

Hintergrunddossier zum Fahrradweg

Sichere Radverbindung Neustädter Norden

Stöckendrebber – Niedernstöcken – Brase/Dinstorf – Mandelsloh

Stand: 11.06.2026

Dieses Dossier fasst das Anliegen, die bisherigen Rückmeldungen, den Bezug zum Radverkehrskonzept der Stadt Neustadt am Rübenberge sowie mögliche Umsetzungs- und Förderwege zusammen. Es dient als Grundlage für Gespräche mit Ortsrat, Stadtverwaltung, Ratsfraktionen, NLStBV, ADFC, Vereinen und Öffentlichkeit.

HINTERGRUNDDOSSIER

Vorwort der Initiative

Die Initiative *Sichere Radverbindung Neustädter Norden* ist ein Zusammenschluss von Eltern, Großeltern sowie Bürgerinnen und Bürgern aus den Ortsteilen Stöckendrebber, Niedernstöcken, Dinstorf, Brase und Mandelsloh.

Unser Anliegen ist es, einen sicheren Radweg zwischen den genannten Ortsteilen zu realisieren, damit wir, unsere Kinder und Enkelkinder uns dort gefahrlos mit dem Fahrrad und auch zu Fuß fortbewegen können. Derzeit sind wir gezwungen, die Landstraße zu nutzen, um die kurzen Wege zwischen unseren Orten zurückzulegen. Auf dieser überwiegend geradlinig verlaufenden Strecke herrscht reger Verkehr. Die gerade Straßenführung verleitet viele Autofahrende zu überhöhter Geschwindigkeit. Das Befahren der Landstraße mit dem Fahrrad wird dadurch zu einem lebensgefährlichen Risiko. Die vorhandenen Rad-, Feld- und Wirtschaftswege sind für den Alltagsverkehr keine geeignete Alternative: Sie bedeuten teilweise erhebliche Umwege und weisen zudem eine mangelhafte Wegequalität auf.

Wir setzen uns daher mit Nachdruck für eine sichere, direkte und alltagstaugliche Radverbindung im Neustädter Norden ein.

Kernbotschaft

Kernbotschaft: Die sichere Radverbindung ist kein isolierter Wunsch einzelner Bürger*innen. Sie knüpft an das Radverkehrskonzept der Stadt Neustadt am Rübenberge¹ an, betrifft wichtige Alltagsbeziehungen im Neustädter Norden und passt zur aktuellen Landesstrategie für Radwege an Landesstraßen².

Die Initiative fordert eine sichere, direkte, durchgängige und alltagstaugliche Radverbindung zwischen Stöckendrebber, Niedernstöcken, Brase/Dinstorf und Mandelsloh. Der Schwerpunkt liegt auf der Umsetzung bzw. konkreten Weiterverfolgung des im Radverkehrskonzept bereits erkannten Handlungsbedarfs, besonders auf der Strecke Mandelsloh–Niedernstöcken. Gleichzeitig soll der Abschnitt Niedernstöcken–Stöckendrebber wegen seiner Alltagsfunktion neu bewertet werden.

¹ <https://www.neustadt-a-rbge.de/leben-in-neustadt/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/radfahren/radverkehrskonzept-neustaedter-land/>

²

https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/rekordinvestitionen-in-den-radverkehr-niedersachsen-starkt-radwegenetz-mit-landesbauprogramm-2026-249767.html

HINTERGRUNDDOSSIER

1. Ausgangslage

Zwischen Stöckendrebber, Niedernstöcken, Brase/Dinstorf und Mandelsloh fehlt aus Sicht der Initiative eine durchgängig sichere, direkte und alltagstaugliche Radverkehrsverbindung. Viele Wege zwischen den Ortsteilen wären mit Fahrrad oder E-Bike grundsätzlich gut machbar, werden aber heute mit dem Auto zurückgelegt oder vermieden, weil die vorhandenen Verbindungen als unsicher, umwegig oder nicht alltagstauglich wahrgenommen werden.

Das Anliegen betrifft insbesondere:

- Kinder und Jugendliche auf Wegen zu Schule, Kindergarten, Vereinen, Freundinnen und Freunden.
- Familien, die weniger Fahrdienste leisten müssten.
- Ältere Menschen und Menschen ohne Auto.
- Pendlerinnen und Pendler, E-Bike-Nutzende und Alltagsradfahrende.
- Vereine, Dorfgemeinschaft, Kirche und Veranstaltungen.

Das Ziel ist keine touristische Zusatzroute, sondern eine belastbare Alltagsinfrastruktur im ländlichen Raum.

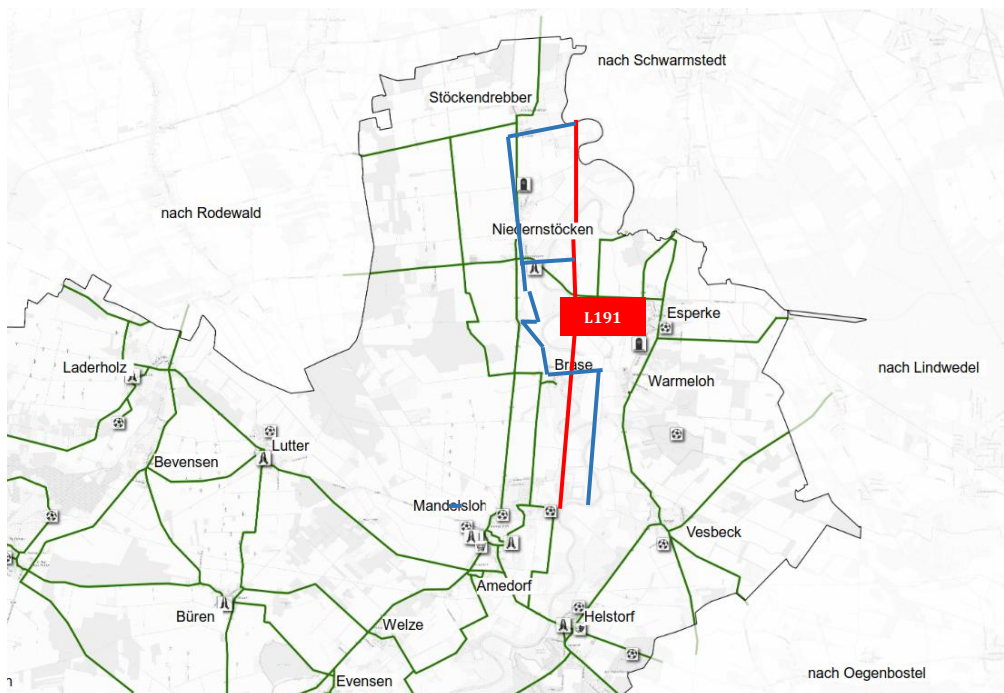


Abbildung 1: L191 (rot) / bestehende Rad- und Wirtschaftswege (blau)

HINTERGRUNDDOSSIER

2. Bestehende Routen und Leine-Heide-Radweg

Teilweise wird auf vorhandene Wirtschafts- und Waldwege sowie auf die Führung des Leine-Heide-Radwegs verwiesen. Diese Verbindungen können punktuell hilfreich sein, ersetzen aus Sicht der Initiative aber in ihrer heutigen Form keine sichere und direkte Alltagsverbindung.

