

RadZeit

Sommer 2025

Wolfenbüttel



Vorwort	Seite 3
Planung der Radschnellverbindung BS-WF	Seite 4
Familien-Wochenendausflug durch das Harzvorland	Seite 7
Radverkehrskonzept Schöppenstedt	Seite 9
Der Neue Weg – ewiges Ärgernis für Radfahrende?	Seite 12
Der Moselradweg	Seite 14
Ländlicher Wegebau	Seite 16
Fahrradfreundliche Kommune!?	Seite 18
Rahmenschloss und Einsteckkette	Seite 19
Jahresmitgliederversammlung 2025	Seite 20
Neue Kombischaltung von Classified	Seite 21
Mit dem Rad über die Alpen	Seite 22
Was macht eigentlich Julius?	Seite 25
Slow down faster: Bremsen für Ihr Fahrrad	Seite 26
Dreiräder für Erwachsene	Seite 29
Impressum	Seite 31
Geführte Radtouren 2025	Seite 32



Heze DAS RAD

Inh. Manuel Schumann

Ahlumer Str. 96 · 38302 Wolfenbüttel
Tel.: 05331- 64962 · Fax: 05331- 61787
E-Mail: info@fahrrad-henze.de

www.fahrrad-henze.de

Öffnungszeiten:
Montag: Nur Beratungstermine, nach Vereinbarung
Dienstag – Freitag 9.00 – 13.00 Uhr
und 15.00 – 18.00 Uhr
Samstag 9.00 – 13.00 Uhr

Wir sind autorisierter Schwalbe Airless Händler und rüsten Ihnen Ihr Fahrrad auf das neue schlauchlose System um.

Nie mehr Pumpen!



Airless System

Jetzt auch in Wolfenbüttel!

100 Prozent wartungsfrei Radfahren – ohne Pumpen. Tausende Mini-Luftpolster – im Inneren des Reifens sorgt ein extrem elastisches, thermoplastisches Polyurethan für Leichtlauf und Komfort.

SQlab
SPORTS ERGONOMICS

SQlab hat sich auf die Kontaktstellen zum Rad spezialisiert.

Asklepios (deutsch: Äskulap) gilt in der griechischen Mythologie als der Gott der Heilkunst. Mit seinen magisch heilsamen Kräften galt er als jener, der die Kunst des Heilens beherrschte wie kein anderer. Eine typische Darstellung des Äskulap ist ein bärtiger Mann, der sich auf einen Stab stützt, der von einer Schlange umschlungen ist.

Um jedem unserer Kunden die Möglichkeit zu geben an den drei Kontaktpunkten zum Fahrrad, auch auf längeren Fahrten, noch entspannter und komfortabler unterwegs zu sein, haben wir unser Produktportfolio um die Produkte der Firma SQlab erweitert.

Dadurch bieten wir Ihnen in unserem Ladengeschäft die Möglichkeit, mit unserer Unterstützung, den passenden Griff, Sattel oder auch Pedale, die Ihrer Ergonomie gerecht werden zu ermitteln und zu testen.

Einzigartig in der Stadt –

der „Schwalbe Schlauchautomat“

**24 Stunden lang,
sieben Tage in der Woche
von 26 bis 29 Zoll**

DV 13 26 Zoll mit Dunlopventil
AV 13 26 Zoll mit Autoventil
SV 15 28 Zoll mit franz. Ventil – Rennrad & Fitnessbike
SV 17 28 Zoll mit franz. Ventil – Trekking-/Cross-/Tourenrad
DV 17 28 Zoll mit Dunlopventil – Trekking-/Cross-/Tourenrad
SV 19 27,5 & 29 Zoll mit französischem Ventil

Liebe Leserinnen und Leser,

um mal gleich mit der Tür ins Haus zu fallen:

Der ADFC Wolfenbüttel sucht dringend eine Person, die Lust hat unserer langjährigen Schatzmeisterin Roswitha Börst nachzufolgen. Da wir bislang niemanden gefunden haben, hat Roswitha sich auf unserer letzten Mitgliederversammlung dankenswerterweise noch einmal wählen lassen. In zwei Jahren wird sie ihr Amt aber endgültig abgeben. Interessierte können sich sehr gerne unter info@adfc-wf.de an uns wenden!

Darüber hinaus suchen wir immer Aktive, die sich einbringen wollen und Lust haben Fahrradtouren zu leiten, die sich für bessere Bedingungen im Radverkehr einsetzen wollen oder die mal einen Artikel oder ein Vorwort für die RadZeit schreiben wollen.



Es ist uns trotz allgegenwärtiger Aktivenknappheit gelungen, eine überaus vielseitige RadZeit zu gestalten, in der die gesamte Bandbreite der Themen rund ums Fahrrad und Fahrradfahren abgedeckt ist:

In eigener Sache gibt es einen ausführlichen Bericht von der Mitgliederversammlung. Unser kostenloses Lastenrad Julius ist Thema einer kurzen Bestandsaufnahme nach fast vier Jahren Nutzungszeit.

Vier Artikel beschäftigen sich mit Fahrradtechnik im weiteren Sinne: Bremsen, Schaltung, Schlösser und Dreiräder für Erwachsene werden genauer beleuchtet.

Verkehrspolitik und Infrastruktur ist das Thema fünf weiterer Artikel. So geht es um den aktuellen Stand der Dinge bei der Radschnellverbindung nach Braunschweig und die Entwicklung eines Radverkehrskonzepts in Schöppenstedt. Ein Landtagsantrag zum ländlichen Wegebau ist ebenso Thema wie der aktuelle Zustand (Stand Anfang April 2025) des Okerwanderweges und die Probleme und Gefahrenstellen, mit denen Radfahrende auf dem Neuen Weg täglich konfrontiert sind.

Die vermutlich für die allermeisten von uns schönste Seite des Fahrradfahrens beschreiben drei Artikel über unterschiedlich lange und anspruchsvolle Radreisen. Ein Wochenendausflug im Harzvorland wird ebenso vorgestellt wie der Moselradweg und die Alpenüberquerung von Salzburg nach Grado an der Adria.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Tanja Mees

Planung der Radschnellverbindung Braunschweig-Wolfenbüttel

Ein Schritt in Richtung Fahrradfreundlichkeit

Seit 2019 stehen für die Radschnellverbindungen bzw. Radschnellwege, die die Städte Braunschweig, Wolfenbüttel und Salzgitter in einer sogenannten Y-Trasse verbinden sollen, Fördermittel des Bundes in Höhe von 13 Mio. € bereit. Nun ist bekannt geworden, dass diese Mittel bis 2030 in den Bau dieser Wegeverbindungen umgesetzt werden müssen. Dies hat dem Planungsprozess neuen Schwung verliehen. Radschnellverbindungen bieten die Chance, einerseits die Infrastruktur für den Radverkehr auszubauen und andererseits Pendler*innen ein umweltfreundliches Angebot zu machen, mit dem Rad schnell und bequem zu den großen Arbeitgebern, zu Bildungsreinrichtungen und weiteren übergreifenden Zielen zu gelangen.

Grundlagen

Die erste Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg BS-WF ist aus dem Jahr 2011 und wurde von der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg veröffentlicht. Schon damals wurde nach Abwägung des Potenzials und der Hand-

lungsanforderungen das Projekt als geeignet eingeschätzt. Die Diskussion im politischen Raum zeigte aber schnell, dass zumindest in Wolfenbüttel die Zeit dafür noch nicht gekommen war.

2017 hat der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) das Thema Radschnellverbindungen im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts „Regionale e-Radschnellwege“ wieder aufgenommen und elf Verbindungen im Gebiet des Großraumverbands untersucht. Von denen hat der Abschnitt Braunschweig-Wolfenbüttel in Hinblick auf das Potenzial, die Entfernung, die Verbindungsfunktion und die vorhandenen Radverkehrsverbindungen die beste Bewertung erhalten, gleich gefolgt von der Relation BS-SZ.

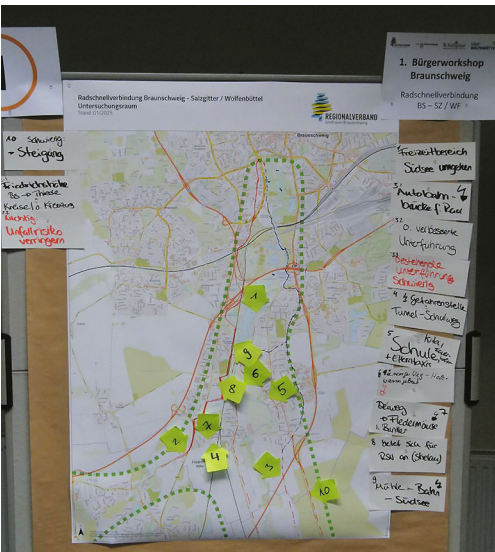
Öffentlichkeitsbeteiligung

Nachdem der RGB die planerischen Vorarbeiten erledigt hatte, ging das Projekt am 24.01.2025 mit einer Auftaktveranstaltung in die Beteiligung der Bevölkerung. Es folgten drei Veranstaltungen in BS, WF und SZ. Darin wurden in Arbeitsgruppen verschiedene Trassenvarianten mit ihren Vor- und Nachteilen in Arbeitsgruppen diskutiert und dokumentiert. In allen Veranstaltungen gab es ein breites Spektrum an Meinungen, Interessen und Wegealternativen.

