



STERNFAHRT NACH HAMBURG



AUTOARME INNENSTADT

DONAU RADWEG

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

Öffentliche 

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

Die Herbstausgabe des PedaLeo bietet einen Rückblick auf die Sommersaison des ADFC-Kreisverbandes Braunschweig. Die Restriktionen der Corona-Pandemie, die das Vereinsleben und insbesondere die Durchführung von Radtouren extrem erschwerten, galten ab dem Frühsommer nicht mehr. Da war die Sternfahrt nach Hamburg ein willkommener Anlass, einen Gemeinschaftsausflug mit Aktiven und weiteren Interessierten durchzuführen. Lesen Sie den Bericht.

Die Tourenleiter konnten endlich wieder zahlreiche Radtouren organisieren. Zudem hat sich das Team der Tourenleiter vergrößert, und es konnte ein Tourenleiter-Refreshersseminar durchgeführt werden. Lesen Sie u. a. den Bericht zur Radtour auf dem Städtepartnerschaftsweg Braunschweig – Magdeburg.

Höhepunkt der Saison war die RADtour '22, die am ersten September-Wochenende durch den Südosten Braunschweigs führte. Das Orga-Team hat seit Anfang Mai 2022 kontinuierlich daran gearbeitet, die RADtour zum Erfolg zu führen. Am RADtour-Wochenende selbst waren viele weitere Aktive im Einsatz: beim Aus- und Abschildern, bei der Standbetreuung, usw. Der Dank des Vorstands geht an alle Unterstützer*innen. Ohne diese Gemeinschaftsleistung wäre ein Großereignis mit ca. 1100 Radfahrenden nicht zu stemmen!

Auf der verkehrspolitischen Radtour von ADFC und VCD im Osten der Stadt

Braunschweig erlebten die Teilnehmenden aus Politik und Verwaltung hautnah, wie holperig, inkonsistent und missverständlich die Radverkehrsinfrastruktur in Braunschweig (noch) ist. Das Grußwort des OB Dr. Kornblum machte Hoffnung auf Besserung: Er versprach, Braunschweig zur Fahrradstadt zu machen (bis 2030 ...).

Verkehrspolitisch ist der AK Verkehr des ADFC Braunschweig sehr aktiv. Zur Planung der Veloroute 4, die von der Innenstadt bis zum Schöppenstedter Turm bzw. Lindenberg/Rauheim führen wird, gibt es konkrete Ideen, die Verwaltung und Politik schon vorgestellt wurden.

Als Vision stellen zwei Beiträge dieses Hefts Schritte zu einer autoarmen Braunschweiger Innenstadt vor.

Die inflationäre Verwendung von Pollern auf dem Ringgleis, die Radfahrende nicht schützen sondern massiv gefährden, wird im Artikel „Pollerkataster“ thematisiert. Wir hoffen auf Abhilfe ...

ADFC-Mitglieder waren auch als Fahrradreisende unterwegs, holen Sie sich Anregungen für Radtouren auf dem Donauradweg oder am Neusiedler See.

Und: Unterstützen Sie all unsere Aktivitäten mit einer Beteiligung am Fahrradklimatest: fahrradklima-test.adfc.de

In diesem Sinne:

Fahrradfahren macht glücklich

Ihre Susanne Schroth

Vorsitzende



- 3** — **Editorial**
- 4** — **Inhalt**
- 5** — **ADFC intern**
Neuer Vorstand des
ADFC Braunschweig
- 6** — **Radverkehr**
Mit dem Rad durch die Stadt
Freud und Leid mit den Pollern
Braunschweigs Pilot-Veloroute
Braunschweig, eine Stadt für
Autos oder für Menschen?
Eine autoarme Innenstadt für
Braunschweig
- 24** — **Aktionen**
Hamburger Fahrradsternfahrt
Sternfahrt auf dem
Städtepartnerschaftsweg
RADtour'22
Dritter Braunschweiger
Apfelsonntag
- 34** — **Radtourismus**
Radfahren am Neusiedler See
Donauradweg Teil 1
- 44** — **Arbeitsgruppen • Termine**
- 45** — **Kontakt • Ansprech-
personen • Impressum**
- 46** — **Fördermitglieder**



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club



FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

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

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

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**

Neuer Vorstand des ADFC Braunschweig

Am 13. Juni 2022 wurde auf der Jahreshauptversammlung des ADFC-Kreisverbandes Braunschweig der neue Vorstand gewählt.



Foto: ADFC Braunschweig

Vorsitzende sind Susanne Schroth (3. v. r., wiedergewählt) und Lars Christian Lund (r., neu gewählt). Susanne Schroth bedankte sich bei Georg Möllmann, der nicht mehr angetreten war, für die gute gemeinsame Arbeit im Vorstand seit 2018. In seinem Amt bestätigt wurde der langjährige Kassenwart Hermann Debski (2. v. l.). Als Beisitzerin wiedergewählt wurde Susanne Gaus (3. v. l.), zuständig für die Aktiven- und Mitgliederbetreuung, ebenso Andreas Schröder (l.), der sich für die Bereiche IT und Verwaltung engagiert und gemeinsam mit dem Lastenradteam das Verleihsystem „Heinrich der Lastenlöwe“ ehrenamtlich betreibt. Neu als Beisitzerin im Vorstand ist Gabriela Kiekenap (2. v. r.) als Koordinatorin der Tourenleiter*innen und Gestalterin der Homepage.

Schwerpunkte der Vorstandsarbeit für die nächsten zwei Jahre werden sein:

- Überarbeitung der Satzung des Kreisverbandes (Hintergrund sind Satzungsänderungen auf Landes- und Bundesebene)
- „Virtuelles Vereinsleben“ stärken: Erprobung eines digitalen Messengers, Cloud aufräumen, wiederverwendbare Bildvorlagen für Social Media erstellen
- IT: Untersuchen, ob die Kommunikation und Zusammenarbeit der Aktiven im Verein mit IT-Lösungen vereinfacht werden kann
- den verkehrspolitischen Dialog mit Verwaltung und Politik, der aktuell stark an Fahrt aufnimmt, weiterführen und verstetigen, neue Kommunikationsformate ausfüllen
- Radtourenprogramm entwickeln und veröffentlichen
- verkehrspolitische und Themenradtouren anbieten
- Lastenrad: Unterstützung des Weiterbetriebs des Verleihsystems
- interne Vereinsarbeit organisieren
- Aktionen durchführen

Mit dem Rad durch die Stadt

Großen Zuspruch fand die verkehrspolitische Tour „Mit dem Rad durch die Stadt“ am 29. April 2022, veranstaltet von ADFC Braunschweig und VCD Braunschweig. Die Teilnehmenden waren eine bunte Mischung von Verantwortlichen aus Verwaltung und Politik und aktiven Radlerinnen und Radlern aus den Verbänden.

› Gabriela Kiekenap

Pünktlich um 13:30 Uhr begrüßte der Oberbürgermeister Dr. Thorsten Kornblum die Teilnehmenden an dieser traditionsreichen Veranstaltung, die nach zwei Jahren Pause endlich wieder durchgeführt werden konnte.

Die Tour war ca. 18 km lang und führte in den Nordosten von Braunschweig. Bei kleinen Stops und auch unterwegs wurden kritische aber auch erfreuliche Belange des Radverkehrs in lockerer Atmosphäre besprochen.

Ein erster Halt war am neu gestalteten Platz an der Ebertallee Ecke Herzogin-Elisabeth-Straße. Hier wurde in zwei

Gruppen heftig über die Mängel diskutiert, die es aus Sicht vieler Teilnehmender an der Braunschweiger Fahrradinfrastruktur gibt.

Eine Rast mit Kaffee und Kuchen wurde im Café Magie eingelegt. Weiter ging es über Nebenstrecken nach Volkmarode; hier war ein Schwerpunkt die Verkehrssituation an der Sally-Perel-Gesamtschule. Von dort ging es in einem Bogen weiter bis zum Dibbesdorfer Weg. Hier erläuterte Rainer Bier vom Regionalverband den Planungsstand zur Radschnellwegverbindung nach Wolfsburg.

Ihren Ausklang fand die Veranstaltung im Parco am Büldenweg. Es gab durchweg positive Rückmeldungen zu der Veranstaltung. Die Organisation war perfekt; dies war, neben vielen anderen, das Verdienst von Susi Gaus (ADFC) und Hans-Jürgen Voß (VCD).



Begrüßung durch den Oberbürgermeister

Freud und Leid mit den Pollern

Poller sind an manchen Stellen wirklich sehr hilfreich und nötig, um Radfahrende vor Autoverkehr zu schützen, wenn das mit anderen baulichen Maßnahmen nicht zu machen ist. Im Braunschweiger Stadtgebiet beobachten wir aber einen so exzessiven Bau von Polleranlagen, dass sie statt Sicherheit zu schaffen zur Gefahr werden. Beispielhaft haben wir uns das Ringgleis näher angesehen.

› *Gabriela Kiekenap*

Nachdem uns im Bekanntenkreis einige Unfälle auf dem Ringgleis mit den darauf befindlichen Pollern berichtet wurden, es auch etliche Klagen über schmale Durchfahrten gab, und Beschwerden bei der Verwaltung nicht weiterführten, gab es eine Initiative für ein Pollerkataster auf dem Ringgleis. Zusammen mit dem Ratsherrn Detlef Kühn und dem ADFC-Mitglied Dominik Bennett sind wir das gesamte Ringgleis abgefahren. Hier sehen Sie das Ergebnis.

Wir haben sämtliche Polleranlagen foto-

grafiert, die Abstände zwischen den Pollern vermessen, eventuelle Besonderheiten aufgenommen, und protokolliert, ob es sich um Steckpoller oder die noch gefährlicheren Umlegpoller handelt. Daraus entstand eine Präsentation, die wir auch der Verwaltung, in diesem Fall dem zuständigen Referat 0617 „Stadtgrün-Planung und Bau“, in einer Videokonferenz vorgestellt haben. In der Konferenz wurde zugesagt, zumindest in einigen Fällen schnell Abhilfe zu schaffen, und die berüchtigten Kipp-Poller sollten nach und nach ganz verschwinden.

Wir sind hoch erfreut, dass sich an drei Stellen schon etwas getan hat: Die besonders gefährliche Stelle am Hasenwinkel Richtung Hamburger Straße (Polleranlage 38) wurde rückgebaut. Und an der Ernst-Amme-Straße (Poller 32 und 33) wurden auf beiden Seiten die überflüssigen seitlichen Poller entfernt. Dies kann natürlich nur ein Anfang sein, im Folgenden sollen einige weitere gefährliche und unnötige Anlagen vorgestellt werden.

Grafik: Bikemap / ADFC Braunschweig



Das Ringgleis: 53 Polleranlagen auf 22,5 km



Poller **3** im Prinzenpark ist weit entfernt von jeglichem Pkw-Verkehr. Die Abstände zu den Seiten betragen nur 1,3 bzw. 1,19 m. Eigentlich sieht die Stadt auf dem Ringleis einen Mindestabstand von 1,45 m vor. Außerdem handelt es sich um einen Kipp-Poller, der im umgeklappten Zustand eine besondere Gefahr darstellt.

Der Poller **4** befindet sich in der Feldmark Richtung Mastbruchsiedlung. Hier gibt es einen regelrechten Schilderwald – und natürlich zusätzlich noch Poller. Falls man unbedingt darauf besteht, würde an dieser Stelle ein Poller in der Mitte ausreichen. Da in der Feldmark sehr wenig privater Pkw-Verkehr herrscht, kann aber aus unserer Sicht auf Poller ganz verzichtet werden.