Kritische Punkte:

- teils erhebliche Umwege gegenüber der direkten Verbindung (Bsp. Stöckendrebber – Niedernstöcken das 1,86-fache der Direktverbindung über L191),
- keine durchgehend sichere und verständliche Führung,
- fehlende sichere und gekennzeichnete Querungen,
- unterschiedliche Wegequalität, unbefestigte Abschnitte, Schlaglöcher,
- witterungsabhängige Nutzbarkeit und fehlende alltagsgerechte Ausschilderung,
- eingeschränkte Eignung für Kinder, ältere Menschen und weniger geübte Radfahrende.

Freizeitroute ist nicht Alltagsinfrastruktur. Vorhandene Wege können Teil einer Lösung sein, wenn sie entsprechend ertüchtigt werden. Sie dürfen aber nicht vorschnell als gleichwertige Alternative gelten.

3. Bezug zum Radverkehrskonzept der Stadt Neustadt am Rübenberge

Das Radverkehrskonzept Gesamtstadt der Stadt Neustadt am Rübenberge ist für das Anliegen der Initiative ein zentraler Bezugspunkt. Es beschreibt das kommunale Radverkehrsnetz als Verbindung der Stadtteile untereinander sowie zur Kernstadt und zur Anbindung wichtiger Einzelziele wie Grundschulen, Kitas, Sportstätten und Bahnhaltepunkte. Es erwähnt ausdrücklich parallel verlaufende Verbindungen von Hauptverkehrsstraßen und Wirtschaftswegen, unter anderem zwischen Mandelsloh und Stöckendrebber.

Besonders wichtig ist: Das Konzept beschreibt, dass zwar gut befahrbare, aber teilweise umwegige Wirtschaftswege berücksichtigt werden, während direkter verlaufende Hauptverkehrsstraßen trotz hoher Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen besitzen. Solche direkten Verbindungen können durch Neubau straßenbegleitender Radinfrastruktur künftig auch für alle Radfahrenden attraktiv werden (S.13/14).

HINTERGRUNDDOSSIER

Die Dinstorfer Straße (L 191) wird im Bericht ausdrücklich als Beispiel für fehlende außerörtliche Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen genannt, bei denen der Neubau weiterverfolgt und Gespräche mit zuständigen Baulastträgern angeregt bzw. initiiert werden sollen (S. 26).

Ebenfalls ausdrücklich Erwähnung findet die Verbindung nach Niedernstöcken / Stöckendrebber (S. 19). Diese wären zwar mit ca. 15 km Entfernung zur Kernstadt nicht im Prioritätsgebiet, jedoch wird die fahrradfreundliche Entfernung zur Nachbargemeinde Schwarmstedt, als wichtige Verbindung zu einem Nahversorgungsstandort gesehen. Die Initiative weist ausdrücklich auch auf die Anbindung an die weiterführende Schule und die Anbindung an den Bahnhof in Schwarmstedt hin.

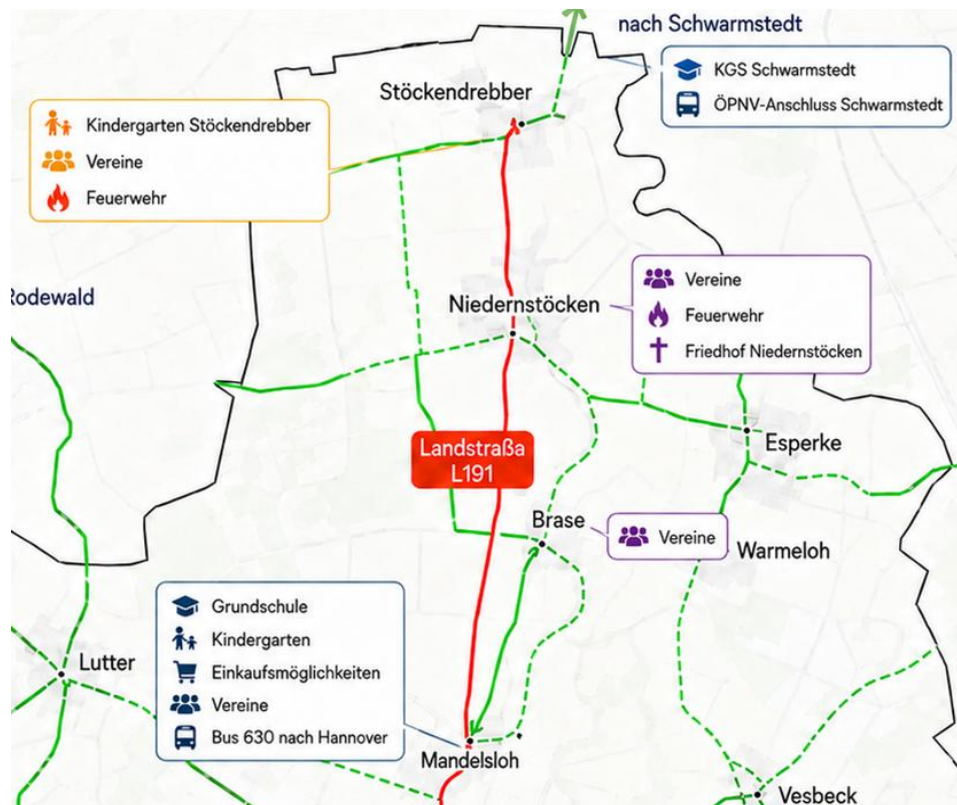


Abbildung 2 Wichtige Alltagsziele in den Ortschaften

4. Priorität aus dem Radverkehrskonzept: Umsetzung einfordern

Nach Auswertung des Übersichtsplans der Handlungsbedarfe³ durch die Initiative ist die Strecke zwischen Mandelsloh und Niedernstöcken mit höchster Priorität gekennzeichnet

³ <https://www.neustadt-a-rbge.de/leben-in-neustadt/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/radfahren/radverkehrskonzept-neustaedter-land/radverkehrskonzept-gesamt/plan-4-uebersichtsplan-handlungsbedarf.pdf?cid=1ugm>

HINTERGRUNDDOSSIER

(siehe Abb. 3). Diese Einstufung ist strategisch entscheidend: Das Anliegen ist damit nicht nur ein neuer Bürgerwunsch, sondern ein fachlich bereits erkannter Handlungsbedarf.

Die Initiative sollte deshalb den Schwerpunkt auf die Umsetzung bzw. konkrete Weiterverfolgung dieser Priorität legen:

- Zuständigkeiten und Baulast klären.
- Geplante/empfohlene Maßnahmen zum Abschnitt Mandelsloh–Niedernstöcken offenlegen.
- Abstimmung mit NLStBV bzw. zuständigem regionalen Geschäftsbereich anstoßen.
- Förder- und Umsetzungswege prüfen.
- Schriftlichen Sachstandsbericht an den Ortsrat übermitteln.

Der Abschnitt Niedernstöcken–Stöckendrebber wurde nach bisheriger Auswertung lediglich mit mittlerer Priorität bzw. als Kleinmaßnahme eingeordnet. Aus Sicht der Initiative sollte dies neu bewertet werden, weil dieser Abschnitt nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern Teil der Alltagsverbindung im Neustädter Norden ist.