Der ADFC Wolfenbüttel hat sich wie in der Vergangenheit dafür eingesetzt, den Ziel-/Startpunkt in Wolfenbüttel auf den Grünen Platz als verkehrliches Zentrum Wolfenbüttels festzusetzen. Da wesentliche Wohnquartiere Wolfenbüttels im Südosten der Stadt liegen, befürworten wir die östliche Führung im Bereich des Alten Weges anstatt der westlichen Trasse Groß Stöckheim-Leiferde.

Gestaltungskriterien

Die Qualitätsstandards und damit Förderkriterien für einen Radschnellweg stehen fest: Als Radweg muss er 3 Meter breit





4 von diversen Varianten [Grafik: TN]

sein, im Zweirichtungsbetrieb 4 Meter. Eine Trennung vom Fußverkehr ist vorgesehen, die Oberfläche ist befestigt (Asphalt, Pflaster), er ist überschwem-

mungssicher, hat eine möglichst geradlinige Führung und genießt – wenn möglich – Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr. Das alles zielt auf eine möglichst geringe Reisezeit ab, die die Attraktivität zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad – insbesondere für Pendler*innen – steigern soll. Radschnellwege sind wegen der erwarteten Verkehrsverlagerung vom Auto auf das Fahrrad eine Maßnahme zum Umwelt- und Klimaschutz!

Führungsvorschlag

Der Weg würde aus Sicht des ADFC Wolfenbüttel vom Grünen Platz über den Alten Weg verlaufen, der auf gesamter Länge Fahrradstraße werden würde. Weiter am Westrand des Lechlumer Holzes verläuft der Weg über die neu zu bauende Querung (Brücke) der Autobahn A36. Der Anschluss an die Braunschweiger Führung, die ebenso noch in der Diskussion ist, wäre im Neubaugebiet Stöckheims, westlich der Straßenbahnwendeschleife. Diese Führung würde den Neuen Weg umgehen, der wegen der Breitenanforderungen ungeeignet ist, würde eine Verkehrsberuhigung des Alten Weges zur Folge haben und im Bereich des Lechlumer Holzes zu weniger Ausgleichspflanzungen führen als die Strecke am Stern-



hausberg. Natürlich müssten für Spaziergänger*innen und Besucher*innen des Friedwaldes abgetrennte Flächen entstehen.

Wie geht es weiter?

Auf der Grundlage der in den Bürgerbeteiligungsveranstaltungen entwickelten Führungsvorschläge werden in einer Arbeitsphase aller Projektbeteiligten (RGB und Kommunen) und des Planungsbüros je drei konkrete Wegevorschläge erstellt. Diese gehen im Sommer in eine zweite Bürgerbeteiligung. Die daraus resultierenden Ergebnisse münden in eine konkrete Entwurfsplanung, die die Basis für die ge-

setzlichen Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren bildet.

Die abgestimmten Trassen führen dann zu konkreten Bau- und Ausgestaltungsplanungen, die in den jeweiligen kommunalen politischen Gremien beschlossen werden müssen. Im Rahmen der Bauplanungsphasen wird es weitere Beteiligungsmöglichkeiten geben. Es folgt die Bauphase. Eine zeitliche Einschätzung zu den letztgenannten Phasen wäre sehr spekulativ.

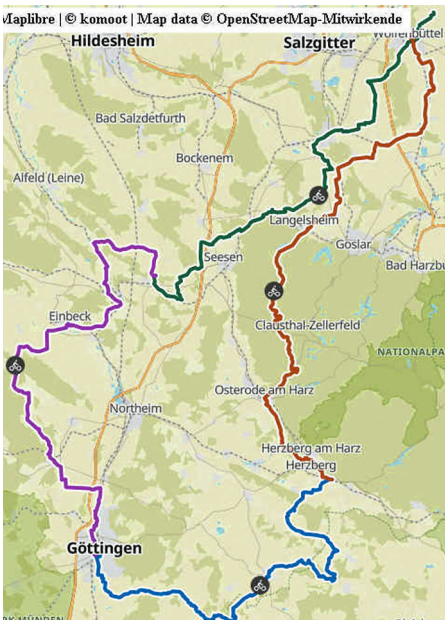
[Text: TN; Fotos: Fahrradstadt BS]



[Grafik: RGB]

Familien-Wochenendausflug durch den Harz und das Harzer Vorland

Einmal im Jahr ist es fest geplant, dass sich die Familie zu einem Fahrrad- oder Wanderausflug mit Übernachtung trifft. Diesmal passte das Himmelfahrtswochenende und an den 4 Tagen vom langen Wochenende konnten wir eine schöne Runde fahren. Da wir in Salzdahlum starteten, entfiel die verlorene Zeit für die Anfahrt mit Auto oder Zug.



Geplant war eine Tour über Langelsheim, im Innerstetal auf der Bahntrasse über den Harz, durch Osterode bis Herzberg, dann weiter über Duderstadt bis zur Universitäts- und Gänselieselstadt Göttingen. Von hier aus im Bogen durch die Bierstadt Einbeck bis zur Roswitha- und Kurstadt Bad Gandersheim. Von Bad Gandersheim über den Heber und dann mit einem letzten Blick auf die Höhen des Westharzes zurück nach Wolfenbüttel. Die Tour ging über 4 Tage. Die Etappen waren in der Länge passend für ein E-Bike und die Strecke hatte insgesamt 339 km Länge und 2580 Höhenmeter.

1. Tag: 94 km Salzdahlum - Herzberg

Morgens, Himmelfahrt am 8. Mai 24, standen 4 Räder, 3 Gravel- und ein E-Bike, bepackt mit den notwendigen Dingen für 4 Tage, bereit zum Start der Tour. Es war schönes sonniges Frühlingswetter. Wir rollten nach Wolfenbüttel und dann auf Pfaden und Wirtschaftswegen entlang der Oker und gelb leuchtenden Rapsfeldern bis nach Werlaburgdorf. Ab hier verließen wir die Oker und fuhren weiter auf kleinen Straßen und Wegen nach Langelsheim. Dort beginnt eine gut ausgebaute ehemalige Bahntrasse durch das Tal der Innerste bis nach Wildemann. Ab dort mussten wir uns die Straße für 6 km mit dem Autoverkehr teilen, bevor wir wieder abbiegen konnten und der Innerste bis zu unserem höchsten Punkt der Tour auf 555 m folgten. Der Blick ging durch die kahlen Bäume bis in das Harzvorland, aber an die toten Bäume kann ich mich noch immer nicht gewöhnen.



Es folgte eine herrliche Abfahrt bis nach Osterode, wo es am Marktplatz erst einmal ein wohl verdientes Eis gab. Die letzten Kilometer bis Herzberg waren dann schnell bewältigt.

2. Tag: 78 km Herzberg - Göttingen

Es war der Tag mit dem kürzesten Streckenabschnitt, da wir uns heute mit Till, unserem Sohn, trafen. Er konnte leider nicht dabei sein, da er gerade in den letzten Prüfungsvorbereitungen zu seiner Gesellenprüfung steckte.

Wir starteten wieder auf einer alten Bahn-



trasse und fuhren in einem Tunnel aus jungem und frischem Grün. Auf der Strecke passierten wir Merkmale aus der Bahnvergangenheit der Strecke, mit alten Kilometersteinen und Brückenbauwerken. Nach ca. 11 km machten wir einen kleinen Abstecher an die Rhumequelle. Es ist beeindruckend, dass türkisfarbene Wasser des trichterförmigen Hauptquelltopfes zu sehen. Die Rhumequelle ist die ergiebigste Karstquelle Mitteleuropas, mit einer mittleren Quellschüttung von ca. 2000 Litern pro Sekunde.

Weiter ging es Richtung Duderstadt mit einem schön zu fahrenden Anstieg bis auf 391m Höhe. Es ergaben sich als Belohnung schöne Ausblicke auf das Harzvorland mit einem Teppich aus grün-gelben Flächen. In Duderstadt hatten wir die Hälfte für den Tag erreicht und genossen erst einmal einen Kaffee und ein Stück Kuchen auf dem historischen Marktplatz mit Fachwerkhäusern und einem der ältesten Rathäuser Deutschlands, dessen Vergangenheit bis 1302 zurückreicht. Weiter fuhren wir auf kleinen Wegen und Landstraßen Richtung Göttingen. Hier begleitete uns ein stetiges Auf und Ab, wie es typisch ist für das Harzvorland.

Tag 3: 85 km Göttingen – Bad Gandersheim

Durch das Leinetal erreichten wir die Universitätsstadt Göttingen und durch das Leinetal verließen wir die Stadt auch wieder. Heute führte die Strecke häufiger über kleine Landstraßen, aber es gab fast

keinen Autoverkehr. Das erste Ziel war die Bierstadt Einbeck, dabei passierten wir das 938 Einwohner große Töpferdorf Fredelsloh mit reichlich Keramik-Kunst und einer alten Klosterkirche aus dem 12. Jahrhundert. Da es gut abwärts rollte und wir uns auf ein gutes Einbecker Bier freuten, gab es nur einen Blick auf den kleinen Ort.