Bei Nummer **6** wurden auf einer Wegbreite von 2,17 m gleich zwei Poller für

nötig befunden. Es handelt sich an dieser Stelle um die Umfahrung des ehemaligen Postgeländes am Mastbruch. Im weiteren Verlauf kommt eine sehr enge Kurve. Also für den Pkw-Verkehr nicht geeignet. Es gibt auch kein Ziel, das dort mit dem Auto erreicht werden müsste. Das Tor im Hintergrund führt lediglich auf das Bahngelände. An solch engen Stellen darf gar kein Poller stehen.

Die Polleranlage **53** findet man an der Ausfahrt Abtstraße, Eingang Schule. Von der Abtstraße kommend, ist besonders der Poller am linken Rand gefährlich, man sieht ihn spät und die Durchfahrtsbreite ist nur 0,8 m. Hier kann auf Poller komplett verzichtet werden, da die Einfahrt schon durch den Laternenmast verhindert wird. Selbiger müsste natürlich noch eine rot-weiße Markierung bekommen.

Man könnte die Reihe natürlich noch fortsetzen, der Bereich zwischen Hamburger Straße und Uferstraße enthält immer noch einige unnötige und gefährliche Poller, die zudem in dichter Reihenfolge verbaut sind. Wer mehr wissen möchte, kann demnächst das gesamte Pollerkataster auch auf unserer Internetseite finden.

Wir wünschen uns, dass zumindest die besonders gefährlichen Poller schnellstmöglich entfernt werden, denn in der dunklen Jahreszeit ist das Gefährdungspotential durch diese besonders hoch. Radfahrende sollen sich auch auf Freizeitwegen, die in der Verantwortung der

Stadt Braunschweig liegen, sicher bewegen können.

Unsere Forderungen lauten deshalb

- › Poller nur wenn der Pkw-Verkehr sonst nicht verhindert werden kann; gelegentliche unerlaubte Einfahrten sind kein Grund für Poller
- › Keine Poller hinter Kurven und an unübersichtlichen Stellen
- › Mindestens 1,5 m Abstand zum Rand und zwischen Pollern
- › Rot-weiße Markierung der Poller
- › Kennzeichnung auf dem Untergrund bei besonderen Gefahrenlagen
- › Keine Kipp-Poller



Peter Heinemeyer

Radstation am Hauptbahnhof

Bewachtes Parken | Pannenservice | Leihräder

Öffnungszeiten:

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



Radstation

am Hauptbahnhof

Tel.: 05 31 / 707 60 25 | www.awo-bs.de



Radstation
AWO

Braunschweigs Pilot-Veloroute

Ein Ideenpapier zur „Veloroute 4“ zeigt, wie das Pilotprojekt aussehen könnte.

› *Lars Christian Lund*

Derzeit plant die Stadtverwaltung Braunschweigs pilothafte Veloroute auf der Grundlage des Ziele- und Maßnahmenkatalogs (siehe PedaLeo #59/Herbst 2020). Sie soll vom Umfeld des Schlossplatzes bis zur Stadtgrenze am Schöppenstedter Turm verlaufen, womöglich mit einem Abzweig nach Lindenberg/Rautheim. Für das Pilotprojekt dieser neuartigen Fahrradstrecken „aus einem Guss“ ist von ADFC und Initiative Fahrradstadt ein Ideenpapier erarbeitet und veröffentlicht worden, das vom VCD, von MoVeBs und der Bürgerinitiative „Radweg jetzt – Völkenrode“ unterstützt wird. Mit der Stadtverwaltung fand zur Veloroute bereits ein erstes, konstruktives Gespräch statt.

Der geplante Streckenverlauf deckt sich mit der Veloroute 4 aus dem 2021 vorge-

schlagenen Velorouten-Konzept der Rad-/Mobilitätsverbände. Im Ideenpapier wird angeregt, diese Netznummer zu übernehmen und damit die Basis zu legen für ein Zielnetz mit 12 Radialrouten in Form eines Ziffernblattes (siehe PedaLeo #60/Frühjahr 2021).

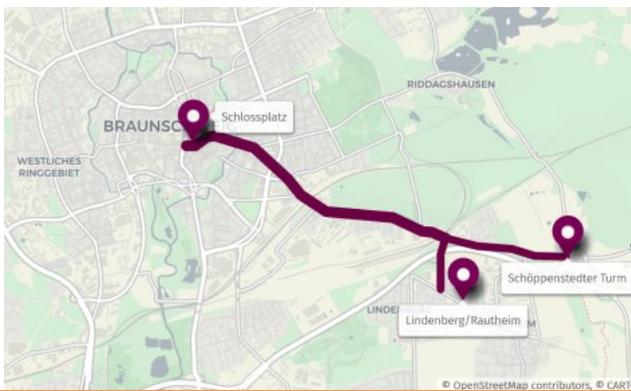
Im Ideenpapier werden Anregungen formuliert und skizziert für

- › die Gestaltung von Radwegen im Braunschweiger Standard
- › die Gestaltung von bestandsnahen Fahrradstraßen
- › die Kreuzungen Helmstedter Str./Kastanienallee, Helmstedter Str./Leonhardstr./Georg-Westermann-Allee
- › Corporate Design und Wegweisung

Gestaltung der Radwege

Für die Veloroute sind Neu- und Ausbauen von Radwegen erforderlich entlang der

Georg-Eckert-Str., der Museumstraße bzw. Helmstedter Str. bis zum Beginn der Kastanienallee, der Helmstedter Str. von der Ackerstraße bis zum Hauptfriedhof und der Helmstedter Str. von der Rautheimer Str. bis zur Stadtgrenze am Schöppenstedter Turm. Bereits in Pla-



Streckenverlauf über die Helmstedter Straße, dargestellt mit einem Abzweig nach Rautheim

nung befinden sich im Rahmen des Stadtbahnausbaus Radverkehrsanlagen an der Helmstedter Str. ab dem Hauptfriedhof bis zur Rautheimer Str. und an der Rautheimer Str. selbst.

Der „Braunschweiger Standard“, also wie neu zu bauende Radwege aussehen sollen, ist immer noch in wesentlichen Punkten offen – etwa die Trennung zum Fußverkehr bei Neubaumaßnahmen. Ginge es nur um breitere Hochbordradwege mit Noppensteinen, hätte man sich dafür politisch nicht auf einen neuen Begriff zu verständigen brauchen. Radwege sollen den Charakter von Parallelfahrbahnen bekommen, die aus dem Bürgersteig baulich herausgelöst sind. Ein geeignetes Mittel wäre, sie, ähnlich Kopenhagener Radwegen, auf halber Höhe zwischen Fahrbahn und Gehweg anzulegen. Damit können nicht nur ein verbessertes Fahrgefühl erzielt, sondern insbesondere die lauter vorgetragenen Konflikte mit dem Fußverkehr aufgelöst werden. An Einmündungen untergeordneter Nebenstraßen und an Grundstückszufahrten sollten Rampensteine verbaut werden, sodass die Rad- und Gehwege ohne Unterbrechung durchlaufen (sog. Radweg- bzw. Gehwegüberfahrten).

Gestaltung der Fahrradstraßen

Auf der Helmstedter Straße zwischen Kastanienallee und Leonhardstraße bietet sich die Anlage zweier Fahrradstraßen an. Der großzügig dimensionierte Straßenraum wirkt heute verlassen und leer. Bei der Gestaltung der Fahrradstraßen sind Maßnahmen umzusetzen, die einen neuen Charakter als gemütliche, einladende Anwohnerstraßen mit Fokus-

sierung auf Radverkehr erkennbar werden lassen. Gemäß Velorouten-Definition sind die als Fahrradstraßen vorgesehenen Abschnitte zu „bevorrechtigten Fahrradstraßen mit flankierenden Maßnahmen zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs“ zu entwickeln.

Auch schon vor einem eventuellen, kompletten Straßenumbau können durch Markierungen und punktuelle Baumaßnahmen „echte“ Fahrradstraßen hergestellt werden. Die breite Straße wird durch Markierungen auf eine 4,50 m breite Kernfahrbahn verengt mit 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen zu parkenden Fahrzeugen (Türöffnungs-Zone). Mittelmarkierungen geben Autofahrenden einen Hinweis, nicht in der Mitte zu fahren. Die Markierungen sollen eher subtil Orientierung vermitteln, ohne aufdringlich zu wirken. Langfristig sollten sie durch deutlich spürbare Pflasterungen ersetzt werden. Zur Herstellung der Vorfahrt der Fahrradstraße werden an den insgesamt fünf Einmündungen von Querstraßen die Gehwege plateauartig durchgezogen hergestellt (Gehwegüberfahrten). Für die Anwohnenden können attraktive Räume durch eine Umgestaltung geschaffen werden. Beispielsweise durch begrünte Parklets mit Sitz- und Spielgelegenheiten, Fahrradgaragen und mehr und größere Bauminseln.

Gestaltung der Knotenpunkte

Bei den Knotenpunkten der Helmstedter Straße mit der Kastanienallee und der Leonhardstraße (Elise-Averdieck-Platz) wird es darauf ankommen, trotz derzeit abknickender Straßenführungen möglichst flüssige, bruchlose und direkte



Prinzipalskizze für die Kreuzung Helmstedter Straße / Kastanienallee

Führungen baulich herzustellen sowie leichte und sichere Querungen zu ermöglichen. Wer träumerisch und gedankenverloren dem Weg folgt, dessen/deren Fahrt soll eindeutig, aber beiläufig entlang der Veloroute gelenkt werden.

Corporate Design und Wegweisung

Für eine harmonische Gestaltung des sich über die nächsten Jahre entwickelnden Gesamtprojektes „Veloroutennetz“ wird die Entwicklung eines seriösen und ansprechenden Corporate Designs angeregt. Teil davon könnten beispielsweise ein Logo, eine Signatur-Farbe, die Beschilderung, durchgefärbter Asphalt und ästhetische Stilelemente sein. Sinnvoll wäre dabei auch bürgeroffene Online-Abstimmung, bei der auf einer Website über Varianten abgestimmt, aber auch eigene eingereicht werden können.

Überhaupt dürfte der Ästhetik der Verkehrswende erhebliche Bedeutung zur Stärkung ihres Rückhalts in der Bevölkerung zukommen. In einigen Städten

(Berlin, Frankfurt) prägt sich der Ausbau des Radverkehrs derzeit am sichtbarsten in Form von straßenlangen Pollerreihen, Baken und knallroten, flächigen Markierungen in das Stadtbild. Das ist nicht die Intention des Ideenpapiers. Gemessen werden Umbauten von Straßen und Plätzen besonders daran, ob sie zur Verschönerung der Stadt beitragen. Wird dies beim Ausbau des Radverkehrs stets mitgedacht, etwa durch geeignete Materialwahl und gestalterische Begleitmaßnahmen, wird aus dem Aufbau des Veloroutennetzes ein städtebaulich wirksames Projekt.

Haushaltsentwurf sieht 2,2 Millionen Euro vor

Im noch zu beschließenden Doppelhaushalt 2023/2024 sind Finanzmittel in Höhe von 2,2 Millionen Euro hinterlegt. Die Pilot-Veloroute wird die Gelegenheit sein zu zeigen, wie Radinfrastruktur aussehen könnte, wenn sie von Grund auf neu konzipiert wird. Die Ansprüche dabei sind hoch. Durch das Ideenpapier werden diese nicht kleiner. Doch wie einige der Lösungsbausteine aussehen könnten, soll das Ideenpapier skizzieren. Das schließt nicht aus, dass in den weiteren Diskussionen viele weitere und noch bessere Ideen zustande kommen.

