

# PedaLeo

DAS FAHRRAD-MAGAZIN  
FÜR BRAUNSCHWEIG

#60 Frühjahr 2021



RADELN OHNE ALTER

VELOROUTEN FÜR BRAUNSCHWEIG

RADTOUR IN DIE HEIDE

KOMBISCHUTZ

SCHUTZ



Jetzt bis zu  
**25%**  
sparen.

## Komplett entspannt versichert.

Unser KombiSchutz kombiniert genau die Versicherungen, die Sie brauchen, in einem Paket, das Sie wollen. So bringen Sie wieder Harmonie in Ihr tägliches Leben und machen Frieden mit den Risiken des Alltags. **Sprechen Sie mit uns.**

[kombischutz.oeffentliche.de](http://kombischutz.oeffentliche.de)

Öffentliche 



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

Am 22.02.2021 übergaben die Fahrrad- und Mobilitätsverbände dem Baudezernenten, Herrn Leuer, einen Vorschlag für ein Veloroutennetz für Braunschweig inklusive der entsprechenden Entwurfs- und Qualitätsstandards. Der Aufbau des Veloroutennetzes ist ein Element des Ziele- und Maßnahmenkataloges, der am 14.07.2020 im Rat der Stadt Braunschweig beschlossen wurde.

Seit Übergabe des Bürgerbegehrens für einen Radentscheid vor einem Jahr hat sich durch die intensive Lobbyarbeit der Rad- und Mobilitätsverbände, aber auch durch den Einsatz von Politiker\*innen, insbesondere von SPD und Grünen, aber auch von BIBS, Die Linke und P2, viel getan, was die Beschlusslage angeht. Aber: Jetzt muss die Verwaltung liefern! Die Radfahrenden in Braunschweig erwarten kurzfristig sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr! Unser Maßstab ist, wie im Veloroutenkonzept beschrieben: „sorgenfreie Rad-Mobilität für alle Radfahrenden von 8 bis 80+“!

Das wünschen sich mehrheitlich auch 1576 Radfahrende aus Braunschweig, die am Fahrradklimatest 2020 teilgenommen haben. Braunschweig hat sich in der Gesamtnote geringfügig von 3,8 auf 3,7 verbessert, ist aber im Städteranking in seiner Ortsgrößenklasse von Platz 4 auf Platz 5 gerutscht. Breite und Oberflächenbeschaffenheit der Radwege wurden ebenso bemängelt wie die unzureichenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV. Positiv im Bundesver-

gleich bewertet wurde die Frage, ob in Braunschweig das Radfahren Spaß oder Stress bereitet (3,0) sowie die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,3) und die Radwegweisung (2,7). Gefragt wurde auch, ob die Politiker\*innen in der Pandemie das Radfahren entdeckt haben. Dies hielten die Teilnehmenden aus Braunschweig für nicht zutreffend (4,5).

Hier komme ich zu einem weiteren wichtigen Punkt: Im September stehen Kommunal- und OB-Wahlen sowie Bundestagswahlen an, bei denen wir mit unserer Stimme die Politiker\*innen wählen können, die den Radverkehr offensiv und tatkräftig unterstützen wollen. Die Rad- und Mobilitätsverbände haben „Wahlprüfsteine zum Radverkehr“ erstellt und diese an die derzeit im Rat vertretenen Parteien und Wählergruppen verteilt. Die Antworten veröffentlichen wir Anfang Juni in Form einer Gegenüberstellung auf unserer Homepage. Dort können Sie sich dann informieren.

Apropos Homepage: Sie wurde komplett neu gestaltet und hat auch eine neue Adresse: <https://braunschweig.adfc.de> Schauen Sie mal rein!

Ansonsten wünsche ich viel Spaß und Inspiration bei der Lektüre des Frühjahrs-PedaLeo 2021.

Mit fahrradfreundlichen Grüßen



Susanne Schroth,  
Vorsitzende  
Öffentlichkeitsarbeit  
und Verkehr



<p>3 — Editorial</p> <p>4 — Inhalt</p> <p>5 — Radverkehr</p> <p>Kommunalwahl 2021 – Wahlprüfsteine zum Radverkehr</p> <p>ADFC-Fahrradklima-Test 2020</p> <p>Braunschweig wird ein Veloroutennetz bekommen</p> <p>Von Völkenrode in die Innenstadt – wo geht's lang?</p> <p>Forschen und lehren für besseren Radverkehr</p> <p>Mit sicheren Schulwegen zur Fahrradfreundlichen Kommune</p>	<p>24 — Projekte</p> <p>Frischer Wind in ergrauten Haaren</p> <p>28 — Radtourismus</p> <p>Ein taktvoller Begleiter am Radfernerweg</p> <p>34 — Technik</p> <p>Fahrradcodierung</p> <p>36 — Arbeitsgruppen · Termine</p> <p>37 — Kontakt · Ansprechpersonen · Impressum</p> <p>38 — Fördermitglieder</p>
---	---



Hopfengarten 1/1a -  
Ecke Kastanienallee  
38102 Braunschweig  
Tel. 0531 - 74304

Reparaturen

0531 - 791311

Probefahrten

0531 - 74304



# Kommunalwahl 2021 – Wahlprüfsteine zum Radverkehr in Braunschweig

Der Rat der Stadt Braunschweig hat im Juni 2019 grünes Licht zur Erarbeitung eines Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) gegeben. Seine Aufstellung ist Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) und löst einen Verkehrsentwicklungsplan von 1998 ab. Der Mobilitätsentwicklungsplan enthält eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs unter ökonomischen, ökologischen und sozialverträglichen Aspekten in Braunschweig. Er soll im Rahmen eines umfassenden Bearbeitungs- und Beteiligungsprozesses entstehen. Der ADFC und die anderen Mobilitätsverbände wollen daran mitarbeiten. In Anbetracht der bevorstehenden Kommunalwahl haben sie einen gemeinsamen Fragenkatalog zur Zukunft des Radverkehrs in unserer Stadt erstellt.

› *Wolfgang Ahlborn*

Wir drucken diese Wahlprüfsteine zum Radverkehr im Wortlaut und bitten die Leser\*innen in Gesprächen mit den Ratskandidat\*innen diesen Fragenkatalog zu nutzen.

---

## Kommunalwahl 2021

### Gemeinsamer Fragenkatalog der Mobilitätsverbände zum Radverkehr

Am 12. September 2021 werden in Braunschweig Oberbürgermeister\*in und Stadt- und Bezirkekräte gewählt. Die Verkehrspolitik wird im Wahlkampf eine wichtige Rolle spielen. Die Wahl wird mit darüber entscheiden, ob wir in Braunschweig eine nachhaltige Verkehrswende schaffen – mit besseren Angeboten für den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr, mit weniger Autoverkehr, hoher Aufenthaltsqualität, mit weniger Lärm und Schadstoffen.

### Fragen an die Parteien

#### Ratsbeschluss zum Radentscheid

Am 14. Juli 2020 hat der Rat der Stadt BS mit Mehrheit einen Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ – „Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr“ beschlossen. Er soll den zukünftigen Orientierungs- und Entscheidungsrahmen für

den Rat und zentrale Arbeitsgrundlage der Verwaltung sein. Die Rahmenplanung des Projekts soll als Teil des Mobilitätsentwicklungsplanes bis zum 30. Juni 2023 abgeschlossen werden, die Projekte und Maßnahmen bis 2030 umgesetzt sein.

**1 Was wird Ihre Partei dazu beitragen**

*und welche Maßnahmen hinsichtlich Personal, Finanzen und Verwaltungsstruktur sieht Ihre Partei als geeignet an, um die Verwaltung zur planmäßigen Umsetzung des Ratsbeschlusses vom Juli 2020 zu befähigen?*

### **Veloroutennetz**

Velorouten sind hochwertig ausgebaute innerstädtische Radrouten, die auch für Kinder ab 8 Jahren geeignet sind und auf denen man sicher, schnell und komfortabel auch längere Strecken zurücklegen kann. Sie sind in der Regel vom Fußverkehr baulich getrennt. Gemäß Ratsbeschluss soll Braunschweig durch ein Netz von Velorouten erschlossen werden, die alle Ortsteile an die Innenstadt anbinden und miteinander vernetzen. Die Fahrrad- und Mobilitätsverbände haben hierzu bereits einen Plan entwickelt und damit eine Diskussionsgrundlage geschaffen. Die Planung eines Pilotprojekts, der ersten Veloroute, ist durch den Ratsbeschluss bereits für dieses Jahr vorgesehen.

**2 Wie stehen Sie / Ihre Partei zu dem Entwurf eines Veloroutennetzes, unterstützen Sie ihn?**

**3 Wenn ja, in welcher Form werden Sie eine möglichst schnelle Umsetzung dieses Planes unterstützen?**

### **Sichere und komfortable Radinfrastruktur**

Deutschlandweit nehmen die Forderungen nach einer Radinfrastruktur zu, die für alle von 8 bis 80+ attraktiv und sicher ist. Insbesondere bei Kreuzungen werden heute immer noch Lösungen gebaut, die vor allem für Kinder und ältere

Verkehrsteilnehmer gefährlich sind. Gefordert werden ein sicheres Kreuzungsdesign und eine andere Gestaltung von Radwegen, die weder Teil des Gehwegs noch Teil der Autofahrbahn sein sollten; „Protected Bike Lanes“ sind ein Beispiel dafür. Einige Städte in Deutschland haben bereits den Straßenraum gerechter verteilt, indem sie bei mehrspurigen Straßen eine Fahrspur bzw. Parkflächen in „geschützte Radfahrstreifen“ umgewandelt haben.

**4 Wo können Sie sich eine schnelle Umsetzung von „Geschützten Radfahrstreifen“ (Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau) unter Umwidmung von Flächen vorstellen?**

**5 Welche weiteren Maßnahmen schlagen Sie vor, um Radfahrende und zu Fuß Gehende, besonders Kinder, Schüler\*innen und Senior\*innen im Verkehr und insbesondere an Kreuzungen wirksam zu schützen?**

**6 Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, einen Schulradwegeplan für die Schulen des Sekundarbereichs zu erstellen?**

**7 Sichere Schulwege und damit Verlagerung von Schülerverkehr auf das Fahrrad könnten u. a. durch folgende Maßnahmen erreicht werden:**

*Temporäre Bannmeilen für Kfz (Eltern-taxis) im Schulumfeld, stattdessen Kfz-Bring- und Abholzonen mindestens 250 m von der Schule entfernt.*

*Nahe der Schule Bring- und Abholzonen für Fahrrad-Elterntaxis, mehr und sichere Fahrradparkmöglichkeiten durch Umwandlung von Kfz-Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen.*

*Wie bewerten Sie diese Maßnahmen?*

## Mehr und sichere Abstellanlagen in der Stadt

Die Stadt hat in den letzten Jahren viele Abstellbügel im Stadtgebiet installiert. In Kürze werden die ersten überdachten Rad-Abstellanlagen südlich des Hauptbahnhofes und am Bahnhof Gliesmarode fertiggestellt. Im Bereich der Innenstadt und an weiteren Knotenpunkten des ÖPNV herrscht jedoch weiterhin ein Mangel an Abstellanlagen. Auch in vielen Wohngebieten sind wettergeschützte Abstellplätze und Ladepunkte für Pedelecs knapp. In Hamburg gibt es beispielsweise Fahrradhäuschen, die auf Antrag von Bürgern durch die Stadt im öffentlichen Raum aufgestellt werden und durch Anwohnende gemietet werden können.