Nach ca. 50 km hatten wir die alte Hansestadt Einbeck mit ihren 150 Fachwerkhäusern und dem alten Rathaus mit seinen drei Spitztürmen aus dem 16. Jahrhundert erreicht. Auf dem Marktplatz genossen wir, neben der Marktkirche St. Jacobi und Blick auf das alte Rathaus, ein frisch gezapftes Einbecker Bier in der Hoffnung, dass die letzten 35 km damit nicht zu lang werden. Weiter ging es im Leinetal auf einem sehr gut ausgebauten Radweg längs der L487 in Richtung Greene. Über uns sahen wir die alte Burgruine, wobei man den Besuch des Burgfrieds erst online im Fremdenverkehrsamt Einbeck beantragen und buchen müsste. Schade, denn der Blick über das Leinetal soll schön sein.



Nach Greene wechselten wir bis zum Ziel in Bad Gandersheim wieder auf Wirtschaftswege abseits von jeglichem Autoverkehr. Es folgten 7 km zwischen Leine und der alten Bahnlinie, an deren Ende wir auf einem kleinen Trail die Bahnlinie querten. Kurz danach durften wir noch einmal 150 m auf einem Schotterweg klettern. Aber da, wo es hoch geht, geht es auch wieder runter, mit einer flotten Ab-

fahrt bis Ohlenrode. Danach querten wir die Schnellbahntrasse, auf der ich schon in den ersten ICE-1-Zügen die 250 km/h genießen durfte und fuhren bis zum Skulpturenradweg. Auf dieser alten Bahntrasse rollten wir in die Roswithastadt Bad Gandersheim. Roswitha von Gandersheim lebte von 935 bis 980 und war eine der bedeutendsten Schriftstellerinnen des Mittelalters. Im Andenken an die Dichterin finden seit 1959 jährlich die Gandersheimer Domfestspiele statt. Wir genossen den Abschluss eines schönen Tourtages im Schatten des Doms bei einem guten italienischen Essen.

Tag 4: 79 km Bad Gandersheim – Salzdahlum

Der letzte Tag begann nach 8 km Einrollen mit einem Anstieg und einer schönen

Abfahrt über den Heber. Auch wenn es alles bekannte Strecken waren, genossen wir es, über die kleinen Straßen und Feldwege zu rollen. Wir fuhren entlang des Harzes und dann weiter über das Appelhorn bis Salzgitter. Hier gab es eine kleine Pause mit Kaffee und einem Stück Kuchen. Weiter fuhren wir in Richtung Oderwald. Da wir schnell unterwegs und fast am Ziel waren, beschlossen wir, einen Abstecher zum "Schwankenden Ritter" in Cramme zu machen. Hier ließen wir die schöne Tour ausklingen und rollten dann die letzten 15 km gemächlich nach Hause.

Sollte jemand Interesse an den GPX-Tracks haben, so können diese gern zur Verfügung gestellt werden.

[Text und Fotos: JK]

Radverkehrskonzept Schöppenstedt

Schöppenstedt ist eine beschauliche kleine Stadt, die durch den im Nachbarort Kneitlingen geborenen Till Eulenspiegel sehr bekannt geworden ist. Allerdings hat Schöppenstedt mit der fast ausschließlich auf den Autoverkehr konzentrierten Verkehrsplanung aus der Zeit zum Ende des letzten Jahrtausends zu kämpfen.

Um die Verkehrssituation für den Rad- und Fußverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten, haben die Verantwortlichen der Samtgemeinde Elm-Asse das Projekt gestartet, ein Radverkehrskonzept zu entwickeln. Für die Planung wurde ein externes Planungsbüro beauftragt, die "Planersocietät".

Der ADFC WF wurde beratend in das Projekt mit eingebunden. Positiv – und damit auch eine gute Basis für das Projekt – ist, dass politische Ratsfraktionen sowie die Verwaltung eingebunden sind und, so wie es uns erscheint, auch von der Notwendigkeit überzeugt sind und das Projekt sehr zielgerichtet unterstützen.

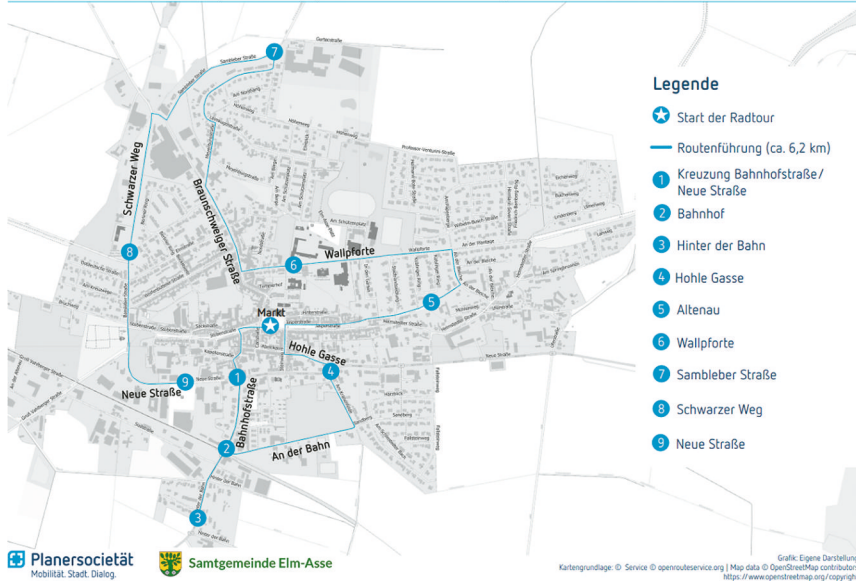
Am 13.01.2025 erfolgte das Auftaktge-

spräch für das Projekt mit einer Ortsbegehung zur ersten Betrachtung der neuralgischen Stellen.

Es folgte am 03.03.2025 ein Workshop mit Bürgern und Bürgerinnen der Stadt Schöppenstedt. Das Planungsbüro gab zu Beginn des Workshops eine Einführung in das Projekt. Anschließend teilten sich die Teilnehmer*innen in zwei Gruppen auf, in denen die Beteiligten anhand von konkreten Themenstellungen Problempunkte erörterten. Auch Lösungsideen wurden eingebracht und sehr aktiv diskutiert. Dabei kristallisierte sich schon heraus, dass ein sinnvolles Konzept, welches Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen gute, sichere und effektive Routen zur Verfügung stellt, nicht vollständig ohne Einschränkungen für den Autoverkehr umzusetzen ist.

Als nächster geplanter Schritt war am 01.04.2025 eine Planungsradtour mit Bürger*innen der Stadt zu den kritischen Punkten vorgesehen, die einer Änderung bedürfen. Hier sollen die kritischen Problemstellen anhand der Lösungsansätze bewertet und diskutiert werden.

Radverkehrskonzept Schöppenstedt: Planungsradtour (ca. 6,2 km)



Nachfolgend wird der Problempunkt Neue Straße/Bahnhofstraße etwas näher betrachtet.

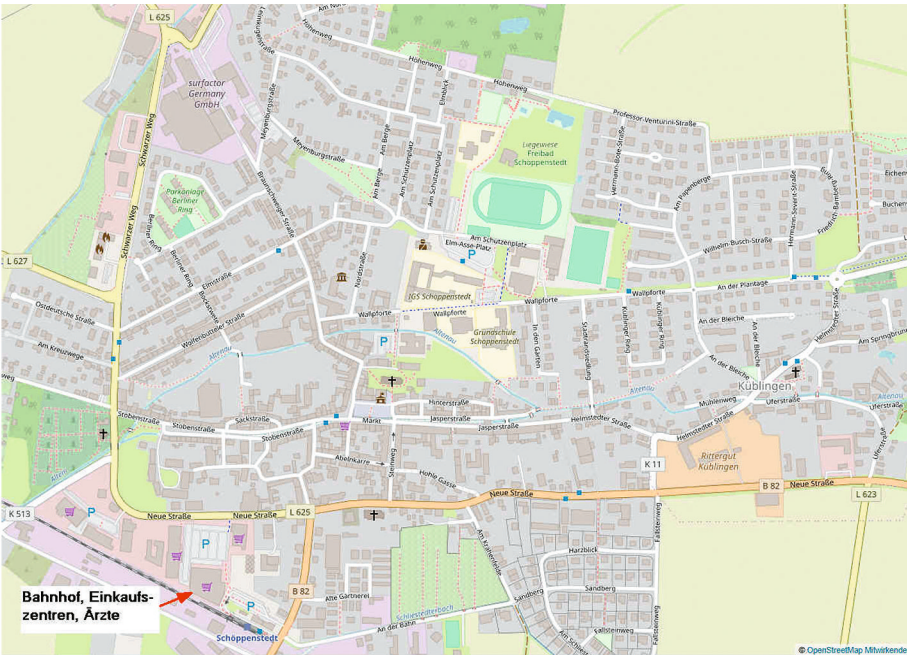
In der Übersichtskarte ist die Trennung von Bahnhof, Einkaufszentren und Ärzten von den Hauptwohnbereichen durch die stark befahrene Neue Straße (B82 und L625) gut zu erkennen. Der größte Lösungsdruck liegt an der Einmündungsstelle L625 sowie der Bahnhofstraße in die B82.

Die Kreuzung Bahnhofstraße mit der Neuen Straße ist ein schwieriger Punkt, der aber zwingend einer Lösung bedarf. Beide einmündenden Straßen sind zu schmal, um zusätzlich eine eigene Radverkehrsanlage aufzunehmen. Über diesen Kreuzungspunkt laufen jedoch die Verkehrsströme aus dem Zentrum mit den umliegenden Wohngebieten in Richtung Bahnhof. Auch das Einkaufszentrum und das Ärztehaus können über diese Verbindung erreicht werden, da es zwischen Bahnhof und den beiden öffentlichen Punkten einen Verbindungsweg gibt. Dieser bedarf jedoch einer Verbreite-

rung, da es sich momentan um einen reinen Fußweg handelt, der jedoch über eine Teerdecke verfügt.