Das 12-seitige Ideenpapier „Veloroute 4“ ist als PDF online abrufbar auf: braunschweig.adfc.de/neuigkeit/ideenpapier-zum-pilotprojekt-veloroute-4

Projektbearbeitung: Lars Christian Lund, Leonhard Pröttel, Konrad Schöller, Dr. Jens Schütte

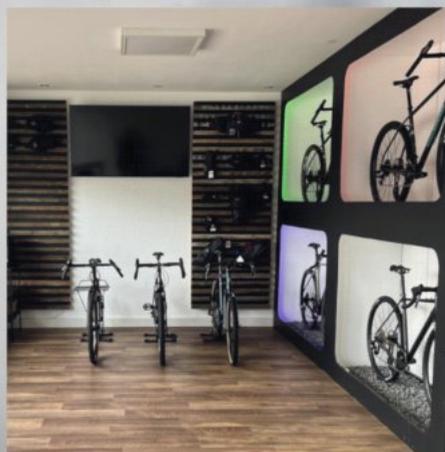
GRAVELBIKES

Cannondale
Bombtrack
Breezer
Salsa
Kona



Bikepacking

Revelate Designs
Thermarest
Restrap
MSR



Wir freuen uns auf Dich in unserem Showroom

Helmstedter Straße 15 · 38162 Cremlingen · OT Klein Schöppenstedt

Öffnungszeiten nach Terminvereinbarung

josabike.de

info@josabike.de

+49 5306 91 38 990



Neues Fahrrad
gesucht?
Mit Termin sind Sie
schneller beraten!



Einfach den QR Code
scannen!

velocity

Braunschweig, eine Stadt für Autos oder für Menschen?

Auf dem Weg zu einer autoarmen (Innen-)Stadt

› *Wolfgang Ahlborn*

Im Sommer 2022 bekam ich einen mehr als 30 Jahre alten Druck als PDF-Datei zugesandt, der ein Konzept mit dem Titel „Stadt für Menschen – Wege zur autofreien Stadt“ enthielt. Es stammte von der Ratsfraktion der Grünen und liest sich, als wäre es heute und nicht 1991 verfasst. Der Text beschreibt die Verkehrssituation in Braunschweig, sowohl in der Innenstadt als auch in den Wohngebieten, und beklagt die Dominanz des Autos. In dem Konzept entwickeln und beschreiben die Verfasser notwendige Bausteine wie: Förderung des ÖPNV, Parkraumbewirtschaftung, Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs, begleitende Maßnahmen zur Vermeidung des Autoverkehrs – alles Handlungsanweisungen,

um dem Ziel einer lebenswerteren Stadt nahezukommen. Das Szenario nennt konkrete Planungsschritte, die in drei Stufen von jeweils 10 Jahren (1991 bis 2020) umgesetzt werden und über eine autoarme Innenstadt zu einer autofreien Stadt bis zum Wilhelminischen Ring führen sollten.¹

30 Jahre unbeachtet

Es ist völlig unverständlich, warum dieser Text in Braunschweig 30 lange Jahre übersehen, also nicht beachtet worden ist. Denn die zunehmende Dichte des Autoverkehrs hat die Gesamtproblematik noch verschärft.

In der gleichen Zeit haben viele andere Städte in Europa das genannte Thema als wichtig erkannt, es aufgriffen und in ihrer Stadtplanung berücksichtigt. Am deutlichsten zu erkennen ist dieses in Pontevedra, einer Stadt in Galicien im Nordwesten Spaniens; (im PedaLeo #58 / Frühjahr 2020 berichteten wir darüber). Pontevedra gilt weltweit als ein Beispiel dafür, wie in Städten der öffentliche Raum für die Menschen zurückerobert werden kann, und auch dafür, dass die Bürger*innen solch ein Konzept annehmen. Pontevedra ist Modell für eine gelungene Verkehrswende.

Aktuell haben in den letzten Jahren europäische Großstädte wie Paris, Barcelona, Madrid und London damit begon-



Ein (fast) vergessenes Manuskript

nen, den Autoverkehr zugunsten von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und ÖPNV deutlich einzuschränken. Kopenhagen, Amsterdam oder Utrecht setzen dieses Ziel schon seit Jahrzehnten um und sind Beispiele für lebenswerte, fahrradfreundliche Städte.

Wird Braunschweig diesem Trend folgen?

Die Diskussion in Braunschweig um eine Umverteilung des öffentlichen Raums verschärft sich seit einiger Zeit^{2,3,4}; siehe dazu auch den folgenden Artikel in diesem Heft. Der Ruf nach mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird immer lauter. Die Menschen wünschen sich weniger Autoverkehr und mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, mehr Spielplätze, Bänke und Bäume in ihrer Stadt. Verständlich, denn die Dominanz und ungleiche Aufteilung der Straßen ist eklatant. Das Auto beansprucht

den weitaus größten Teil des Straßenraums und schränkt damit die Mobilität der anderen Verkehrsteilnehmer*innen massiv ein.

Ähnlich wie in Braunschweig gibt es in nahezu allen größeren Städten Deutschlands Bestrebungen, sich von der autogerechten Stadt hin zu einer Stadt für Menschen zu entwickeln. Nicht nur der ADFC fordert, den Autoverkehr einzu-

schränken, Parkplätze umzuwidmen, Fuß- und Radwege auszubauen oder sogar autofreie Zonen zu schaffen: Deutsche Städte wie Münster, Freiburg, Karlsruhe, Hamburg, Berlin, Oldenburg, Hannover, Leipzig oder Potsdam haben sich – wie die europäischen Metropolen – bereits auf den Weg gemacht.^{5,6}

Wie drängend das Problem ist, zeigt die Tatsache, dass auch der Verkehrsgerichtstag in Goslar im August 2022 das Thema diskutiert und Empfehlungen gibt, wie der Radverkehr in den Städten sicherer werden kann.^{7,8}



Parking day 2021

Es zeigt sich aber, dass es in den Städten, die eine Verkehrswende, z. B. eine Umverteilung des öffentlichen Raumes diskutieren, reflexartig zu Reaktionen des Einzelhandels, von Politikern und von Bürgern kommt. Häufig wird vorgebracht, weniger Parkplätze würden den Umsatz mindern, das sei geschäftsschädigend, menschenleere Innenstädte seien die Folge. Wissenschaftlich gesicher-



Parkplätze alternativ genutzt

te Belege für diese Behauptung fehlen allerdings. Als in den 1960er Jahren die ersten Fußgängerzonen entstanden, gab es ähnliche Reaktionen, heute sind diese autofreien Zonen aber allgemein akzeptiert.

Inwieweit es in Braunschweig einen politischen Willen gibt, die Stadt zu einer autoärmeren und damit lebenswerteren Stadt zu machen, ist derzeit nicht eindeutig zu erkennen.

Wir erwarten hierzu klare Aussagen, die dann auch entsprechend kommuniziert werden müssen, denn ohne die politische und gesellschaftliche Bereitschaft, Flächen zu Gunsten des Umweltverbundes und damit auch des Fahrrades umzuverteilen, kann das Ziel nicht erreicht werden.

Welche Maßnahmen wären nötig?

Wenn das Ziel einer autoarmen und damit lebenswerteren Stadt erreicht werden soll, dann ...

› ... darf der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Innenstadt nur zur Sicherung der Erschließung der Han-

dels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit der öffentlichen und privaten Parkeinrichtungen in angemessenem Umfang zugelassen werden; des weiteren müssen Anlieger und auch bewegungseingeschränkte Menschen weiterhin die Möglichkeit haben, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Der Kfz-Verkehr hätte somit lediglich Anlieger-, Liefer- und notwendige Erschließungsfunktion. Durchgangsverkehr muss ausgeschlossen werden, um zusätzlichen Verkehr aus diesem Bereich herauszuhalten.

› ... muss die Abkehr vom Automobil von einem schnellen Ausbau der Fahrradinfrastruktur und des ÖPNV begleitet werden. Nur so werden sich auch Kinder und Senior*innen auf dem Rad in die Innenstadt wagen. Das Fahrrad in all seinen Varianten (Lastenrad, Cargo-Bike, E-Bike ...) beweist schon heute, dass es viele innerstädtische Autofahrten ersetzen kann und dass das große Potential der Cargo-Bikes bei der Versorgung der Stadtbevölkerung effektiv genutzt werden kann.

› ... muss diese Radoffensive von einer Bus- und Straßenbahnoffensive begleitet und die Bahnhöfe und ÖPNV-Knoten ans Radverkehrsnetz angebunden werden, damit die Kombination von Fahrrad und Bahn das Auto tatsächlich überflüssig machen kann (Umweltverbund); zusätzlich muss der ÖPNV durch einfache und gut organisierte Fahrradverleihsysteme unterstützt werden. Günstige Parkmöglichkeiten am Stadtrand müssen geschaffen und die Fahrt bzw. Mitnah-

me des Fahrrades in Bussen und Bahnen in die Innenstadt kostenlos ermöglicht werden.

- › ... muss für die Pkws ein Parkraumkonzept – sowohl für die Innenstadt als auch für die Wohnviertel – erarbeitet werden, das eine flächendeckende Bewirtschaftung des Kfz-Parkens enthält. Gebühren für das Abstellen der Autos im öffentlichen Raum, Quartiersgaragen sowie die Reduzierung von straßenbegleitendem Parken durch Verlagerung in vorhandene, häufig nicht ausgelastete Parkhäuser in den Innenstädten sind Schritte in die richtige Richtung. Das Konzept der Superblöcke aus Barcelona, bei dem zu Fuß Gehende und Radfahrende Vorrang vor dem MIV haben und nur Anwohner und Lieferanten durch die Blöcke fahren, ist ein Modell nicht nur für die Innenstadt, sondern auch für Wohngebiete.^{9,10}

An diesem Lösungsmodell wird deutlich, dass die zugeparkten Straßen in Braunschweigs Wohngebieten eine Problematik darstellen, die der ADFC und die anderen Mobilitätsverbände in Zukunft stärker thematisieren müssen.

Wenn diese Maßnahmen umgesetzt sind und weniger Autos in die Innenstadt fahren können, ist – wie nach der Einführung der Fußgängerzonen – ein



Quelle: www.businessinsider.de/barcelona-verbannt-das-auto-mit-einem-genialen-konzept-aus-innenstaedten-2018-4

Konzept der „Superblocks“ in Barcelona

ähnliches Umdenken bei den Kritiker*innen zu erwarten, denn die Rolle des Autos in den Innenstädten wird überschätzt. Umfragen in Berlin (Kottbusser Damm, Hermannstraße, Friedrichstraße) ergaben, dass nur ca. 10 % der Kundinnen und Kunden mit dem Auto, alle anderen mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß kamen.

Entsprechende Umfragen in Braunschweig zeigen allerdings einen höheren



Radfahrer*innen demonstrieren für freie Fahrt auf dem Bohlweg

Anteil des MIV; bemerkenswert ist die Tatsache, dass im Zeitraum von 2016 bis 2018 der Anteil des MIV von 32,6 auf 35,0 % gestiegen, der Anteil des Fahrrades im gleichen Zeitraum von 21,2 auf 13,6 % gesunken ist (ermittelt durch eine Befragung des Instituts für Handelsforschung, Köln; die Zahlen für 2020 sind wegen Corona nicht sehr aussagefähig).^{11,12,13}

... und was passiert in Braunschweig?

Immer wenn es um die Verringerung der Zahl der Innenstadtparkplätze geht, schlagen die Wellen hoch (Hagenmarkt/Casparistraße, Wilhelmitorwall). Ähnliches gilt für die Einführung von Tempo-30-Zonen oder für die Planung von sicheren Radwegen oder breiteren Fußwegen, die mit einer Reduzierung der Fahrspuren für den MIV einhergehen.

