen den Verkehrsteilnehmenden übergeben. So waren z. B. am 19. Mai die Radverkehrsbeauftragten Adrien Cochet-Weinandt und Tobias Paulke auf der Pockelsstraße unterwegs. Sie sprachen dort die Radfahrenden an und informierten über die Bedeutung der Kennzeichnungen.

Einen besonderen Schwerpunkt stellten hierbei die sogenannten Sicherheitstrennstreifen entlang der Fahrbahnränder dar. Diese mit breiter Strichmarkierung abgegrenzten Bereiche werden von vielen Radfahrenden als von ihnen zu nutzender Fahrbahnteil verstanden. Ihr tatsächlicher Sinn ist aber ein Sicherheitsabstand zum ruhenden Kfz-Verkehr.



Foto: ADFC Braunschweig / Walter Lükewille

Hinweis auf die richtige Fahrspur

Beim Längsparken entspricht der Streifen mit 0,75 m Breite der Dooring-Zone und soll vor plötzlich aufgerissenen Autotüren schützen, beim Schräg- und Senkrechtparken ist er 1,00 m breit und dient als Schutz vor rückwärts ausparkenden Autos. Mit dem Rad nutzt man den Fahrbahnbereich zwischen den Sicherheitstrennstreifen, was auch durch Fahrradpiktogramme auf dem Straßenbelag angedeutet ist (siehe das Bild oben). Man darf also diese Sicherheitstrennstreifen nicht mit den Schutzstreifen außerhalb von Fahrradstraßen und -zonen verwechseln. Bei letzteren ist die gestrichelte Linie schmaler, zudem sind die Striche und die Lücken länger und die Piktogramme sind innerhalb des Schutzstreifens markiert.



Foto: ADFC Braunschweig / Walter Lükewille

Adrien Cochet-Weinandt und Tobias Paulke im Gespräch mit einem Radfahrer

Die angesprochenen Personen reagierten auf die persönliche Ansprache überwiegend positiv und waren dankbar für die Informationen, gern wurden die Flyer angenommen.
Hier noch einige Reaktionen im Einzelnen:

- „Da muss man aber auch erst mal drauf kommen!“
- „Ich bin Fahrlehrer in Ausbildung, davon hatten wir noch nichts im Unterricht.“
- „Ich hab mich schon gewundert, warum der Streifen so schmal ist.“
- „Warum berichten die lokalen Medien nichts von so einer Aktion? Dann hätte ich allen meinen Freunden Bescheid gesagt!“
- „Das nehme ich für meine Tochter mit, die macht morgen ihren Fahrradführerschein.“

Die Aktion der Radverkehrsbeauftragten war eine erfolgreiche Aufklärung zur Nutzung der Braunschweiger Fahrradstraßen.

Quellen

1 www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/fahrradstrassen.php
2 www.ratsinfo.braunschweig.sitzung-online.de/public/vo020volfdnr=1026224&refresh=false
3 www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/25_12_Braunschweig_Fahrradstrassen_Flyer_V13.pdf

Mit dem Rad auf Streife

Seit 2019 gibt es bei der Braunschweiger Polizei eine Fahrradstaffel. Kriminalhauptkommissarin Cornelia Litwora, die der Einheit angehört, gibt im Interview mit dem PedaLeo Einblicke in ihren Arbeitsalltag.

? PedaLeo: Wie viele Mitglieder hat die Fahrradstaffel und wie ist sie organisiert?

Cornelia Litwora: Die Fahrradstaffel in Braunschweig gehört zur Verfügungseinheit der Polizeiinspektion Braunschweig und ist mit sechs Stellen hinterlegt. Wie alle Bereiche in der Polizei sind natürlich auch wir von Personalveränderungen durch zum Beispiel Pensionierungen betroffen. Aktuell versehen wir unseren Dienst mit drei Beamtinnen.

? An wen berichtet die Fahrradstaffel?

Bezüglich einer Evaluation unseres schwerpunktbasierenden Dienstes und einer ständigen Anpassung an aktuelle Gegebenheiten stehen wir in regelmäßigem Austausch mit unserem Fachbereich Einsatz und Verkehr der Polizeiinspektion Braunschweig.

? Machen Sie Verbesserungsvorschläge, z. B. zur Verkehrsführung und wenn ja, an wen?

Wir stehen mit vielen Institutionen aus dem Bereich der „Verkehrssicherheit“ in engem Austausch, so auch mit den Radverkehrsbeauftragten der Stadt Braunschweig. Des Weiteren sind wir in die Unfallkommission eingebunden. Verbesserungsvorschläge erreichen daher regelmäßig die richtigen Ansprechpartner.

? Wie werden die Einsätze geplant? Gibt es Routinestrecken? Gibt es Einsatzfahrten aufgrund von Beschwerden, besonderen Vorkommnissen, Unfallschwerpunkten, …?

Wir entscheiden jeden Tag selbstständig aufs Neue, mit welchen Schwerpunkten wir unseren Dienst gestalten. Gibt es aktuelle Hinweise von Bürgern, Unfallschwerpunkte oder besondere Verkehrserscheinungen, werden diese Stellen in die Streifenfahrt eingebunden. Dort beobachten wir die Gegebenheiten, um uns ein Bild von der Situation zu machen, und kontrollieren das Fehlverhalten bzw. die Verkehrssituation, oder zeigen einfach nur Präsenz in betreffenden Bereichen, die mit einem Funkwagen nicht oder nicht gut erreichbar sind. Kristallisiert sich ein „Brennpunkt“ heraus, wird dieser regelmäßig in Streifenfahrten mit eingebunden.

Im Fokus der Fahrradstaffel stehen erstmal grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmenden, die sich nicht an die Straßenverkehrsordnung halten. Da wir auf Radwegen unterwegs sind, konzentrieren wir uns natürlich in erster Linie auf Fahrrad- und E-Scooter-Fahrende. Aber auch Kraftfahrzeugführende, die sich Zweiradfahrenden gegenüber verkehrswidrig verhalten (z. B. das Überholverbot missachten oder Radwege / Radfahrschutzstreifen blockieren), haben wir im Blick.

Wir arbeiten im Schichtsystem und decken im Regelfall die Zeit zwischen 7 und 20 Uhr ab. Manchmal machen wir darüber hinaus aber auch Sonderdienste zu anderen Uhrzeiten.
Die Fahrradstaffel ist für das gesamte Stadtgebiet Braunschweig zuständig. Wir versuchen nach Möglichkeit alle Stadtteile regelmäßig zu bestreifen, sind jedoch fast täglich auch in der Innenstadt unterwegs, da hier nicht nur die meisten Ordnungswidrigkeiten begangen werden, sondern auch die meisten Beschwerden herrühren.

? Welches sind die häufigsten Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung?
Befahren des Radwegs in die entgegengesetzte Fahrtrichtung, Fahren entgegen der Einbahnstraßenregelung, Befahren der Fußgängerzone bzw. des Gehweges und rechts Abbiegen an der roten Ampel (bei fehlendem Grünpfeil).

? Wie werden diese Verstöße geahndet?
Verkehrsverstöße durch Radfahrende werden grundsätzlich mit Verwarngeldern geahndet, wichtig sind uns allerdings die aufklärenden Gespräche zum erkannten Fehlverhalten. Das Verwarngeld kann man bei uns elektronisch sofort bezahlen, oder später per Überweisungsträger an die Stadtkasse.

? Kann ein gravierender Verstoß von Radfahrenden auch Punkte im Flensburger Fahreignungsregister zur Folge haben?
Das ist durchaus möglich. Das Missachten von Rotlicht oder die Flucht vor der Polizei ziehen neben einem Bußgeld auch jeweils einen Punkt nach sich. Bei E-Scooter-Fahrenden wird der Handyverstoß zudem mit einem Punkt geahndet, da der E-Scooter in dem Fall (genau wie bei der Promillegrenze) einem Kraftfahrzeug (z. B. Pkw) gleichgesetzt wird.

? Gibt es Radfahrendengruppen, die besonders häufig gegen Regeln verstoßen?
Nein. Wir haben täglich mit Menschen aus allen Bereichen unserer Gesellschaft zu tun.