Nachfolgend noch zwei Bilder von der Bahnhofstraße und der Einmündung der L625 in die B82 an der zitierten Ampelkreuzung.





In der ersten Aprilwoche ist vorgesehen, das Radverkehrskonzept durch Radverkehrszählungen zu untermauern. Aus Sicht des ADFC WF ist dabei auf jeden Fall zu berücksichtigen, dass der Radverkehr durch attraktive Radrouten zunehmen wird. Da es aktuell noch Punkte gibt, die ein starkes Gefährdungsrisiko für

die Radfahrenden darstellen, wird sich die Verbesserung erheblich auswirken.

Der nächste wichtige Projektschritt ist die Vorstellung der Zwischenergebnisse im Bauausschuss der Stadt am 24.04.2025.

Der Abschlussbericht mit der Übergabe des Radverkehrskonzeptes ist im Juni 2025 geplant.

Der ADFC geht davon aus, dass in der nächsten Ausgabe der Radzeit das Radverkehrskonzept vorgestellt werden kann. Da die Samtgemeinde das Konzept zielstrebig vorantreibt, ist davon auszugehen, dass dann auch die ersten Umsetzungsschritte erkennbar sind.

[Text und Fotos:JK]



Der Neue Weg – ewiges Ärgernis für Radfahrende?

Der Neue Weg ist Teil der B79 und eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen in die Stadt. Mit über 18.000 Kfz pro Tag ist die Straße am oberen Ende ihrer Leistungsfähigkeit. Die Radverkehrsanlagen entlang des Neuen Wegs gehören daher zu den wenigen benutzungspflichtigen Radwegen in der Stadt und sind zugleich aus einer ganzen Reihe von Gründen unkomfortabel bis zumindest riskant zu befahren:

Zwischen Grünem Platz und Forstweg gibt es, inklusive Grüner Platz, drei Ampelkreuzungen, deren Grünphasen auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs zugeschnitten sind. Trotz getrennter Streuscheiben für Fuß- und Radverkehr müssen Radfahrende regelmäßig unverhältnismäßig lange Rotphasen in Kauf nehmen.

Die Radwege entsprechen auf beiden Seiten durchgängig nicht den Breiten der gesetzlichen Regelungen, sodass man mit einem mehrspurigen Fahrrad wie einem Dreirad oder einem Lastenrad oder auch mit einem Gespann mit Anhänger die ganze Breite des Radweges einnimmt. Überholen ist also legal nicht möglich.

Der ohnehin zu knapp bemessene Raum für Fuß- und Radverkehr wird zusätzlich

durch störend platzierte Licht- und Ampelmasten sowie Haltestellenschilder verkleinert.

An der Zufahrt zum Edeka-/Lidl-Parkplatz muss mit unaufmerksam den Fuß- und Radweg kreuzenden Autofahrerinnen und -fahrern ebenso gerechnet werden wie an der Henriette-Breymann-Straße bzw. der dortigen Oil-Tankstelle oder in der anderen Fahrtrichtung bei der Bäckerei Reuss, auf Höhe der Zufahrt zum Antoinettengarten, dem Fitnessstudio oder der Aral-Tankstelle.

Etliche Grundstücke sind von Hecken eingefasst, die von den Anwohnerinnen und Anwohnern zum Teil nicht ausreichend gepflegt werden. Dadurch wird an den Einmündungen zur Räubergasse oder an der Ecke Alter Weg/Neuer Weg die Sicht gefährlich versperrt. Der schmale Fußweg wird durch wuchernde Hecken noch schmaler, sodass Fußgängerinnen und Fußgänger gezwungen werden, direkt an der Grenze zum Radweg zu gehen und natürlich nicht mit dem eigentlich vorgesehenen Abstand passiert werden können.

Auch im Baudezernat ist man sich der Situation bewusst, und so wurde die Ver-



vorher-nachher: Haltestelle Mittelweg

kehrsplanungsgruppe des ADFC WF vom Wolfenbütteler Stadtbaurat gebeten, zehn Verbesserungsmaßnahmen vorzuschlagen. Nach einer ausführlichen Befahrung des Neuen Wegs haben wir die folgenden Punkte festgehalten und schließlich Anfang des Jahres an die Radverkehrsbeauftragte weitergegeben:

- niveaugleiche Pflasterung und Verengung der Einfahrt zum Supermarktparkplatz
- niveaugleiche Pflasterung der Einmündung Henriette-Breymann-Straße/Zufahrt zur Oil-Tankstelle,
- niveaugleiche Pflasterung der Einmündungen Wilhelm-Busch-Straße und Alter Weg
- Schaffung einer Zuwegung zum Parkplatz auf Höhe der Ampelanlage Neuer Weg/Salzdahlumer Straße
- Versetzen der Ampelmasten an der Kreuzung Kleine Breite
- Versetzen der Ampelmasten an der Kreuzung Ungerstraße
- Versetzen des stadteinwärtigen Haltestellenschildes Mittelweg

- Versetzen des stadteinwärtigen Haltestellenschildes Ungerstraße
- Rückschnitt der anliegenden Hecken auf Grundstücksgrenze und in der Höhe, anschließend konsequente Pflege
- gleichberechtigte Ampelschaltungen für den Radverkehr an allen Ampelanlagen

Was ist bislang passiert?

Die Verwaltung hat dafür gesorgt, dass die Hecken zurückgeschnitten wurden. Die vorher-nachher-Fotos an der Ecke Ungerstraße und an der stadtauswärtigen Haltestelle Mittelweg zeigen eindrucksvoll, wie viel Platz dadurch wieder nutzbar wurde.

In Aussicht gestellt wurde uns, dass die Haltestellenschilder relativ zeitnah versetzt werden können. Für alles andere gibt es bislang Absichtserklärungen ohne konkrete Termine oder Ablehnung angesichts der damit verbundenen Kosten.

Wir bleiben dran.

[Text und Fotos: TaM]



vorher-nachher: Haltestelle Ungerstraße



Burg Eltz

Der Moselradweg

Eine Radtour an der Mosel im vergangenen Jahr hat uns so gut gefallen, dass ich Lust machen möchte, diese landschaftlich und kulturell abwechslungsreiche Strecke kennenzulernen.

Der Moselradweg ist einer der beliebtesten Fernradwege Deutschlands (Platz 10 in der ADFC Radreiseanalyse 2024) und mit vier (von fünf) Sternen als „Qualitätsradroute“ zertifiziert. Der Weg ist durchgängig breit, von guter Oberflächenqualität und in beide Richtungen gut ausgeschildert.

Im vergangenen Jahr war es noch möglich, mit einem durchgehenden IC von Braunschweig bis Koblenz anzureisen. Einen durchgehenden Zug gibt es 2025 leider nicht mehr, man muss jetzt also mindestens einen Umstieg mit Rädern und Gepäcktaschen einplanen.

In der Region bemüht man sich sehr um Radtouristen, denen sogar Ausflüge abseits der Mosel erleichtert werden. Es drohen dann nämlich sofort steile Anstiege auf Eifel oder Hunsrück, die durch ein umfangreiches Angebot an Bussen mit Fahrradanhängern erleichtert werden.

Man bucht (unter radbusse.de), fährt mit dem Bus bergan und mit dem Rad auf anderer Route wieder an die Mosel oder einen der Seitenflüsse. Auch längs der Mosel verkehren diese Busse.

Wer nicht nur das Radfahren und die Landschaft genießen will, kommt in der Saison bei zahlreichen Musikfestivals, Konzerten und anderen Veranstaltungen auf seine Kosten.

Alle Radreiseführer beschreiben die Tour von Trier (oder Perl am Dreiländereck D-F-LUX) bis Koblenz mit einer Länge von ca. 195 km. Es gibt einen „Hauptweg“, aber fast immer auch eine Alternativroute am gegenüberliegenden Ufer, die beide sämtlichen Flussschleifen folgen. Da die touristischen Highlights auf beiden Ufern liegen können und es schwierig ist, unterwegs mit einem Radreiseführer „gegen den Strom“ zu fahren, hatten wir unsere Etappen und die „Seitenwechsel“ vorher mit Komoot geplant, Hotels gebucht und zwei Abweichungen vom Moselradweg vorgesehen. Dass wir damit flussaufwärts fuhren, war angesichts des geringen Gefälles der Mosel nicht zu spüren.



Auch an der Mosel gibt es Nutzerkonflikte!

In der letzten Maiwoche waren noch nicht viele Radler unterwegs, die attraktiven Haupttouristenorte Cochem und Bernkastel waren jedoch bereits voller Touristen. Traben-Trarbach dagegen, der dritte „Hauptort“, wird als „Jugendstilstadt“ vermarktet, enttäuschte uns aber durch einen sehr schlechten Zustand von vielen Jugendstilbauten. Überhaupt machten viele der kleinen Orte einen renovierungsbedürftigen Eindruck. Geschlossene Hotels oder Restaurants lassen eine genaue Reiseplanung nötig erscheinen!