Dabei hat sich die Politik in Braunschweig durchaus in Ansätzen bereits auf einen guten Weg begeben: Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) ist ein Projekt der Stadt Braunschweig, das ein „Zukunftsbild für Braunschweig“ im Dialog mit den Bürgern entwickelt hat und Basis für die Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) ist; dieser soll 2023 fertiggestellt sein und sich mit dem Verkehr der Zukunft befassen. Ziel der Mobilitätsplanung ist danach „... eine dem Menschen angemessene, attraktive Gestaltung des Verkehrsraumes ...“ und „... eine ausgewogene Verteilung des Verkehrsraums zu erreichen und Aufenthaltsqualität zu allen Tageszeiten zu schaffen“. Als ein weiteres Ziel wird formuliert, „... die Erreichbarkeit der Stadt-

teile und Nahversorgungsstandorte wird gefördert, indem Fuß- und Radverkehrsverbindungen ausgebaut und ÖPNV-Anbindungen sichergestellt werden.“ Im Juni 2022 hat die Stadt einen Zwischenbericht veröffentlicht.^{14,15,16}

Der ADFC wird gemeinsam mit anderen Mobilitätsverbänden prüfen, inwieweit es nicht nur bei wohlformulierten Zielen bleibt, sondern der MEP tatsächlich Schritte in Richtung einer Verkehrswende aufzeigt.



Aktuelle Parksituation am Magnikirchplatz

Auch ist es ein erfreuliches Zeichen, dass im Juni 2022 die BZ berichtete, dass ein Antrag der Grünen, das Magniviertel als Pilotprojekt in ein autofreies Quartier umzuwandeln, zu Aktivitäten seitens der Stadt geführt hat: Verkehrszählungen, Erfassung der Parkplatzbestände, Prüfung der Nutzung des nahe gelegenen Parkhauses, Einbeziehung der TU (Institut für Verkehr und Stadtbauwesen) bei Analysen zur Gestaltung des Magnikirchplatzes.

Braunschweigs Oberbürgermeister Thorsten Kornblum will Braunschweig zur „Fahrradstadt Norddeutschlands“ entwi-



Zukunftsmusik?

ckeln.⁴ Das soll geschehen durch die systematische Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (Ratsbeschluss vom 14. Juli 2020; Text im PedaLeo #59 / Herbst 2020), dessen insgesamt 29 Maßnahmen der Verwaltung als zentrales Arbeitspaket bis zum Jahr 2030 dienen sollen. Über den Stand der Arbeiten will die Stadt halbjährlich die Öffentlichkeit informieren.

Auch der Arbeitskreis Innenstadt (AAI), der den Handel der Innenstadt vertritt, hat bei seinem „City-Check“ formuliert, was eine gute Innenstadt ausmacht: sie muss erreichbar, sauber, sicher, hell, attraktiv und herzlich sein. Der Bericht enthält auch einige mit dem ADFC abgestimmte Vorschläge zur Verbesserung der Radinfrastruktur.¹⁷

Diese vielfältigen Ansätze klingen zunächst positiv, öffentliche Diskussion und transparente Planung sind auch notwendig, um die Bürger*innen mitzunehmen,

es entsteht aber der Eindruck, dass zu viel diskutiert und Papiere produziert, aber konkrete Maßnahmen wenig und viel zu langsam umgesetzt werden.

Die Ursachen dafür sind einerseits mit dem Widerstand von Teilen des Einzelhandels zu erklären, dem von Autofahrenden, die meinen, ein Recht auf einen Parkplatz vor dem Haus zu ha-

ben und bis vor die Geschäfte fahren zu können, und dem von Kommunalpolitiker*innen, die die Notwendigkeit einer Verkehrswende nicht sehen wollen oder die Diskussion mit Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen scheuen. Andererseits aber auch damit, dass Verkehrsplanung und Baumaßnahmen immer noch aus der Sicht des MIV und nicht aller Verkehrsteilnehmenden stattfinden, und dass in der Verwaltung fachkundiges Personal fehlt und auf dem Arbeitsmarkt auch schwer zu finden ist. Professuren für Radverkehr oder Studiengänge, die Verkehrsplanung aus der Sicht aller Beteiligten lehren, entstehen erst gerade (z. B. Institut für Verkehrsmanagement in Salzgitter, Frau Professorin Dr. Kühl, siehe PedaLeo #60 / Frühjahr 2021).

Der ADFC möchte gemeinsam mit Politik und Verwaltung dazu beitragen, dass die Realisierung der beschlossenen Maßnahmen beschleunigt wird.

Die Umsetzung des Veloroutenkonzepts der Mobilitätsverbände, das der Stadt seit 2020 vorliegt, die Realisierung der Radschnellwegplanung in enger Verbindung mit dem Regionalverband, die Einrichtung von echten Radfahrstraßen, der

Bau sicherer Radwege nach dem „Braunschweiger Standard“, dafür wird sich der ADFC weiterhin einsetzen, damit Braunschweig eine Stadt mit einer lebenswerten, attraktiven und autoarmen Innenstadt wird.

Quellen

- 1 Konzept: Stadt für Menschen – Wege zur autofreien Stadt, die Grünen, 1991
- 2 Braunschweigs Innenstadt – weniger Verkehr - mehr Mobilität. Broschüre des VCD Braunschweig, September 2022
- 3 www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/quartiersentwicklung-magniviertel.php
- 4 www.braunschweiger-zeitung.de/braunschweig/article235537195/Weniger-Parkplaetze-im-Braunschweiger-Magniviertel.html
auch z. B. BZ 08.01.2021 „Wo sollen Braunschweigs teure Fahrräder parken?“; BZ 06.05.2021 „Braunschweig ringt um die Innenstadtparkplätze“; BZ 07.06.2022 „Weniger Parkplätze im Magniviertel?“; BZ 14.06.2022 „Quartiersgarage gegen Parkplatznot – eine gute Idee?“; BZ 20.06.22 „Braunschweigs ambitionierte Radfahr-Ziele“
- 5 www.pnn.de/potsdam/mehr-platz-fuer-fussgaenger-und-radfahrer-neue-details-fuer-autofreie-potsdamer-innenstadt/28655528.html
- 6 static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Deiz6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/autoarme_innenstadt_020908.pdf
- 7 www.gdv.de/resource/blob/86060/d06c2f6432db290f2ae2ace83ecfe99e/arbeitskreis-iv-empfehlung-2020-data.pdf
- 8 deutscher-verkehrsgesichtstag.de/media//Editoren/60.%20VGT/60.%20VGT%20Kurzfassung%20Gesamt%20AK%20IV.pdf
- 9 www.businessinsider.de/wirtschaft/barcelona-verbannt-autos-mit-einem-genialen-konzept-aus-der-innenstadt-das-ist-auch-in-deutschland-moeglich-sagt-ein-experte
- 10 newsroom.hermesworld.com/autofreie-modellstadt-barcelona-superinseln-und-superbuettel-so-praegen-neue-verkehrskonzepte-die-kep-branche-22529/
- 11 www.clevere-staedte.de/projekt/f%C3%BCr-den-verband-deutscher-verkehrsunternehmen-umweltverbund-bringt-einzelhandelsumsatz
- 12 goodnews-magazin.de/mehr-umsatz-durch-autofreie-strassen/
- 13 www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft/innenstadtentwicklung/daten_und_fakten.php
- 14 mep.braunschweig.de/mep/#strategische-zielfelder
- 15 mep.braunschweig.de/mep
- 16 www.braunschweig.de/politik_verwaltung/ob/textarchiv/textarchiv-2022/381_Radverkehr_Erster_Kompaktbericht.pdf
- 17 aai-bs.de/arbeitsausschuss-innenstadt-braunschweig-e-v/fuer-mehr-aufenthaltsqualitaet-in-der-braunschweiger-innenstadt/

Eine autoarme Innenstadt für Braunschweig

Im September 2022 veröffentlichte der VCD Braunschweig die Broschüre „Braunschweigs Innenstadt / weniger Verkehr – mehr Mobilität“. Der folgende Beitrag gibt Einblick in die Hintergründe und stellt kurz gefasst die wesentlichen Inhalte vor.

› *Christine Müller und Hans-Jürgen Voß*

Das im vorhergehenden Artikel angesprochene 30 Jahre alte Papier der Grünen war bei einer Aufräumaktion beim VCD wieder aufgetaucht. Dieses Papier und die aktuellen Arbeiten am Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) für Braunschweig waren Auslöser für die Idee, eine Broschüre zu dem Thema zu erstellen. Die Broschüre soll Lust auf Veränderung machen. Immerhin werden im MEP die Leitlinien und Maßnahmen bis 2035 erarbeitet. Mit wenig Text und viel Bildern wollten wir Ideen zeigen, wie lebenswert und attraktiv unsere Stadt werden kann, wenn wir entsprechend handeln. Es war uns auch wichtig, dass wir einen positiv klingenden Titel finden. Wir haben uns für „Braunschweigs Innenstadt / weniger Verkehr – mehr Mobilität“ entschieden. Zunächst haben wir die Ziele abgestimmt, und zwar zunächst einmal unabhängig von den Verkehrsmitteln. Trotzdem war klar, dass die gesamten umweltfreundlichen Mobilitätsarten betrachtet werden müssen – Zufußgehen, Radfahren, mit Bus und Bahn unterwegs sein. Darüber hinaus sollte auch die Gestaltung des öffentlichen Raums in den Fokus treten.

Im Folgenden stellen wir einige der Ziele und daraus abgeleitete Maßnahmen vor.

Mobilitätssicherung / Sozialverträglichkeit

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung für soziale Teilhabe. Wir stehen für eine angemessene, alltagstaugliche und finanzierbare Mobilität für alle Menschen.

Klimaschutz

Unverzichtbar ist der Klimaschutz mit der angestrebten Klimaneutralität bis 2030 in Braunschweig. Dafür muss der Umweltverbund gestärkt werden.

Da der Radverkehr generell Hauptthema in diesem Heft ist, stellen wir hier Ideen zum Fußverkehr und zum ÖPNV vor, wohl wissend, dass es auch Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern gibt.

Verkehrssicherheit

„Vision Zero“ hat als Ziel, dass es keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr gibt. Alle Menschen sollen sich im öffentlichen Raum sicher bewegen können. Tempo 30 kann Unfälle vermeiden, allerdings ist die Regelgeschwindigkeit innerorts auf Ebene der Bundesgesetzgebung angesiedelt. Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit in Braunschweig kann die Kommune nur

beschränkt eigenständig festlegen und benötigt mehr Handlungsspielraum durch den Bund. Braunschweig macht sich im Rahmen der Städte-Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ dafür stark. Jetzt ist der Bund am Zug.



Sicher und barrierefrei

An vielen Stellen im Stadtgebiet sind Bürgersteige unterbrochen und man muss Straßen mit Höhenunterschieden queren – selbst dann, wenn Gehwege zu durchgehenden Hauptstraßen gehören. Wir schlagen vor, dass Gehwege an Einmündungen als Gehwegüberfahrten ausgebildet werden. Dann ist klar ersichtlich, dass hier der Fußverkehr Vorrang hat.



Mehr Raum für Fußgänger

Die Casparistraße verbindet den Hagenmarkt mit dem Ruhfütchenplatz und dem Burgplatz. Wäre es nicht schön, wenn man die Straße entlangschlendern könnte und kaum auf den Verkehr achten müsste?



ÖPNV-Anbindung an das Umland

Braunschweig als Oberzentrum erzeugt sowohl Berufs- als auch Freizeitverkehr. Der Tarifdschunegel, die hohen Preise und vor allem ein unzureichendes Angebot für viele Dörfer kennzeichnen die Situation. Viele Vororte wie zum Beispiel Salzdahlum sind unzureichend an Braunschweig angebunden. Damit die Bewohner*innen der Region eine wirkliche Alternative zum Auto haben, müssen hier dringend Verbesserungen umgesetzt werden, und zwar in der Fläche.





So oder so? Wir haben die Wahl

Lebenswerte Städte

Braunschweig soll zum Verweilen, Begegnen und Spielen einladen. Damit wir das erreichen, brauchen wir mehr Grün im Stadtraum – Lärm und Luftverschmutzung müssen reduziert werden. Wir sehen Potenzial bei der Gestaltung des Parkraums und der Vermeidung von Durchgangsverkehr.