### 8 Wie kann Ihrer Meinung nach der Bedarf an verschiedenartigen Abstell-

anlagen überall im Stadtgebiet besser gedeckt werden?

### Etat für Radverkehr

Im internationalen Vergleich geben viele Städte sehr viel mehr Geld pro Einwohner für den Radverkehr aus als die meisten deutschen Städte (Düsseldorf 2,20 €, Berlin 4,70 €, Kopenhagen 36,-- €, Oslo 70,-- €, Utrecht 132,-- €; der ADFC fordert 30,-- €).

**9 Wäre Ihrer Ansicht nach ein eigener Etat für den Radverkehr sinnvoll, bspw. um die Festlegungen des Ratsbeschlusses umzusetzen oder Projekte für spontan erkannten Bedarf zu ermöglichen?**

**10 Welche Ausgaben für den Radverkehr wären nach Meinung Ihrer Partei angemessen?**

Erstellt im März 2021

ADFC, Braunschweiger Forum, BI Radweg jetzt - Völknerode, Initiative Fahrradstadt Braunschweig, MoVeBs, VCD

Link zum Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig: [https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan\\_verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsentwicklungsplan.php](https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsentwicklungsplan.php)



WIR STEHEN IHNEN MIT RAD UND TAT ZUR SEITE

Fahrräder · Zubehör · Meisterwerkstatt · Hol- und Bringdienst

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



## ADFC-Fahrradklima-Test 2020

Beim Fahrradklima tritt Braunschweig seit Jahren auf der Stelle; die Stadt erreicht auch im aktuellen Fahrradklimatest wieder nur mäßige Noten.

› *Susanne Schroth und Wolfgang Ahlborn*

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zur Zufriedenheit der Radfahrenden weltweit. Er wird vom ADFC alle zwei Jahre mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt und fand 2020 zum neunten Mal statt. Rund 230 000 Radfahrerinnen und Radfahrer haben diesmal abgestimmt. 1024 Städte kamen in die Wertung, mehr als jemals zuvor.

Bei den 27 Fragen ging es um das Fahrrad- und Verkehrsklima, den Stellenwert des Radfahrens, Sicherheit und Komfort beim Radfahren, Infrastruktur und Radverkehrsnetz und darum, ob die Stadt in Zeiten von Corona das Radfahren besonders fördert. Dabei konnten Schulnoten von 1 bis 6 vergeben werden (1 = fahrradfreundlich; 6 = nicht fahrradfreundlich).

Die Ergebnisse des Tests haben durch die breite Bürgerbeteiligung hohe Aussagekraft und können den Kommunen helfen, das Angebot für Radfahrende gezielt zu verbessern.

### Braunschweig wieder nur oberes Mittelfeld

Braunschweig schafft es in seiner Stadtgrößenklasse erneut nur ins obere Mittelfeld der fahrradfreundlichsten Städte in Deutschland. Ergebnis: Platz 5 von 26 Städten im bundesweiten Vergleich in der Größenklasse 200 000 – 500 000 Einwohner und damit ein Platz schlechter als 2018; vor Braunschweig liegen Karlsruhe, Münster, Freiburg und Kiel. Göttingen ist Sieger in der Größenklasse 100 000 – 200 000 Einwohner, Hannover nach Bremen auf dem zweiten Platz der Städte ab 500 000 Einwohner.

Ein Vergleich mit den Benotungen der vorhergehenden Befragungen zeigt, dass sich am Fahrradklima in Braunschweig in den letzten Jahren nicht viel geändert hat: 2012 Note 3,9; 2014 Note 3,8; 2016 Note 3,7; 2018 Note 3,8 und aktuell 2020 die Note 3,7! Und auch das gehört zur Wahrheit: Die Gesamtnote 3,7 ist keine gute Note, es ist ein ausreichend!





## Wenig Licht – viel Schatten

In Braunschweig nahmen 1576 Bürger\*innen am Fahrradklimatest 2020 teil, neuer Rekord. Sie kritisierten insbesondere die mangelhafte Breite und Oberflächenbeschaffenheit der Radwege (Noten 4,8 und 4,4) und die unzureichenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV (4,7).

Positiver als im Bundesschnitt wurde die Frage nach eher Spaß oder eher Stress beim Fahren in der Stadt beurteilt (3,0), sowie die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,3) und die Radwegweisung (2,7).

Die Corona-Zeit hat auch in Braunschweig viele Menschen veranlasst, neu auf das Rad zu steigen – und der ADFC möchte, dass sich die „Neuen“, ja alle Radfahrenden von 8 bis 80+ auf dem Rad wohl und sicher fühlen. Leider ist das in Braunschweig nicht immer der Fall: 57 Prozent fühlen sich beim Radfahren nicht sicher, 67 Prozent bemängeln Hindernisse auf Radwegen. Dabei ließe sich schon mit einfachen Mitteln die Situation deutlich verbessern, beispielsweise durch konsequente Ahndung von Falschparkern auf Radwegen, mehr Tempo 30, Modale Filter, fahrradfreundliche Lösungen an Baustellen und ähnliche Maßnahmen.

Im Durchschnitt geben die Braunschweiger\*innen die Note befriedigend bis ausreichend für die Fahrradfreundlichkeit. Die Mehrzahl der Befragten bemängelt die Sicherheit beim Fahren auf Radwegen und Schutzstreifen (Note 4,3) sowie im Mischverkehr (Note 4,4). Außerdem finden die Befragten, dass in jüngster Zeit zu wenig für den Radverkehr getan

wurde (3,8). Radwegereinigung und Winterdienst werden mit 3,9 bzw. 4,2 beurteilt.

## Keine Impulse für besseren Radverkehr durch Corona

Interessant und aufschlussreich sind die Antworten zu den Zusatzfragen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Hier landet Braunschweig auf Platz 12 mit einer Note von 3,9. Die Befragten vermissten deutliche Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit (5,1) und ein Bekenntnis der Politik zur Neuentdeckung des Fahrrades (4,5).

## ADFC fordert Umsetzung des Ratsbeschlusses

Nach diesem Gesamtergebnis für unsere Stadt fordert der ADFC Braunschweig eine zügige Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 14. Juli 2020. Damit sich in Braunschweig noch mehr Menschen eingeladen fühlen Rad zu fahren, braucht es ein durchgängiges Netz an guten Radwegen. Der ADFC Braunschweig und die Fahrrad- und Mobilitätsverbände haben mit dem im März 2021 vorgelegten Velorouten-Netz der Politik, der Verwaltung und der Öffentlichkeit ein überzeugendes Konzept vorgeschlagen.

Unser Ziel sollte sein, dass Braunschweig schon beim Fahrradklimatest 2022 im Ranking mindestens Platz 2 (wie Hannover) erreicht.

*Die detaillierten Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests in Form von Tabellen oder als interaktive Karte finden Sie auf: [www.fahrradklima-test.adfc.de](http://www.fahrradklima-test.adfc.de)*

## Braunschweig wird ein Veloroutennetz bekommen

Mit dem Ratsbeschluss zum Radentscheid vom 14. Juli 2020 wurde ein umfangreicher Ziele- und Maßnahmenkatalog zum Ausbau des Radverkehrs beschlossen. Ein zentrales Projekt ist der Aufbau des Veloroutennetzes (Maßnahmen 3, 6 und 8.1). Diese Perspektive nahmen die Fahrrad- und Mobilitätsverbände und -Initiativen zum Anlass, ihre Ideen zum Braunschweiger Veloroutennetz in einem Konzept vorzustellen.

› *Lars Christian Lund*

### Velorouten – Was ist das?

Bei den Planungen für den Radentscheid wurde die Frage, wie ein neues, besseres, hochwertiges Radverkehrsnetz benannt werden soll, heftig diskutiert. Ich habe mich stets für den Begriff der Veloroute eingesetzt. Er verkörpert in seiner Prägnanz schon im Wort einen Anspruch an die Infrastruktur: Leicht kommt er über die Lippen und ist damit praktisch und nutzerfreundlich. Er ist simpler und potenziell intuitiver als eine Wortkomposition wie Hauptradroute oder Radvorrangroute.

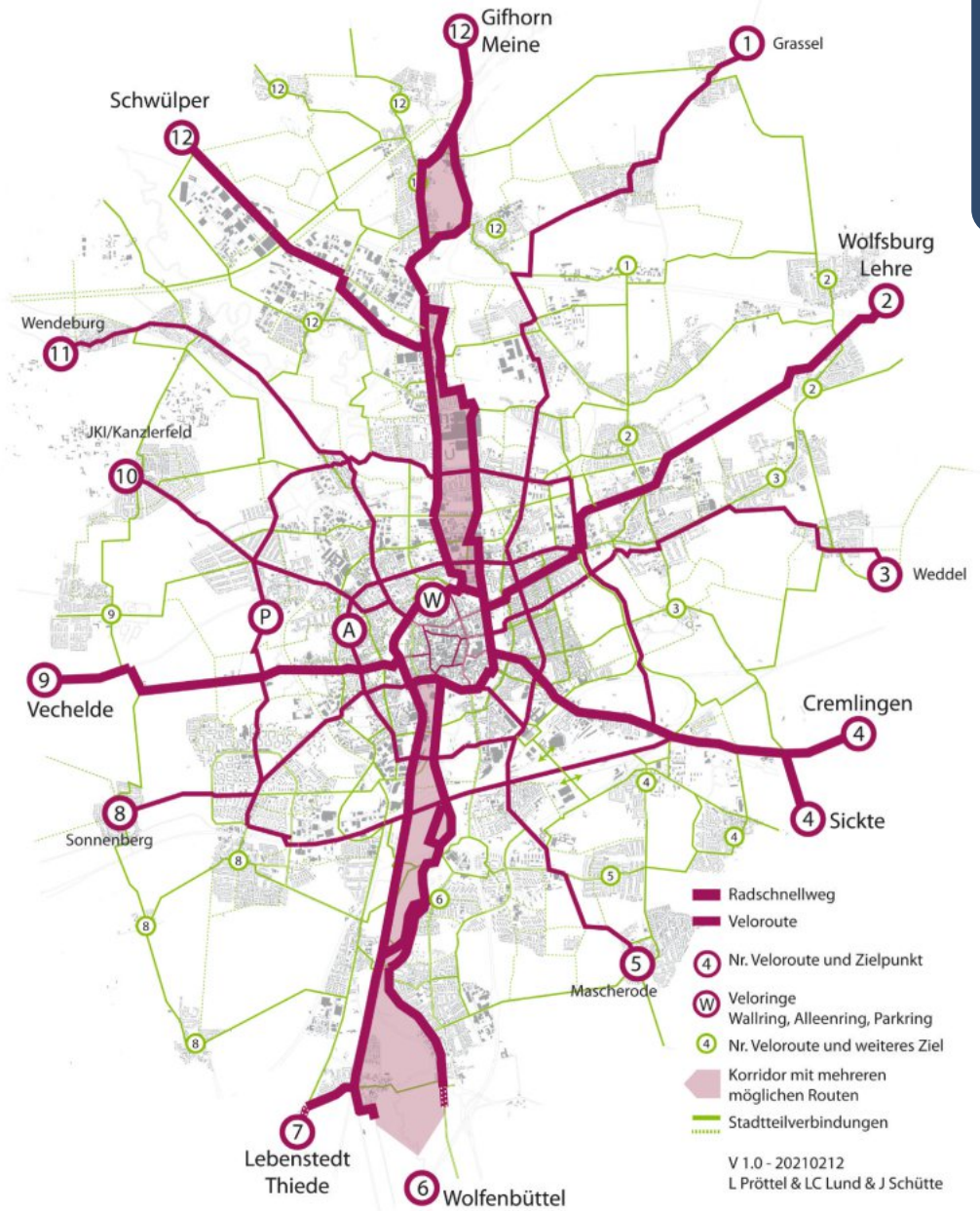
Zugegeben: Der Begriff ist noch unscharf und wird damit zur magischen Projektionsfläche für all die angestauten Wünsche zur Radinfrastruktur. Das bietet zugleich die Chance, Ansprüche und Erwartungen unter einem unverbrauchten Begriff zu versammeln, diesen durch Aufbau von Infrastruktur für Braunschweig zu prägen, positiv aufzuladen und damit ein Qualitätsniveau für den weiteren Aufbau des Netzes vorzugeben. Damit ist klar: Die erste Pilot-Route muss diesem Begriff „Veloroute“ Leben einhauchen und so gut werden, dass er trägt.