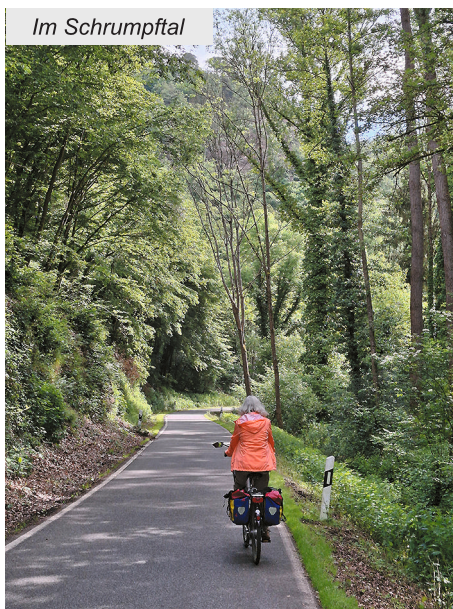
Unsere erste Abweichung vom Moselradweg führte zur sehenswerten Burg Eltz. Dafür musste allerdings ein steiler Anstieg (10 % Steigung) bewältigt werden, was wir am Ende mit unseren „Bio“-Rädern nur schiebend schafften. Wir übernachteten in der Nähe und nahmen auf Rat des Wirtes am nächsten Morgen den Weg zurück zur Mosel durch das schöne, waldige und kurvenreiche „Schrumpftal“. Wir rollten entspannt bergab, begleitet von einem plätschern-

den Bach, der früher 15 Wassermühlen antrieb, von denen teilweise nur noch Reste vorhanden sind.

Die zweite Abweichung war ein Bahntransport von Cochem nach Traben-Trarbach, der uns einige Flussschleifen ersparte und durch den Kaiser-Wilhelm-Tunnel (bis 1988 mit 4,2 km Deutschlands längster Eisenbahntunnel) sowie über das Pündericher Hangviadukt führte.

Während der gesamten Fahrt passierten wir berühmte Weinlagen und Weingüter, in Neumagen erinnerte das berühmte römische Weinschiff an die Tradition des Weinbaus. Wer kein Weintrinker ist, muss also ständige Weinwerbung ertragen...

Auch Burgenfans kommen auf ihre Kosten. Von Koblenz bis Trier gibt es fast zwei Dutzend Burgen und Ruinen an der Mosel oder in ihrer Nähe. Und zumindest eine sollte man erklimmen, denn der Blick von oben auf die Flusslandschaft mit ihren zahlreichen Schleifen ist immer lohnend.



Im Schrumpftal

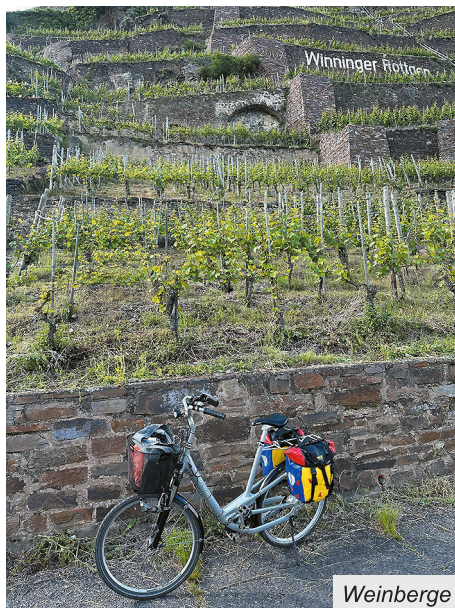
Die letzten Kilometer nach Trier legten wir im Nieselregen zurück. Die alte Römerstadt Trier konnten wir im Sonnenschein erkunden, vor der Rück- oder Weiterreise muss man hier unbedingt ein paar Tage einplanen (neun Welterbestätten!).

Informationen im Internet und Reiseführer sind so zahlreich, dass ich nur drei Quellen anführen möchte:

mosel.de
visitmosel.de
rlp-tourismus.com

Für Informationen unterwegs an besonderen Attraktionen wird die App „Audio-tour“ angeboten, mit deren Hilfe man an 40 „Lauschstationen“ Details zu Bau-denkmälern oder Landschaft und Ge-schichte erhält.

[Text und Fotos: RM]



Bericht aus dem Niedersächsischen Landtag:

Ländlicher Wegebau

Im Februar dieses Jahres lag dem Niedersächsischen Landtag ein Antrag vor zum Thema „Ländlicher Wegebau: Die Erschließung des ländlichen Raums anforderungsgerecht weiterentwickeln und bedarfsgerecht finanzieren“.

Der Antrag (Zusammenfassung)

Niedersachsen ist ein Land der ländlichen Räume. Mit Ausnahme der großen Städte (Hannover, Osnabrück, Oldenburg, Braunschweig, Wolfsburg) sind in Niedersachsen alle Regionen mehr oder minder stark ländlich geprägt. Diese besonders ländliche Prägung besteht in vielen Landkreisen Niedersachsens.

Im ländlichen Wegebau haben sich durch strukturelle und technologische Entwicklungen in der Land- und Forstwirtschaft sowie veränderte Anforderun-

gen in den Bereichen Tourismus, klimafreundliche Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes sowie Naturschutz erhebliche neue Anforderungen ergeben. Diese werden durch das politische Ziel des Klimaschutzes durch Moorbodenschutz aller Voraussicht nach nochmals größer werden. Für ein Flächenland wie Niedersachsen mit einem überdurchschnittlich großen Anteil ländlich geprägter Regionen besitzen diese Entwicklungen eine herausragende Bedeutung.

Bis zum Ende der vergangenen Förderperiode der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) stellte der ländliche Wegebau eine Fördermaßnahme im Rahmen des „Programms zur Förderung der Entwicklung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen“ dar. Mit dieser Maßnahme wurde die Erneuerung bzw. der Ausbau



von Wegen zur Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Flächen einschließlich erforderlicher Brücken sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Naturschutzes unterstützt.

In den zur Zeit geltenden Förderprogrammen ist eine solche Förderung nicht mehr vorgesehen.

Die Antragstellerin fordert daher die Bereitstellung von 10 Millionen Euro für derartige Maßnahmen. In den Vorschlägen zum Haushalt wurde diese Forderung auf 5 Millionen Euro reduziert.

In der Beratung betonten die Sprecher aller im Landtag vertretenen Fraktionen die Bedeutung des ländlichen Wegebaus. Wie immer ist auch hier die Finanzierung das eigentliche Problem.

Dazu einige Zahlen:

In Niedersachsen mussten nach Aussage des Landwirtschaftsministeriums jährlich ca. 1.850 km Wege ertüchtigt werden.

Die Kosten liegen pro Kilometer bei etwa 150.000 Euro, in schwierigem Gelände, z. B. Mooren, bis zu 400.000 Euro.

Als Beispiel wurde Nordrhein-Westfalen angeführt, wo ein Programm in Höhe von

7 Millionen Euro lediglich zur Wegeerneuerung von 39 km führten.

Zur Diskussion stand auch die Frage, wie man die geforderten 5 Millionen verteilen sollte. Beispiel: Verteilt man diese Summe gleichmäßig auf alle Landkreise, reicht das pro Landkreis gerade mal für 700 bis 800 m Schotterweg.

Auch die Frage, die vorgeschlagene Summe nur einem Landkreis zur Verfügung zu stellen, konnte unter dem Gesichtspunkt der Gerechtigkeit nicht wirklich beantwortet werden.

Das Ende vom Lied: Der Antrag wurde mehrheitlich abgelehnt und alle Beteiligten hoffen auf mögliche spätere Förderprogramme.

Mein persönliches Fazit:

Wir schimpfen (übrigens zu Recht) häufig auf die Feldmarkinteressensschaften und die Forstgenossenschaften. Aber: Ohne diese wären die ländlichen Wege wohl noch schlechter.

[Text und Foto: Karl Heinrich Börst]

Fahrradfreundliche Kommune!?

Wolfenbüttel ist an zwei Radfernwege angebunden: den Weser-Harz-Heide-Radweg und den Radweg Berlin-Hameln. Beide schaffen es in Hinsicht von Popularität und Attraktivität nicht unter die Top10 der Radfernwege Deutschlands. Der erste wird im Landkreis WF ca. zehn Kilometer längs der ehemaligen B4 mit ihren Schwächen in der Radwegeführung geführt. Eine alternative Führung über Neindorf ist zwar oft diskutiert worden, scheiterte bislang wohl aber an den Interessen von Forst- und Landwirtschaft.

Okerwanderweg:
Radwegschäden



Der Weg zwischen Berlin und Hameln verläuft zwischen Groß Denkte und Dettum teilweise auf einer kurvigen, mindestens gefühlten gefährlichen Landstraße ohne Radweg. Die Alternative entlang des Vilgensees scheitert ebenfalls an den landwirtschaftlichen Interessen. Vor über 10 Jahren äußerte ein Planungsamtsleiter der Stadtverwaltung in einer Veranstaltung zum Radtourismus im Landkreis Wolfenbüttel, man möge sich doch bitte nicht einbilden, dass wir uns mit den großen Radreiseregionen messen könnten. Soweit die Ambitionen! Leider ist in den letzten Jahren bei den Radfernwegen keine wirkliche Verbesserung erreicht worden. Diskutiert werden immer wieder sogenannte Gestattungsverträge zwischen Landkreis und Land- bzw. Forstwirtschaft,

die die Nutzung dieser Wege regeln. Uns ist nicht bekannt, dass es hier Fortschritte gibt.