Die VCD-Broschüre enthält weitere Ideen, auch z. B. zum Radverkehr und Wirtschaftsverkehr sowie zu Intermodalität. Unterstützt wird sie vom ADFC,

BUND, Initiative Fahrradstadt, Greenpeace, braunschweiger forum, Fridays for Future, Students for Future und MoVeBS. Sie ist als PDF abrufbar unter: www.vcd.org/braunschweig

Christine Müller und Hans-Jürgen Voß gehören dem Vorstand des VCD Braunschweig an

Alle Bilder sind der VCD-Broschüre „Braunschweigs Innenstadt / weniger Verkehr – mehr Mobilität“ entnommen.

Ecki's  **kleine Fahrrad-Welt**

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

25. Hamburger Fahrradsternfahrt

Am dritten Sonntag im Juni findet traditionell der bundesweite Aktionstag „Mobil ohne Auto“ statt. Die größte Veranstaltung im Norden ist dabei die Fahrradsternfahrt Hamburg, die dieses Jahr zum 25. Mal organisiert wurde. UND: der ADFC Braunschweig war dabei.

› *Monika Heim*

Mit einem Braunschweiger Reisebus und Fahrradanhänger sind wir sonntagsmorgens von Braunschweig bis Meckelfeld vor den Toren Hamburgs gefahren, einem von 70 Startpunkten, an denen sich Teilnehmende aus Lüneburg und anderen Regionen aus dieser Richtung. Begleitet durch eine Polizei-Eskorte führen wir los und es kamen immer mehr Rad-

fahrer*innen dazu. Die Teilnehmenden führen auf acht gesperrten Haupttrouten in Richtung Stadtmitte. Tausende Teilnehmer*innen haben sich an dieser Aktion beteiligt.

Wir haben die 25 Braunschweiger Radfahrer*innen vor dem Start und nach der Sternfahrt befragt.

Was hat die Teilnehmer*innen bewegt, an dieser Aktion teilzunehmen?

Hier die zusammengefassten Aussagen:

„Ich bin gespannt: Wie funktioniert der Fahrradanhänger?“

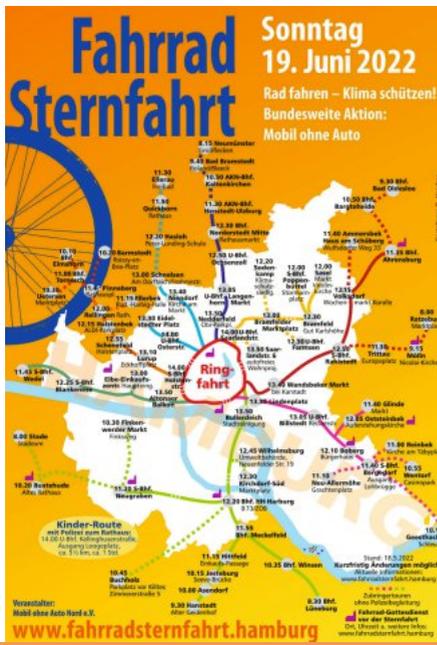
„Ich wollte schon immer mal bei der Sternfahrt mitmachen, fahre gerne Fahrrad, bin gerne sportlich unterwegs und Hamburg ist immer eine Reise wert.“

„Ich freue mich auf eine tolle gemeinsame Aktion und das Gruppenerlebnis, es wird ein schöner Ausflug bei schönem Wetter.“

„Mobil ohne Auto, d. h. Fahrradverkehr verbessern, eine spannende Aktion.“

„Ich bin erwartungsvoll was heute alles passiert und gespannt wie es wird, mit ganz vielen Radfahrer*innen aus Norddeutschland durch Hamburg zu fahren.“

„Mal gucken was Hamburg so zu bieten hat für den Radverkehr im Vergleich zu Braunschweig.“



Aufruf zur Sternfahrt

„Coole Aktion, habe es vor 30 Jahren schon mal mitgemacht, das ist Grund genug es zu wiederholen.“

Nachdem wir bei wechselhaftem Wetter die Innenstadt Hamburg umrundet hatten, waren unser Ziel und Abschlusspunkt die „Deichtore“. Von dort fuhren wir begleitet von einem Tourenleiter zusammen mit der Lüneburger ADFC-Gruppe zurück zu unserem Bus.

Nach 65 Kilometern, am Ende der Sternfahrt, waren alle Teilnehmenden aus Braunschweig begeistert.

Und was hat sie besonders beeindruckt?

„In der Masse an Radfahrer*innen fühlte es sich an, wie im Schwarm zu sein, und alles funktionierte. Das ist ein tolles Gefühl in einer solch großen Gruppe zu fahren.“

„Die Polizei-Eskorte, und mit dem Fahrrad auf der Autobahn zu fahren mit Tausenden von Menschen, das ist wirklich beeindruckend. Dabei waren alle Altersgruppen und Menschen mit Beeinträchtigungen, alle fuhren sehr rücksichtsvoll miteinander.“

„Das Fahren über die Stadtautobahn, es fühlte sich an wie: Wir erobern uns die Straße zurück!“

„Wir haben sehr interessante Menschen

kennengelernt und unterwegs nette Gespräche geführt.“

„Die Fahrt durch die Innenstadt Hamburgs begleitet durch die Polizei. Fahren ohne anzuhalten ..., da schaffst du wirklich Strecke in wenig Zeit, ein Traum.“

„Die Vielfältigkeit der Natur in Hamburg auf der Rückfahrt, erst durch den alten Elbtunnel, dann durch Wilhelmsburg und Harburg und über die Alte Harburger Elbbrücke. Die schönen Wege durch grüne Landschaft, also ich wusste gar nicht, dass Hamburg so viel Natur bietet.“

„Dass alles reibungslos geklappt hat, es gab kaum Pannen und wir haben keinen Unfall gesehen und noch ein Fischbrötchen ergattert.“

„Es war eine sehr gut organisierte Tour, die Regeln wurden eingehalten.“

„Es gab sehr schöne Aussichten, gute Atmosphäre, ein echtes Abenteuer.“

„Das Orgateam wurde gut unterstützt durch die Teilnehmer*innen.“

„Alles geil, tolle Radtourener*innen, super Organisation.“



Autobahn mal ganz anders



Foto: ADFC Braunschweig / Gabriela Kleenap

ADFC-Gruppe Braunschweig vor der Alten Harburger Elbbrücke

Wir sagen DANKE, „Mobil ohne Auto Nord e. V.“ hat es möglich gemacht, mit dem Fahrrad über Hamburgs Autobahnen zu fahren. Und wir bedanken uns

ganz besonders bei unserer Tourenleiterin Steffi Behrens, die sich engagiert dafür eingesetzt hat, dass der ADFC Braunschweig teilnehmen konnte.

radspezial

LEBENSILF E
Braunschweig 

Ihr Fahrradfachgeschäft

Reparatur und Wartung
Ergonomie-Beratung
und -Anpassung
E-Lastenräder



radspezial - Fahrradwerkstatt

Petzvalstraße 54

38104 Braunschweig

Telefon 0531 4719 249

radspezial@lebenshilfe-braunschweig.de

Öffnungszeiten

Mo - Mi 8 - 16 Uhr

Do 8 - 18 Uhr

Fr 8 - 16 Uhr

www.lebenshilfe-braunschweig.de

Mit Wind im Rücken

„Von Rathaus zu Rathaus“, unter diesem Motto fahren am 17. September 2022 Radfahrer*innen aus Braunschweig und Magdeburg auf dem Städtepartnerschaftsradweg nach Helmstedt.

› Jörg Wienefeld

Die Radfahrenden aus Braunschweig treffen sich um 10:00 Uhr auf dem Platz der Deutschen Einheit vor dem Rathaus. In einem Grußwort erinnert Oberbürgermeister Dr. Kornblum an die Gründung des städtepartnerschaftlichen Radweges vor 6 Jahren und daran, dass es nun, zur Stärkung der Städtepartnerschaft mit der Ottostadt Magdeburg, eine Neuauflage der Sternfahrt nach Helmstedt geben wird. Die Tour findet im Rahmen der Mobilitätstage der Stadt Braunschweig statt. Ich bekomme als ADFC-Radtouren-Guide den Staffelstab übergeben und soll ihn nach Helmstedt bringen, wo der dortige Bürgermeister ihn entgegennehmen wird, genauso wie den Stab der Gruppe,

die aus Magdeburg fast gleichzeitig losfährt.

Wir sind knapp 30 Radler*innen in unserer Gruppe, dabei sind einige ADFC-Mitglieder und ADFC-Radtouren-Guides. Bei Sonnenschein und viel Rückenwind starten wir Richtung Osten und radeln über Steinweg und Theater aus der Stadt hinaus. Begleitet werden wir von zwei Radfahr-Polizistinnen, die bis zum Stadtrand in Schapen für sichere Fahrt sorgen.

Der Radweg nach Helmstedt ist gut ausgeschildert mit einem Emblem aus den Städten Braunschweig und Magdeburg, dem Löwen und dem Kaiserdom. Er hat eine Länge von gut 50 km und wir fahren ihn mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 km/h. So kommen auch schwächere Teilnehmer*innen mit und die Stärkeren müssen sich ein wenig bremsen. Wir fahren die ganze Tour in einer Gruppe und der starke Westwind mit 25 km/h treibt uns. Die stärkeren Fahrer*innen können einige Teilstrecken vorweg fahren, sind aber angehalten, spätestens im nächsten Dorf auf uns zu warten.

Die Tour geht über Schapen und Weddel, dann entlang der gleichnamigen Eisenbahnschleife und durch einen Wald nach Schandelah. Zügig passieren wir den Ort an der A 39 und überqueren die Autobahn auf dem Weg nach Gardes-



Foto: ADFC Braunschweig / Tanja Feilke

Grußwort des Oberbürgermeisters



Pause auf dem Marktplatz in Königsutter

sen. In der vor dem Ort gelegenen Gärtnerei legen wir eine Rast ein. Das Wetter spielt auch mit, die Sonne überwiegt und einige Teilnehmer*innen entledigen sich der wärmenden Jacken.

Die nächsten Ortschaften durchradeln wir zügig, denn wir sind um 12:15 Uhr mit Radfahrenden aus Königsutter am Bahnhof verabredet. Nach Aufnahme der Gruppe queren wir polizeibegleitet die B 1, um auf den Marktplatz zu gelangen und dort im Geopark Informationszentrum den zweiten Stempel für den Radwanderpass abzuholen. Wer alle sechs Stempel beisammen hat, bekommt einen Radwander-Pin aus einer der Stempelstellen zur Belohnung.

Nach einem wärmenden Kaffee für einige der Teilnehmenden fahren wir über Rottorf nach Groß Steinum. Der Ort macht seinem Namen alle Ehre. Mächtige vor 60 Millionen Jahre entstandene Knollenquarzitblöcke bilden sagemumwobene Felsformationen wie die Bockshornklippe: Großsteingräber aus der Steinzeit. An sechs Stationen rund um die Bockshornklippe können wir den Bau eines Großsteingrabes nachvollziehen.

An den nächsten Orten: Süpplingenburg (Kaiserstadt Lothars), Frelstedt und im Wald vor Helmstedt, fahren wir schnell vorbei, denn dunkle Regenwolken, die von Norden heranziehen, und der Zeitplan, 14:00 Uhr auf dem Markt von

Helmstedt zu sein, treiben uns an.