? Gibt es einen Unterschied bei den Verstößen zwischen Radfahrenden und E-Scooter-Fahrenden?
Bis auf die Mitnahme einer zweiten Person (was verboten ist!!!) grundsätzlich nicht. Das Befahren des entgegengesetzt gelegenen Radweges wird jedoch durch E-Scooter-Fahrende häufig damit begründet, einen Leih-Scooter auf dieser Straßenseite vorgefunden zu haben.

? Was wünschen Sie sich von Radfahrenden im Straßenverkehr und was von E-Scooter-Fahrenden?
Von beiden Gruppen wünschen wir uns mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Das Befahren des Gehweges wird z. B. oft damit begründet, dass man sich auf der Straße unsicher fühlt. Ein Hineinversetzen in die zu Fuß Gehenden, die sich wiederum durch die Radfahrenden belästigt fühlen, wäre wünschenswert. Wir nehmen einen zunehmenden Egoismus im Straßenverkehr wahr. Wenn man sich einfach mal zurücknehmen würde,

das eigene Verhalten hinterfragen und sich in die Rolle der Mitmenschen versetzen würde, käme es nicht zu so vielen Regelverstößen oder gefährlichen Verkehrssituationen. Wir brauchen die Regeln, damit sich alle Menschen sicher im öffentlichen Verkehrsraum nebeneinander bewegen können. Wir können nur an alle Verkehrsteilnehmenden appellieren, mit gutem Beispiel voranzugehen. Manchmal reicht schon eine kleine Änderung des alltäglichen Weges, z. B. über Parallelstraßen, um regelkonform und entspannt am Ziel anzukommen.

? Wie reagieren Verkehrsteilnehmende, wenn Sie sie anhalten und auf Verstöße hinweisen?

Das ist ganz unterschiedlich. Die meisten Leute sehen ihr Fehlverhalten ein und tragen die Konsequenz. Mit einem kurzen erläuternden Gespräch können wir oft Verständnis wecken und Einsicht in das eigene Fehlverhalten erlangen. Und Einsicht ist unser Ziel. Wir wollen nachhaltig arbeiten und das funktioniert bekanntermaßen am besten, wenn es ein klein wenig im Geldbeutel weh tut. Es gibt aber auch andere Menschen, die völlig uneinsichtig sind, uns vorhalten ihnen aufzulauern, sich darüber aufregen, dass wir uns nicht um die „wirklich wichtigen Dinge“ kümmern würden, meinen, dass die Stadt anscheinend Geld braucht und während der Kontrolle auf andere zeigen, die ihrer Meinung nach noch viel schlimmere Verstöße begehen. Beschimpfungen und Beschuldigungen, wir würden uns auf bestimmte Klientelen bei unseren Kontrollen konzentrieren, erleben wir auch des Öfteren. Wir behandeln jeden mit Respekt und erwarten dies auch von unserem Gegenüber.

? Wohin können wir uns als Bürger*innen wenden, wenn wir erreichen möchten, dass die Fahrradstaffel an einer Stelle kontrolliert?

Hinweise können an jede beliebige Polizeidienststelle gerichtet werden oder z. B. über Social-Media-Kanäle, auf denen wir als Polizei Braunschweig präsent sind. Eine weitere Möglichkeit ist das Bürgertelefon der Stadt Braunschweig.



Mobilität im höheren Lebensalter

Die Altersstruktur der Bevölkerung verschiebt sich hin zu den Senioren. Nach Prognosen des Statistischen Bundesamtes werden in Deutschland 2030 mehr als ein Viertel der Bewohner 65 Jahre oder älter sein. Wir wollen uns daher in der aktuellen Ausgabe des PedaLeo einmal näher mit der Mobilität im höheren Lebensalter befassen. Zahlreiche Daten zu der Thematik finden sich über das Forschungsinformationssystem (FiS) des Bundesverkehrsministeriums und beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

› *Frauke Rösick*

Im Frühjahrsheft des PedaLeo (Ausgabe #70) haben wir die zahlreichen Entwicklungsschritte beschrieben, die ein Kind durchläuft, bis es zur selbstständigen und aktiven Teilnahme am Straßenverkehr befähigt ist. Ganz vereinfacht ausgedrückt läuft diese Entwicklung im höheren Lebensalter rückwärts, d. h., die sensorischen, kognitiven und mentalen Voraussetzungen sind zunehmend eingeschränkt, den motorischen und koordinativen Fähigkeiten läuft der natürliche Alterungsprozess entgegen. Also, alles wird schlechter? Das mag vielen Betroffenen ernüchternd erscheinen, sollte aber ein Grund sein, sich auf diese Tatsachen einzustellen und nach Möglichkeit präventiv Anpassungen vorzunehmen.

Sehkraft und Gehör aber auch der Gleichgewichtssinn lassen im Alter nach, Multitasking und das Filtern wichtiger Reize in unübersichtlichen Situationen fallen schwerer, das Gehirn braucht länger, um Reize zu verarbeiten und Aktionen zu starten. Der Verlust von Muskelkraft in den Beinen sowie steifere Hals- und Schultergelenke, die die Rundumsicht erschweren, fallen ins Gewicht. Parallel erhöhen sich die Anforderungen, denn die Verkehrsbelastung nimmt zu, die Pkw-Dichte und die Gesamtfahrleistung aller Fahrzeuge steigen seit Jahren an, Pedelecs und E-Scooter erweitern die Fahrzeugpalette und vergrößern die Unübersichtlichkeit. Schauen wir auf die Auswirkungen.

Dass die genannten Einschränkungen die Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug selbst sicher zu lenken, beeinflussen, wird niemand bestreiten. Viele Senioren gleichen ihre Defizite durch jahrelange Fahrerfahrung und ein angepasstes Verhalten aus. Sie vermeiden Fahrten im Berufsverkehr, nutzen bevorzugt bekannte Routen und passen ihre Fahrgeschwindigkeit an. Kommt es jedoch zu Fahrfehlern, müssen oft schwächere Verkehrsteilnehmer die Folgen tragen. In Deutschland gibt es keine gesetzlichen Altersgrenzen oder verpflichtenden Untersuchungen zur Verkehrstüchtigkeit. Die Verantwortung obliegt einem jeden selbst, was jedoch die Fähigkeit zur selbstkritischen Einschätzung voraussetzt. Im krassen Kontrast dazu sind

Sicherheitsüberprüfungen im gewerblichen Bereich, aber auch auf Vereins- und Verbandsebene hierzulande streng geregelt. Jährliche Schulungen zur Unfallverhütung sind Pflicht. Kommt es zu einem Unfall mit einem ungeprüften schweren Gerät oder durch eine nicht geschulte Person, drohen strafrechtliche Konsequenzen. Im „Autoland“ lassen wir im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr zwar das Gefährt regelmäßig durch den TÜV überprüfen, die Fahrer*innen hingegen bleiben nach bestandener Führerscheinprüfung lebenslang kompetent. Das handhaben viele Nachbarländer anders.

Doch es gibt auch Positives zu berichten. Großbefragungen wie die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) des Bundesverkehrsministeriums zeigen, dass ältere Menschen länger und regelmäßiger mobil bleiben. Regelmäßige Erhebungen wie der Fahrrad-Monitor Deutschland belegen eine Angleichung der Nutzung: Ältere Menschen fahren mittlerweile fast genauso regelmäßig Rad wie Jüngere, stark begünstigt durch den Elektroantrieb. Aktive Mobilität wie Zufußgehen und Radfahren wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Herzkreislaufsystem, Muskeln, Gleichgewicht, Multitaskingfähigkeit, Orientierungssinn werden trainiert. Radfahren an der frischen Luft macht zudem Spaß und eröffnet neue Räume. Wahr ist allerdings auch, dass die Zahl der getöteten Radfahrenden um 20 % gestiegen ist (im Jahr 2025 starben 462 Radfahrende), wobei mehr als 60 % der getöteten Radfahrenden älter als 65 Jahre waren, jeder zweite fuhr ein E-Bike.