Stattdessen ist im vergangenen Winter ein Teil des Radfernweges Berlin-Hameln deutlich verschlechtert worden. Anfang Dezember wurden am Okerwanderweg – also zwischen Lindenhalle und dem Gutspark Linden – Baumfällarbeiten vorgenommen. Durch schweres Gerät wurde die ohnehin nicht gute Oberfläche weiter zerfahren. Im Januar und Februar war der Weg so matschig, dass er kaum noch von Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen angenommen wurde. Mittlerweile ist der Weg abgetrocknet, aber Unebenheiten und durch die Maschinen verursachte Löcher, die durchaus Gefahrenstellen für Rollatoren, E-Scooter und unsichere Radfahrer*innen bedeuten, sind geblieben. Eine zweite Anfrage im Ausschuss für Bau, Stadtentwicklung und Umwelt hat lediglich dazu geführt, dass der Weg nun als „schadhaft“ gekennzeichnet ist (Stand 01.04.2025).

So bleiben wir als Radreiseregion nicht in positiver Erinnerung! Daneben ist der Weg eine wichtige Alltagsverbindung für viele Menschen, die in Linden, Neindorf oder Klein/Groß Denkte wohnen und in Wolfenbüttel arbeiten, zur Schule gehen oder einfach die Stadt besuchen wollen. Von einer Fahrradfreundlichen Kommune erwartet man mehr! [Text und Fotos: TN]

Richtung Dettum



Mehr als nur ein „Bäckerschloss“: Rahmenschloss und Einsteckkette

Rahmenschlösser sind praktisch. Sie sind direkt am Fahrrad verbaut, man kann sie nicht zu Hause vergessen. Sie werden auch scherzhaft „Bäckerschloss“ genannt, weil man mit ihnen das Fahrrad sichern kann, während man mal eben beim Bäcker einkauft, das Fahrrad also nur sehr kurz vor dem Laden stehen lässt. Weil ein so abgeschlossenes Fahrrad immer noch weggetragen werden kann, ist ein Rahmenschloss allein also niemals eine ausreichende Sicherung.



Verschiedene Hersteller bieten jedoch Rahmenschlösser an, die mit stabilen Einsteckketten kombiniert werden können. Diese Ketten sind je nach Ausführung bis zu 140 cm lang, die Kettenlieder sind aus bis zu 8 mm dickem Stahl gefertigt. Sie alle haben an einem Ende einen Ring oder ein offenes Kettenglied, am anderen Ende einen Einrastbolzen.

Will man das Fahrrad mit der Kette sichern, legt man die Kette zum Beispiel um einen Anlehnbügel und bildet eine Schlaufe, indem der Bolzen durch den Ring oder das Kettenglied geführt wird,

bevor er im Rahmenschloss eingesteckt wird (s. Foto).

Ist die Kette ausreichend lang, kann man sie auch um Lichtmasten oder dickere Pfosten legen und wird entsprechend flexibel.

Die Rahmenschlösser lassen sich an fast jedem Fahrradrahmen montieren, entweder an dafür vorgesehenen Aufnahmen oder mit separat erhältlichen Halterungen. Schloss und Kette kann man entweder im Set kaufen oder individuell kombinieren. Es gibt die Schlösser mit „Schließzwang“, das heißt, der Schlüssel muss stecken bleiben, oder ohne, kann dann also immer abgezogen werden.



Ebenfalls erhältlich sind Taschen für die Ketten, die zum Beispiel am Sattel befestigt werden können. Je nach Hersteller kann man beim Kauf auch die Nummer eines bereits existierenden Schlüssels angeben und benötigt so für mehrere Schlösser nur einen einzigen Schlüssel.

[Text und Fotos: TaM]

Jahresmitgliederversammlung 2025

Die Jahresmitgliederversammlung fand am 11. März 2025 im MGP (Mitgestaltungspunkt WF) statt. Thilo Neumann (Vorsitzender) konnte 16 Anwesende begrüßen. Dazu gehörten auch einige neue Mitglieder, die sich aktiv seit ihrem Eintritt einbringen. Im Rückblick auf die Aktivitäten im vergangenen Jahr konnten erwähnt werden: 136 Codierungen, 33 Fahrradtouren und 10 Termine in der Fahrradselbsthilfewerkstatt. Beim Stadtradeln hat ein Team von 28 Teilnehmern den 2. Platz in der Vereinskategorie erreicht. Mit dem Schwerpunkt „Überholabstand einschätzen“ gab es eine Aktion sowohl beim WUM (Wolfenbütteler Umweltmarkt) am 15.06.24 als auch beim „Autofreien Rosenwall“ am 04.08.24. Am Fahrradclimatest 2024 haben – trotz intensiver Bewerbung – leider nur 312 Wolfenbütteler teilgenommen. Das sollte

2026 unbedingt gesteigert werden.

Die Mitgliederzahl (415 am 31.12.24) hat sich kaum verändert: 17 Eintritte stehen 18 Austritten gegenüber. Dabei ist der Anteil der Aktiven erfreulicherweise größer geworden.

Bei den anstehenden Wahlen haben sich bei der Zusammensetzung des Vorstandes und der Beisitzer*innen Veränderungen ergeben: Thilo Neumann (Vorsitzender) und Roswitha Börst (Schatzmeisterin) wurden in ihren Ämtern bestätigt. Erica Neumann hat aus persönlichen Gründen nicht mehr kandidiert. Hier wurde Tanja Mees einstimmig zur neuen Co-Vorsitzenden gewählt. Zu den drei Beisitzer*innen wurden Jörg Klusmann, Erica Neumann und Monika Meißner gewählt. Als Kassenprüfer wurden Rolf Meyer und Jürgen Hartmann gewählt.

Für das aktuelle Jahr wollen wir sowohl im öffentlichen Bereich als auch auf politischer Ebene weiterhin versuchen, verbesserte Bedingungen im alltäglichen Radverkehr und bei der Infrastruktur zu erreichen. Dazu gehören u. a. die Einmischung in radverkehrsrelevante Themen bei der Stadt- und Kreisverwaltung (Teilnahme an Ausschusssitzungen, regelmäßige Treffen mit Radverkehrsbeauftragten, Beratung bei Radverkehrskonzepten).

Daneben sind geplant:

04.-24. Mai: *Teilnahme am Stadtradeln* (Aufakttour am So, 04.05.25, um 12 Uhr / Start am Schlossplatz)

Sa, 14. Juni: *Infostand auf dem WUM* (Wolfenbütteler Umweltmarkt), in der Fußgängerzone

So, 29. Juni: *Aktion beim „Autofreien Sonntag“*



Bild (v. li. n. re.): Jörg Klusmann (Beisitzer), Thilo Neumann (Vorsitzender), Monika Meißner (Beisitzerin), Tanja Mees (Vorsitzende), Erica Neumann (Beisitzerin), Roswitha Börst (Schatzmeisterin)

[Text: EN; Foto: Frank Klages]

Neue Kombischaltung von Classified

Die Kombination aus Naben- und Ketten-schaltung war in den 80er/90er Jahren schon von den Firmen Fichtel & Sachs auf dem Markt. Als 3x7 – also 3-fach Nabenschaltung mit Planetengetriebe kombiniert mit einer Kettenschaltung bei 7-teiliger Kassette – wurde sie beispielsweise in Liegerädern eingebaut. Es ergeben sich 21 fahrbare Gänge, die allerdings Überschneidungen aufweisen. Später kam von SRAM die Dualdrive 3x9 auf den Markt, die es an Pedelecs mit Mittelmotor ermöglichte, mehr als die damals üblichen 9 Gänge der Kettenschaltung oder 8 Gänge einer Nabenschaltung (vom „Exoten“ Rohloff mal abgesehen) zu nutzen. Beide – 3x7 und 3x9 – hatten Vorteile, führten aber ein Nischendasein.



Nun hat die Firma Classified einen neuen Anlauf gewagt: eine elektronisch per Funk geschaltete Zweifachnabe mit einer 11-fach- bzw. 12-fach-Kettenschaltung kombiniert. Das ergibt 22 bzw. 24 Gänge, aber eine geringere Zahl verschiedener Übersetzungen, bei der 2x12 sind es 16. Durch sie wird der vordere Umwerfer, der an der Tretkurbel zwischen zwei oder drei Kettenblättern schaltet, überflüssig. Die Kassette ist herstellerspezifisch, da sie mit einer speziellen Aufnahme mit der Nabe montiert wird, das Schaltwerk kann von SRAM oder Shimano verwendet werden.

Viele Mountain- oder Gravelbikes verzichten ohnehin schon auf den Umwerfer und gleichen dies mit teuren und schweren

Kassetten mit einer Bandbreite von 10 bis 52 Zähnen aus. Das entspricht einem Übersetzungsbereich von 520 %.

Die Classified-Schaltung erreicht beispielsweise mit einer 11-40-Zähne-Kassette und den Nabenschaltungsübersetzungen 1:1 bzw. 1:0,7 einen Übersetzungsbereich von 530 %. Die 1x12-Schaltung mit der großen Kassette ist gegenüber der Classified-Nabe mit der o.g. Kassette um mehrere hundert Gramm leichter.

Im Vergleich der Classified-Schaltung mit einer 2x12-Schaltung mit Schaltwerk und Umwerfer ist der Übersetzungsbereich der Classified deutlich kleiner, beim Gewicht nehmen sich die Schaltungen nicht viel.

Die Vorteile der Nabenschaltung von der Firma Classified: Sie lässt sich unter Belastung schalten, ist schneller als ein Blattwechsel am Umwerfer und sie lässt sich auch im Stand schalten. Außerdem wirkt das Rad optisch etwas „aufgeräumter“.