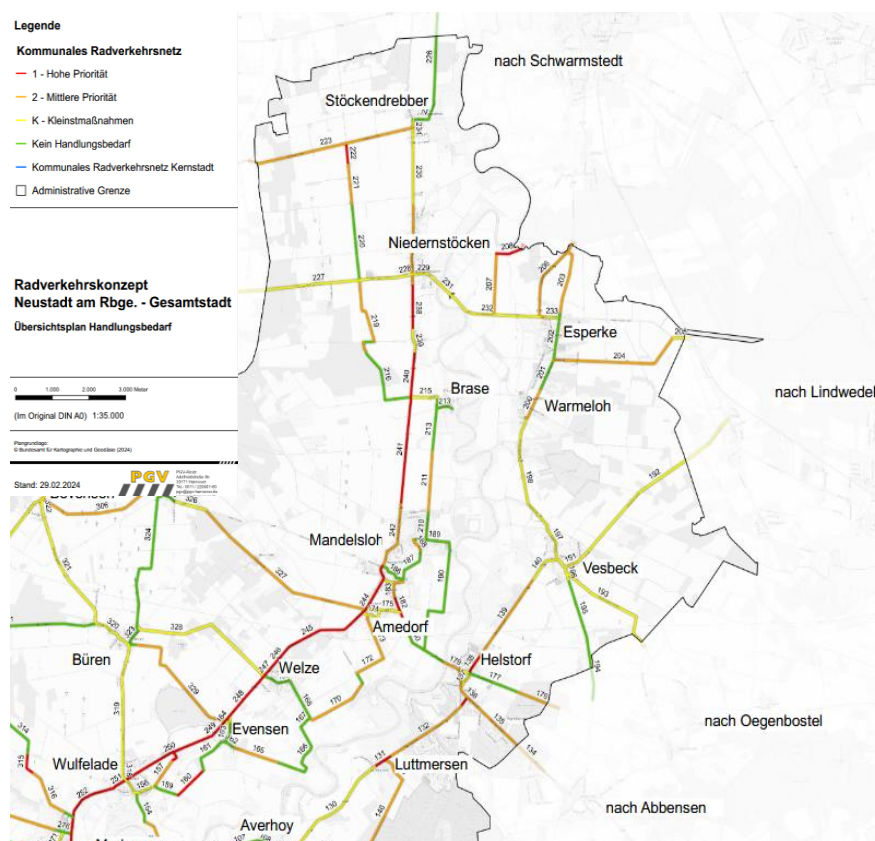


Abbildung 3 Auszug aus dem Handlungsbedarf des Radverkehrskonzepts von 2024

5. Alltagsstrukturen im Neustädter Norden

Im Bericht wird nachvollziehbar erwähnt, dass die Entfernung aus den nordöstlichen Ortsteilen zur Kernstadt Neustadt teilweise über 15 km liegt. Daraus darf jedoch nicht abgeleitet werden, dass der Alltagsradverkehr im Neustädter Norden weniger relevant ist. Entscheidend sind hier auch die Alltagsbeziehungen zwischen den Ortsteilen und zu benachbarten Versorgungs- und Bildungsstandorten.

Wichtige Ziele, die fahrradfreundliche Anbindungen benötigen (siehe auch Abb. 2):

- Grundschule Mandelsloh,
- Kindergarten Mandelsloh,
- Kindergarten Stöckendrebber,
- Busanbindung 460 nach Hannover in Mandelsloh,
- Einkaufsmöglichkeiten und alltägliche Versorgung in Mandelsloh,
- Vereinsleben, Kirche, Dorfgemeinschaft und Veranstaltungen,
- Friedhof Niedernstöcken/Stöckendrebber,
- Anbindung Richtung Schwarmstedt,
- Gesamtschule in Schwarmstedt,
- Bahnhof Schwarmstedt,
- weitere Nahversorgungs-, Schul-, Pendel- und Freizeitwege im nördlichen Raum.

Der Neustädter Norden braucht nicht nur Radwege zur Kernstadt, sondern sichere Alltagsverbindungen zwischen den eigenen Versorgungsorten und Richtung Schwarmstedt.

6. Bürgerbeteiligung: Umfrage, Unterschriften und Gefahrenstellen

Die Initiative hat eine Bürgerumfrage und Unterstützungsliste gestartet. Die bisherigen Rückmeldungen sind positiv und zeigen, dass viele Menschen in den betroffenen Orten Handlungsbedarf sehen. Die Umfrage ist besonders wichtig, weil heutige Radverkehrszahlen den Bedarf unterschätzen: Viele Menschen fahren gerade deshalb nicht, weil die Verbindung als unsicher wahrgenommen wird.

Die Erhebung durch die Umfrage sollte deshalb drei Dinge sichtbar machen:

- heutige Nutzung der Teilstrecken,
- potenzielle Nutzung bei sicherer Verbindung,

HINTERGRUNDDOSSIER

- konkrete Gründe für Nichtnutzung, Gefahrenstellen und Bewertung vorhandener Alternativen.

Die Gefahrenstellendokumentation sollte Fotos, Kartenpunkte, kurze Beschreibungen und betroffene Nutzergruppen enthalten. Besonders relevant sind: fehlende Querungen, hohe Kfz-Geschwindigkeiten, unübersichtliche Stellen, schlechte Oberflächen, unklare Ausschilderung und Umwege. (Auswertung der Umfrage und Gefahrenstellen im Anhang)

Häufige Rückmeldung:

- Unsicherheit auf der Strecke
- Mobilität für Kinder erwünscht
- Große Umwege über Bestandswege
- Wunsch nach einer alltagstauglichen Lösung

Aktueller Stand Unterschriftenlisten: 362 (schriftlich) + 70 (online) (Teilnahme vor allem aus den betroffenen Ortsteilen: Stöckendrebber, Mandelsloh, Niedernstöcken, Brase)

7. Kriterien

Die Initiative gibt keine fertige Trasse vor, aber sie formuliert klare Anforderungen. Variantenoffenheit darf nicht Beliebigkeit bedeuten.

Eine geeignete Lösung muss:

- durchgängig und sicher befahrbar sein,
- direkte Alltagswege ermöglichen,
- keine unzumutbaren Umwege verursachen,
- sichere Querungen und Anschlusspunkte enthalten,
- für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und weniger geübte Radfahrende geeignet sein,
- klar ausgeschildert und verständlich geführt sein,
- ganzjährig möglichst zuverlässig nutzbar sein,
- mit vorhandenen Versorgungs-, Bildungs- und Mobilitätszielen verknüpft sein.

HINTERGRUNDDOSSIER

8. Prüfvarianten

Variante A: Straßenbegleitender Geh- und Radweg entlang der L 191

Eine direkte und verständliche Lösung entlang der Landesstraße. Zu prüfen sind Flächenverfügbarkeit, Grunderwerb, Querungen, Kosten, Naturschutz, Planungsrecht und Zuständigkeit des Landes.

Variante B: Nutzung und Ertüchtigung vorhandener Wege

Vorhandene Wirtschafts- und Bestandswege können Teil einer kurzfristigen oder abschnittswisen Lösung sein, wenn Oberfläche, Breite, Ausschilderung, Querungen, Anschlüsse und Unterhaltung alltagstauglich hergestellt werden.