Welche Konsequenzen ergeben sich im Hinblick auf eine alternde Gesellschaft und deren Mobilität? Insbesondere im urbanen Bereich dürfte eine Entschleunigung hilfreich sein. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h halbieren den Anhalteweg im Vergleich zu 50 km/h, so dass Unfälle seltener passieren und die Folgen weniger gravierend sind. Eine Reduktion der Tempounterschiede zwischen den Fahrzeugen führt zu einem ruhigeren Miteinander auf der Straße, wobei sich die Fahrzeiten für den motorisierten Verkehr entgegen der Erwartung auf kurzen innerstädtischen Strecken meist nur minimal verlängern.

Ein wichtiges aber eher mittel- und langfristig umsetzbares Ziel ist der Angleich der Radinfrastruktur an den zahlenmäßig steigenden Bedarf und die vorhandenen Regelwerke. Eine von der Stadt Braunschweig in Auftrag gegebene systematische Radweganalyse attestierte auf einer Länge von insgesamt 135 km dringenden Handlungsbedarf (online auf *opendata.braunschweig.de* Suchbegriff „Radverkehrsnetz“). Es handelt sich dabei um Strecken, deren Radinfrastruktur sogar unterhalb der Anforderungen der StVO liegt oder mit durch ruhenden Kfz-Verkehr gefährlich eingeschränkter Restbreite. Eine Umverteilung des Verkehrsraumes zu Ungunsten des ruhenden Kfz-Verkehrs hin zum fließenden Radverkehr (der strukturell auch E-Scooter einschließt) durch eine Parkraumbewirtschaftung ist somit unerlässlich. Radwege, auf denen sich heute Biobikes, Pedelecs und E-Scooter tummeln, müssen ausreichend breit sein, so

dass ein Überholen möglich wird und auch mehrspurige Fahrzeuge (Dreiräder, Lastenräder, Fahrradanhänger) Platz finden. Der Schutz körperlicher Unversehrtheit der schwachen Verkehrsteilnehmer ist ein Grundrecht, kostenloser Parkraum am Straßenrand ist dies nicht. Kurzfristiger umsetzbar, aber ebenfalls dringend nötig ist eine für alle Verkehrsteilnehmer gut sichtbare und durchgängige Radwegführung, insbesondere an Kreuzungen, Knotenpunkten und Furten. Die Einhaltung von Regeln und ein achtsamer Umgang aller Verkehrsteilnehmer untereinander sollte selbstverständlich sein.

Die Tatsache, dass gemäß Unfallbilanz des Statistischen Bundesamtes bis zu 70 % der schwer oder tödlich verunglückten Pedelec-Fahrenden 65 Jahre oder älter sind, lässt aufhorchen. Zwar eröffnen die motorgetriebenen Fahrräder auch Personen mit eingeschränkter körperlicher Reserve eine aktive Mobilität, andererseits bergen sie erhebliche Gefahren: Der Motor unterstützt direkt nach Pedaltritt, das Rad zieht unerwartet schnell an und hohe Geschwindigkeiten sind ohne Kraftaufwand zu erreichen. Aufgrund des hohen Gewichtes ist der Bremsweg länger und das Rad lässt sich deutlich schwerer schieben und manövrieren. Insbesondere Senioren, die bisher kaum oder nur wenig Rad gefahren sind, ist daher vorab ein Fahrtraining zu empfehlen und das Rad sollte gut an die individuellen Bedürfnisse angepasst sein. Eine sorgfältige Vorbereitung und



Foto: Bernd Meckel

Beim Umstieg auf ein E-Bike vermittelt ein Fahrtraining die notwendige Sicherheit.

ein Gefühl für die eigenen Grenzen helfen, Unfälle zu vermeiden.

Mobilität in einer alternden Gesellschaft ist ein sehr facettenreiches und dynamisches Thema. Unser bisheriges Mobilitätsverhalten ist im Wandel begriffen, gesellschaftliche, technische, aber auch klimatische Veränderungen fordern uns heraus. Die Frage ist, ob wir bereit sind, uns individuell und gemeinschaftlich den Aufgaben, die ja auch Chancen beinhalten, zu stellen. Ob es gelingen kann, buchstäblich neue Wege zu beschreiten, Perspektiven zu entwickeln und Lösungen zu finden, die möglichst viele von uns mitnehmen werden.

Die Verkehrswacht Braunschweig bietet für Personen ab 65 ihre halbtägigen Trainingskurse „Fit mit dem Auto“ an sowie für Umsteiger aufs E-Bike die ebenfalls halbtägigen Kurse „Fit mit dem Pedelec“: www.landesverkehrswacht.de/angebot

Mit „bike to school“ das Radfahren an der Raabeschule stärken

2024 hat das Niedersächsische Kultusministerium in Kooperation mit weiteren Partnern (bspw. der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften) das Projekt „bike to school“ gestartet, mit dem vorrangig das Radfahren an den beteiligten Schulen sowie die Partizipation der Schülerinnen und Schüler an kommunalen Entscheidungsprozessen gestärkt werden soll. Ein Ziel ist weiterhin, die mit „bike to school“ gemachten Erfahrungen und Projekte für Nachahmer an anderen Schulen aufzubereiten und so möglichst viele Schulen in Niedersachsen bei der Durchführung von Projekten zum Radfahren und der kommunalen Partizipation zu unterstützen. Das Gymnasium Raabeschule ist eine der 20 Projektschulen in Niedersachsen.

› *Die Raabeschule im Projekt „bike to school“*

Wie die Raabeschule zum Projekt fand

Viele Schülerinnen und Schüler sowie Lehrkräfte (auch der Schulleiter) bestreiten ihren Schulweg regelmäßig mit dem Fahrrad. Seit 2018 nimmt die Schulgemeinschaft der Raabeschule am Stadtradeln teil. In den Jahren 2022 und 2023 erreichten die Radler der Raabeschule sogar die meisten Kilometer unter den Braunschweiger Schulen. Auch im aktuellen Jahr ist die Raabeschule wieder mit vielen Radlern und Kilometern beim Stadtradeln auf den vorderen Plätzen unter den Schulen dabei. Im Schuljahr 2019/20 überreichte Herr Toepfer von der Raabeschule der Stadtverwaltung einen Wunschkatalog der Schulgemeinschaft mit Verbesserungen zur Radinfrastruktur im Umfeld unserer Schule. In den Jahren 2023 und 2024 fanden in Kooperation mit der Ostfalia Hochschule (Abteilung Radverkehrsmanagement) Mobilitätstage im 11. Jahrgang statt. Mit diesen Voraussetzungen war der Schritt nicht sehr groß, sich bei dem Projekt „bike to school“ zu bewerben.

Wissenschaftliches Arbeiten und öffentlichkeitswirksame Ergebnisse

Die Teilnahme der Raabeschule findet seit dem Projektstart 2024 über Seminarfächer in der Oberstufe statt. Dieses Fach läuft jeweils über 1,5 Jahre und führt die Oberstufenschülerinnen und Oberstufenschüler in Jahrgang 12 und 13 an wissenschaftliches Arbeiten heran – inklusive der Erstellung einer Facharbeit nach wissenschaftlichen Kriterien. Mit Leitthemen aus den Bereichen Radverkehr, Infrastruktur, Mobilitätsverhalten sowie Kampagnen- und Imageentwicklung setzt Herr Paetzold seitdem jedes Jahr mit neuen Seminarfächern unterschiedliche Schwerpunkte in der Arbeit im Projekt „bike to school“. Neben der tiefergehenden Beschäftigung mit entsprechenden Themen sind in den Kur-

sen immer auch die Relevanz und Öffentlichkeitswirksamkeit der Ergebnisse wichtige Aspekte.

Das erste Seminarfach zum Thema „Radverkehr“ (ab 2024) bearbeitete das Feld Radmobilität sehr weit aufgefächert. Unter dem Motto „Besser Radfahren im Braunschweiger Süden“ präsentierten Schülerinnen des 12. Jahrgangs ihre Facharbeitsergebnisse in einer öffentlichen Veranstaltung mit lokalen Politikerinnen und Politikern, Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, des ADFC, der Ostfalia und des Jugendparlaments. In innovativen Vorträgen wurden konkrete Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr an realen Verkehrspunkten im Braunschweiger Süden diskutiert. Die Veranstaltung stieß auf großes Interesse, förderte den Austausch zwischen Jugend und Politik, und alle Besucherinnen und Besucher zeigten hohe Wertschätzung für das Engagement der Schülerinnen und Schüler.