### Verbände übergaben Velorouten-Konzept an die Stadt

Als Start in das Projekt „Veloroutennetz“ haben die Rad- und Mobilitätsverbände ADFC BS, braunschweiger forum, Initiative Fahrradstadt BS, MoVeBS, VCD BS und BI Völkenrode diesen Februar ein Velorouten-Konzept veröffentlicht. Nach dem detaillierten Vorschlag für die Trasse der Pilot-Veloroute im September 2020 enthält dieses Konzept nun ein umfangreiches Zielnetz und Qualitätskriterien, die die Velorouten erfüllen sollen. Auf Seiten des ADFC Braunschweig war daran die Verkehrs-AG beteiligt.

Unser Netzvorschlag basiert auf 12 Velorouten vom Stadtrand bis in die Innenstadt. Ergänzt werden sie durch drei Veloringe, die die radialen Velorouten verbinden und Querverbindungen zwischen den Stadtteilen herstellen.

Das Konzept folgt dabei der Philosophie „Straßen, die heute nicht gut mit dem Rad zu befahren sind, müssen nicht so bleiben.“ Vielmehr soll ein Zielnetz als Basis für eine langfristig angelegte Ausbauplanung dienen. Die Planung soll mit dem im Rats-Radentscheid beschlossenen Ausbau von 35 km neuen, 2,3 m



Vorschlag für ein Velorouten-Zielnetz. Ganzes Konzept zum Download auf [braunschweig.adfc.de](https://braunschweig.adfc.de) und [fahrradstadt-braunschweig.de](https://fahrradstadt-braunschweig.de)

breiten Radwegen und einer neuen Gestaltung für Fahrradstraßen verzahnt werden. Dabei sollen Trassen erst dann als Velorouten ausgewiesen werden, wenn sie durchgängig den neuen, hohen Qualitätskriterien genügen.

Das Velorouten-Konzept wurde Verwaltung und Politik als Broschüre zugesandt. Sie ist auch auf den

Seiten des ADFC und der Initiative Fahrradstadt zum Download frei verfügbar.

Dieser Netzentwurf steht nun sogar Pate für das bundesweite „Mapathon“-Projekt des ADFC, das den Ortsvereinen eine Handreichung zur Entwicklung eigener Netzentwürfe bieten soll.

### **Schnell genug für Pendler, sicher genug für Schulkinder**

Ein besonderes Augenmerk muss bei einem Veloroutennetz für alle von 8 bis 80+ auf der Art der Infrastruktur liegen. Ein Ziel des Braunschweiger Radentscheids war, diese so zu gestalten, dass mehr Menschen aufs Rad gelockt werden und auch Kindern ab 8 Jahren zumutbare Wege durch die Stadt geboten werden. Dafür braucht es eine weitgehend baulich separierte Radinfrastruktur und intuitive Verkehrsführungen. Offenheit für neue Konzepte und Ansätze, gerade was die Kreuzungsgestaltung angeht, wünsche ich mir dabei von der Stadt.



*Velorouten sollen allen Radfahrenden von 8 bis 80+ Komfort und Sicherheit bieten.*

### **Ausblick**

Die Pilotprojekt-Veloroute soll, wie mit Maßnahme 8.1 des Ratsbeschlusses festgelegt, „zeitnah errichtet“ werden, die Planung dieses Jahr beginnen. Als erste Schritte werden im April die Trasse der Veloroute und eine Definition der Qualitätskriterien durch die Politik beschlossen. Die Chancen stehen gut, dass die erste Veloroute vom Startpunkt Schloss über die Helmstedter Straße bis zum Schöppenstedter Turm führen wird (Veloroute 4 in der Velorouten-Broschüre).

Die Gesamtplanung für das restliche Veloroutennetz soll im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) erstellt werden, der aktuell in Arbeit ist und bis ca. 2023 fertiggestellt werden soll. Der Prozess, in dem das definitive Netz aufgestellt wird, ist noch genauso nebulös wie die Art der Verbands- und Bürgerbeteiligung. Mit dem Konzept liegen nun Vorschläge auf dem Tisch, die dem langwierigen Aufbau des Veloroutennetzes zur Inspiration dienen können.



## Mit dem Rad von Völkenrode in die Innenstadt: Wo geht's lang?

Braunschweig will ein attraktives Radverkehrsnetz schaffen, dafür sind unter anderem Radschnellwege und Velorouten geplant. Wie sieht es mit der Verbindung in den Nordwesten aus? Die Bürgerinitiative „Radweg jetzt“ – Völkenrode hat im Sommer 2020 Braunschweiger Fahrradverbände und Vertreter aus der Politik zu einer Erkundungstour eingeladen.

› *Gabriela Kiekenap und Paul Kleinherne*

Die Notwendigkeit, aus Richtung Norden / Nordwesten eine neue Hauptroute zur Innenstadt zu schaffen, ist unbestritten. Diese würde in etwa der Veloroute 11 im neuen Veloroutennetzplan der Fahrradverbände entsprechen. Es gibt allerdings auch eine Alternativroute abseits der großen Straßen, welche die BI „Radweg jetzt“ – Völkenrode vorstellen möchte. Beide Strecken wurden von der Gruppe abgefahren. Treffpunkt war am 3. Juli 2020 um 10:00 Uhr an der Kreuzung Varrentapstraße / Celler Heerstraße. Paul Kleinherne von der BI schildert

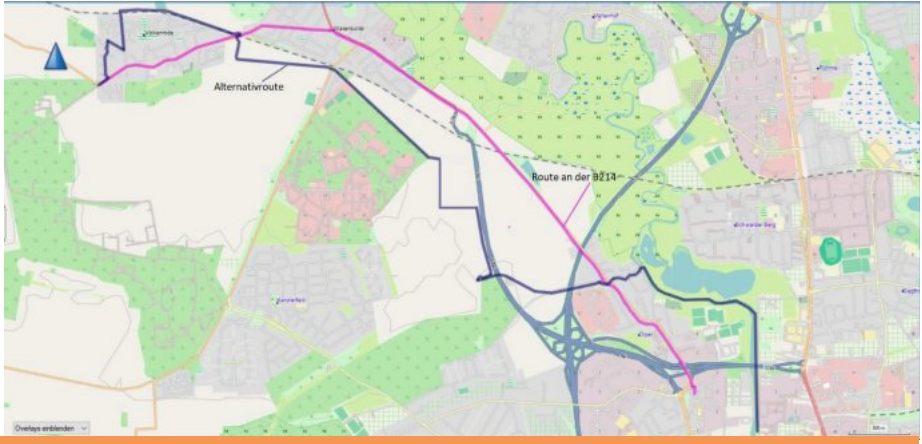
den geplanten Ablauf und stellt die Teilnehmenden vor.

### Route an der B214

Zunächst wird die Strecke durch Ölper, an der B214 entlang bis Watenbüttel und von dort über die Peiner Straße bis zur Buswendeschleife in Völkenrode befahren. Der erste Halt ist an der Ortsausfahrt Ölper. Der teilweise vorhandene Fuß-/Radweg ist nach einhelliger Meinung zum Radfahren nicht geeignet. Es fehlt an Gestaltung und selbst an sicheren Fußwegen. An dieser Stelle wirft der Vertreter der Wendeburger Arbeitsgruppe „fahrRad“ die Idee eines „Park & Bike“-Platzes ein. Radfahrende sollen am Stadtrand ihr Auto abstellen können und dann mit dem Rad weiter in die Innenstadt fahren. Außerdem wird die Idee von farbigen Straßenmarkierungen diskutiert, um den engen Verkehrsraum besser zu strukturieren.



Die Gruppe trifft sich zum Start.



Verlauf der zwei Routen.

Der Streckenabschnitt bis Watenbüttel ist ein Zweirichtungsradweg in zu geringer Breite und in schlechtem baulichem Zustand. Am Abzweig nach Veltenhof befindet sich ein Unfallschwerpunkt, da die von dort kommenden Fahrzeuge oft nur auf Radfahrende aus einer Richtung achten. In Watenbüttel ist in der Ortseinfahrt eine Baustelle eingerichtet. Unsere Gruppe muss zweimal die Straßenseite wechseln. Ab dem Grasplatz gibt es nur einen gemeinsamen Fuß-/Radweg. Dieser ist sehr schmal und nur sehr schlecht zu befahren und genügt auch nicht den geringsten Ansprüchen.

Weiter geht es in Richtung Völkenrode, also abbiegen in die Peiner Straße. Hier ist die Verkehrssituation ebenfalls sehr unübersichtlich, da sich eine Querungshilfe erst sehr spät hinter dem Abzweig befindet. Die Peiner Straße hat keinen Radweg und wir fahren auf der Straße bis kurz vor Völkenrode.

Hier wird noch einmal ein Resümee über die Situation in Watenbüttel gezogen. Al-

le sind sich einig: Die Gestaltung der Ortsdurchfahrt wird vom Autoverkehr dominiert. Für Radfahrende und zu Fuß Gehende ist unzureichend Platz vorhanden. Alles wirkt konzeptlos und ohne Gestaltungswillen.