Wir erreichen den Marktplatz von Helmstedt, die Braunschweiger Bürgermeisterin, Frau Antonelli, begleitet uns. In diesem Moment beginnt es zu regnen und wir flüchten unter die bereitstehenden Sonnenschirme. Vor dem Rathaus beginnt der offizielle Teil, Staffelstabübergabe, Begrüßung des Bürgermeisters aus Helmstedt und Grußworte der Bürgermeister der Partnerstädte.

Das Marktfest zur Sternfahrt startet mit Livemusik, einem Joe-Cocker-Double aus der Stadt und der Fahrrad-Show der artistischen Bike Brothers. Leider lässt der Regen nicht nach und die Teilnehmer*innen wärmen sich in der Eisdiele am Markt mit Milchkaffee und Schokolade auf. Dort tauschen wir uns mit den Radfahrenden aus Magdeburg aus, sie sind abgekämpft, denn sie hatten permanent mit starkem Gegenwind und Regenschauern auf ihrer 60-km-Strecke zu kämpfen. Ein großes Lob von meiner Seite dafür, denn sie waren vor uns am Ziel angekommen.

Die Rückfahrt wird von der Hälfte der Braunschweiger Teilnehmer*innen mit



Auf dem Marktplatz in Helmstedt

dem Rad, trotz Regens, direkt an der B 1 entlang gefahren. Die andere Hälfte, zu der ich gehöre, nimmt die Bahn, die uns in einer halbstündigen Fahrt nach Braunschweig zum Hauptbahnhof bringt. Freudig, etwas durchnässt und ange-

strengt, radeln wir das letzte Stück nach Hause. Es war eine schöne Sternradtour. Wir hatten beim Fahren den Wettergott auf unserer Seite. Die Tour hätte mehr Teilnehmer verdient, doch wir wollen die Sternfahrt jährlich wiederho-

len. Also bis September 2023 dann.

Ich bedanke mich bei Tanja Feilke, ebenfalls Tour-Guide des ADFC Braunschweig, die mich bei der Durchführung der Tour sehr unterstützt hat.



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

- Individuelle Fahrräder
- Maßanfertigungen
- Liege- + Elektroräder
- Reparaturservice
- Ersatzteile + Zubehör



Impressionen von der RADtour'22

Nach zwei Jahren Pause konnte am 4. September endlich wieder die traditionelle RADtour des ADFC Braunschweig stattfinden. An einem sonnigen Spätsommertag befuhren geschätzte 1100 Radbegeisterte den ausgeschilderten Rundkurs durch den Südosten Braunschweigs. Allen Akteuren und Unterstützern sagen wir herzlichen Dank!



An sieben Stationen stellten örtliche Vereine und Initiativen sich und ihre Arbeit vor.

1 - Domplatz: ADFC Braunschweig / Verkehrswacht Braunschweig

2 - Bahnhof Schapen: Bürgerverein Schapen

3 - Haus Entenfang: amnesty international / Radhaus Braunschweig

4 - Hofzeit Rautheim: HofZeit – Naturkost in Rautheim / velocity

5 - Welfenplatz: Nachbarschaftshilfe Südost e.V.

6 - Südsee DLRG-Station: braunschweiger forum e.V.

7 - Westbahnhof: Fliegerhalle – Klettern und Bouldern / SFU – Sachen Für Unterwegs



Dritter Braunschweiger Apfelsontag erfreute sich großer Resonanz

Ute Koopmann war begeistert über die vielen glücklichen Gesichter am dritten Braunschweiger Apfelsontag. Sie hatte federführend die vom gemeinnützigen Verein reka (Regionale Energie- und KlimaschutzAgentur e. V.) durchgeführte Sammeltour organisiert. Aus verschiedenen Himmelsrichtungen starteten die Sammlergruppen unter Führung von ADFC-Radtouren guides und Stadtgartenexperten mit Lastenrädern, Päcktaschen und Rucksäcken. Über den Kleine-Dörfer-Weg steuerten die Radelnden die Streuobstgefilde in und um Braunschweig an. Eine spezielle Familientour startete vom Magnikirchplatz aus. Die Ernte war überaus erfolgreich. Zum Ende der Tour wartete auf dem Magnikirchplatz die mobile Moststation von „Most Wanted“ und machte im Handumdrehen aus tausenden von Äpfeln köstlichen Apfelsaft. Genau gesagt: Aus 1300 Kilogramm Äpfel wurden 575 Liter Saft. Jeder der mehr als 150 Teilnehmenden bekam eine Flasche original „Braunschweiger Apfelsaft“ mit nach Hause, konnte Äpfel von sachkundigen Pomologinnen bestimmen lassen und sich bei Kartoffelpuffer mit Apfelmus stärken.

Torsten Wenk



Fotos: Torsten Wenk (5), Ute Koopmann

Die Flotte der Lastenräder war voll im Einsatz



Klein und Groß waren mit Händen und Pflückern eifrig dabei



Ute Koopmann, federführende Organisatorin



Auf dem Magnikirchplatz trafen sich die Radelnden mit reicher Beute



Saftpresse: aus fest wird flüssig



... und der schmeckt soooo lecker nach getaner Arbeit

Radfahren, wo Österreich flach ist – Touren am Neusiedler See

Im Burgenland, Österreichs östlichstem und von der Bevölkerungszahl her kleinstem Bundesland, liegt an der Grenze zu Ungarn der Neusiedler See. Ihn und seine Umgebung haben wir im Mai 2022 mit dem Rad erkundet.

› *Wolfgang Ahlborn und Susanne Schroth*

Das Burgenland wirbt mit dem Slogan: „Sonne, Natur, Radfahren und Weingenuß“. In der Tat scheint hier statistisch an 300 Tagen im Jahr die Sonne und sorgt mit 2000 Sonnenstunden für kurze Winter und ein mildes Klima (10 °C Jahresdurchschnittstemperatur); mit weniger als 600 mm jährlichem Niederschlag ist es eine der niederschlagsärmsten Landschaften Österreichs.

Im südöstlichen Teil des Sees befindet sich der Nationalpark „Neusiedler See – Seewinkel“, er ist UNESCO-Welterbe und mit seinen endlosen Schilfgürteln Heimat für eine artenreiche Tier- und

Pflanzenwelt. Der Neusiedler See ist ein Steppensee; so bezeichnet man Seen mit flachem Becken und schwankendem Wasserstand, der hauptsächlich von Niederschlag und Verdunstung abhängig ist. Es gibt keinen natürlichen Zufluss oder Abfluss. Die Gesamtfläche des Sees beträgt 320 km², davon 180 km² Schilfgürtel; die maximale Tiefe beträgt 1,8 m. Kleinere Steppenseen werden auch als Salzlacken bezeichnet. Der österreichische Teil des Sees ist zum größeren Teil Eigentum der Familie Esterházy. Der Nationalpark liegt sowohl auf österreichischem als auch auf ungarischem



Foto: Wolfgang Ahlborn

Blick auf den See

schem Gebiet. In der Naturzone (Kerngebiet) haben Besucher keinen Zutritt, es findet keinerlei Nutzung statt. Daneben gibt es eine Bewahrungszone mit gezielter Beweidung, Mähen der Wiesen und Schilfschnitt, damit der Steppencharakter dieses Bereichs erhalten wird. Die Besucherströme werden gelenkt, es gibt viele Aussichtspunkte und Informationstafeln entlang der Wege. Umgeben ist dieser Bereich von einem Landschaftsschutzgebiet; dort werden Wein und andere landwirtschaftliche Produkte angebaut. Die vielen Winzer, Weingärten und Buschenschenken sind ein weiteres Merkmal der Region.

Die Radweginfrastruktur ist hervorragend, die Wegweisung verständlich, die Wege (Radwege, Wirtschaftswege, Radwege an Straßen) sind überwiegend asphaltiert. Radreiseveranstalter haben den Neusiedler See im Programm, wir entschieden uns jedoch, die Region mit Auto, Fahrradträger und unseren Rädern eigenständig zu erkunden. Der Neusiedler See Radweg ist der Radwege-Klassiker und vom ADFC mit 5 Sternen ausgezeichnet. Er ist ca. 125 km lang und führt im südlichen Teil durch Ungarn. Wir haben den mit B10 gekennzeichneten Weg als Orientierung genommen, die Routen aber variiert.

Tour 1: St. Margarethen – Rust – Mörbisch – Fertőrákos/Ungarn – St. Margarethen (ca. 50 km)

St. Margarethen liegt im Westen des Sees und ist bekannt durch seinen Römersteinbruch. Der Steinbruch in St. Margarethen ist heute eine der schönsten und imposantesten Freiluft-Arenen

Europas mit Operaufführungen (2022 Nabucco), den alle 5 Jahre stattfindenden Passionsspielen mit ca. 600 Laiendarstellern, überwiegend aus dem Ort (2022 statt 2021 wg. Corona), aber auch Konzerten aktueller Künstler (2022 z. B. Van Morrison). Überdies ist der Steinbruch auch spektakulärer Ausstellungs-ort. Im Jahr 1959 fand hier das erste Symposium Europäischer Bildhauer statt. Heute stehen an die 50 Steinskulpturen im Steinbruch und am St. Margarethener Kogel.

Die Strecke von St. Margarethen nach Rust enthält eine der wenigen Steigungen auf unseren Touren. Die Freistadt **Rust**, die Stadt der Störche und des edlen Weines, ist die nächste Station. Die malerische Altstadt ist neben Salzburg und Krems eine der drei österreichischen Modellstädte für Denkmalpflege und zählt zu den Welterbe-Städten der UNESCO. Entsprechend gut ausgebaut ist die touristische Infrastruktur. Entlang des riesigen Schilfgürtels geht es weiter nach Mörbisch. Die Strecke führt meist nah am Schilfgürtel vorbei, sogenannte Schilfmandeln (Schilfmännchen) sind auf einigen Feldern zu sehen. Das Schilf wird geschnitten und zum Trocknen zusammengebunden. Es wird u. a. nach Deutschland für Reetdächer exportiert, in Neusiedl gibt es ein Biomassekraftwerk, in dem das Schilf zur Energiegewinnung verwendet wird, auf der seeabgewandten Seite säumen Weinfelder und Wiesen den Weg.

Die Hofgassen von **Mörbisch** sind UNESCO-Weltkulturerbe; außerdem ist Mörbisch bekannt für seine Seefestspiele, die Naturkulisse des Nationalparks

Neusiedler See sorgt für eine unvergleichliche Atmosphäre in der „größten Open-Air-Bühne der Welt“.

Mit leichten Steigungen geht es weiter über die Grenze nach Fertőrákos (Kroisbach). Dort verlassen wir den B10 und fahren erst westlich und dann nördlich Richtung St. Margarethen. Am Grenzpunkt fand am 19. August 1989 das „Paneuropäische Picknick“ statt, zu dem erstmals der „Eiserne Vorhang“ zwischen Österreich und Ungarn für einige Stunden geöffnet wurde, was einige hundert DDR-Bürger zur Ausreise in den Westen nutzten. Heute befindet sich dort das sehenswerte Denkmal der Grenzöffnung im 1989-Park, das mit Informationstafeln und Skulpturen an dieses Ereignis erinnert. Über den „Festival Radweg“ erreichen wir wieder **St. Margarethen**. Diese neu geschaffene Radroute, die auch nach Eisenstadt führt, verläuft hier allerdings ca. 9 km auf einer viel befahrenen Grenzübergangsstraße ohne Radweg.