Beim Nachrüsten kämen Kosten von ca. 2.500 € inklusive Schalter, Kassette und Nabe mit Laufrad auf. Preislich wäre das also vermutlich nur bei Neurädern mit dieser Schaltung wie dem Backroad x Classified von Rose Bikes interessant.



[Text: TN; Fotos: Hersteller]

Mit dem Rad über die Alpen

Auf dem Ciclovía Alpe Adria von Salzburg an die Adria

Von Wolfenbüttel nach Salzburg

Eine kleine Gruppe aus dem Wolfenbütteler Radlertreff hatte schon mehrfach Wochentouren unternommen, so z. B. nach Amsterdam und an die Werra. Für das Jahr 2024 war zunächst eine Tour von Paris durch die Champagne nach Nancy geplant, die jedoch wegen der Olympischen Spiele vertagt wurde. So fiel die Wahl auf die Alpen, genauer auf den Radweg Alpe-Adria von Salzburg nach Grado.



Start in Wolfenbüttel

Am 6. Juni 2024 ging es dann los: Sechs Fahrradfreundinnen und -freunde fuhren mit der Regionalbahn nach Halle, wo der ICE nach München uns aufnehmen sollte. Leider hatte die Fahrplanauskunft bei der Ticketbuchung die zwischenzeitlich eingerichtete Baustelle „vergessen“, so dass wir in Aschersleben vor dem Ersatzbus standen, der uns trotz ausreichenden Platzangebotes nicht mitnahm. Nach in-

tensivem Fahrplanstudium gelang es uns, mit dem Regionalverkehr nach München zu gelangen und gegen Mitternacht in Salzburg das Hotel zu beziehen. An den geplanten Bummel in der Salzburger Altstadt war nicht zu denken.



Start am Hotel

Entlang der Salzach nach Bischofshofen

Am nächsten Morgen startete die erste Etappe entlang der Salzach in Richtung Hohe Tauern. In Golling stoppte uns die nächste Baustelle und wir mussten auf die Bahn ausweichen, die uns nach Werfen brachte. Kurz darauf versperrte die nächste Baustelle den Weg und es folgte eine Umleitung mit 300 Höhenmetern bis nach Bischofshofen. Nach einem ersten kühlen Bier besichtigten wir die bekannten Sprungschanzen, bevor im Gasthaus „Tirolerwirt“ das Abendessen serviert wurde.

Von Bischofshofen bis Bad Gastein

Der zweite Tag begann mit bestem Wetter. Immer entlang der Salzach ohne we-



Bahnhof Salzburg bei Nacht



Bad Gastein

sentliche Steigung bis Schwarzach, dann auf kleinen Straßen mit spürbaren Anstiegen und guten Ausblicken auf den Großglockner ins Tal der Gasteiner Ache. Durch einen Tunnel mit starkem Autoverkehr aber getrenntem Radweg führte die Radroute ohne große Anstrengung bis nach Bad Gastein. Im Ort warteten jedoch steile Rampen bis zu 18 % auf die gepackten Fahrräder und ihre Besatzung.

Streckenweise war für „Biobiker“ nur noch Schieben angesagt, aber schließlich lag das Hotel vor uns. Das Abendessen mit Tiroler Spezialitäten rundete den Tag ab.

Durch den Tauerntunnel bis nach Seeboden

Der dritte Tag versprach ein Highlight für den Radtouristen: die Fahrt durch den Tauerntunnel. In Böckstein verstaute bei strahlendem Sonnenschein über hundert Radler ihre Räder im Packwagen der „Tauernschleuse“ und warteten auf das Licht am Ende des Tunnels in Mallnitz.

Ausladen in Mallnitz



Sodann ging es über etliche Kilometer und Serpentinaufstiege ins Mölltal. An der Möllbrücke lud ein Biergarten zur Jause ein, bevor der Radweg entlang der Drau an den Millstätter See führte. In Seeboden empfing uns eine freundliche Pension mit einem Kaltgetränk im Obstgarten.

Vom Millstätter See nach Villach

Leider setzte in der Nacht ein heftiger Regen ein, sodass wir den Start entlang des Seeufers verwarfen und lieber in voller Regenkleidung zum Bahnhof in Spittal fuhren. Dort angekommen klarte der Himmel wieder auf, und die Bahnfahrt wurde

Eisessen in Villach



gegen den bekannten Drau-Radweg eingetauscht. Am frühen Nachmittag erreichten wir unser Etappenziel Villach und genossen die Sommerwärme beim Eisessen vor dem Hotel.

Vom Wörthersee nach Gemona

Am fünften Tag ging es von Villach entlang der Gail nach Südwesten Richtung Italien. Gleich hinter der Grenzstation folgte die erste Steigung auf den höher liegenden Bahntrassenweg nach Tarvisio.

Ein großer Teil der ehemaligen Bahntrasse durch das folgende „Kanalital“ ist zu einem bequemen Radweg ausgebaut worden, mit Mittelstreifen, mehreren Tunnel und Viadukten. Etliche Bahnhöfe sind nun Jausenstationen. Nur an zwei noch unfertigen Abschnitten muss der Radtourist auf die Straße ausweichen.

Leider bestraft uns das Wetter auf dieser Etappe mit Dauerregen, sodass wir froh



Jausenstation

waren über jede Pause am Tunnelende, in der Jausenstation und später im Hotel in Gemona. Von der sehenswerten Stadt Venzone, die nach einem Erdbeben wiederaufgebaut wurde, haben wir daher nichts gesehen.

Durch das Friaul nach Udine

Die sechste und vorletzte Etappe verlief durch die Acker-, Garten- und Waldgebiete des Friaul, immer begleitet von historischen Gebäuden, bis ins Zentrum von Udine, der Hauptstadt des Friaul. Der Stadtrundgang führte auf die Festung, von der ein herrlicher Rundblick auf das Alpenpanorama bis nach Istrien möglich war.



Alpenpanorama

Unser Hotel lag zwar citynah, versprühte jedoch den Charme der 50er Jahre.

Ankunft an der Adria

Die Schlussetappe nach Grado an die Adria bot keine fahrradtechnischen Schwierigkeiten, sondern „Genuss pur“. Zwischen Weinfeldern erreichten wir die alte Festungsstadt Palmanova der Republik Venedig mit seiner kreisrunden



Palmanova Piazza Grande

Piazza Grande.

Nach wenigen Kilometern entlang der Straße lag die Lagune vor uns, die wir auf dem Straßendamm durchquerten. Das Hotel war schnell gefunden und der Bumel durch die quirlige Fußgängerzone bot Gelegenheit zum Shoppen und Ausspannen am Strand. Ein typisch italienisches Fischessen schloss den Abend bei Sonnenschein ab.

Nun blieb uns nur noch die Rückfahrt. Nach einem kurzen Strandbesuch ging es zum nächsten Bahnhof in Cervigniano, wo ein Zug nur für Radtouristen uns aufnahm. In feuchtföhlicher Begleitung kamen wir abends in Villach zur Zwischenübernachtung an. Die folgende Bahnfahrt über München und Halle verlief planmäßig.

Als Gruppentour für 2025 ist ein Track über den Rennsteig von Eschwege bis nach Saalfeld geplant. Dazu werden wir die Fahrpläne besser aktualisieren. Und die Paris-Tour ist auch noch im Programm...

[Text und Fotos: JHM]

Abendsonne in Grado



Was macht eigentlich ... Julius?

Erinnern Sie sich noch? Vor fast vier Jahren, im Juni 2021, wurde das Lastenrad Julius der Öffentlichkeit vorgestellt. Und ab sofort konnte jedermann und jedefrau ein Lastenrad kostenfrei ausleihen und damit alltägliche kleine Transportaufgaben lösen, den Ausflug mit den Kleinkindern genießen oder einfach mal testen, ob für die Familie ein Lastenrad eine Option ist.



Von der Idee bis zur Realisierung hatte es einige Zeit gedauert und möglich war die Anschaffung nur, weil die Stiftung Zukunftsfonds Asse den Großteil des Kaufpreises übernahm. Das war verbunden mit der Verpflichtung, das Rad für fünf Jahre kostenfrei auszuleihen.

In den ersten Jahren konnte das Rad in einer Garage des Bioladens Kornblume untergestellt werden. Dessen Besitzer Michael Beck und sein Personal erklärten sich zu unserer großen Erleichterung bereit, Ausgabe und Rücknahme zu übernehmen. Die Ausleihe selbst konnte über die eigens eingerichtete Webseite „julius-adfc-wf.de“ abgewickelt werden. Etliche formale Probleme (Haftungsfragen, Versicherung) konnten mit Hilfe des ADFC Braunschweig, der „Heinrich der Lastenlöwe“ betreibt, geklärt werden.

Seit Anfang 2024 steht das Rad nun bei „mybikes“ im „Kalten Tale“, wo es nicht nur abgeholt und wieder abgegeben wird, sondern von den Mitarbeiter*innen des Fahrradladens gewartet wird.

Das Rad hat seit Einführung etwas mehr als 13.000 km zurückgelegt, was für ein Rad, das nicht für lange Touren oder Radreisen benutzt wird, schon beachtlich ist. In dieser Zeit mussten ein paar kleinere Defekte behoben oder Teile ausgetauscht werden: Bremsscheibe, Lenkergriffe, Pedale, Sattel – alles normal. Aber dass selbst das Faltschloss von einem Nutzer geschrottet wurde, hat uns doch überrascht.