Wir folgen der Peiner Straße durch Völkenrode bis zur Buswendeschleife am Thünen-Institut. In der gesamten Ortsdurchfahrt gibt es praktisch keinen Radweg, nur eine Nutzung der Fußwege ist teilweise gestattet. Die Fußwege sind allerdings zum Teil extrem eng, sodass sich die Nutzung nicht empfiehlt. Ab der Buswendeschleife am Ortsausgang Völkenrode in Richtung Bortfelder Kreisel gibt es an der viel befahrenen Straße leider ebenfalls keinen Radweg. Dieser wird seit vielen Jahren herbeigesehnt. Die Verbesserung der Situation an der Landesstraße scheidet bisher an den verschiedenen Zuständigkeiten (Stadt Braunschweig, Gemeinde Wendeburg, Landkreis Peine und das Land Niedersachsen).



*Gefahrenstelle: Zweirichtungsradweg entlang der B214 am Abzweig nach Veltenhof.*

An Entspannung fehlt es aber auch bei dieser Tour nicht, wir werden auf die Terrasse von Georg Sebralla zu Kaffee und Kuchen eingeladen, den, wie so häufig, die Ehefrauen der beiden Völkenroder Fahrradfreunde vorbereitet haben.

### Die Alternativroute

Danach fahren wir über die von der Fahrradinitiative Völkenrode vorgeschla-

gene Route zurück. Diese Route führt um Völkenrode herum auf zum Teil asphaltierten Feldwegen, kreuzt die Peiner Straße und führt weiter am Zaun des Thünen-Instituts entlang bis zur Bundesallee, die in Höhe des Bahnübergangs in Watenbüttel gekreuzt wird. Weiter geht es am Gelände der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt entlang. Hier ist der Weg breit und asphaltiert und lässt sich sehr gut befahren. Ein Traum für alle Radfahrenden. Leider endet der Traum recht abrupt und im weiteren Verlauf mühen wir uns durch Graswege und Treckerspuren bis wir wieder auf befestigte Feldwege in Richtung Heizkraftwerk Ölper stoßen. Weiter über die Autobahnbrücke zum Heizkraftwerk.

Ab dort ist der Weg frisch gerichtet und in einem guten Zustand. Weiter geht es in Richtung Ölper Turm auf der Fahrbahn. Wir kreuzen die Hauptstraße in Ölper und fahren am Ölper See entlang bis zur Uferstraße. Die Wege um den Ölper See sind seit ihrer Fertigstellung



*Südöstlich der PTB fehlt auf der Alternativroute noch ein Verbindungsstück.*

1979 kaum instand gesetzt und in einem schlechten Zustand. Gleiches kann man von der Uferstraße sagen, die der letzte Abschnitt unserer Tour ist.

Diese Strecke ist von der Routenführung ideal, da sie die engen Ortsdurchfahrten meidet und weitestgehend abseits des Autoverkehrs verläuft. Im Vergleich zu der Route durch die Orte ist die Strecke auch nur knapp 300 m länger. Ein Ausbau dieser Strecke wird von allen Teilnehmer\*innen begrüßt und wäre mit relativ geringem Aufwand zu realisieren, natürlich unter der Voraussetzung, dass die Feldmark-Interessenschaften mitspielen.

Ausklang findet die Tour im Vereinsheim eines Kleingartenvereins an der Uferstraße.

*Gabriela Kiekenap und Paul Kleinherne sind Mitglieder im ADFC Braunschweig. Paul Kleinherne ist zudem Mitbegründer der BI „Radweg jetzt“ – Völkenrode.*

*Wenn die Aktiven des ADFC oder anderer Fahrradverbände eine Idee für eine neue Strecke haben, ist es gängige Praxis, solche Routen durch eine Befahrung zu erkunden. Leider konnten wir diesen Artikel in der letzten PedaLeo-Ausgabe wegen der umfangreichen Beiträge zu Radentscheid und Ratsbeschluss nicht unterbringen. Das holen wir in diesem Heft gern nach, denn uns ist es wichtig, in der Berichterstattung auch die Perspektive der Radfahrenden aus den Stadtteilen darzustellen.*

*Die Redaktion*

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Geburtsjahr Beruf (freiwillig)

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847 | Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit  
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

**Ja**, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe [www.adfc.de/mitgliedschaft](http://www.adfc.de/mitgliedschaft).

**Einzelmittglied**

ab 27 J. (56 €)  18–26 J. (33 €)

unter 18 J. (16 €)

**Familien-/Haushaltsmitgliedschaft**

ab 27 J. (68 €)  18–26 J. (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

**Zusätzliche jährliche Spende:**

€



## Forschen und lehren für besseren Radverkehr

Zur bundesweit ersten Professorin für Radverkehrsmanagement wurde Dr. Jana Kühl zum Wintersemester 2020/21 an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften ernannt. Sie hat eine von sieben Professuren für Radverkehr inne, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gestiftet wurden. Am Institut für Verkehrsmanagement auf dem Campus Salzgitter möchte sie unter anderem zukünftige Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner für den Radverkehr sensibilisieren.

Susanne Schroth aus der PedaLeo-Redaktion stellte Frau Professor Dr. Kühl einige Fragen, die sie uns schriftlich beantwortet hat. Wir sagen vielen Dank.

*Dr. Jana Kühl studierte Geografie, Soziologie und Öffentliches Recht in Kiel. Nach beruflichen Stationen am Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie der Technischen Universität Dortmund sowie in einem Projekt zum öffentlichen Nahverkehr an der Universität Kiel hat sie nun eine Professur am Campus Salzgitter der Ostfalia Hochschule angetreten. Mit fünf Fahrrädern für jeden Zweck ist sie auch privat begeisterte Radfahlerin.*



Foto: Ostfalia / M. Nickel

### ? PedaLeo: Frau Kühl, welche Ziele verfolgen Sie mit Ihrer Professur?

Jana Kühl: Mit der Professur wurden Kapazitäten geschaffen, Radverkehr gezielt in Forschung und Lehre anzugehen. In der Lehre heißt dies, Fachleute von morgen auszubilden, die den Radverkehr voranbringen. Zusätzlich werden Radverkehrsthemen in die Lehre der Nachbardisziplinen Tourismus- und Sportmanagement und Medienmanagement eingebracht.

In der Forschung geht es darum, durch

Forschungserkenntnisse zu adäquaten Lösungen und sachlichen Debatten in der Radverkehrsförderung beizutragen.

### ? Wie stellen Sie sich die Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren, insbesondere den Radverkehrsverbänden vor?

Die Zusammenarbeit spielt eine zentrale Rolle. Die Verbände in der Region haben genau im Blick, wo es hakt und wo was zu tun ist. Die Hochschule kann hier Themen aufgreifen und durch For-

schungserkenntnisse Debatten anstoßen und Handlungsbedarfe untermauern. Zudem erhoffe ich mir eine Zusammenarbeit in der Entwicklung und Evaluation von Lösungen für den Radverkehr.

### **? Welche Schwerpunkte sehen Sie in Ihrer Arbeit im ersten Jahr Ihrer Tätigkeit?**

Zunächst ist ein Lehrprogramm aufzubauen, das Radverkehrsthemen in der Lehre des Verkehrswesens umfassend und praxisnah etabliert. Ebenso werden interdisziplinäre Lehrformate entwickelt, die Radverkehrsfragen mit den Nachbardisziplinen Tourismus, Sport und Medien verbindet. Insbesondere die Verbindung von Radverkehrsfragen mit dem Wissen um geeignete Kommunikationsstrategien in der Radverkehrsförderung bieten hier neue Perspektiven für Forschung und Lehre. In der Forschung wird es zudem darum gehen, Ansätze zu schärfen, mit denen sich ein Umsteigen und Umdenken in unserer Gesellschaft zugunsten des Rades befördern lässt.

### **? Wie erleben Sie die Zusammenarbeit und den Austausch mit Vertretern der Kommunen / Parteien / Verbände / Medien?**

Ich erlebe eine große Offenheit für Kooperationen. Das ist nicht selbstverständlich. Viele Kommunen haben ein Interesse, Maßnahmen zur Radverkehrsförderung durch Projektarbeiten in Kooperation mit der Hochschule voranzubringen. Vielfach besteht Bedarf für eine konkrete Beratung. Hier sind jedoch die Planungsbüros gefragt. Parteien laden

zum Dialog, ebenso wie die Verbände. Es herrscht gerade eine große Dynamik in Sachen Radverkehr, das Interesse an Kooperationen und Vorhaben ist immens. Das macht große Hoffnung für den Radverkehr in der Region.

### **? Welches sind die größten Hemmnisse für kurzfristige Lösungen zur Verbesserung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene / Landesebene / Bundesebene?**

Ein Hemmnis ist weiterhin, dass Maßnahmen zur Radverkehrsförderung mit jedem Vorhaben in politischen Entscheidungsprozessen aufs Neue legitimiert werden müssen. Das kostet Zeit und Kraft. Mit mehr politischer Entschlossenheit ließen sich deutlich schneller gute Angebote schaffen, mit denen die momentane Dynamik im Radverkehr einen weiteren An Schub erfahren würde. Ein konsequenteres Vorgehen würde auch wesentlich zu einer gesellschaftlichen Wahrnehmung beitragen, in der das Rad eine ernstzunehmende und funktionierende Mobilitätsoption darstellt.

Vielfach wird Radverkehrsförderung auch immer noch zu klein und zu kompromisshaft gedacht. Parallel fehlen personelle Kapazitäten, um Förderprojekte in die Umsetzung zu bringen. Auf Bundesebene ist in der Unterstützung des Fuß- und Radverkehrs durch Anpassungen in Gesetzen und Verordnungen noch deutlich Luft nach oben, um das Radfahren sicherer und besser zu machen.

### **? Wie können wir als ADFC einen Beitrag leisten, um kurzfristig**

### ***bessere Lösungen für den Radverkehr zu erreichen?***

Der ADFC sorgt dafür, dass keine Ausflüchte möglich sind und verleiht dem Anliegen Nachdruck, ernstzunehmende Lösungen zur Radverkehrsförderung in die Umsetzung zu bringen. Außerdem liefert der ADFC Ideen und Konzepte für gute funktionierende Alternativen zur autozentrierten Mobilität. Diese Ideen sind großartig, um anstelle von konfliktreichen Auseinandersetzungen an verhärteten Fronten konkrete Vorstellungen zu vermitteln, wie wir alle von fahrradfreundlichen Städten und Regionen profitieren.

### ***Wie kann der Radtourismus gefördert werden?***

Hierzu gibt es erfreulicherweise bereits eine Reihe von Konzepten. Radtourismus braucht hochwertige Infrastrukturen mit umfassenden ergänzenden Angeboten und guter Vermarktung. Die Freude am Radeln muss im Vordergrund stehen und erlebbar gemacht werden. Angebote aus Kultur und Gastronomie motivieren beim Radeln zusätzlich als begehrte Ziele. Für attraktive radtouristische Angebote braucht es zudem zentrale Verantwortliche, die sich für eine gute Umsetzung stark machen, die beteiligten Gebietskörperschaften unterstützen und alle an einem Strang ziehen lassen.