Im Rahmen des Seminarfachs „Themenradtouren“ (ab 2025) haben Schülerinnen und Schüler der Raabeschule zu jeweils selbstgewählten Schwerpunktthemen Radtouren konzipiert. Ob zu Kirchen in der Stadt, Spuren des Mittelalters, der lokalen Bierkultur, Industriegeschichte, Architektur, Literatur, Sport – zu jedem Thema gibt es spannende Orte, die über eine attraktive Route verbunden und so zu einer Themenradtour zusammengestellt werden können. Kurze Beschreibungen der Orte bzw. Stationen – im Stil einer Stadtführung, wie man sie (meist zu Fuß) aus vielen Städten kennt – stellen die spannendsten Aspekte zu dem jeweiligen Thema dar.



Präsentation auf der Ideenexpo

Fotos: Tobias Paetzold

Das Konzept lässt sich gut in viele Fachunterrichte (bspw. Geschichtsunterricht) übertragen oder auch in Wahlpflichtkursen oder Arbeitsgemeinschaften umsetzen. Die Routen wurden im gpx-Format erstellt und können beispielsweise über GeoLife, Google-Maps, Komoot, Outdoor-Active oder ähnliche Anwendungen eigenständig über unterschiedliche Apps und Seiten (bspw. als gpx-Import) durchgeführt werden. Eine Vorstellung in der Tourist-Info der Stadt sowie in der Schule ist geplant. Auf der Seite des ADFC Braunschweig sind die Touren verlinkt (*biketoschool.de/themenradtouren*).

Das aktuelle Seminarfach (ab 2026) untersucht gute und schwierige Radwege in Braunschweig und insbesondere im Umfeld des Gymnasiums Raabeschule. Entstehen sollen dann in der ersten Jahreshälfte 2027 vielfältige Kurzfilme zu Radwegsituationen, die auch über soziale Medien öffentlichkeitswirksam verbreitet werden.

Einbindung in das Projekt „bike to school“

Die Arbeit der Seminarfächer ist eng verbunden mit dem Projekt „bike to school“ – über Netzwerktreffen, die Darstellung auf der Seite *biketoschool.de* und die Partnerschaften mit der Ostfalia, dem ADFC und weiteren Akteuren aus dem Netzwerk. Es findet ein reger Austausch, eine gute Netzwerkbildung und die Wertschätzung der Arbeitsergebnisse der Schülerinnen und Schüler statt.

Ausblick

Zum nächsten Jahr wird das Projekt „bike to school“ auslaufen – gleichzeitig wurde davon unabhängig auch das Seminarfach in der Oberstufe durch das Kultusministerium abgeschafft. Die kreative, wissenschaftliche und öffentlichkeitswirksame Arbeit in der bisherigen Form ist damit nicht mehr möglich. Damit kommt die Frage der Fortführung des Engagements für das Radfahren an der Raabeschule auf. Auch in Zukunft wird das Radfahren an der Schule einen hohen Stellenwert behalten – beispielsweise bleibt das Stadtradeln ein fester Bestandteil des Schullebens. Durch die meist schulnahen Wohnorte der Kinder im Braunschweiger Süden wird das Fahrrad neben öffentlichen Verkehrsmitteln auch zukünftig viel genutzt werden. Untersuchungen im Rahmen einer Facharbeit des ersten Seminarfachs haben aber auch gezeigt, dass mit Erwerb des Führerscheins das Radfahren in der Oberstufe an Relevanz abnimmt. Zudem nimmt die Nutzung von E-Rollern ab dem Alter von 14 Jahren in den letzten Jahren einen immer größeren Raum in der Mobilität ein. Die Herausforderung wird also in den nächsten Jahren sein, das Radfahren und die positiven Effekte der Bewegung in der schülernahen Umwelt zu stärken. Ein nächster Schritt wird dabei die Installation einer Fahrradreparatursäule auf dem Gelände der Schule im Heidberg sein, die durch die Stadt schon zugesagt wurde. Darüber hinaus hängt in der weiterführenden Schule vieles an dem Engagement der einzelnen Lehrkräfte, die bereit sind, mit Kursen und Klassen auf das Rad zu steigen. Eine Stärkung des Radfahrens in den Curricula des Faches Sport ab der Klasse 5 (verbindliche Vorgaben wie bspw. auch beim Schwimmen) würde die Lücke schließen, die nach der Radprüfung in der Grundschule an den weiterführenden Schulen entsteht. Außer der konkreten Arbeit an den Schulen in den Klassen und Projekten ist somit die lokale und überregionale sowie die Landespolitik gefragt, noch bessere Voraussetzungen in der Infrastruktur und den schulischen Vorgaben anzustreben.



Mountainbikekurs im Harz

Der ADFC auf dem Tag der Niedersachsen

Etwa 500 000 Menschen kamen vom 12. bis 14. Juni zum diesjährigen Tag der Niedersachsen nach Braunschweig. Auf der Info- und Erlebnismeile am Theater, wo sich ehrenamtliche Organisationen präsentierten, war auch der ADFC Braunschweig mit einem Informationsstand vertreten. Die Aktiven des Vereins hatten, unterstützt vom Landesverband, mit Kreativität und großem Engagement viel vorbereitet, um mit den Besucherinnen und Besuchern ins Gespräch zu kommen. Und so herrschte dann drei Tage lang an unserem Stand ein reger Betrieb.









Fotos: ADFC Braunschweig




Endlich –
keine Angst
mehr um sie!







Die 6. „Tour de Verkehrswende“ – in neun Tagen von Schwerin nach Dessau

Keine Zeit für Sightseeing, stattdessen politische Aktionen in jedem Ort: Bei der rollenden Fahrrad-Demo „Tour de Verkehrswende“ des Vereins „Changing Cities“ hieß es Anfang August zum sechsten Mal: Flagge zeigen für bessere Fahrradinfrastruktur und für lebenswertere Städte – und gegen Rechtsextremismus.

› *Alexander Märtens*

Die Überschrift klingt so, als sei ich schon jahrelang dabei. Tatsächlich war es meine erste „TdV“. Im Frühjahr erfuhr ich erstmals von ihrer Existenz, und da sie auch durch Braunschweig führen sollte, meldete ich mich kurzerhand an.

Drei Hauptstädte in neun Tagen

Von Schwerin aus führte uns die Route über Zarrentin, Lüneburg, Uelzen, Celle, Hannover, Braunschweig, Helmstedt und Magdeburg bis nach Dessau, denn in diesen drei Bundesländern fanden in diesem Sommer Wahlen statt; in Niedersachsen die Kommunalwahl, in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt die Landtagswahlen (mit dem inzwischen bekannten erschreckenden Ergebnis). Da war es nur folgerichtig, dass der erste Programmpunkt der Besuch der „PRÜF-Demo“ in Schwerin war. Die Forderung: „Alle Parteien, die vom Verfassungsschutz als rechtsextremer Verdachtsfall oder gesichert rechtsextrem eingestuft werden, sollen durch das Bundesverfassungsgericht überprüft werden.“ Denn: **P**rüfen **R**ettet **Ü**brigens **F**reiheit!

Diskussionen und Demonstrationen

Auch in anderen Städten gab es stationäre Kundgebungen. Eine Auswahl:

- In Hannover fand eine Podiumsdiskussion mit den Bürgermeister- und Regionspräsidentschafts-Kandidierenden sowie dem ADAC statt.
- In Wolfenbüttel veranstaltete der ADFC eine Kundgebung mit „Bodenzeitung“ und Diskussion mit Bürger*innen.
- In Helmstedt fand eine Podiumsdiskussion mit Bürgermeister-Kandidierenden, Behinderten- und Seniorenbeirat sowie Fahrradinitiative statt.