Variante C: Abschnittsweise Kombination verschiedener Führungen

Unterschiedliche Abschnitte können unterschiedliche Lösungen benötigen. Eine Kombination kann sinnvoll sein, darf aber nicht zu einer unklaren oder stark umwegigen Route führen. Geeignet wäre z.B. ein straßenbegleitender Radweg mit Abzweigung Brase in Kombination mit dem Radweg Brase – Mandelsloh (Leine-Heide-Radweg).

Kurzfristige Übergangsmaßnahmen

Punktuelle Sanierungen, Schlaglochbeseitigung, bessere Ausschilderung, sichere Querungen, Warnhinweise und Sichtverbesserungen können schnell helfen. Sie ersetzen aber nicht die strukturelle Lösung.

9. Förder- und Umsetzungswege

Das Landesbauprogramm Radwege 2026 ist kein Fördertopf, den eine Bürgerinitiative direkt beantragen kann. Es zeigt aber die aktuelle politische und finanzielle Richtung des Landes: Radwege an Landesstraßen, Lückenschlüsse, Schulwege, Pendelverbindungen, Alltagstauglichkeit und Bürgerradwege werden besonders betont.

Relevante Wege für die Initiative:

Weg	Eignung	Wer muss aktiv werden?	Strategische Bedeutung
Landesbauprogramm Radwege	hoch, wenn Abschnitt als Bedarf an Landesstraße/ Lückenschluss anerkannt wird	Stadt, NLStBV, Land	Aufnahme in Programmplanung 2027/2028 oder später prüfen

HINTERGRUNDDOSSIER

Gemeinschaftsradweg ⁴	relevant bei vordringlichem Bedarf	Stadt/Region + NLStBV	kann Priorität unabhängig von NLStBV-Reihenfolge beschleunigen
Bürgerradweg	relevant bei weiterem Bedarf an Landesstraße	Bürgerinitiative + Stadt + NLStBV	Bürgerengagement, Planung/Grunderwerb als Vorleistung; Land trägt Baukosten
Sonderprogramm Stadt und Land ⁵	ergänzend, insbesondere für kommunale Maßnahmen	Stadt/Region	kann bei kommunalen Radverkehrsanlagen und Ergänzungen helfen
NGVFG ⁶	für Gemeinde- und Kreisstraßen, nicht für Landes-/Bundesstraßen	Stadt/Region	für Nebenabschnitte oder Anschlüsse prüfen
Kommunalrichtlinie / Machbarkeitsstudie	geeignet für Varianten- und Voruntersuchung	Stadt	kann helfen, eine fachliche Entscheidungsgrundlage zu schaffen
Bau als „private Radwege“, mit Pachtvertrag	unklar, muss geprüft werden		Anreiz für Landwirte das Land nicht verkaufen zu müssen

Bürgerradweg und Landesbauprogramm widersprechen sich nicht. Ein Bürgerradweg ist kein zusätzlicher Geldtopf neben dem Landesbauprogramm, sondern kann ein Umsetzungsmodell innerhalb der Landesstraßen-Logik sein. Entscheidend ist die Klärung, ob der Abschnitt als vordringlicher Bedarf, weiterer Bedarf oder noch nicht aufgenommener Bedarf behandelt wird.

Diese und weitere Fördermöglichkeiten im Anhang.

10. Akteure und Strategie

Ebene	Rolle	Ziel der Initiative
Bürgerinitiative	Bedarf sichtbar machen, Unterschriften, Umfrage, Gefahrenstellen, Öffentlichkeit	Politischen Prüf- und Umsetzungsdruck erzeugen
Ortsrat Mandelsloh	erster politischer Anker in der Ortschaft	Beschluss zur Unterstützung und Auftrag an Verwaltung/Rat
Rat/Fachausschüsse Stadt Neustadt	gesamstädtische Priorisierung, Haushalts- und Verwaltungsauftrag	Verbindliche Prüfung und Sachstandsbericht

⁴ <https://www.az-online.de/uelzen/rosche/neuer-radweg-zwischen-batensen-und-nateln-offiziell-freigegeben-94256962.html>

⁵ <https://niedersachsen.adfc.de/artikel/stadt-und-land>

⁶ <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/5974228d-ef26-3b34-89b2-1bdafdbc0ce5>

HINTERGRUNDDOSSIER

Stadtverwaltung	Zuständigkeiten, Maßnahmenkataster, NLStBV-Kontakt, Förderprüfung	Konkrete Umsetzungsschritte vorbereiten
NLStBV / Land	Baulast, Radwegekonzept Niedersachsen, Landesbauprogramm, Bürgerradweg/Gemeinschaftsradweg	Einstufung und Umsetzungsweg klären
ADFC, Vereine, Öffentlichkeit	fachliche und gesellschaftliche Unterstützung	Breite lokale Trägerschaft zeigen

11. Konkrete Bitte an den Ortsrat Mandelsloh

Die Initiative bittet den Ortsrat Mandelsloh, das Anliegen offiziell zu unterstützen und Rat sowie Verwaltung der Stadt Neustadt am Rübenberge um konkrete Schritte zu bitten.

Beschlussvorschlag:

Der Ortsrat Mandelsloh unterstützt das Anliegen einer sicheren, durchgängigen und alltagstauglichen Radverkehrsverbindung zwischen Stöckendrebber, Niedernstöcken, Brase/Dinstorf und Mandelsloh. Die Verwaltung wird gebeten, den im Radverkehrskonzept benannten Handlungsbedarf, insbesondere den nach Auswertung der Initiative mit höchster Priorität gekennzeichneten Abschnitt Mandelsloh–Niedernstöcken, konkret weiterzuverfolgen. Zugleich soll der Abschnitt Niedernstöcken–Stöckendrebber unter Berücksichtigung der Alltagsbeziehungen zu Grundschule, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten, Vereinen und Schwarmstedt erneut bewertet werden.

Die Verwaltung soll insbesondere beauftragt werden:

1. die zuständigen Baulastträger für alle Abschnitte zu klären,
2. die Maßnahmenblätter aus dem Maßnahmenkataster offenzulegen,
3. Kontakt mit dem zuständigen regionalen Geschäftsbereich der NLStBV aufzunehmen,
4. die Eignung als Landesbauprogramm-Maßnahme, Gemeinschaftsradweg oder Bürgerradweg zu prüfen,
5. kurzfristige Verbesserungen an vorhandenen Wegen, Querungen und Ausschilderung zu prüfen,
6. einen schriftlichen Sachstandsbericht bis zu einem festen Datum vorzulegen.

12. Fragen an Verwaltung und Politik

1. Welche Maßnahme im Maßnahmenkataster betrifft den Abschnitt Mandelsloh–Niedernstöcken?
2. Warum wurde dieser Abschnitt mit höchster Priorität bewertet und welche Umsetzungsschritte sind vorgesehen?
3. Welche Maßnahme betrifft Niedernstöcken–Stöckendrebber und warum wurde sie nur mit mittlerer Priorität bzw. als Kleinstmaßnahme bewertet?
4. Wurden Grundschule Mandelsloh, Kindergärten in Mandelsloh und Stöckendrebber, Einkaufsmöglichkeiten, Vereine und Schwarmstedt/Gesamtschule bei der Priorisierung ausreichend berücksichtigt?
5. Welche Zuständigkeiten und Baulastträger gelten für die einzelnen Abschnitte?
6. Wurde die NLStBV bereits angesprochen? Wenn nein: wann erfolgt dies?
7. Ist der Abschnitt im Radwegekonzept Niedersachsen als vordringlicher oder weiterer Bedarf enthalten?
8. Kann der Abschnitt für die Bedarfsabfragen zum Landesbauprogramm 2027/2028 gemeldet werden?
9. Kommt ein Gemeinschaftsradweg oder Bürgerradweg in Betracht? Braucht es dazu einen Verein?
10. Welche kurzfristigen Maßnahmen an vorhandenen Wegen, Beschilderung und Querungen sind möglich?
11. Welche Förderprogramme kommen für Planung, Machbarkeitsstudie, Anschlüsse und Ertüchtigungen in Betracht?
12. Wie wird der Bedarf aus Bürgerumfrage, Unterstützungsliste in die Bewertung einbezogen?