### ***Gibt es Forschungsk Kooperationen mit anderen Hochschulstandorten für Radverkehr?***

Die sieben Stiftungsprofessuren sind eng vernetzt, tauschen sich regelmäßig aus und suchen die Kooperation. Darüber hinaus werden in der Forschungs-

praxis bestehende Netzwerke mit weiteren Universitäten, Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen genutzt und ausgebaut.

### ***Wie ist die Resonanz im Studienfach Radverkehrsmanagement an der Ostfalia (Anzahl Studierende, Anzahl Lehrkräfte etc.)?***

Die Lehre zum Radverkehr wird durch meine Lehrtätigkeiten abgedeckt. Die Resonanz ist sehr gut. Die angebotenen Lehrveranstaltungen zum Radverkehr sind gut besucht und Radverkehr wird auch zunehmend als Thema für Studien- und Abschlussarbeiten aufgegriffen. Und auch in den Nachbardisziplinen findet das Thema Radverkehr Resonanz.

### ***Welche Fächer stehen auf dem Lehrplan?***

Primär geht es um Inhalte des Radverkehrsmanagements, also Mobilitätsmanagement mit Schwerpunkt auf Radverkehrsbelange. Daneben werden Grundlagen zur Radverkehrsplanung vermittelt und anhand von Projekten angewandt. Lehrveranstaltungen zur Gestaltung einer Mobilitätswende ergänzen die Auseinandersetzung mit konkreten Radverkehrsfragen.

### ***Welches ist Ihre Lieblingsstrecke für eine Radtour?***

Am liebsten durchs Grüne fernab vom Straßenverkehr und idealerweise in Wassernähe. Für den einen oder anderen Städtetrip dürfen es aber auch gerne mal baulich getrennte Radwege sein, auf denen man sich die Umgebung erschließen kann.

## Mit sicheren Schulwegen zur „Fahrradfreundlichen Kommune“

Der ADFC Braunschweig fordert, dass möglichst viele Schüler\*innen zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Weg zur Schule ohne Gefahr zurücklegen können. Das erfordert sichere und komfortable Wege und Routen für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie gute Angebote im öffentlichen Personennahverkehr.

› Wolfgang Ahlborn

### In Braunschweig tut sich nichts

In den PedaLeo-Ausgaben 02/2019 und 01/2020 haben wir unter dem Motto „Sicher mit dem Rad zur Schule – mehr Platz fürs Rad“ über die Schulwegsituation in Braunschweig informiert. Die Stadt hat zwar gute Vorsätze, an der Realisierung hapert es aber bisher. Im November 2019 wurde die Verwaltung der Stadt Braunschweig auf Antrag der SPD und durch Beschluss des Verwaltungsausschusses gebeten, „... zu prüfen, welche Verfahrensschritte notwendig sind, um einen Schulradwegeplan für Braun-

schweig zu erarbeiten ....“. Ergebnisse sind uns bisher nicht bekannt. Der ADFC Braunschweig wird diesen Prozess und das Handeln der Stadt weiter intensiv verfolgen und steht mit seiner Forderung nach sicheren Schulwegen nicht allein.

### Es gibt viel zu verbessern

Viele Menschen empfinden Schulwege als unsicher. Fast alle Bundesbürger\*innen befürworten daher Maßnahmen, um mehr Kindern den Schulweg mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Das zeigt eine Infas-Umfrage im Auftrag des

### Sichere Schulwege Einschätzung der Situation



Zustimmung in Prozent



Quelle: Infas im Auftrag des Fahrradclub ADFC, August 2020, n = 2.360 Personen, davon 1.033 mit Kindern im Haushalt



ADFC. Mehr als drei Viertel der Befragten (77 %) denken, dass mehr Eltern ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren oder zu Fuß gehen lassen würden, wenn die Schulwege sicherer wären.

Die meisten Befragten (71 %) halten breitere und vom Autoverkehr getrennte Radwege für die richtige Maßnahme, um Schulwege sicherer zu machen. Weitere Maßnahmen sind Fahrradstraßen, mehr Radfahrunterricht, Tempo 30 vor Schulen und sogenannte Schulstraßen, die zum Schulbeginn für den Autoverkehr gesperrt werden. Nur ein Prozent glaubt, dass keine Maßnahmen notwendig sind. Derzeit werden etwa 43 % der Kinder unter zehn Jahren mit dem Auto zur Schule gebracht (wobei 47 % der Schulwege unter einem Kilometer liegen). Zum Vergleich: In den fahrradfreundlichen Niederlanden liegt der Anteil der Elterntaxis bei 28 %. Obwohl mehr als 80 % der Bevölkerung es wichtig finden, dass Kinder

ihren Schulweg selbständig zurücklegen, kommt das Elterntaxi also weiterhin zum Einsatz. Die Ergebnisse der Umfrage sind ein drastischer Appell an die Kommunalpolitik, im ganzen Land für bessere und sicherere Schulradwege zu sorgen.

### Mit sichereren Schulwegen zur Fahrradfreundlichen Kommune

Die Stadt Braunschweig möchte – was Wolfenbüttel schon erreicht hat – als Fahrradfreundliche Kommune zertifiziert werden. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) hat zum Thema „sichere Schulwege“ unter den aktuellen Bedingungen der Corona-Pandemie Handlungsempfehlungen veröffentlicht. Unter der Überschrift „Mobilität umdenken im Lockdown – Zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule“ stellt die AGFK Möglichkeiten vor, wie der Schülerver-

## Sichere Schulwege Notwendige Maßnahmen



Angaben in Prozent (Mehrfachnennungen)



Quelle: Infas im Auftrag des Fahrradclub ADFC, August 2020; n = 2.360 Personen, davon 1.033 mit Kindern im Haushalt

kehr in den Kommunen sicherer (und infektionsarm) gestaltet werden kann. Die wichtigsten Empfehlungen kurzgefasst:

### › Raum zum Zufußgehen und Radfahren schaffen

Schülerinnen und Schüler sollen so oft wie möglich zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen oder gebracht werden. So ist es z. B. auf dem Rad besonders

gut möglich, Mindestabstände einzuhalten. Dazu müssen die Radverkehrsanlagen und Gehwege jedoch ausreichend dimensioniert sein – besonders die zu errichtenden „Schulradwege“. Das kann (auch temporär) durch geschützte Radfahrstreifen (z. B. auf Kfz-Parkspuren), Durchlasssperrern, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einbahnstraßen oder Vollsperrungen in Schulumnähe erreicht werden. Gehwege auf Schulwegen sind ebenfalls zu verbreitern, um Abstandsregeln einhalten zu können.

### › Bannmeilen für Kraftfahrzeuge einrichten

Die große Zahl der Kfz-Elterntaxis führt zu Gefahrensituationen im Schulumfeld. Straßen im unmittelbaren Schulumfeld könnten zeitlich begrenzt (z. B. zu Unterrichtsbeginn) für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Diese temporäre Bannmeile wird die Gefahren für zu Fuß gehende und Rad fah-



*Schulwege: So sieht oft die Realität aus.*

rende Schüler\*innen verringern und die teilweise chaotischen Verkehrsverhältnisse vor den Schuleingängen verhindern.

Für Kfz-Elterntaxis werden Kfz-Bring- und Abholzonen eingerichtet; selbst der ADAC empfiehlt diese in mindestens 250 m Entfernung von der Schule (siehe Infokasten am Ende). So können auch die mit dem Auto gebrachten Kinder zumindest noch die letzte Etappe selbständig und aktiv zurücklegen. Fahrradparkplätze und Bushaltestellen sollten immer innerhalb der Kfz-Bannmeile liegen.

### › Fahrradparksituation verbessern

Den Schüler\*innen sollten ausreichend komfortable, sichere, wettergeschützte Fahrradparkmöglichkeiten angeboten werden, was auch die Nutzung hochwertiger Räder ermöglicht. Vorhandene Kfz-Parkstände können zu Fahrradabstellplätzen umgewidmet werden.

### › Bring- und Abholzonen für Fahrrad-Elterntaxis einrichten

Diese sollten grundsätzlich näher zur Schule liegen als die Bring- und Abholzonen der Kfz-Elterntaxis.

### › Ampel-Anforderungstaster auf Daueranforderung stellen

Im Umfeld von Schulen sollten Anforderungsanlagen so umgestellt werden, dass in jedem Umlauf der Fuß- und Radverkehr eine Freigabe erhält.

Der ADFC Braunschweig unterstützt die Empfehlungen und wird sie gegenüber Politik und Verwaltung mit Nachdruck vertreten.

Es erfordert wenig Geld, dafür aber den politischen Willen, auch für diesen Bereich die Verkehrswende zu gestalten, Braunschweig zur fahrradfreundlichen Kommune werden zu lassen. Der Prüfungsauftrag für einen Schulradwegeplan vom November 2019 ist zügig umzusetzen!

## Informationen zum Thema

- › Elterninformation „Sicher mit dem Rad zur weiterführenden Schule“ Herausgeber: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Friedrichswall 1, 30159 Hannover, Stand Sept. 2017 (nur als Broschüre erhältlich). Im Netz Flyer zum Thema von 2013: Mit dem Rad zur Schule, [www.mw.niedersachsen.de/download/84795/Mit\\_dem\\_Rad\\_zur\\_Schule\\_Flyer\\_.pdf](http://www.mw.niedersachsen.de/download/84795/Mit_dem_Rad_zur_Schule_Flyer_.pdf)
- › AGFK: Mobilität umdenken im Lockdown – Zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule: [www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user\\_upload/public/Handlungsempfehlungen/2020\\_AGFK-Handlungsempfehlung\\_Schuelerverkehr\\_V1.0.pdf](http://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Handlungsempfehlungen/2020_AGFK-Handlungsempfehlung_Schuelerverkehr_V1.0.pdf)
- › ADFC: Infas-Umfrage: [www.adfc.de/pressemitteilung/infas-umfrage-71-prozent-der-bevoelkerung-fuer-bessere-schul-radwege](http://www.adfc.de/pressemitteilung/infas-umfrage-71-prozent-der-bevoelkerung-fuer-bessere-schul-radwege)
- › ADFC: Artikel zu Schulwegen: [www.adfc.de/themen/im-alltag/familie-und-kinder/schulweg-1](http://www.adfc.de/themen/im-alltag/familie-und-kinder/schulweg-1)
- › ADAC: Elterntaxi – Besser nicht mit dem Auto zur Schule: [www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/elterntaxi-hol-bringzonen/](http://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/elterntaxi-hol-bringzonen/)
- › Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden: [www.bast.de/BASt\\_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/leitfaden.pdf](http://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/leitfaden.pdf)

## Radstation am Hauptbahnhof

Bewachtes Parken | Pannenservice | Leihräder

Öffnungszeiten:

Mo bis Fr 5.30 bis 22.30 Uhr  
 Sa 6.00 bis 21.00 Uhr  
 So 8.00 bis 21.00 Uhr



**Radstation**

am Hauptbahnhof

Tel.: 05 31 / 707 60 25 | [www.awo-bs.de](http://www.awo-bs.de)



Radstation  
AWO

## Frischer Wind in ergrauten Haaren

Ein Leuchten geht in seinen Augen auf, als Kurt mit der Rikscha durch den Park gefahren wird. Erinnerungen an damals, als er in seiner Jugend mit seinem Freund für ein paar Tage eine Radtour unternahm, kommen ihm in den Sinn. An eine Zeit, als das Fahrrad oft die einzige Möglichkeit für kleine Fluchten in die Welt jenseits der Ortsgrenzen war. Als er von dem Rikscha-Projekt der Bürgerstiftung hörte, hat er sich sofort als Passagier gemeldet. Radfahren, das möchte er unbedingt noch mal, auch wenn er es sich alleine nicht mehr zutraut. Und dann geht es los, er sitzt vorne in der Rikscha, schön warm mit Decke. Die Sonne scheint ihm ins Gesicht, der Fahrtwind streicht ihm durch die Haare, es duftet nach Frühling. Kurt lächelt, er ist glücklich ...