Aktionen und Innovationen

Viele weitere Aktionen fanden entlang der Route statt. Zwei davon hatten leider einen sehr ernsten Hintergrund:

- In Uelzen am Hammersteinplatz werden immer wieder Radfahrende durch Autofahrende verletzt. Aus diesem Grund fand dort ein *Die-in* statt, bei dem sich die Teilnehmenden „wie tot“ auf die Fahrbahn legten.
- Auf der B 443 bei Laatzen wurde 2023 ein Radfahrer getötet. Radwege und Querungsmöglichkeiten existieren dort nicht. Hier machte ein weiterer *Die-in* auf die Gefahr aufmerksam.

In Magdeburg legten wir mit rot angemalten Getränkekartons einen provisorischen „Pop-up-Radweg“ an und demonstrierten gegen den geplanten Wegfall eines

existierenden Radfahrstreifens. In Celle wurden wir von der Initiative „parCelle“ empfangen, die uns ihre „Klima-Zelle“ (kurz KliCE) präsentierte; mobile Sitzbänke aus Holz mit integriertem Pflanzgefäß, die sich mit einem Fahrradanhänger transportieren lassen – wovon wir uns direkt selbst überzeugen konnten, denn die „KliCE klein“ schufen später zusätzliche Sitzmöglichkeiten auf dem Brandplatz.

Machen uns auf, nochmal zum
Brandplatz zu kommen.
Hab eine Abkürzung durch die
Altstadt genommen,
die mich gleich inspiriert und
zu einem kleinen Text motiviert.
Steffen macht Musik bei
Straßenlaternenlicht.
In Farben gehüllt
hat er die Luft mit Musik gefüllt.
Wir vergessen den Abend
so schnell nicht.

– Leony

Kino, Konzerte und Poesie

Neben allem Aktivismus war auch für das kulturelle Angebot gesorgt. Der kulturelle Höhepunkt fand dabei zweifelsfrei in Celle statt. Im Anschluss an eine Kundgebung auf dem Brandplatz wurde im Kino der Film „Cycling Cities“ des Filmemachers Ingwar Perowanowitsch gezeigt. Später am Abend gab dann Steffen mit seinem Gitarrenfahrrad ein Konzert und Leony trug einige ihrer selbst geschriebenen Gedichte vor.

Unterwegs: Die Radtour selbst

Unsere Fahrleistung lag bei ca. 70 Kilometern am Tag. Mit Gepäck und Campingausstattung auf dem Fahrrad war das durchaus eine Herausforderung für viele Menschen (mich jedenfalls) und für das Material – größere Pannen oder Totalausfälle blieben zum Glück aus. Das Wetter war dabei die meiste Zeit sehr gut. Ab Braunschweig wurde es allerdings extrem heiß, sodass uns leider einige Menschen vorzeitig verlassen mussten. Mit vielen Trinkpausen und reduziertem Tempo überstanden wir auch diese Tage. Gar nicht genug danken kann ich unserer hervorragenden mitreisenden Küche, die uns morgens mit einem stärkenden Frühstück und abends mit einer warmen Mahlzeit versorgte. Am Tagesziel das große blaue Auto zu erspähen war stets eine große Erleichterung.

Mein Fazit

Wenn ich auf der Tour de Verkehrswende eine Sache gelernt habe, dann ist es, wie bunt und vielfältig Radverkehr sein kann. Die TdV zählte zeitweise über 70 Teilnehmende – vom Lastenrad über Rennräder und „Omafietsen“ bis zum Handbike – und buchstäblich alle Menschen könnten von besserer Fahrradinfrastruktur profitieren.

Deswegen heißt es für mich weiterhin: „Was wollen wir?“ – „Verkehrswende!“ – „Und wann?“ – „Jetzt!“

Links

- Changing Cities e.V.: changing-cities.org
- Tourbericht mit Bildern: changing-cities.org/tourbericht-tdv26
- Film „Cycling Cities“ von Ingwar Perowanowitsch bei YouTube: youtu.be/R5jQc1jXLAU
- Steffen und sein Gitarrenfahrrad: gitarrenfahrrad.de
- Leony im Fediverse: sunny.garden/@leony

Kinderdemo feiert neuen Radweg

Konrad Schöller

Am 26. September haben über 100 Teilnehmende die Rechte von Kindern im Straßenverkehr sichtbar gemacht.
Die Veranstaltung führte durch die Innenstadt Braunschweigs (u. l.) und nach einem Stopp am Windmühlenberg schließlich durch den neuen Abschnitt in der Helmstedter Straße (o. r.). Diesen Passage hat die ganze Gruppe mit laut vernehmbarem Klingeln gefeiert. Besonders hervorheben konnten die Anmelder, dass bei der Eröffnung des neuen Radwegs in der Helmstedter Straße erstmals Kinder mit im Fokus der Umgestaltung standen.
Auf eine Kundgebung im Frühjahr war noch verzichtet worden. Damals mussten viele Abschied von dem verstorbenen Freund und Mitstreiter Frank Tristram nehmen. Zudem war beim Radverkehr kein einziges Projekt fertig oder neu am Horizont zu sehen. Im September bot sich nun ein ganz anderes Bild. Dennoch mahnten die Teilnehmenden an, dass an vielen anderen Stellen in der Stadt nach wie vor guter und sicherer Radverkehr keine guten Bedingungen vorfindet.
Einen schönen Ausklang gab es zum Ende der Runde am Löwenwall (u. r.).







Fotos: Fahrradstadt Braunschweig

Aktivenausflug 2026

Monika Krüger

Auch in diesem Jahr unternahmen die Aktiven des ADFC Braunschweig einen gemeinsamen Ausflug, natürlich mit dem Fahrrad. Die Tourenleitung hatte Tanja übernommen.

Bei kühlem Wetter ging es am 12. September mittags ab Raffteichbad in Richtung Lengede. Erster Halt war am Hasselkampsee bei Sonnenberg, der von Anglern genutzt wird (Bild unten). Abseits von Straßen erreichten wir das Naturerholungsgebiet Seilbahnberg in Lengede. Es bestand die Möglichkeit den Berg zu erklimmen, aber auch das Denkmal eines Bergmanns zu besichtigen (Bild rechts).

Der Besuch der Gedenkstätte des Grubenunglücks im Jahr 1963 hat uns alle sehr beeindruckt und die Erinnerungen an damals wurden wieder wach. Es folgte der Besuch des Bergbaumuseums. Die Ausstellungen sind so vielfältig, dass sie einen weiteren Besuch wert sind. Zufällig war auch eine große Radlergruppe der Schweinekasse aus Timmerlah hier zu Besuch und das Hallo war groß. Zur Stärkung mit Kaffee und Kuchen war das Café Sander in der Nähe willkommen.

Flott ging es zurück nach Braunschweig und der Aktivenausflug wurde mit einem gemütlichen Beisammensein mit gutem Essen im Restaurant Zur Rothenburg beendet.





Fotos: ADFC Braunschweig

Knotenpunkte führen zu Nonnen und Ottern

Der nächste Frühling kommt bestimmt. Für die erste Radtour 2027, vielleicht an einem sonnigen Märztag, stellen wir in unserer neuen Ausflugtipp-Reihe „Ab ins Grüne“ eine Radtour in die nördliche Umgebung Braunschweigs vor. Unser Ziel ist Hankensbüttel in der Südheide.



› *Torsten Wenk*

Wir starten am Braunschweiger Hauptbahnhof oder in BS-Gliesmarode mit der stündlich verkehrenden Regionalbahn 47 gen Norden. Unsere Fahrt geht bis nach Schönewörde, einem kleinen Ort nördlich von Gifhorn. Vom Bahndamm können wir sanft herunterrollen und landen, ohne richtig in die Pedale getreten zu haben, am ersten großen Wegweiser, dem Knotenpunkt (KP) 21. Wir folgen der Logo-Ausschilderung des Weser-Harz-Heide-Radweges in Richtung Hankensbüttel. Anhänger des Knotenpunktradelns kommen im weiteren Verlauf voll auf ihre Kosten und orientieren sich einfach an der Nummerierung. Der Weg führt durchs Dorf, an einem Scheunentor belegt das Schild „Frische Eier“ die Ankunft im ländlichen Bereich. Den Sportplatz lassen wir links liegen und fahren auf gut asphaltierten Wirtschaftswegen fernab des Automobilverkehrs durch Wiesen- und Ackerland. Bald nimmt uns der Wald um das Oerreler Moor auf, der Weg ist nun feingeschottert und weiterhin bestens ausgeschildert. Nach einem Linksabzweig bei KP 30 geht es über das Flüsschen Ise, das hier renaturiert zurück in ein schlängelndes Bett gefunden hat. Wer Lust auf eine Pause hat, hält an der Freundschaftseiche Schönewörde / Oerrel. Alle anderen fahren weiter und erreichen in Oerrel wieder „richtige“ Straßen.