13. Rolle der Bürgerinitiative und nächste Schritte

Die Initiative entscheidet nicht über Bau und Planung, kann aber das Anliegen sichtbar, konkret und anschlussfähig machen. Ihre wichtigste Funktion ist es, aus einem allgemeinen Wunsch einen politisch bearbeitbaren Auftrag zu machen.

Nächste Schritte:

HINTERGRUNDDOSSIER

- Unterstützungsliste fortführen
- Gefahrenstellendokumentation mit Fotos und Kartenpunkten erstellen.
- Kurzbeschreibung, Dossier und Beschlussvorschlag an Ortsrat und Verwaltung senden.
- Vorstellung in der Ortsratssitzung am 11.06.
- ADFC, Vereine, Kindergärten, Schuleltern, Feuerwehr/Kirche/Dorfgemeinschaft einbinden.
- Nach Beschluss: Fristen und Sachstandsberichte nachhalten.

14. Weitere Quellen und Bezüge

- Stadt Neustadt am Rübenberge / PGV-Alrutz: RN64-Radverkehrskonzept Neustadt a. Rbge. Gesamtstadt-Bericht. URL: <https://www.neustadt-a-rbge.de/leben-in-neustadt/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/radfahren/radverkehrskonzept-neustaedter-land/radverkehrskonzept-gesamt/rn64-radverkehrskonzept-neustadt-a.-rbge.-gesamtstadt-bericht.pdf?cid=1ugg>
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen: „Rekordinvestitionen in den Radverkehr: Niedersachsen stärkt Radwegenetz mit Landesbauprogramm 2026“. URL: https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/rekordinvestitionen-in-den-radverkehr-niedersachsen-starkt-radwegenetz-mit-landesbauprogramm-2026-249767.html
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Radverkehrsbeauftragte / Informationen zu Radwegen, Gemeinschaftsradwegen, Bürgerradwegen und Fördermöglichkeiten. URL: <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/radverkehr/radverkehrsbeauftragte/radverkehrsbeauftragte-196732.html>
- Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen: Übersicht Fahrrad-Mobilität – Förderprogramme (Stand 2022). URL: https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/_downloads/SonstigeDokumente/2021-09-30_Fahrrad-Mobilitaet_Foerderprogramme_fuer_Internet.pdf

Anhang

Kurzpapier zur Bürger*innen-Umfrage

Radverbindung Stöckendrebber – Niedernstöcken – Dinstorf – Mandelsloh

Stand: 03. Juni 2026 | nach 4 Wochen Laufzeit | bis zu 138 Antworten

138 Antworten nach 4 Wochen	93 % bevorzugen einen durchgängigen Radweg	88 % würden häufiger Rad statt Auto fahren	83 % würden die gesamte Verbindung nutzen
--	---	---	--

Kernaussage

Die Umfrage zeigt bereits nach vier Wochen ein sehr deutliches Bild: Im Neustädter Norden besteht ein breiter und dringlicher Wunsch nach einer sicheren, alltagstauglichen Radverbindung zwischen Stöckendrebber, Niedernstöcken, Dinstorf und Mandelsloh. Besonders wichtig sind sichere Wege für Kinder, Familien, ältere Menschen und kurze Alltagswege.

Was die Ergebnisse politisch bedeuten

Die bisherige Situation wird von vielen Befragten als unsicher, unzumutbar und für Kinder sowie ältere Menschen ungeeignet beschrieben. Eine durchgängige, sichere Verbindung ist die klar bevorzugte Lösung und hätte unmittelbare Wirkung auf Verkehrssicherheit, Teilhabe und klimafreundliche Mobilität.

Die wichtigsten Ergebnisse auf einen Blick

- 114 von 137 Befragten (83,21 %) würden die Verbindung Stöckendrebber – Mandelsloh insgesamt nutzen, wenn es eine sichere Radverbindung gäbe.
- 129 von 138 Befragten (93,48 %) bevorzugen einen durchgängigen Radweg entlang oder parallel zur Landesstraße. Eine reine Ertüchtigung vorhandener Wege reicht den meisten nicht aus.
- 121 von 137 Befragten (88,32 %) würden häufiger Fahrrad statt Auto fahren; zusätzlich sagen 64 Befragte (46,72 %), dass ihre Kinder häufiger selbstständig fahren könnten. Niemand antwortete mit „Nein“.
- Die größten Hinderungsgründe heute sind zu viel bzw. zu schneller Autoverkehr (105), Unsicherheit auf der Landstraße (102), kein geschützter Radweg in geeigneter Nähe (101) und die fehlende Eignung für Kinder (85).

Breite Rückmeldung aus den Ortsteilen

Antworten kamen vor allem aus Mandelsloh (47), Niedernstöcken (46), Stöckendrebber (15), Brase (12) und weiteren Orten (18). Schon heute fahren 63 Befragte regelmäßig und 55 gelegentlich Rad/E-Bike; 66 würden gern häufiger fahren, fühlen sich aber auf bestimmten Strecken unsicher.

HINTERGRUNDDOSSIER

Wo Bürger*innen besondere Gefahren sehen

In den Freitextantworten werden nicht nur einzelne Punkte, sondern immer wieder die gesamte Achse Stöckendrebber – Niedernstöcken – Dinstorf – Mandelsloh genannt. Besonders häufig treten folgende Muster auf:

- Fahren auf der Landesstraße/L191 mit schnellem Auto-, Lkw- und landwirtschaftlichem Verkehr sowie zu geringen Überholabständen.
- Abschnitte Dinstorf – Mandelsloh und Mandelsloh – Dinstorf sowie Kurven und Ortsdurchfahrt Dinstorf werden wiederholt als besonders problematisch beschrieben.
- Abzweig/Anschluss Richtung Brase sowie Brase – Mandelsloh/Niedernstöcken werden als unübersichtlich und gefährlich wahrgenommen.
- Schlechter Straßenzustand, Schlaglöcher und unbefestigte Ausweichwege erhöhen das Risiko – besonders für Kinder, Familien und ältere Menschen.

Bürger*innen-Stimmen aus der Umfrage

„Die gesamte Strecke Stöckendrebber bis Mandelsloh ist mit dem Rad gefährlich. Fahrzeuge mit 70–100 km/h und Fahrräder können nicht auf einer Straße fahren, Lebensgefahr.“

„Viele Kinder aus der Region besuchen Schulen im Heidekreis oder gehen nach Stöckendrebber in den Kindergarten, ein sicherer Fahrtweg ist nicht gegeben.“

„Ich finde es wichtig, dass ich und vor allem auch meine Tochter eine sichere und möglichst kurze Fahrradstrecke zum Kindergarten und zur Grundschule in Mandelsloh hat.“

Einordnung: Warum jetzt handeln?