Neugierig auf dieses Projekt geworden, sprach Sabine Kluth aus der PedaLeo-Redaktion mit Nina Voß, zertifizierte Freiwilligenmanagerin und Ehrenamtskoordinatorin der Bürgerstiftung Braunschweig.

**?** *PedaLeo: Frau Voß, die Bürgerstiftung Braunschweig engagiert sich in Braunschweig mit Projekten, die allen Bürger\*innen zu Gute kommen sollen.*

*Wie kam es zu dieser außergewöhnlichen Idee, Rikschas für Fahrten für Menschen in Seniorenheimen nebst Pilot\*innen zur Verfügung zu stellen?*

Nina Voß: Die Idee kommt ursprünglich aus Kopenhagen. Eine Kollegin hat darüber einen Bericht gesehen, war sofort begeistert und konnte den Vorstand der Stiftung von dem Projekt überzeugen. Wir wollen auch älteren Mitmenschen ermöglichen, rauszukommen aus dem Alltag, ihre Umgebung zu erkunden und zu entdecken.



*Und los geht's: Zwei Bewohnerinnen aus dem Haus Bethanien werden gefahren von Kerstin Waning, Projektleiterin der Bürgerstiftung Braunschweig.*





*Übergabe der Rikscha Thomaehof. Von links: Angela Kleinhans (Leiterin Interne Kommunikation und Sponsoring, Volkswagen Financial Services AG), Andrea Reinhart (Vorständin Bürgerstiftung Braunschweig), Christina Jasper (Einrichtungsleiterin St. Thomaehof) und Peter Quaranta (Kordinator St. Thomaehof In den Rosenäckern).*

Gerade Menschen, die keinen Besuch erhalten, freuen sich über diese ungewöhnliche Abwechslung. Es geht also um gesellschaftliche Teilhabe, aber auch um klimafreundliche Mobilität bis ins hohe Alter.

Das Projekt wird in Kooperation mit „Radeln ohne Alter Deutschland e. V.“ durchgeführt. Nach Anschaffung der ersten Rikscha startete das Projekt in Bethanien/Marienstift. Trotz Corona konnten 2020 einige Ausfahrten organisiert werden. Die Resonanz war durchweg positiv, so dass weitere Spendengelder gesammelt wurden um vielen Seniorenheimen ein solches Angebot machen zu können. Sechs Rikschas sind bereits zusätzlich bestellt.

## ? Wer fährt denn die Rikschas?

Wir haben öffentliche Aufrufe gestartet um ehrenamtlich Engagierte zu gewinnen, die Rikschas fahren. Wir nennen die Fahrer\*innen „Pilot\*innen“. Mitma-

### Du möchtest auch Pilot\*in werden?

Du hast Lust, ehrenamtlich als Pilot\*in für die Bürgerstiftung zu radeln und als Zeitstifter\*in zu fungieren? Dann nimm Bewohner\*innen aus den teilnehmenden Senioren- und Pflegeheimen mit auf eine Fahrt ins kleine Glück – wo auch immer das in Braunschweig sein mag. Wir freuen uns auf neue Rikschapilot\*innen!

Kontakt: Nina Voß, Tel. 0531 482024-22, [ehrenamt@buergerstiftung-braunschweig.de](mailto:ehrenamt@buergerstiftung-braunschweig.de)

chen können Menschen allen Alters, selbstverständlich auch junge Menschen, bunt und vielfältig. Allerdings muss man sich auch der dazugehörigen Verantwortung bewusst sein.

**? Kann denn jede/jeder Pilot\*in sein?**

Klar! Nach einem Kennenlerngespräch mit mir gibt es zunächst eine Einführung mit Fahrübung. Rikschas fahren, d. h. ein Rad mit drei Rädern und einem Gewicht von bis zu drei Personen, will geübt sein. Zwar hat das Rad einen elektrischen Motor, jedoch sind die Kurvenradien viel größer als bei einem herkömmlichen Rad und auch der Bremsweg will beachtet sein. Wer sich als Pilot\*in damit sicher fühlt, kann Termine für die Senior\*innen übernehmen.

**? Stehen die Rikschas dann in der Bürgerstiftung?**

Nein, sie stehen in den Senior\*innenheimen. Dort werden auch die Rikschas technisch gewartet, die Akkus geladen und für die Fahrten Decken und ggf. Regenschutz und Wärmeflasche bereitgestellt.

**? Kann die Pilotin beliebige Ziele in der Stadt oder in den Grünanlagen ansteuern?**

Im Moment gibt es feste Routen, die von den Heimen ausgearbeitet wurden. Langfristig soll es für die Pilot\*innen in Absprache mit den Heimen und Senior\*innen mehr Spielraum geben. Das Projekt ist noch jung, wir wollen noch mehr Erfahrungen sammeln.

**? Wie lange dauern die Touren?**

Derzeit planen wir mit Ausflügen zwischen einer halben und dreiviertel Stunde, je nach Wünschen der Senior\*innen.

**? Und wann startet die neue Saison?**

Das ist von der Pandemie abhängig. Unsere Passagiere gehören zur Risikogruppe, für die die Folgen einer Coronavirus-Infektion möglicherweise schwerwiegend sind. Daher sollten die Rikschafahrten, die prinzipiell weiterhin möglich sind, nur unter Berücksichtigung von Hygienemaßnahmen und in Abstimmung mit dem Gesundheitsamt durchgeführt werden.

**! Vielen Dank und viel Erfolg Ihnen, Frau Voß, und Ihren Stiftungen, da melde ich mich doch auch gleich als Pilotin an!**

**Die erste Rikscha**

Die Treuhandstiftung Hilfreich, unter dem Dach der Bürgerstiftung Braunschweig, hat die Finanzierung für die erste Rikscha übernommen. Der Stifterin ist es besonders wichtig, gemeinsame Aktionen von Jung und Alt zu fördern. Beschafft wurde ein Pedelec-Modell des Herstellers Bakfiets.

**Radeln ohne Alter Deutschland e. V.**

ist vertreten in vielen Städten Deutschlands und weltweit. Standorte und alles Wissenswerte unter: [www.radelnohnealter.de](http://www.radelnohnealter.de)



# RELAXEN ODER REIFENWECHSEL?



Café Flora, Hasenwinkel 1 (am Ringgleis)  
Ludwigsgarten, Ludwigstraße 15 (am Ringgleis)  
radspezial Fahrradwerkstatt, Petzvalstraße 54

LEBENS HILFE  
Braunschweig 

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

Mittendrin. Nebenan.

## Ein taktvoller Begleiter am Radfernweg

Unterwegs auf einem Stück Weser-Harz-Heide-Radweg. Der mit 400 Kilometern längste Radfernweg Niedersachsens bietet Radfahrer\*innen überwiegend autofreie und meist gut befahrbare Wegstrecken. Unsere Tour führt auf 125 Kilometern von Braunschweig in die vom ADFC zertifizierte RadReiseRegion Uelzen.

› *Torsten Wenk*

Ein mysteriöses Hupen ergreift das Braunschweiger Schuntertal. Alle Achtung! Kurz darauf demaskiert sich der Signalgeber in blau-gelbem Design. Seit Dezember 2020 verkehrt die Regionalbahn „RB 47“ im Stundentakt auf der einst totgesagten Strecke zwischen Braunschweig und Uelzen. Für Wochenend- und Tagestourist\*innen auf dem Radfernweg ist dieser neue Takt mit dem „erixx“ ein großes Plus, wenn es vom Etappenziel wieder nach Hause gehen soll.

Haben Radelnde der Großstadt Braunschweig nördlich von Waggun endgültig den Rücken gekehrt, rückt nach Überquerung des Mittellandkanals das erste Wahrzeichen des Landkreises Gifhorn in den Blick: Die mehr als 150 Jahre alte Holländerwindmühle von Meine. Kurz darauf beeindruckt in einer Linkskurve ein Naturdenkmal: eine mächtige Eiche. Wenn der Wind durch die Baumkronen säuselt, erzählt sie von ihrer dreihundertjährigen Geschichte. Der weitere Streckenverlauf über die kleinen Orte Ohnhorst und Gravenhorst ist großes Fahrradvergnügen. Fern des Autoverkehrs radelt es sich

durch Wiesen und Felder mit weitem Blick durchs Bauernland. Im Frühling blühen die Obstbäume am Weg. Vor allem zwischen Gravenhorst und Isenbüttel ist später im Jahr die Chance groß, den Tagesproviant mit knackigen, rotbäckigen Äpfeln der Streuobstwiesen aufzubessern. In Isenbüttel gibt es im Eiscafé „La Perla“ eine kühle Erfrischung oder mit einem überbackenen Schafskäse einen ersten Vorgeschmack auf die Südheide. Kurz darauf ist der Tankumsee erreicht. Der Badestrand am Nord-



Foto: Torsten Wenk

*Für lange Arme: Knackig, saftig und rot sind die Äpfel am Wegesrand bei Isenbüttel.*



ufer ist breit und das Seewasser in der Regel von sehr guter Qualität. Also: Kopfüber ins kühlende Nass und taufrisch weiter im Sattel. Gen Norden über den Allerkanal, der in den Jahren 1860 bis 1863 gebaut wurde, um das Hochwasser der Aller zu regulieren. Wie am Lineal gezogen verläuft der historische Kanal hier durch den Wald. Fahrradknotenpunkte erleichtern in dieser Region die Orientierung. Dabei handelt es sich um nummerierte Radweg-Kreuzungen, die auf einer Hinweistafel Routen zu benachbarten Kreuzungspunkten vorschlagen. So kann man einfach von Zahl zu Zahl radeln. Bald ist Gifhorn erreicht, hier gibt es Alternativen: Die Hauptroute führt durch die Innenstadt. Wie wäre es mit einem Päuschen am schönen Marktplatz

oder am Schloss, das im Stil der Weserrenaissance erbaut wurde und im Restaurant zum vornehmen Speisen einlädt? Rustikaler geht es im internationalen Wind- und Wassermühlen-Museum zu: Frisch gebackenes Mühlenbrot oder selbstgebackene Kuchen sind des Radlers Gaumenfreud. Bei einem Spaziergang über das Museumsgelände wecken 14 Mühlen aus 11 Ländern die Reiselust. Mein Favorit: Die portugiesische Windmühle „Algarve“ mit ihren typischen Dreieckssegeln.