Foto: Torsten Wenk

Nach den KPn 8 und 7 begleitet ein abgesetzter Radweg für etwa 3 Kilometer die Kreisstraße 7 nach Hankensbüttel. Dann weist uns der Hinweis am KP 9 nach rechts und führt wieder herrlich autofrei durch die Feldwirtschaft und an einer alten Ölpumpanlage vorbei hinunter nach Emmen, das bereits zur

Samtgemeinde Hankensbüttel zählt. Drei Attraktionen warten im nahen Hankensbüttel auf uns. Kulturinteressierte besuchen das Kloster Isenhagen (KP 11; Führungen möglich, siehe Internet), Familien das Otterzentrum (KP 12; diverse Sonderprogramme, siehe Internet) und sportliche Naturen das schöne Waldbad (Mai – September) in direkter Nachbarschaft des Otterzentrums. Wem das alles an einem Tag zu viel ist, der findet bestimmt ein freies Familienzimmer in der Jugendherberge Hankensbüttel (Familienangebote siehe Internet).

Heimwärts geht's am schnellsten über Wunderbüttel nach Knesebeck und von dort mit der RB 47 in einem Stündchen nach Braunschweig.

Informationen

- **Anreise:** RB 47. Deutschlandticket oder Verkehrsverbund Braunschweig, Preisstufe 4. Fahrradtageskarte 3,20 Euro. Die RB verkehrt stündlich zwischen Braunschweig und Uelzen.
- **Streckenlänge:** ca. 30 Kilometer.
- **Varianten:** Auch Gifhorn und Wahrenholz sind Bahnhaltepunkte und liegen am Weser-Harz-Heide Radweg. Die Tour ist je nach Fitness ausdehnbar.
- **Beschilderung:** Das Logo des Weser-Harz-Heide-Radweges, die Knotenpunkte sowie Ortsschilder führen ausgezeichnet über die Strecke.
- **Einkehr:** Seerestaurant am Otterzentrum.
- **Karte:** Radwanderkarte Südheide Gifhorn. Esterbauer. ISBN: 978-3-7111-0238-6.



Fünf-Flüsse-Radweg: Natur, historische Städte und Biergenuss

Vils, Naab, Donau, Altmühl und Pegnitz geben dem gut 300 km langen Rundweg seinen Namen. Außerdem führt die Route am Rhein-Main-Donau-Kanal und am Ludwig-Donau-Main-Kanal entlang. Wir befuhren diesen Radweg im Mai 2026.

Wolfgang Ahlborn

Der Radweg ist in beide Richtungen beschildert, er führt überwiegend über Wald- und Wirtschaftswege, die asphaltiert oder geschottert sind, seltener auf kleineren Landstraßen oder durch kopfsteingepflasterte Innenstädte. Die Länge der Etappen ist individuell planbar, es empfiehlt sich, besonders in der Hauptsaison, Unterkünfte zu reservieren.

Wir haben uns entschieden, die Tour in Sulzbach-Rosenberg zu beginnen, Regensburg nicht zu besuchen, da wir dort schon waren, und in Nürnberg zwei Nächte zu verbringen. Die Etappen sollten nicht länger als 60 km sein, um unterwegs Zeit für Pausen oder Besichtigungen zu haben.

Wir reisten also mit Pkw und Fahrradträger in die Herzogstadt Sulzbach-Rosenberg an, die vom imposanten Schloss Sulzbach überragt wird. In der Schloss-Tiefgarage konnten wir den Pkw für eine Woche sicher unterstellen.

In der historischen Altstadt bot uns der Brauerei-Gasthof Sperber Bräu Unterkunft und Verpflegung. Die Familie Sperber braut seit 1894 in der fünften Generation hervorragende Biersorten.

Die Altstadt von Sulzbach mit der größten Schlossanlage Nordostbayerns liegt hoch oben auf einem Kalksteinfelsen. Zahlreiche Karstquellen speisen den Rosenbach, der östlich von Rosenberg in die Vils mündet.

Sulzbach-Rosenberg – Kallmünz (ca. 55 km)

Von Sulzbach geht es steil hinab nach Rosenberg. Die Stadt ist geprägt durch das 2002 stillgelegte Stahlwerk „Maxhütte“, dessen Reste heute Industriedenkmal und Filmkulisse sind.

Hinter Rosenberg erreichen wir das breite Tal der (Oberpfälzer) Vils. Von Amberg bis Schmidmühlen wird der Vilstalradweg auf einer ehemaligen Bahntrasse geführt.

Amberg, die „Perle der Oberpfalz“, hat eine malerische Altstadt mit farbenfrohen Fassaden. Ein Wahrzeichen der Stadt ist die „Amberger Stadt-



Dank guter Ausschilderung ist die Orientierung nicht schwer

Fotos: Wolfgang Ahlborn



Die Steinerne Brücke in Kallmünz

brille“, ein Doppeltor über der Vils, dessen Rundbögen wie eine Brille aussehen. Hinter Amberg führt der Weg komfortabel und steigungsarm durch eine naturbelassene Flusslandschaft, bevor sich vor Kallmünz das Tal verengt.

Der Ort Kallmünz liegt malerisch hinter dem Zusammenfluss von Vils und Naab an steilen Felshängen. Die an den Felsen gebauten Häuser, das Haus ohne Dach, die Steinerne Brücke über die Naab und die Burgruine Kallmünz hoch über dem Ort bilden eine beeindruckende Kulisse.

Der Besuch im kleinsten Wirtshaus der Oberpfalz, „Zum Bürstenbinder“, mit hausgebrautem Bier, namentlich dem „Gänsbügl“, und als Speise handgemachte „Bauchstecherl“ (hausgemachte Nudeln in Form einer Fingernudel mit unterschiedlichsten Zutaten) waren der krönende Abschluss der ersten Etappe.

Kallmünz – Kelheim (ca. 55 km)

Dem Lauf der Naab folgend führt der Weg zwischen bewaldeten Hängen und schmalen Wiesenflächen, vorbei an Biergärten (Schlosswirtschaft Heizenhofen) und Klostergebäuden (Pielenhofen, ehemaliges Zisterzienserinnenkloster mit klostereigenem Biergarten) Richtung Regensburg.

Die Naab mündet vor Regensburg bei Mariaort in die Donau. Wir queren die Donau und fahren nicht Richtung Regensburg, sondern flussaufwärts über Bad Abbach mit seinen Schwefelquellen, Kurpark und schöner Uferpromenade, und erreichen bei schmaler werdendem Donautal die Stadt Kelheim. Hoch über dem Fluss thront die Befreiungshalle, ein monumentaler Rundbau aus dem 19. Jahrhundert. Im Gasthof „Weißes Lamm“ in Kelheim wurden wir mit dem „Weltenburger Klosterbräu“ bewirtet. Anlass, am nächsten Tag die älteste Klosterbrauerei der Welt zu besuchen; (der Vollständigkeit halber: Kelheim ist der Stammsitz der berühmten „Schneider-Weiße-Brauerei“).

Abstecher nach Weltenburg (ca. 10 km)

In Kelheim befindet sich nicht nur der Zusammenfluss von Altmühl – unserem nächsten Flussradweg – und Donau, sondern von hier besteht die Möglichkeit für einen Abstecher zum berühmten Donaudurchbruch (Weltenburger Enge) und damit auch zum Biergarten der Klosterbrauerei.