- Die Umfrage ist nach nur vier Wochen bereits aussagekräftig: Bis zu 138 Rückmeldungen aus einem ländlich geprägten Gebiet zeigen ein starkes, ortsteilübergreifendes Signal.
- Die bestehende Situation führt nicht nur zu Unbehagen, sondern konkret zur Verlagerung auf das Auto und zur Einschränkung selbstständiger Mobilität von Kindern.
- Ein sicherer Radweg ist eine Investition in Verkehrssicherheit, Gleichwertigkeit der Ortsteile, Klimaschutz und lokale Lebensqualität im nördlichen Neustädter Land.

Bitte an die Stadtverwaltung

Die Initiative bittet Stadtverwaltung, Ortsrat und zuständige Baulastträger, zeitnah Zuständigkeiten, Trassenoptionen, Fördermöglichkeiten und einen realistischen Zeitplan zu klären.

Priorisierte Forderungen der Initiative

1. Durchgängige sichere Radverbindung Stöckendrebber – Niedernstöcken – Dinstorf – Mandelsloh entlang oder parallel zur Landesstraße planen.
2. Kritische Stellen kurzfristig prüfen: Dinstorf/Kurvenbereiche, Abzweig Brase, Ortsdurchfahrten und unübersichtliche Querungen.
3. Bis zur baulichen Umsetzung Übergangslösungen schaffen: bessere Beschilderung, sichere Querungen, Tempo- und Sichtmaßnahmen sowie geeignete Bestandswege ertüchtigen.
4. Verbindlichen Fahrplan mit Zuständigkeiten, Fördermöglichkeiten und regelmäßiger Rückmeldung an die Öffentlichkeit vereinbaren.

Fördermöglichkeiten⁷

Handbuch zur Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte

Hinweis: Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. Eine umfassende Übersicht über existierende Förderprogramme bietet die Förderfibel auf der Internetseite des Mobilitätsforum Bund (Mobilitätsforum Bund - Förderfibel).			
Zeile	Förderprogramm	Gegenstand der Förderung	Institution und Zeitpunkt für Antragsstellung
1	Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) Link für weitere Informationen	Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u. a. von - verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen - Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen - Radwegen und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs (75 % Förderquote).	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF) dauerhaft/ ganzjährig
2	Sonderprogramm Stadt und Land Link für weitere Informationen	- Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, Optimierung von Knotenpunkten - Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder - Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr - Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von min. einer investiven Maßnahme gefördert wird.	NBank bis 2028 verlängert
3	Bürgeradwege in Niedersachsen Link für weitere Informationen	Bürgerschaftliches Engagement, das den Neubau von Radwegen an Landesstraßen unterstützt.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF) dauerhaft/ ganzjährig
4	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) Link für weitere Informationen	- Investitionen in die Infrastruktur des Alltagsradverkehrs (und Freizeitradverkehrs, wenn diese auch dem Alltagsradverkehr dient) - Errichtung neuer und Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen - Erstellung von Machbarkeitsstudien bei umfassenden Investitionen durch fachkundige externe Dienstleister. - Planung, Konzeption und personelle Unterstützung von integrierten Klimaschutzkonzepten und einzelne Maßnahmen des Klimamanagements - Erstellung von Fokuskonzepten (Mobilität)	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH ganzjährig bis 31.12.2027; Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate
5	Programm zur Förderung der Dorfentwicklung („Dorfentwicklungsprogramm“) Link für weitere Informationen	u. a. Gestaltung von dörflichen Plätzen, Straßen, Wegen und Freiflächen	Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

⁷ <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/208103>

HINTERGRUNDDOSSIER

6	Radverkehrs- tauglicher Ausbau Betriebswege an Bundeswasserstraßen Link für weitere Informationen	Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
7	Förderung von Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen Link für weitere Informationen	Bike+Ride-Anlagen	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen bis zum 31.05. eines Jahres für Baumaßnahmen, die im Folgejahr realisiert werden sollen
8	Förderaufruf „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ Link für weitere Informationen	- (modulare) Fahrradparkhäuser und große Sammelschließanlagen - Automatische Fahrradparktürme - Umnutzungen von ungenutzten oder leerstehenden Flächen in Bestandsgebäuden im Bahnhofsumfeld - bauliche Erweiterung bestehender Fahrradparkhäuser	Bundesamt für Logistik und Mobilität voraussichtlich bis 2026

Links:

Zu 1:

https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_der_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfen-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html

Zu 2:

<https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick>

Zu 3:

https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Fachtagungen/2020/5-01_Mi-0900_Vortrag-Koester.pdf

Zu 4:

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung-der-nki/foerderprogramme/kommunalrichtlinie>

Zu 5:

https://www.ml.niedersachsen.de/startseite/themen/entwicklung_des_landlichen_raums/zile_zuwendungen_zur_integrierten_landlichen_entwicklung/dorfentwicklungsprogramm-220404.html

Zu 6:

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/DE_Radwege_an_Bundeswasserstrassen.html

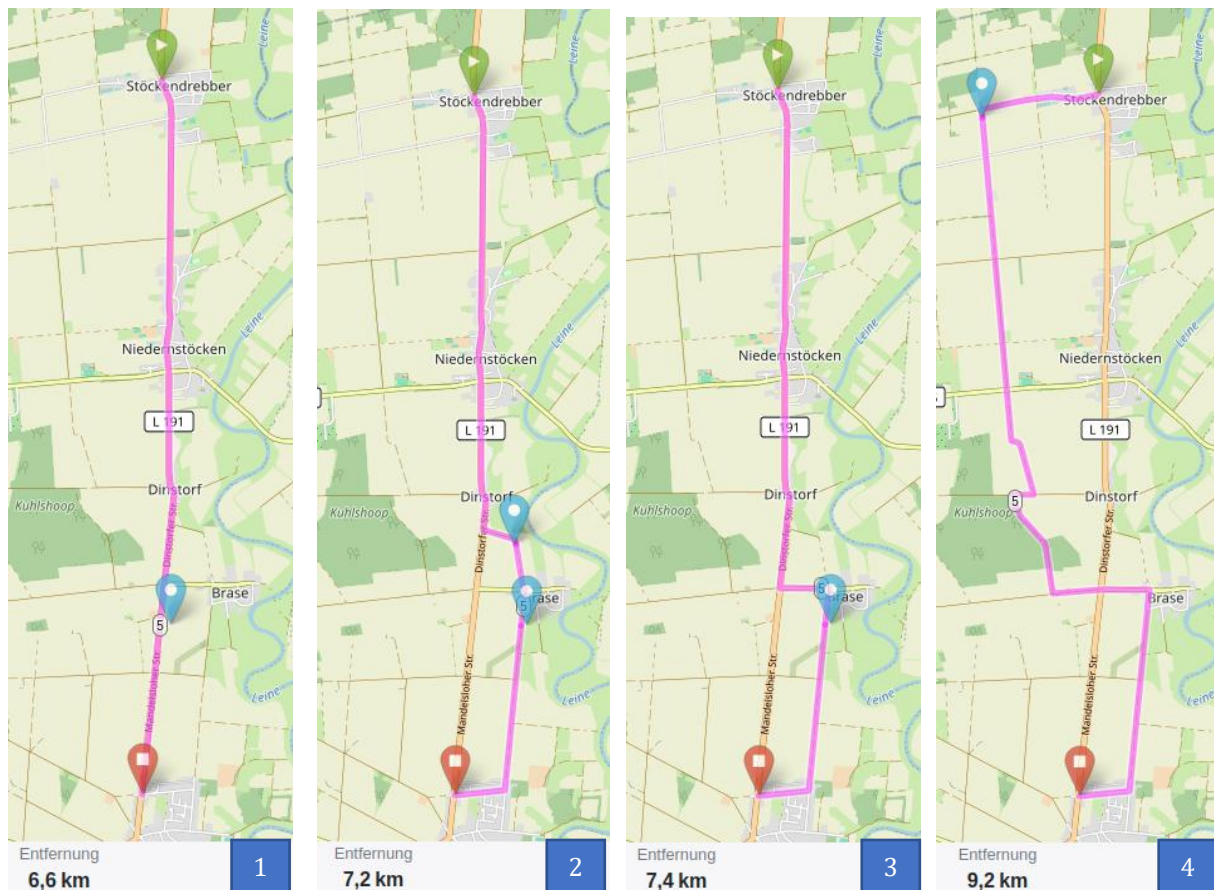
Zu 7:

<https://www.lnvg.de/foerderung/oePNV-foerderung/verknuepfungsanlagen-oePNV-sPNV>

Zu 8:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/InvestiveMassnahmen/Foerderaufruf_Fahrradparken/foerderaufruf_fahrradparken_node.html

Streckenvergleiche⁸



1: direkt Verbindung über die L191

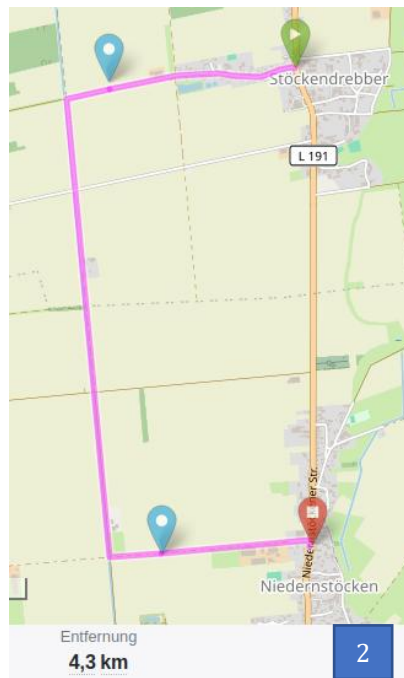
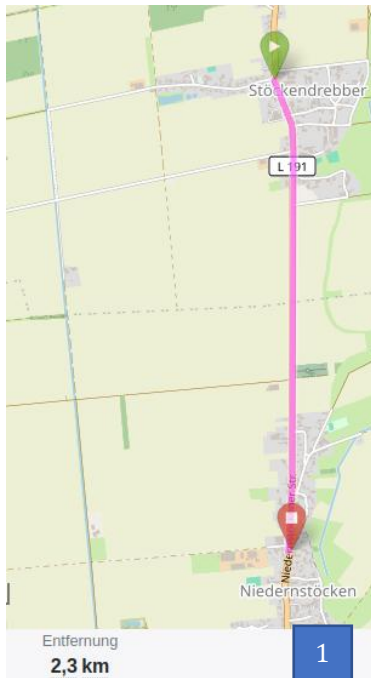
2: Nutzung Leine-Heide-Radweg kurz nach Dinstorf (Feldweg am Anfang, nicht ausgeschildert)

3: Nutzung Einfahrt nach Bräse (ausgewiesene Fahrradstrecke)

4: komplette Nutzung nur auf Radwegen, Feld- und Wirtschaftswege

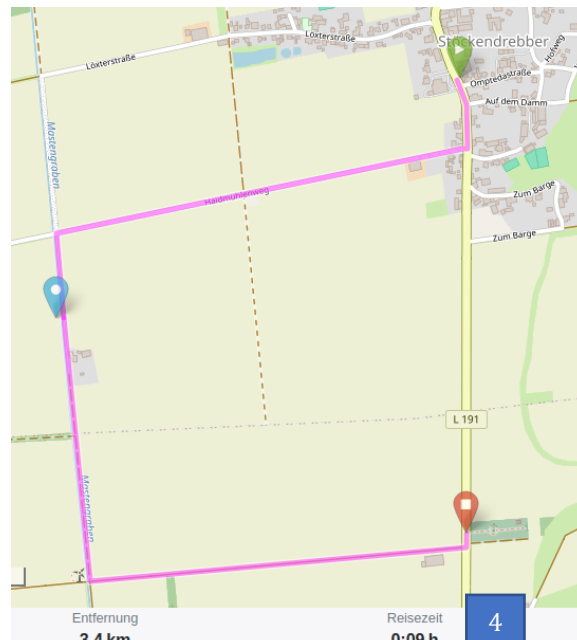
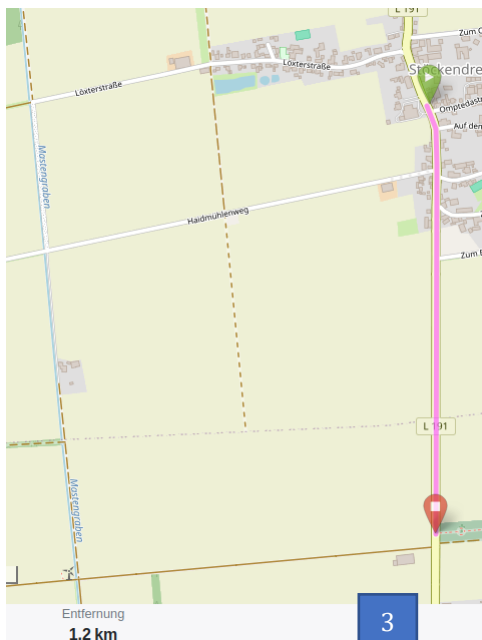
⁸Routen berechnet mit: <https://brouter.de/brouter-web/#map=5/51.495/10.986/standard>

HINTERGRUNDDOSSIER



1: Verbindung Stöckendrebber – Niedernstöcken über die L191

2: Verbindung Stöckendrebber – Niedernstöcken über bestehende Feld- und Wirtschaftswege (überwiegend unbefestigt, ausgeschildert)