Wer Gifhorn schon kennt, kann zwischen Mühlensee und Schlosssee eine Alternativroute nehmen, die zum Flüsschen Ise führt. Nordwärts radeln wir weiter durch den Staatsforst Fallersleben. Am Wegesrand informieren bunte Tafeln



südheide  
GIFHORN



## Entdecken Sie die Region!

Das Freizeitportal  
[www.suedheide-gifhorn.de](http://www.suedheide-gifhorn.de)

- rund 30 Tourenvorschläge
- Wandertouren
- Radtouren
- Download der Touren auf das Smartphone
- Freizeittipps und Ausflugsziele
- Land- und Hofcafés



Informationen & Buchungen

Südheide Gifhorn GmbH | Marktplatz 1 | 38518 Gifhorn  
Tel. 05371 937880 | [info@suedheide-gifhorn.de](mailto:info@suedheide-gifhorn.de)

[www.suedheide-gifhorn.de](http://www.suedheide-gifhorn.de)



*Im Naturschutzgebiet Heiliger Hain.*

der Gemeinde Sassenburg mit Karten und allerlei Geschichten über Land und Leute. Auf den nächsten zehn Kilometern bis Wahrenholz kommt man gut voran und kann das Rad einfach mal laufen lassen. In Wahrenholz angekommen bieten mehrere Cafés und Hofcafés zum Einkehrschwung. Auch eine restaurierte Wassermühle gibt es zu sehen (Besichtigung nach Vereinbarung). Oder lieber ein kleines Picknick im nahen Naturschutzgebiet Heiliger Hain? Im Schutz eines reetgedeckten Schafstalles, zwischen Wacholder und Sandheide, könnte in jedem Moment Heidedichter Hermann Löns um die Ecke kommen. Meint man.

Wer nach 60 Kilometern schwere Beine hat, springt am Haltepunkt Wahrenholz in die Regionalbahn und ist in nicht einmal einer Stunde zurück in Braunschweig. Wer noch fit ist, radelt durch Feld, Wald und Flur auf mitunter naturnahen Wegen voran. Mehrfach queren wir das munter plätschernde Flüsschen Ise, an dessen Ufern man dem Otter auf

die Spur kommen kann. Und wie wäre es mit einem Pirschgang im Jagdmuseum Wulff zu Oerrel?

Radfahren macht ordentlich Appetit. Den Proviant verstärken wir in Emmen am „24/7“-Automaten: Heidjer Wurst, Käsevariationen, Milch und Snacks gibt es auf Knopfdruck. Kurz vor Hankensbüttel laden Bänder

am ehemaligen Zisterzienserkloster Isenhagen zur Pause ein. Besichtigungen des Klosters sind nach Voranmeldung im Rahmen von Führungen möglich. Ja, und was wäre Hankensbüttel ohne sein großartiges Otterzentrum? Schauführungen begeistern hier täglich Jung und Alt. Gut 80 Kilometer sind nun zurückgelegt. Schon müde? Ein Übernachtungstipp, besonders für Familien und Gruppen, ist die Jugendherberge im Ort. Sie ist Bett+Bike-zertifiziert.

Und weiter geht's!

*Achten Sie besonders im Bereich zwischen Hankensbüttel und Bad Bodenteich auf die aktuellen Ausschilderungen und Hinweise! Positiv formuliert, offenbaren sich hier die vielfältigen Möglichkeiten der Radregion Uelzen: Im Internet (siehe Infokasten) finden Sie eine aktualisierte Hauptroute, die ab Hankensbüttel nach Nordosten verschwenkt und über Wentorf und Lüder nach Bad Bodenteich führt. Der Verlag Esterbauer beschreibt im bikeline Radtourenbuch als Hauptroute noch die Strecke Hankensbüttel – Bokel – Nienwohlde und von dort ostwärts durch den Wald nach Bad Bodenteich. Diese Strecke haben wir getestet,*

sie ist aufgrund eines ca. 3,5 km langen Sandweges hinter Nienwohlde nur bedingt empfehlenswert. Für 2021 ist von der Strecke Nienwohlde – Bad Bodenteich aber ein geeigneter Abzweig nach Reinstorf geplant. Ab Reinstorf gelangen Sie auf einem Radweg rasch nach Bad Bodenteich. Esterbauer beschreibt ferner ab Bokel eine Variante des WHH, die westlich an Uelzen vorbei (!) Lüneburg erreicht. Sie führt durch einsame Heidelandschaften – teils auch auf sehr schwierigem Untergrund – und ermöglicht Besuche des Museumsdors Hösseringen und des Klosters Ebstorf. Die aktuell ausgeschilderte Alternativroute umfährt ebenfalls Uelzen. Sie führt ab Bokel auf besserem Untergrund über Nienwohlde, Stadensen, Suderburg und Ebstorf direkt nach Lüneburg.

Wir entscheiden uns für die Tour über Bad Bodenteich. Am linken Wegesrand nicht zu verfehlen, ist im Örtchen Bokel eine restaurierte Kapelle. Wirklich ein sehenswertes Kleinod aus dem 15. Jahr-

hundert! Die Eingangspforte wurde kürzlich schön renoviert. Entziffern Sie die Inschriften?

Im Kneippkurort Bad Bodenteich gibt es vom Burgmuseum bis zum Barfußpfad allerhand zu entdecken. Das Café Schweden Hüüs, unweit vom Kurpark am See, verwöhnt mit schwedischen Leckerbissen. Auf der Schlussetappe Richtung Uelzen verläuft der WHH ab Wieren am Elbe-Seitenkanal entlang. Bis zur großen Kammerschleuse radeln wir am Kanal, dann führt der Weg vorbei an Stederdorf ins Ziel nach Uelzen. Hier gibt es zur Belohnung in der Altstadt vielleicht ein großes Eis mit Sahne, am Hundertwasserbahnhof bestimmt ein strahlendes „Wir-haben-es-geschafft-Foto.“ Die „RB 47“ wartet schon am Gleis – auf der zweistündigen Rückfahrt heißt es Beine ausstrecken und: „Schau mal, da waren wir doch auch!“

### ADFC-RadReiseRegion

Der ADFC-Bundesverband hat die Heideregion Uelzen zertifiziert: „Regionen, die nachhaltig die Planung ihrer Radwege und eines darauf abgestimmten touristischen Angebots über Jahre vorangetrieben haben, werden dafür mit der Qualitätsauszeichnung ‚ADFC-RadReiseRegion‘ belohnt.“ Deutschlandweit gibt es aktuell sechs dieser Regionen. Ihre Standards wenden sich vor allem an „Regio-Radler\*innen“, die von ihrer Unterkunft aus die Region erkunden möchten. 36 Themenrouten und 900 km Radroutennetz werben im Raum Uelzen um die Gunst der Radelnden. Das Zertifikat berücksichtigt zusammengefasst folgende Merkmale:

- › Routennetz (z. B. Befahrbarkeit, Wegweisung, Sicherheit)
- › Übernachtungsangebote
- › Fahrrad-Infrastruktur (z. B. Mietangebote, Reparaturservice)
- › Informationsservice (z. B. Karten, Tourist Informationen)
- › Vermarktung (z. B. Fahrrad-Apps, geführte Touren, Events)
- › Erreichbarkeit der Destination



Von Uelzen gibt es Anschlussmöglichkeiten. Drei Beispiele:

- › Der Weser-Harz-Heide-Radfernweg führt bis in die Salzstadt Lüneburg.
- › Der Ilmenauradweg stellt die Verbindung zum Elberadweg her.
- › Der Lüneburger-Heide-Radweg führt auch in die entlegenen Gebiete der Heide.







Neues Fahrrad gesucht?  
Mit Termin sind Sie besser beraten!



**velocity**

velocity Braunschweig GmbH | Kurt-Schumacher-Straße 9-14 | 38102 Braunschweig  
www.velocity-bs.de | 0531 - 123 118 0



Wir machen  
Braunschweig zur  
e-Bike Stadt!

## Jetzt Ihr Wunsch e-Bike beim Experten vor Ort sichern!

- ✓ Kompetente & Individuelle Beratung
- ✓ Eine große e-Bike Markenauswahl
- ✓ Leasing und Finanzierung

☎ 0531 472 300 24

✉ braunschweig@emotion-technologies.de

📍 Wilhelmstraße 1, 38100 Braunschweig

## Fahrradcodierung – ein Plus beim Diebstahlschutz

Wer sein Rad codieren lässt, macht es für Diebe unattraktiv und erhöht die Chance, es bei Verlust zurückzubekommen. In diesem Artikel erklärt das Codierteam des ADFC Braunschweig das System der Fahrradcodierung.

› *Gerhard Joermann, Hermann Debski, Gerhard Hoppe und Dennis Ruth*

### Wozu ist die Codierung gut?

Zum einen dient die Codierung der Prävention. Potenzielle Diebe sollen abgeschreckt werden, denn ein codiertes Rad ist schwieriger zu verkaufen. Zum anderen soll im Falle eines Diebstahls die Aufklärungsrate verbessert werden. Die Codierung, angebracht an einer gut sichtbaren Stelle, ist oft das entscheidende Indiz, durch das die Polizei bei einer Kontrolle misstrauisch wird und dann genauer die Eigentumsverhältnisse prüft. Wenn sich ein aufgefundenes Rad als gestohlen erweist, hilft die Codierung bei der Ermittlung des Eigentümers. Wir haben zwar keine statistischen Daten, aber uns und anderen ADFC-Codierteam sind Fälle bekannt, in denen ohne Codierung das Rad nicht zu seinem Besitzer zurückgefunden hätte. Selbstverständlich ist die Codierung nur eine zu-

sätzliche Maßnahme; alles andere zum Diebstahlschutz, angefangen von einem guten Schloss, darf man deswegen nicht vernachlässigen.

### Was bedeutet der Code?

Bei der Buchstaben-Ziffer-Kombination handelt es sich um den sogenannten EIN-Code. Darin steckt am Anfang der Wohnort des Eigentümers in Form des Autokennzeichens und drei Ziffern für den Ort bzw. Ortsteil. Die nächsten fünf Ziffern codieren die Straße gefolgt von drei Ziffern für die Hausnummer. Danach kommen zwei Buchstaben mit den Initialen des Eigentümers und zwei Ziffern für das Jahr, in dem die Codierung angebracht wurde. Die Zifferncodes für Ort und Straße stammen aus amtlichen Gemeindeschlüsseln und Straßenverzeichnissen. Ein zentrales Register, in dem zu den Codes die Eigentümerdaten hinterlegt werden, gibt es nicht. Bei einer Eigentümerermittlung kommt die Polizei auch mit den Gemeindeziffern und Straßenverzeichnissen zum Ziel. Das System wurde in den 1990er Jahren von Polizeidienststellen in Bergisch-Gladbach, Gießen und Friedberg entwickelt. Die ursprüngliche Abkürzung FEIN (Friedberger Eigentümer-Identifizierungs-Nummer) wurde später zu EIN verkürzt.



So sieht die fertige Codierung aus.