Wir wählten für diesen Abstecher den Rad- und Fußweg entlang der Donau flussaufwärts, der aber nach wenigen Kilometern steil nach oben in ein Waldgebiet geführt wird, sodass wir mehrere Kilometer und viele Höhenmeter auf



Die elegante Holzbrücke Tatzelwurm

und bietet spektakuläre Ausblicke auf den unter steilen Felsen liegenden Ort.
Vorbei an der Burg Prunn, die weithin sichtbar auf einem Dolomitfelsen liegt, erreichen wir den Zielort Riedenburg. Im Gasthof zur Post beschließen wir den Tag bei fränkischen Speisen und „Riedenburger Kellerbier".

Waldwegen schieben mussten. Zur Belohnung führte der Weg dann aber wieder (asphaltiert) abwärts zur Donau und zu einer Seilfähre, die uns zum rechten Donauufer und damit in die Nähe des Klosters brachte.
Die barocke Klosterkirche, das Klostergelände mit Biergarten, die Kiesbänke der Donau und in der Ferne der Blick auf den Beginn des Donaudurchbruchs belohnten die Mühen der Anfahrt. Zurück ging es dann mit dem Ausflugsschiff nach Kelheim. Der Fluss zwängt sich hier auf mehr als fünf Kilometern durch eine spektakuläre Schlucht.

Kelheim – Riedenburg (ca. 30 km)

Nach einer Pause mit Eis und Kaffee in der schönen Altstadt von Kelheim ging es dann auf die nächste Etappe. Der Weg führt uns entlang der Altmühl, später auch entlang des Rhein-Main-Donau-Kanals durch eine abwechslungsreiche Landschaft. Hervorzuheben ist die berühmte „Tatzelwurm-Holzbrücke" bei Essing, mit 193 Metern Länge zählt sie zu den längsten Holzbrücken Europas

Riedenburg – Neumarkt (ca. 65 km)

Der Radweg führt zunächst entlang der Altmühl, ab Dietfurt dann entlang des Rhein-Main-Donau-Kanals über Beilngries mit seiner historischen Altstadt, vorbei an der Benediktinerabtei Kloster Plankstetten nach Berching, sehenswert mit seiner malerischen Altstadt und einer vollständig erhaltenen mittelalterlichen Stadtmauer.
Hinter Berching verlassen wir den Großkanal und folgen nun dem traumhaften historischen Ludwig-Donau-Main-Kanal, ein 180 Jahre alter ca. 170 Kilometer langer stillgelegter Kanal zwischen Bamberg und Kelheim. Der Radweg entlang dieses „Ludwigskanals" hat uns sehr gefallen. Auf alten Treidelwegen und unter alten Bäumen, vorbei an vielen Schleusen und Schleusenwärterhäuschen führt uns dieser Radweg angenehm flach und gut zu fahren nach Neumarkt i. d. OPf. Wahrzeichen der Stadt sind die markanten Kirchtürme der Altstadt und die Burgruine Wolfstein, die auf einem Bergrücken über der Stadt liegt.

Fotos: Wolfgang Ahlborn

Wir konnten aus Zeitgründen weder das Bayerische Metzgerei- und Weißwurstmuseum noch das Brauereimuseum der Brauerei Glossner („Neumarkter Glosnerbräu“) besuchen. Bekannt ist die „Neumarkter Lammsbräu“, heute die größte Neumarkter Brauerei. Wir besuchten den Biergarten der „Gansbräu“, der kleinsten der drei Neumarkter Brauereien, die sich auf die Herstellung von Pils, hellem und dunklem Bier und dem Rotbier spezialisiert hat.



Auf Treidelwegen entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Neumarkt – Nürnberg (ca. 55 km)

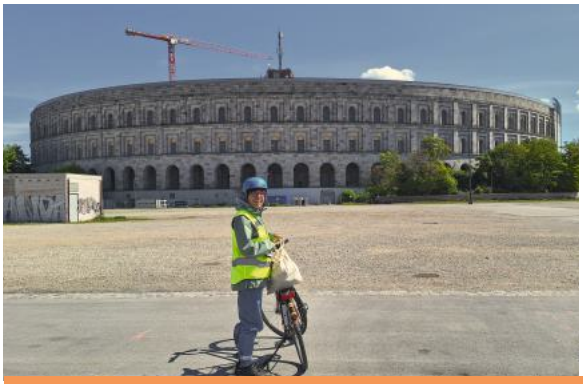
Die nächste Etappe von Neumarkt nach Nürnberg führt zunächst wieder am „Ludwigskanal“ entlang. Nach der Stadt Berg i. d. OPf. erreichen wir den historischen Brückkanal, auf einer gewaltigen Sandsteinbrücke aus dem 19. Jahrhundert überquert der Kanal den Fluss Schwarzach. Hier bietet sich ein Ausflug zur Schwarzachklamm und eine Pause im beliebten „Biergarten Brückkanal“ an.

Noch vor der Stadt Feucht verlassen wir den ausgeschilderten Fünf-Flüsse-Radweg und folgen der Empfehlung, statt entlang verkehrsreicher Straßen Nürnberg im Grünen – nämlich durch den „Lorenzer Reichswald“ – zu erreichen. Die Route führt auf gut befahrbaren Waldwegen Richtung Innenstadt und endet südlich der Pegnitz Nahe dem Tiergarten.

In der Nähe unseres Hotels lag das urige Gasthaus Engel, wo wir zu regionalen Speisen das Rotbier der „Tucher Privatbrauerei“ genießen konnten.

Für Nürnberg nahmen wir uns einen Tag Zeit. Die Stadt mit dem Rad zu erkunden ist zu empfehlen, auch wenn bei der Radinfrastruktur – wie in Braunschweig – noch viel Luft nach oben ist. Allein die Erkundung des Reichsparteitagsgeländes führt über große Distanzen.

Die geplanten und teilweise auch errichteten Monumentalbauten auf dem Gelände lassen erschauern. Die Kongresshalle ist – nach Prora und dem Flughafen



Gewaltig: Die Kongresshalle auf dem Reichsparteitagsgelände

Berlin-Tempelhof – der drittgrößte erhaltene nationalsozialistische Monumentalbau. Sie war für 50 000 Menschen geplant, wurde aber nicht völlig fertiggestellt. Neben der großen Straße als Aufmarschgelände, der Luitpoldhalle für 16 000 Personen und weiteren Weihestätten bauten bzw. planten die Nationalsozialisten ein „Deutsches Stadion“, das über 400 000 Menschen Platz bieten sollte. Auf dem riesigen Zeppelinfeld mit Platz für bis zu 320 000 Personen fanden Massenveranstaltungen statt.

Nach dieser Gigantomanie war der Besuch der Altstadt Nürnbergs ein willkommener Kontrast. Beim Besuch von Trödelmarkt, Bratwurstgasse, Kettensteg, Weißgerbergasse, Weinmarkt, Dürerhaus, Hauptmarkt oder der riesigen Burganlage waren wir allerdings nicht die einzigen Touristen.

Nürnberg – Sulzbach-Rosenberg (ca. 65 km)

Die letzte Etappe von Nürnberg zum Startpunkt Sulzbach-Rosenberg führt entlang der Pegnitz, vorbei an den Städten Lauf und Hersbruck. Hinter Hersbruck verlässt der Radweg den Fluss und führt über eine anspruchsvolle Strecke in die bewaldete Frankenalb. Nach einem besonders langen Anstieg quert man die mitteleuropäische Wasserscheide und sieht dann bald die markante Silhouette der Bergstadt Sulzbach-Rosenberg.

Fazit

Der Fünf-Flüsse-Radweg ist eine abwechslungsreiche familienfreundliche Rundtour, gekennzeichnet durch unterschiedliche Flusslandschaften und Wasserstraßen, mittelalterliche Städte, eindrucksvolle Felskulissen, Burgen, Wälder und Wiesen und viele kulinarische Möglichkeiten – von traditionellen Biergärten und Gasthöfen mit regionalen Spezialitäten bis hin zu edlen Restaurants. Eine empfehlenswerte Verbindung von Natur, Kultur und Genuss.