Mahnmal Tor zur Freiheit

Tour 2: Mörbisch – Fähre – Illmitz – Nationalpark-Infozentrum – Lackenradweg B20 mit Podersdorf – St. Andrä am Zicksee – Apetlon – Illmitz – Fähre – Mörbisch (ca. 50 km)

Halbstündlich geht vom Seebad Mörbisch am Westufer eine Rad- und Personenfähre ans Ostufer nach Illmitz. Vom Fähranleger bis **Illmitz** geht es zunächst viele Kilometer durch den Schilfgürtel. Das Nationalparkinfozentrum im Norden des Ortes bietet eine Vielzahl von Informationen zum Nationalpark und eine informative Ausstellung, die man unbedingt besuchen sollte. Dort schließt sich der Lackenrundweg (B20, teilweise auch B10) an. Dutzende flache Salzlacken haben dem Lackenrundweg seinen Namen gegeben. Wahrscheinlich sind die Lacken während der letzten Eiszeit aus Eislinen entstanden, deren Abschmelzen die heutigen Lackenwannen zurückließ. Der Lackenradweg führt ohne nennenswerte Steigungen durch das Herz

des Nationalparks. Der häufig sehr starke Wind am See kann den Fahrgeuss allerdings etwas mindern. Ein Fernglas sollte mitgenommen werden, denn im Bereich des Sees leben über 300 Vogelarten, von denen ca. 150 Arten Brutvögel sind. Wir fahren durch die Weite einer typischen Puszta-Landschaft, vorbei am vogelreichen Zicksee und der meist trockengefallenen Lan-

Fotos: Wolfgang Ahlborn

gen Lacke. Eine Vielzahl von Beobachtungstürmen und Informationstafeln lassen uns häufig die Fahrt unterbrechen. Mit 114 m Seehöhe erreichen wir zwischen Apetlon und Illmitz Österreichs tiefsten Punkt. Die Rückfahrt mit der Fähre gen Westen zeigt nochmal die riesigen Schilfgürtel des Neusiedler Sees. Sie bilden eines der größten zusammenhängenden Schilfgebiete Europas und werden in ihrer Ausdehnung nur von den Schilfflächen des Donau-Deltas übertroffen.



Grenzübergang Österreich – Ungarn

Tour 3: Ungarn: Balf (Wolf) – Fertőboz (Holling) – Hidegség (Kleinandrä) – Hegykő (Heiligenstein) – Fertőd – Sarród – Einserkanal (Kerngebiet des Nationalparks) und auf dem gleichen Weg zurück (ca. 55 km)

Von **Balf** (Wolf) aus wird der B10 mit grüner Beschilderung geführt, zeitweise an Autostraßen, aber durchgängig komfortabel ausgebaut. Die Orte sind noch ein wenig ursprünglicher, bieten aber mit Rastplätzen und Gaststätten eine gute touristische Infrastruktur. Bei Fertőd verlassen wir den B10 und fahren nordwärts auf dem Iron Curtain Trail (EuroVelo 13) über Sarród in den Nationalpark bis zum Einserkanal. Der Kanal verläuft auf ungarischem Staatsgebiet, anfangs unmittelbar parallel zur Grenze, und entwässert den Neusiedler See zur Donau. Beobachtungstürme geben den Blick auf den Schilfgürtel und den südlichen Teil, der hier Seewinkel heißt, frei.

Zurück nach **Fertőd** lohnt sich der Abstecher zum Schloss Esterházy, auch Schloss Fertőd genannt. Es wird zur Unterscheidung vom Eisenstädter Schloss der Familie oft als Esterháza bezeichnet; es gilt als eines der größten Rokoko-schlösser Ungarns, zählt zum UNESCO-Weltkulturerbe und zieht als ungarisches Versailles viele Besucher an.

Der Rückweg nach **Bals** wird durch den Wind aus Südost beschleunigt. (Von Bals ist ein Abstecher nach Sopron (Ödenburg) möglich).

Tour 4: Nördlicher Teil des Neusiedler See Radwegs (B10) von Purbach über Neusiedl am See bis Podersdorf und zurück (ca. 55 km)

Die Tour beginnt in **Purbach** am nordwestlichen Ufer des Neusiedler Sees. Der Ort hat einen schönen historischen Ortskern und die berühmte Purbacher Kellergasse mit ihren vielen Buschenschenken. Vorbei an den Orten Breitenbrunn (Turmmuseum), Winden am See



Radweg-Infotafel

(Freilichtmuseum bei einer ehemaligen Wassermühle) und Jois (schöner Ortskern, Weinlehrpfad mit tollem Blick über den See) geht es nach **Neusiedl am See**. Die Stadt gilt als einer der beliebtesten Ferienorte der Wiener. Im „Haus im Puls“, einem sehenswerten Bürgerhaus (Kultur- und Kommunikationszentrum), befindet sich das „Weinwerk“, die wohl umfangreichste Vinothek des Burgenlandes.

Über den Winzerort Weiden am See geht es weiter auf dem B10 durch die Zitzmannsdorfer Wiesen mit einer seltenen Pflanzen- und Tierwelt entlang eines natürlichen Seedamms bis nach **Podersdorf am See**. Der Ort ist der einzige, der direkt am See liegt und keinen Schilfgürtel sondern einen Strand hat. Er erscheint sehr touristisch, Surf- und Segelschulen, Schwimmbäder, viele Hotels und die Seepromenade locken. Der einzige Leuchtturm am See gilt als das Wahrzeichen von Podersdorf. Es gibt Fährverbindungen nach Rust und Brei-

tenbrunn. Im Mai war der Fährbetrieb noch sehr eingeschränkt, deshalb mussten wir mit dem Rad auf dem gleichen Weg, aber mit anderen Perspektiven, zurückfahren. Der Höhepunkt auf der Rückfahrt (und leider kein Geheimtipp mehr) muss hier noch erwähnt werden: Bei Weiden am See befindet sich am sogenannten Ungerberg an einer Steilwand eine Kolonie eines der schönsten Zugvögel Europas, des Bienenfressers. Hunderte dieser

wunderschönen Vögel haben dort ihre Höhlen gegraben und konkurrieren mit anderen Vogelarten, die diese ebenfalls nutzen wollen. Nach ca. 5 Stunden (mit einigen Pausen) erreichten wir wieder unseren Ausgangspunkt, **Purbach am Neusiedler See**.

Viele Orte am Neusiedler See sind als Standort für einen Radurlaub zu empfehlen. So liegt nicht weit vom Westufer entfernt die Hauptstadt des Burgenlandes, Eisenstadt mit dem bereits erwähnten Schloss Esterházy, dem Haydn-Haus, einer schönen Altstadt und weiteren Sehenswürdigkeiten.

Vom Neusiedler See aus ist es nicht weit bis zum Donauradweg, Bratislava und Wien sind lohnende Ziele. Auch der mittlere und südliche Teil des Burgenlandes ist mit Radwegen gut erschlossen, allerdings nicht so eben wie die Wege am Neusiedler See.

Viele Argumente für einen zweiten Besuch am Neusiedler See.

Der Donauradweg – 2840 km durch zehn Länder

Teil 1: Von der Quelle bis nach Wien

› *Walter Lükewille*

Die Donau ist mit einer mittleren Wasserführung von rund 6855 m³/s und einer Gesamtlänge von ca. 2840 Kilometern nach der Wolga der zweitgrößte und zweitlängste Fluss in Europa. Der Strom entwässert weite Teile Mittel- und Südosteuropas. Er durchfließt bzw. berührt dabei zehn Länder (Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Rumänien, Moldawien und die Ukraine) – so viele wie kein anderer Fluss auf der Erde. Die Donau ist darüber hinaus eine der ältesten und bedeutendsten europäischen Handelsrouten und verbindet dabei unterschiedliche Kulturkreise. Politische Spannungen und Kriege bewirkten immer wieder Sperren und Behinderungen der Wasserstraße. Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 hat die Donau wieder ihre wirtschaftliche Bedeutung erhalten. Der Fluss verbindet viele artenreiche und unverbauten Naturräume und ist ein wichtiger Standort für Wasserkraftwerke. Grund genug, diesen Fluss in seiner Gesamtlänge mit dem Fahrrad zu erkunden.

Zur Übernachtung stehen neben zahlreichen festen Unterkünften unterschiedlichster Kategorien auch Zeltplätze in ausreichender Dichte zur Verfügung. Allein oder zu zweit Reisende können daher ohne Vorbuchung sicher reisen. Die Entscheidung, ob Zelt oder festes Bett,

kann dann jeweils von der aktuellen Wetter- und Stimmungslage abhängig gemacht werden.

Um die zu erwartenden vielschichtigen Eindrücke auch wirklich vollständig aufnehmen zu können, empfiehlt sich eine Unterteilung in Teilstrecken:

- › Teil 1: Von der Quelle nach Wien (ca. 930 km)
- › Teil 2: Von Wien nach Belgrad (ca. 910 km)
- › Teil 3: Von Belgrad zum Schwarzen Meer (ca. 1000 km)

In diesem Artikel wird die in Deutschland wohl bekannteste Teilstrecke von der Quelle bis Wien behandelt. Die weiteren Teilstrecken sind für die beiden nächsten Jahre geplant. Bleibt zu hoffen, dass die aktuelle wirtschaftliche und politische Lage dieses auch zulässt.

Los ging's zunächst von Braunschweig über Hannover mit dem ICE nach Karlsruhe (Fahrradstellplatz ist zwingend zu



Morgenstimmung direkt am Donauufer

reservieren). Als schöne Voreinstimmung auf die folgende Tour ergibt sich dann von Karlsruhe die Fahrt mit der Schwarzwaldbahn nach Donaueschingen, dem Ort der offiziellen Donauquelle.

Im Quellgebiet der Donau

Ganz eindeutig ist die Donauquelle allerdings nicht festzustellen, da sie aus dem Zusammenfluss der Flüsse Brigach und Breg entsteht. Grund genug, für einen seit den 1960er Jahren andauernden Kulturstreit zwischen den Städten Donaueschingen und Furtwangen im Schwarzwald als Quellort der Breg. Daher auch ein Grund, sich zu Beginn der Radtour auch dieser beiden Zuflüsse radlerisch zu nähern.

Also geht es zunächst den Flusslauf der Breg hoch bis zur Quelle, von da aus zur Quelle der Brigach und dann die Brigach flussabwärts zurück nach Donaueschingen. Die Orientierung fällt leicht dank sehr guter Ausschilderung und gutem Kartenwerk mit Knotenpunktsystem des Schwarzwald-Baar-Kreises.

Ohne E-Unterstützung ist diese Tour allerdings sehr anspruchsvoll, am Ende des Rundkurses stehen 100 km und 1000 Höhenmeter auf der Uhr.

Von Donaueschingen nach Ulm

Dann geht es endlich los entlang der Donau. Der erste Abschnitt verläuft hier durch herrliche Karstlandschaften des Naturparks Obere Donau, die sogar im Bereich zwischen Immendingen und Möhringen zu einer Versickerung des Flusses führen und eine Wanderung im ausgetrockneten Flussbett ermöglichen.

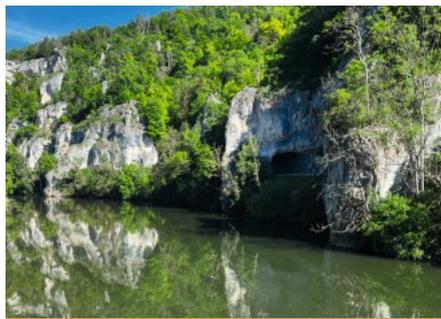
Im weiteren Verlauf fließt die Donau



Donauversickerung bei Sigmaringen

dann südlich der Schwäbischen Alb und passiert auf ihrem Weg zahlreiche Burgen, Klöster und Schlösser. Besonders beeindruckend sind die Burg Wildenstein, die Abtei Beuron, das mächtige Fürstenschloss Sigmaringen und das ehemalige Benediktinerkloster Zwiefalten. Kurz vor Ulm besteht die Möglichkeit einer Alternativroute durch das Blautal zum berühmten Blautopf, der Quelle der Blau, die je nach Lichteinfall über eine auffallend blaue Farbe verfügt.