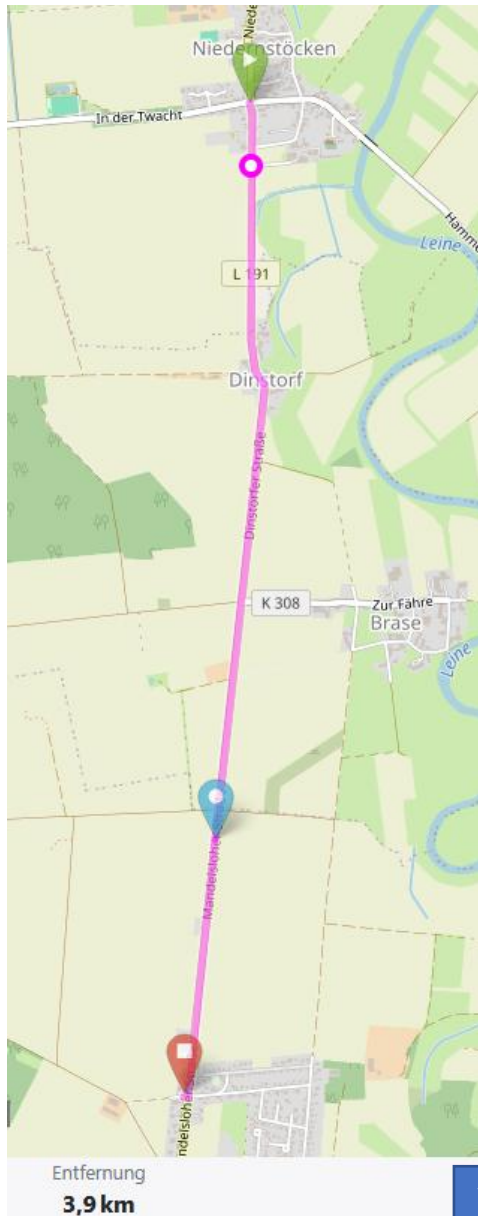
Alltagsbeispiel:

**Friedhof
Niedernstöcken /
Stöckendrebber**

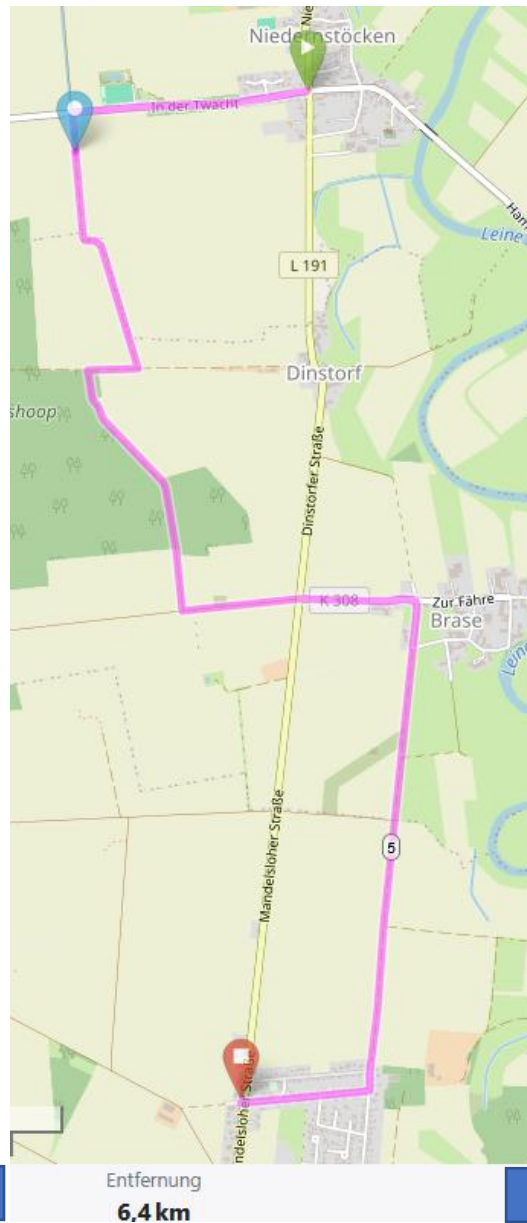
3: Verbindung über L191

4: Verbindung über Feld- und Wirtschaftswege

HINTERGRUNDDOSSIER



1

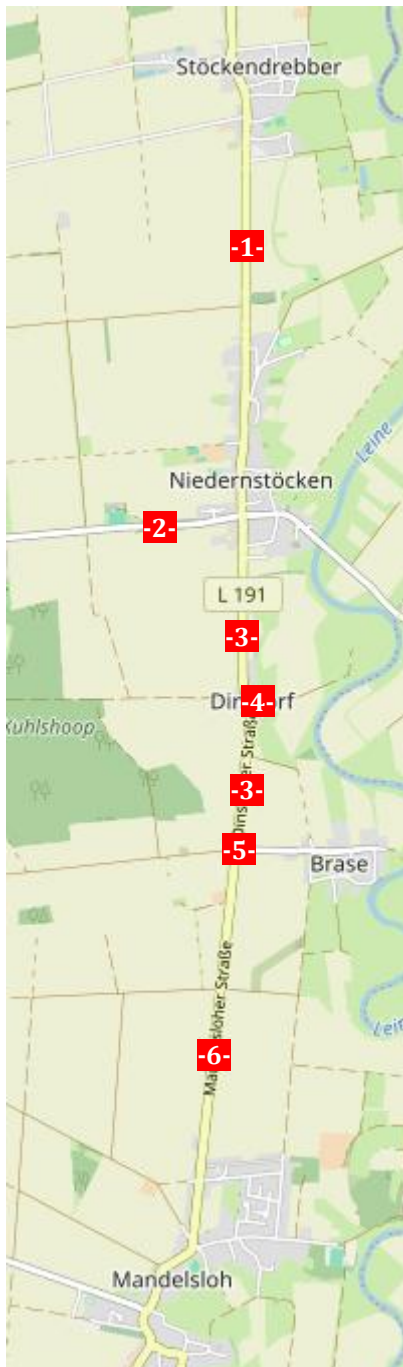


2

1: Verbindung Niedernstöcken - Mandelsloh über die L191

2: Verbindung Niedernstöcken-Mandelsloh über bestehende Rad-, Feld- und Wirtschaftswege (überwiegend unbefestigt, ausgeschildert, Zubringerwege nicht ausgeschildert)

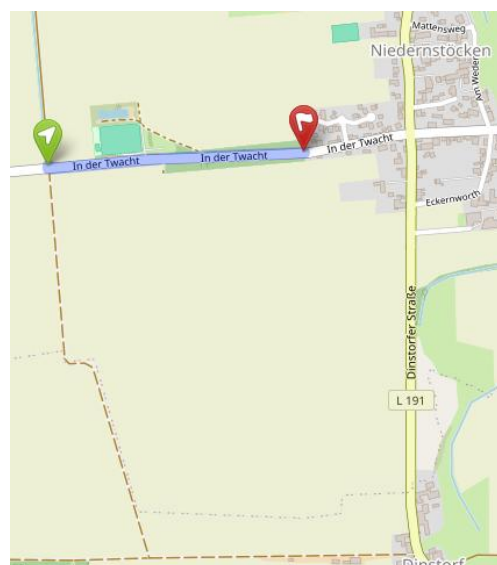
Gefahrenstellen



-1- gerade Landstraße mit Allee zwischen Niederstöcken und Stockendrebber, hohe KFZ-Geschwindigkeiten



-2- Um auf den Radweg von Niederstöcken Richtung Mandelsloh zu kommen, müssen knapp 700 m auf enger, gerader Kreisstraße (K305) zurückgelegt werden (Richtung Rodewald).



HINTERGRUNDDOSSIER

-3-: gerade Landstraße mit Allee zwischen Mandelsloh und Dinstorf, hohe KFZ-Geschwindigkeiten



-4-: Ortseinfahrt Dinstorf von Nidernstöcken kommend:

Von Mandelsloh kommend:

HINTERGRUNDDOSSIER



5: Abzweig/Anschluss Richtung Brase

HINTERGRUNDDOSSIER