Informationen

- bikeline-Radtourenbuch: Fünf-Flüsse-Radweg, Verlag Esterbauer
- Unterkünfte und andere Tourismus-Infos: www.bayerischerjura.de/fuenfflusseradweg
- Rad-Pauschalreisen am Fünf-Flüsse-Radweg gibt es bei: franken-radreisen.de

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

ADFC-RadReiseRegionen

In der letzten Ausgabe haben wir die ADFC-Qualitätsradrouten vorgestellt. Als Radfernwege sind sie in Deutschland und Österreich beliebt. Bei der ADFC-RadReiseRegion wird nicht ein einzelner Weg, sondern eine gesamte Region ausgezeichnet.

› *Torsten Wenk*

Radfahrende, die Tagestouren von einer festen Unterkunft aus bevorzugen, werden bei einem Aufenthalt in einer der sechs ADFC-RadReiseRegionen nicht enttäuscht. Mindestens zehn vom ADFC ausgezeichnete regionale Routen muss eine Region für die Auszeichnung mit dem Gütesiegel des ADFC aufweisen.
Was sind die Vorteile und Kennzeichen einer ADFC-RadReiseRegion? Im Leitbild des ADFC heißt es: „Zertifizierte Regionen zeichnen sich schlussendlich durch ein attraktives Radwegenetz und Routenkonzept mit besonders hoher radtouristischer Qualität aus.“ Die Angebote der Regionen richten sich dabei konsequent an den Bedürfnissen der Radfahrenden aus. Die Zertifizierungskriterien legen ihren Focus vor allem auf

- ein qualitativ hochwertiges Routennetz,
- eine besonders radfahrerfreundliche Infrastruktur mit entsprechenden Übernachtungsmöglichkeiten, Versorgungsstationen und Serviceeinrichtungen,
- einen Qualitätsbeauftragten in der Destination sowie ein klar auf den Radtourismus ausgerichtetes Marketing inklusive Informationen zur Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr.

Das Leitbild sowie Details zum Zertifizierungsprozess sind abrufbar auf der Seite: *www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseregion*

Aktuell gibt es in Deutschland sechs zertifizierte Regionen:

- Kulturland Teufelsmoor
  640 Kilometer Wegenetz, überwiegend abseits des motorisierten Verkehrs und ohne größere Steigungen. Elf Themenrouten wurden vom ADFC geprüft und führen mit Längen von 28 bis 55 Kilometern durch die Region. Gäste haben zum Beispiel die Wahl zwischen „Weite und Moor“ und „Marsch und Mühlen“. Kunstinteressierte zieht es auf die Tour „Worpswede-Fischerhude“.
- Heideregion Uelzen
  1454 Kilometer Wegenetz zeichnen die Heideregion Uelzen aus. 39 Themenrouten stehen zur Auswahl, dabei gibt es Angebote für Naturliebhaber wie die „Kranichroute“ aber auch Strecken für Rennradfahrer oder Mountainbiker. Eine „Heidekartoffeltour“ fehlt natürlich auch nicht.
- Chiemsee-Chiemgau
- HellwegBörde
- Württembergisches Allgäu
- Inn-Salzach

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Regionen gibt es auf: *www.adfc-radtourismus.de/radtouren/radreiseregionen*

Arbeitsgruppen

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

- AK Verkehr (verkehr@adfc-braunschweig.de)
- AG Radtourenleiter*innen (radtourenleiter@adfc-braunschweig.de)
- Lastenradteam (lastenrad@adfc-braunschweig.de)
- Codierteam (codierung@adfc-braunschweig.de)
- Redaktion PedaLeo (pedaleo@adfc-braunschweig.de)
- Homepageteam (typo3@adfc-braunschweig.de)
- dazu: monatliches Mitgliederforum (susanne.kalbreier@adfc-braunschweig.de)

Interessenten sind jederzeit herzlich willkommen. Schauen Sie in den Terminkalender auf braunschweig.adfc.de oder mailen Sie uns.

Unsere Schulungen werden gefördert durch die:
Ländliche Erwachsenenbildung in Niedersachsen e. V. (LEB)
Regionalbüro Braunschweig, www.leb-niedersachsen.de

Codierung

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

Selbsthilfewerkstätten

Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA der TU
Eulenstr. 5, 38114 BS, Tel. 0531 576636, fvag@tu-braunschweig.de
Mo, Di, Mi 15:00 – 19:00, Do 17:00 – 21:00, Fr 15:00 – 19:00

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

Toleranz, Respekt und Interkulturelle Vielfalt (TRIVT) e. V.
Bienroder Weg 70, 38106 BS (altes Nordbad), welcome-house.de/fahrradwerkstatt
Mo – Fr 15:00 – 17:00

Termine

- noch bis 30.11.2026: Fahrradklimatest des ADFC – www.fkt.adfc.de

Alle Termine und 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

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

Falschparken auf Radwegen
Tel. 0531 470-1, bussgeldabteilung@braunschweig.de

Impressum

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

Redaktion und Layout
Walter Lükewille (V.i.S.d.P., Adresse s.o.), Wolfgang Ahlborn, Heike Düwel, Gerhard Joermann, Paul Kleinherne, Susanne Schroth,Torsten Wenk

Bezug
Der PedaLeo erscheint mit zwei Ausgaben pro Jahr. Der Bezug für ADFC-Mitglieder ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Der PedaLeo wird außerdem an verschiedenen Stellen in Braunschweig und im Landkreis Helmstedt ausgelegt.

Anzeigenredaktion: Torsten Wenk
Für Inhalt und Gestaltung der Werbeanzeigen ist jeweils der Werbende verantwortlich, ebenso für verlinkte oder beworbene Webseiten. Gleiches gilt für QR-Codes und die durch sie erreichbaren Medien und Informationen.

Titelbild: Helmstedter Straße – Teilstück der Veloroute 4, Foto: Walter Lükewille

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

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

Druckauflage: 3000, November 2026

Druck: Oeding Print GmbH

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C118370
FSC www.fsc.org



Wir danken unseren Fördermitgliedern für die Unterstützung

Buchhandlung Graff GmbH
Sack 15
38100 Braunschweig
Tel. 0531 48089-0
www.graff.de

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

Ecki's kleine Fahrradwelt
Oststraße 2c
38122 Braunschweig-Broitzem
Tel. 0531 8667451
www.eckis-fahrradwelt.de

M&P Management GmbH
Gablonzstraße 2–4
38114 Braunschweig
Tel. 0531 25602-0
www.mp-gruppe.de

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

Rad Spezi Mesmer
An der Feuerwehr 6
38533 Vordorf
Tel. 05304 501330
www.rad-spezi.de

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS
Neue Straße 20
38100 Braunschweig
Tel. 0531 13666
www.sfu.de

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

TEO – die Fahrrad GmbH
Helmstedter Straße 20a
38102 Braunschweig
Tel. 0531 797473
www.teo-bikes.de

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

Zweiradprofis GmbH
Am Bruchtor 4–7
38100 Braunschweig
Tel. 0531 18371
www.zweiradprofis.de



PEDELEC-LEASING LEICHT GEMACHT!

Ihr Wunsch-E-Bike – einfach über Ihren Arbeitgeber leasen.

WIR ARBEITEN MIT ALLEN GÄNGIGEN LEASINGGESELLSCHAFTEN ZUSAMMEN!

lease a bike | BIKELEASING Mehr als Dienstrad | BUSINESSBIKE | JOBRAD | RAD IM DIENST

- Große Auswahl an Fahrrädern und Pedelecs
- Leasing über Ihren Arbeitgeber
- Wir arbeiten mit allen Leasinggesellschaften
- Persönliche Beratung
- Service & Werkstatt direkt bei uns vor Ort



Vordorf

An d. Feuerwehr 6,
38543 Vordorf



Wolfsburg

Schulzen Hof 12,
38442 Wolfsburg



Vechelde

Kolpingstraße 9,
38159 Vechelde

KOMMEN SIE VORBEI – WIR FINDEN GEMEINSAM IHR PASSENDES PEDELEC!

BERATUNG | LEASING | SERVICE | FAHRSPASS


Öffentliche
Mal ehrlich:
Wir unterstützen
das Hier.
Öffentliche
Mehr zu uns auf
oeffentliche.de/Hier
Wir sind hier. Für euch. Darum geben wir der Region etwas zurück. Und unterstützen die Radfahrenden hier vor Ort.