In Ulm beeindruckt neben dem Ulmer Münster mit dem höchsten Kirchturm der Welt (163,53 m bzw. 768 Stufen) vor allem das malerische Gerber- und Fischer-



Karstufer im Naturpark Oberes Donautal



Fischerviertel in Ulm

viertel. Eng aneinandergereiht und zum Teil über das Wasser der Blau hinaus erstrecken sich zahlreiche mit der Zeit windschief gewordene Fachwerkhäuser und enge Gassen. Als weiteres Highlight ist das Museum Ulm zu nennen, das allein schon wegen des 40 000 Jahre alten „Löwenmenschen“ einen Besuch lohnt.

Von Ulm nach Regensburg

Nunmehr in Bayern angekommen laden im Donauried saubere Badeseen ein. In den Mündungsbereichen der Nebenflüsse haben sich zahlreiche Feuchtgebiete entwickelt, in denen sich eine reichhaltige Pflanzen- und Tierwelt erhalten hat. In Städten wie Günzburg, Dillingen oder Höchstädt kann eine Vielzahl prachtvoller Renaissance- und Barockbauten bewundert werden.

Ca. 50 km hinter Ingolstadt erreicht man das Kloster Weltenburg, das älteste Kloster Bayerns. Die hier ansässige Brauerei ist die älteste Klosterbrauerei der Welt, seit 1050 wird hier der edle Gerstensaft in der Tradition der Mönche

gebraut. Die Deckenfresken der Klosterkirche stellen darüber hinaus ein Meisterwerk des Barocks dar. An Wochenenden ist die hier ansässige Gastronomie allerdings sehr hoch frequentiert.

Von Weltenburg bis Kehlheim empfiehlt sich die Weiterfahrt per Schiff durch den weltberühmten Donaudurchbruch. Durch ein 6 km langes Tal, gesäumt von fast 100 m hohen weißen Felsen, zwingt sich der Strom durch den fränkischen Jura. Die bizarren Felsen ragen unmittelbar aus dem Wasser senkrecht in den Himmel und drängen die Donau auf weniger als 70 m zusammen. In Kehlheim lohnt sich die ca. 2 km lange steile Aufahrt zur Befreiungshalle, die im Andenken an die Befreiung Deutschlands aus der napoleonischen Herrschaft errichtet wurde. Der Ausblick von hier auf den Donaudurchbruch ist überwältigend.

Nächster Höhepunkt der Reise ist Regensburg, hier sind so viele mittelalterliche Gebäude erhalten wie sonst kaum an einem anderen Ort (seit 2006 UNESCO-Welterbe). Besonders benannt sei die Steinerne Brücke, die älteste noch funktionsfähige Brücke in Deutschland.



Der Donaudurchbruch bei Kehlheim



Die Steinerne Brücke in Regensburg

Von Regensburg nach Passau

In Regensburg wird der Lauf der Donau durch die Gesteine der Böhmisches Masse umgelenkt, der Fluss sucht sich durch fruchtbare landwirtschaftlich genutzte Ebenen seinen Weg nach Südosten in Richtung Passau.

Drei Flüsse aus drei Himmelsrichtungen – aus dem Westen die blaue Donau, dem Süden der grüne Inn und im Norden die schwarze Ils – machen die Landschaft am Dreiflüsseeck in Passau zu einer einzigartigen Schönheit. Der Dom beherbergt den größten barocken Innenraum nördlich der Alpen und die größte Domorgel der Welt. Auf Grund der zahlreichen barocken Gebäude der Altstadt wird Passau auch als eine der schönsten Städte Deutschlands bezeichnet.

Von Passau nach Wien

Zwischen Passau und Wien kann die Donau in weiten Strecken auf beiden Uferseiten mit dem Rad erkundet werden. Zahlreiche kleine Wassertaxis ermöglichen den regelmäßigen Wechsel von Ufer zu Ufer oder stellen eine entspannte Weiterführung des Radweges auf dem Fluss dar.

Die Donau fließt nun durch die dicht bewaldeten Hänge des engen Tals zwischen Bayerischem Wald und Sauwald zur Schlägener Donauschlinge. Am Nordufer empfiehlt sich kurz vor der österreichischen Grenze ein Besuch im Haus am Strom, hier wird sehr anschaulich die Entstehung der Donau erklärt.

Nach ca. 100 km ist die Industrie- und Kulturstadt Linz erreicht. Als besonders beeindruckend sind hier die zahlreichen Wandmalereien (Murals) auf den Lagerhallen des Hafens zu nennen. Das österreichische Flair wird zudem dadurch geprägt, dass in den Cafés am Hauptplatz die angebotenen Kaffeespezialitäten sich über mehrere Seiten der Speisekarten erstrecken.

Östlich von Linz lohnt sich in Pöchlarn ein Besuch im Geburtshaus von Oskar Kokoschka (1886–1980), einem Maler des Expressionismus.

Anschließend erreicht die Reise einen ganz besonderen Höhepunkt: Die Wachau. Eine jahrhundertealte Winzerkultur (u. a. Grüner Veltiner) an den steilen



Mit dem Wassertaxi von Ufer zu Ufer



Burgruine Aggstein

Südhängen des Nordufers verleiht diesem Tal die typische Gestalt, nach der sich auch die Radwege richten.

Die steilen Hänge des Südufers werden von Klöstern und Burgen geprägt, hier sind u. a. das Stift Melk, die Ruine Aggstein und das Kloster Göttweig einen Besuch wert. Zentrum der Wachau ist die schöne Stadt Krems mit ihren engen hügeligen Gassen und schönen Winzerlokalen. Nicht zu vergessen die 1. Wachauer Marillen-Destilliererie Bailoni.

Von der Wachau aus ist nach einer weiteren Tagesreise Wien erreicht. Wahlwei-

se kann dieses auf dem Nordufer über die naturbelassene Donauinsel mit herrlichem Blick auf die Stadt geschehen oder über das Südufer entlang des Donaukanals entlang künstlerisch geprägter ehemaliger Hafenerlager.

Über Wien selbst ist an dieser Stelle nicht viel zu schreiben mit der Ausnahme des Hinweises auf eine sehr gute Radvernetzung des gesamten touristisch interessanten Innenstadtbereichs.

In Wien endet der erste Abschnitt dieser Reise. Zurück geht es bequem im IC-Nachtzug (Fahrradreservierung wiederum erforderlich) über Halle nach Braunschweig.

Ausblick

Nach insgesamt ca. 930 km Flussradweg entlang der deutschen und österreichischen Donau, sehr regem Austausch mit Radler*innen vieler Nationalitäten sowie zahlreichen Abstechern in das Hinterland dieser europäischen Lebenslinie ist das Interesse und die Freude auf den nächsten geplanten Abschnitt von Wien bis Belgrad umso größer geworden.

Informationen

Schwierigkeitsgrad: Länge ca. 930 km, Anstieg gesamt ca. 3800 m, Abfahrt ca. 4300 m

Wegbeschaffenheit: vorwiegend vom übrigen Verkehr abgetrennte befestigte Wege

Kartenmaterial, gpx-trak, Unterkünfte

- › bikeline: Donauradweg 1 (Donaueschingen – Passau), Verlag Esterbauer, ISBN: 978-3-85000-799-3
- › bikeline: Donauradweg 2 (Passau – Wien), Verlag Elsterbauer, ISBN: 978-3-85000-869-3
- › Donauradweg Deutschland (Donaueschingen – Passau), Verlag BVA BikeMedia, ISBN 978-3-87073-645-3
- › Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis: Übersichtskarte mit Knotenpunktsystem: www.rad-und-wanderparadies.de

Arbeitsgruppen

Die inhaltliche Arbeit des ADFC Braunschweig findet in vier Arbeitsgruppen statt, die sich teils regelmäßig und teils nach Bedarf treffen:

- › AK Verkehr (verkehr@adfc-braunschweig.de)
- › AG Öffentlichkeitsarbeit (susanne.schroth@adfc-braunschweig.de)
- › AG Radtourenleiter*innen (radtourenleiter@adfc-braunschweig.de)
- › Redaktion PedaLeo (pedaleo@adfc-braunschweig.de)

Darüber hinaus kommen im monatlichen Aktiventreff die Aktiven zum zwanglosen Austausch zusammen. Die Arbeitsgruppen stehen allen Interessierten offen. Wer Interesse an der Mitarbeit in einer Gruppe hat oder einfach nur mal beim Aktiventreff reinschauen möchte, ist herzlich willkommen. Der Terminkalender mit Zeit, Ort und Ansprechpersonen auf: 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



Codierung

Der ADFC Braunschweig bietet in Zusammenarbeit mit der Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt der Volkshochschule Braunschweig Fahrradcodierungen an, in der Regel jeden ersten Freitag des Monats zwischen Mai und Oktober. Die genauen Termine und weitere Informationen finden Sie im Internet unter: braunschweig.adfc.de/service

Selbsthilfwerkstätten

Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA

Eulenstr. 5, 38114 Braunschweig, Tel. 0531 576636, fvag@tu-braunschweig.de
Mo, Di 15:00 – 19:00, Mi 13:30 – 17:30, Do 17:00 – 21:00

Volkshochschule Braunschweig

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

Termine

- › 10.12.22: Radtour „Flott durch den Winter“ zum Weihnachtsmarkt Wolfenbüttel, Treffpunkt 14:00 Uhr Braunschweig, am Theater

Alle geführten Radtouren des ADFC Braunschweig erscheinen im ADFC-Radtourenkalender, zu erreichen über unsere Homepage: braunschweig.adfc.de
Radtouren anderer Veranstalter in der Region auf: www.fahrradprogramm.de

ADFC Braunschweig e. V.

Geschäftsstelle

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

info@adfc-braunschweig.de
braunschweig.adfc.de

Die Geschäftsstelle ist telefonisch erreichbar; Nachrichten auf dem Anrufbeantworter werden täglich abgehört. Gern können Sie auch per E-Mail Kontakt mit uns aufnehmen. Persönliche Termine sind nach Absprache möglich.

Ansprechpersonen der Stadtverwaltung Braunschweig

Radverkehrsbeauftragte

Dr. Amrit Bruns 0531 470-3579, 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 Beteiligungsportale der Stadt gemeldet werden: www.mitreden.braunschweig.de

Falschparken auf Radwegen

Reinhard John, Tel. 0531 470-2975, bussgeldabteilung@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, Monika Heim, Gerhard
Joermann, Walter Lükewille, 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: Hamburger Fahrradsternfahrt

Foto: ADFC Braunschweig / Gabriela Kiekenap

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 2022

Druck: oeding print GmbH





Wir danken unseren Fördermitgliedern für die Unterstützung

Buchhandlung Graff GmbH

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

E-Bike Kasten

Poststraße 14
38100 Braunschweig
Tel. 0531 6094575-0
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

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 123118-28
www.velocity-bs.de

Zweiradprofis GmbH

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

MIT ABSTAND DIE BESTEN MOMENTE

SFU

immer Unterwegs



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

SFU – SACHEN FÜR UNTERWEGS GmbH

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



www.sfu.de

Foto: Norwegen © Thomas Hense

Radhaus



Lastenräder!

Service!

Leasing!

Zubehör!



Öffnungszeiten:

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

**Radhaus Inh. Mathias Baumann
Dürerstr. 30**

**38106 Braunschweig
Tel.: 0531-2336871**

E-Mail: verkauf@radhaus-braunschweig.de

www.radhaus-braunschweig.de

E-BIKE **KASTEN**

komm vorbeike!



Größte E-BIKE
Auswahl in
deiner
Nähe

2 x BS
1 x WOB
1 x GS

ePOWER
ohne LIMIT

BS Flagshipstore • Kattreppeln 19 **1200 qm**
BS eLastenrad-Studio • Poststraße 14
WOB Shop Wolfsburg • Rothenfelder Str. 21
GS Shop Goslar • Odermarkplatz 1 **NEU**

www.ebike-kasten.de