## Wie kommt der Code aufs Rad?

In der Vergangenheit war beim ADFC Braunschweig ein Gravurgerät im Einsatz, mit dem der Code 0,1 bis 0,2 mm tief in den Rahmen gefräst wurde. Im letzten Jahr haben wir, wie auch viele andere ADFC-Codiertteams, einen Nadelmarkierer angeschafft. Hierbei prägt ein Schlagmagnet mit einer gehärteten Nadel den Code in Form eines Punktmusters in den Rahmen.

Vor dem Markieren wird eine silberne Schutzfolie auf das Rahmenrohr geklebt, um Lackabsplitterungen zu verhindern. Zusammen mit einem weiteren Aufkleber erhöht sie auch die Signalwirkung: „Dieses Rad ist codiert“. Mit dem Nadelmarkierer geht das Codieren deutlich zügiger. Der wichtigste Vorteil ist aber, dass er sich an praktisch jeden Rahmen ansetzen lässt. Bei dem alten Gravurgerät musste eine etwas sperrige Halterung an den Fahrradrahmen geklemmt werden. Bei vielen E-Bikes, die heute zur Codierung kommen, wäre das nicht mehr möglich, sei es wegen der Rahmenform oder weil Akkuhalterungen im Weg sind. Carbonrahmen oder andere extrem leichte Rahmen sind für eine Nadelmarkierung tabu. Die Alternative ist in diesem Fall eine Klebmarkierung. Dabei wird der Code auf eine Folie gedruckt, aufgeklebt und mit einer schwer entfernbaren Siegfolie überklebt.

## Was tun bei Umzug oder Verkauf eines codierten Rades?

Bei einem Umzug ist nichts zu tun. Der ADFC braucht nicht benachrichtigt zu werden, denn da es kein zentrales Register gibt, ist nichts umzutragen. Die al-



*Codierung mit dem Nadelmarkierer.*

te Codierung erfüllt dennoch weiter ihre Funktion. Sollte es zu einer Eigentümerermittlung anhand des Codes kommen, würde die Polizei zunächst auf die alte Adresse stoßen und dann mit Daten des Einwohnermeldeamtes auf die neue. Von einer zweiten Codierung raten wir ab. Dasselbe gilt auch für den Fall des Verkaufs. Hier sollte aber ein schriftlicher Kaufvertrag aufgesetzt werden, in dem die Codierung aufgeführt ist.

## Informationen

Der ADFC Braunschweig codiert in der Regel von April bis Oktober an jedem ersten Freitag des Monats, und zwar in der Fahrradselbsthilfswerkstatt der VHS im Stadtgarten Bebelhof. Die Codierung ist nur nach Anmeldung möglich. Die Termine sowie Informationen zur Anmeldung sind auf der Internetseite des ADFC Braunschweig zu finden: <https://braunschweig.adfc.de/service>

Es gibt Interesse an Codierungen in Ihrem Verein oder Betrieb? Das Codierteam kommt für Sonderaktionen auch zu Ihnen. Anfragen per E-Mail an: [codierung@adfc-braunschweig.de](mailto:codierung@adfc-braunschweig.de)

## Arbeitsgruppen

Die inhaltliche Arbeit des ADFC Braunschweig findet in fünf Arbeitsgruppen statt, die sich nach Bedarf treffen:

- › AG Jugend
- › AG Öffentlichkeitsarbeit
- › AG Radtourenleiter\*innen
- › AK Verkehr
- › Redaktion PedaLeo

Darüber hinaus kommen im monatlichen Aktiventreff die Aktiven zum zwanglosen Austausch zusammen. Die Arbeitsgruppen stehen allen Interessierten offen.

Wenn Sie Interesse an der Mitarbeit in einer Gruppe haben oder einfach nur mal reinschauen wollen, dann sind Sie herzlich willkommen. Den Terminkalender finden Sie im Internet des ADFC Braunschweig: <https://braunschweig.adfc.de>

Unsere Schulungen werden gefördert durch die:

Ländliche Erwachsenenbildung in Niedersachsen e. V. (LEB)

Regionalbüro Braunschweig

Helene-Künne-Allee 5, 38122 Braunschweig

[www.leb-niedersachsen.de](http://www.leb-niedersachsen.de)



## Codierung

Der ADFC Braunschweig bietet in Zusammenarbeit mit der Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt der Volkshochschule Braunschweig Fahrradcodierungen an, in der Regel an jedem ersten Freitag des Monats zwischen April und Oktober. Die genauen Termine und alle weiteren Informationen finden Sie im Internet unter: <https://braunschweig.adfc.de/service>

## Radtouren

Bei Redaktionsschluss erlaubten die Corona-Bestimmungen keine organisierten Radtouren. Sobald sich das ändert, wird der ADFC wieder geführte Touren anbieten. Bitte informieren Sie sich im ADFC-Radtourenkalender: <https://braunschweig.adfc.de/fahr-rad>

Über Radtouren anderer Veranstalter in der Region informiert die Seite: [www.fahrradprogramm.de](http://www.fahrradprogramm.de)

## Weitere Termine

- › 03.06.21: Weltfahrradtag
- › 10.06.21: Jahreshauptversammlung des ADFC Braunschweig, 19:00 Brunsviga
- › 05.09.21: RADtour '21 als Auftakt zum Stadtradeln der Stadt Braunschweig
- › 05.09. – 25.09.21: Stadtradeln; der ADFC Braunschweig ist wieder mit einem Team dabei; meldet euch an – ab sofort: [www.stadtradeln.de/braunschweig](http://www.stadtradeln.de/braunschweig)
- › 17.09.21: Parking Day; bei diesem internationalen Aktionstag wird gezeigt, wie man den Platz in Städten sinnvoller nutzen kann als zum Parken von Autos



## ADFC Braunschweig e. V.

### Geschäftsstelle

Klint 20, 38100 Braunschweig  
Tel. 0531 61547-327, Fax 0531 61547-328

info@adfc-braunschweig.de  
https://braunschweig.adfc.de/

## Selbsthilfwerkstätten

### Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA

Eulenstraße 5, 38114 Braunschweig  
Tel. 0531 576636, fvag@tu-braunschweig.de  
Mo, Di, Do, Fr 15:00–19:00, Mi 17:00–21:00

*Bei Redaktionsschluss waren beide Werkstätten wegen Corona geschlossen*

### Volkshochschule Braunschweig

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

## Ansprechpersonen der Stadtverwaltung Braunschweig

### Radverkehrsbeauftragte

Dirk Heuermann, Tel. 0531 470-2982, Amrit Bruns, Tel. -3579, radfahren@braunschweig.de

### Ideen- und Beschwerdemangement

Frank Tuchen, Tel. 0531 470-3000, ideen-beschwerden@braunschweig.de

### Falschparken auf Radwegen

Reinhard John, Tel. 0531 470-2975, bussgeldabteilung@braunschweig.de

### Beseitigung von Fahrradwracks

Tel. 0531 470-5755, zentraler.ordnungsdienst@braunschweig.de

## Impressum

### Herausgeber

ADFC Kreisverband Braunschweig e. V.  
Klint 20, 38100 Braunschweig  
Tel.: 0531 61547-327  
E-Mail: pedaleo@adfc-braunschweig.de

### Redaktion und Layout

Susanne Schroth (V. i. S. d. P., Adresse s. o.),  
Wolfgang Ahlborn, Gerhard Joermann, Sabine Kluth, Andrea Lehne, 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:** Susanne Schroth und Sabine Kluth testen die Radeln-ohne-Alter-Rikscha. Foto: Wolfgang Ahlborn

### 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, Mai 2021

**Druck:** oeding print GmbH





Foto: www.pof.de | Kay Itzlik

## Fördermitglieder des ADFC Braunschweig e.V.

### **Buchhandlung Graff GmbH**

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

### **E-Bike Kasten**

Poststraße 14  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 6094575-0  
[www.ebike-kasten.de](http://www.ebike-kasten.de)

### **e-motion e-bike Welt Braunschweig**

Wilhelmstraße 1  
38100 Braunschweig  
Tel. 0531 47230024  
[www.emotion-technologies.de/braunschweig](http://www.emotion-technologies.de/braunschweig)

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

Oststraße 2c  
38122 Braunschweig-Broitzern  
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)

### **Schlüter Bikes**

Celler Str. 116  
38114 Braunschweig  
Tel. 0531 503712  
[www.schlueter-bikes.de](http://www.schlueter-bikes.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 123118-28  
[www.velocity-bs.de](http://www.velocity-bs.de)

### **Zweiradprofis GmbH**

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

Wasserdicht verpackt!

**SFU**  
immer Untwegs



**SFU Braunschweig**  
Neue Straße 20  
38100 Braunschweig

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

Foto: © Ortlieb

**Ortlieb Back-Roller QL 1**  
SFU Edition 2021



Volumen:  
40l (Paar)

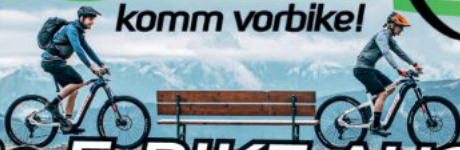
€ 99,95\*

Klassisches Radsaschen-Paar  
mit Rollverschluss, Reflektoren  
und Schultertragegurten

\* Angebot gilt solange der Vorrat reicht.

**E-BIKE**  
**KASTEN**   
komm vorbei!

4x  
in der  
Region



**Große E-BIKE AUSWAHL**

auf **1200 qm**

im **MEGASTORE**

**NEU**

Kattreppeln 19, in Braunschweig

„Bei uns findest Du Dein Traum-E-BIKE!“

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





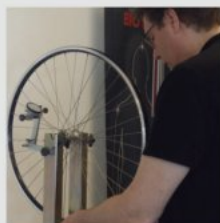
**Radfahren  
muss nicht  
weh tun!\***

Problemlösungen  
für Nacken, Gesäß,  
Hände, Knie, Füße\*



**Laufradbau  
+ Reparatur**

Road, MTB, Trekking  
Lafräder, die  
funktionieren!



**"Build Your  
Dream!"\***

**MUSUNG**



*"Vielen Dank für die  
gute Beratung", ver-  
abschieden sich  
viele Kunden.  
Darauf bin ich stolz!"*



\* starke Einschränkungen wg. Corona

[www.schluerter-bikes.de](http://www.schluerter-bikes.de)  
... macht, dass dein Rad passt!

Richtige Einstellung  
passende Räder  
ausführliche Beratung

Schlüter Bikes, Matthias Schlüter  
Celler Str. 116, 38114 Braunschweig  
Info, Beratung, Termine: Tel: 0531 / 50 37 12

# Radhaus



**Lastenräder!**

**Service!**

**Leasing!**

**Kinderräder!**

**Zubehör!**



**Öffnungszeiten:**

MO 10:00 - 19:00  
DI - FR 13:00 - 19:00  
SA 10:00 - 13:00

**Radhaus Inh. Mathias Baumann**  
Dürerstr. 30  
38106 Braunschweig  
Tel.: 0531-2336871

E-Mail: [verkauf@radhaus-braunschweig.de](mailto:verkauf@radhaus-braunschweig.de)

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