Interessant ist die Nutzung des Motors: Von den 13.000 km wurden 4.000 km nur mit Muskelkraft bewältigt, beim Rest von 9.000 km wurde der Motor zugeschaltet. Und der wurde dann meistens (6.000 km) in der höchsten „Turbo“-Stufe genutzt.

Ein kleines Problem gibt es noch: Die Ausleihe ist zwar kostenlos, das Rad bereitet aber durchaus Kosten. Die Nutzer werden zwar um eine Spende gebeten, ignorieren dies aber beharrlich. Die einfache Möglichkeit, über den QR-Code (s. u.) eine Spende zu leisten, wurde bisher dreimal (3!) genutzt! Und die Spendendose im Laden ist meistens ziemlich leer. Also, wer den Julius nutzt und dies liest, möge sich einen Ruck geben und etwas für den Betrieb spenden!

Spendenkonto:

ADFC Wolfenbüttel e.V.

IBAN: DE03 2709 2555 5046 7751 00

BIC: GENODEF1WFW

Stichwort: Julius



[Text und Foto: RM]

Slow Down Faster

Bremsen für Ihr Fahrrad

Nach der Straßenverkehrszulassungsordnung müssen verkehrssichere Fahrräder zwei unabhängig wirkende Bremsen vorweisen. Der Markt bietet verschiedene Arten von Fahrradbremsen an, die alle ihre Vor- und Nachteile haben. Damit Sie im Dschungel der Bremsen-Arten nicht den Überblick verlieren, hilft Ihnen unser Artikel dabei, sich schnell zu informieren.

Welche Fahrradbremsen gibt es?

Gute Fahrradbremsen sind mit die wichtigsten Bestandteile eines Fahrrades, denn sie sorgen für Sicherheit im Straßenverkehr. Allerdings sind die Bremsen für das Fahrrad nicht alle gleich gebaut. Sie unterscheiden sich durch ihre Bauart. Die meisten Fahrräder haben Felgenbremsen, oft in Kombination mit einer Rücktrittbremse, moderne Räder dagegen oft Scheibenbremsen. Die Betätigung der Bremsen erfolgt mit Hebeln an den Lenkergriffen bzw. durch Rückwärtstreten der Pedale.

Unterschied von mechanischen und hydraulischen Bremsen-Arten

Bei einer mechanischen Bremse erfolgt die Übertragung der Bremskraft über einen Seilzug, der auch als Bowdenzug bekannt ist. Dieser Zug verbindet den Bremshebel am Lenker mit den Bremsklötzen am Laufrad. Der Bowdenzug besteht aus einem dünnen Stahlseil, das von einer druckfesten Außenhülle ummantelt wird. Wenn der Fahrer nun bei einer mechanischen Bremse den Bremshebel zieht, spannt sich der Seilzug. Dadurch wirkt die Kraft auf das Bremssystem am Laufrad. Zu mechanischen Bremsen am Fahrrad gehören beispielsweise Felgenbremsen, Trommelbremsen und Stempelbremsen.

Hydraulische Fahrradbremsen bestehen dagegen aus einem geschlossenen System mit Flüssigkeit. Die Bremsleitung ist mit Bremsflüssigkeit oder Hydraulik-Öl befüllt. Wenn die Person auf dem Fahrrad

mit der Hand den Bremshebel bedient, wirkt sich die Kraft über die beiden Bremszylinder auf die Bremsklötze aus. Die Klötze drücken auf die Felge oder Bremsscheibe und entfalten dadurch ihre Bremskraft. Basis für den Mechanismus der hydraulischen Bremsen ist, dass sich Flüssigkeiten fast nicht komprimieren lassen und der Druck auf den Bremshebel ohne Reibungsverlust direkt auf die Bremsen überträgt. Die Bremskraft kann damit wesentlich genauer dosiert werden. Ein Vorteil der Hydraulik-Bremse gegenüber mechanischen Fahrradbremsen ist die fast wartungsfreie Nutzung.

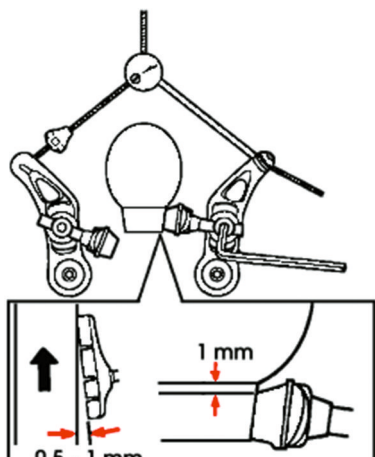
Mechanische Felgenbremse



Seitenzugbremse (Foto: citybikegear.com)

Die Seitenzugbremse war früher eine der beliebtesten Fahrradbremsen. Sie galt als Standardbremse bei City-Bikes, Rennrädern oder Trekkingrädern. Die Bremse besteht aus zwei Bremsklötzen, die von jeweils einer Seite auf die Felge drücken, sodass die Geschwindigkeit gedrosselt wird. Sie sind leicht und einfach aufgebaut, werden aus Gewichtsgründen jedoch fast nur noch in Rennrädern verbaut.

Der Begriff der Cantilever-Bremse leitet sich aus dem Englischen ab und bedeutet Kipphebel-Bremse. Die Wirkung beim Bremsen entsteht durch zwei Kipphebel, die sich auf den sog. Cantilever-Sockeln befinden. Die Bremsarme sind über den Querzug miteinander verbunden. Diese Konstruktion wurde insbesondere durch

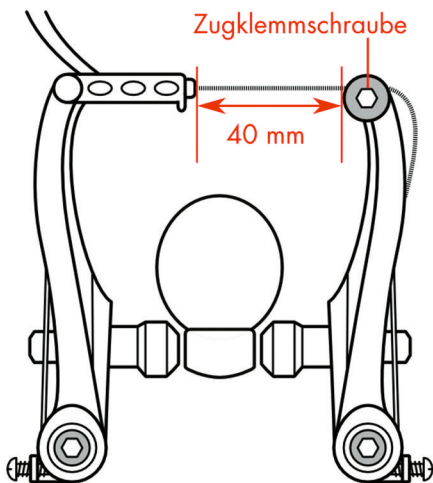


Cantileverbremse

(Grafik: radgeber-freiburg.de)

das Aufkommen von Mountainbikes sehr populär. Sie gelten eher als Auslaufmodell und finden lediglich noch bei Cyclocross-Rädern oder Kinderfahrrädern Verwendung.

V-Brakes sind derzeit am häufigsten an Fahrrädern verbaut. Sie weisen längere Bremsarme auf und bremsen dadurch effektiver und leichter als Cantilever-Bremsen. V-Bremsen besitzen auch keinen Quertzug, der die beiden Bremsarme miteinander verbindet. Sie werden auf den Canti-Sockeln montiert, die auch für Cantilever-Bremsen typisch sind. Bei der Reparatur von älteren Fahrrädern können diese Bremsen als Ersatz für defekte Cantilever-Bremsen eingesetzt werden.



V-Bremse (Grafik: hilfe.woombikes.com)

Rücktrittbremsen

Diese Bremsenart ist nur in Verbindung mit einer Nabenschaltung bis zu 8 Gängen verfügbar. Sie ist im Gehäuse der Hinterradnabe neben der Nabenschaltung verbaut und erlaubt ohne Betätigen eines Bremshebels durch einfaches Rückwärts-treten der Pedale das Fahrrad zu bremsen. Sie werden überwiegend bei Cityrädern eingebaut, da sie auch bei nassen Felgen eine gute Bremswirkung entfalten und dem Wunsch vieler Alltagsradler entgegenkommen. Bei einer „Angstbremsung“ mit voller Körperkraft besteht die Gefahr der Blockade des Hinterrades und des Ausbrechens zur Seite. Bei Treckingrädern besteht durch die schlechte Abfuhr der Reibungswärme bei längeren Gefällstrecken die Gefahr der Überhitzung der gesamten Nabe.

Rollen- und Trommelbremsen



Trommelbremse (Foto: carhelper.ch)

Sie finden überwiegend bei sog. Hollandrädern Verwendung, da sie vollständig in den Vorderrad- und Hinterradnaben verbaut sind und die Verwendung von Designfelgen ohne Bremsflanken erlauben. Zudem sind sie gegen Einwirkung durch Schmutz, Salz und Eis im Alltagsbetrieb geschützt. Sie werden durch mechanische Bremshebel am Lenker betätigt. Ihre Wartung ist hingegen technisch aufwändig. Sie sind für moderne City- und Hollandräder auch mit Nabendynamo und Nabenschaltung kombinierbar.

Hydraulische Felgenbremse

Hydraulische Felgenbremsen werden bei Fahrrädern an Streben montiert. Zwei sich

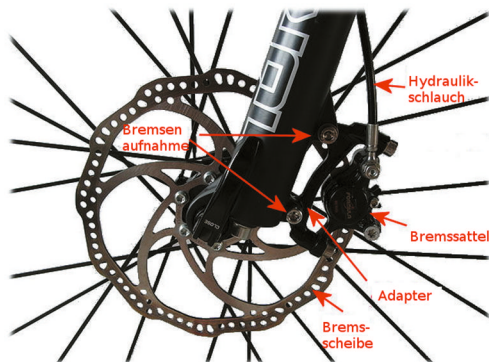


Hydraulische Felgenbremse
(Foto: youtube.com)

gegenüber liegende Bremsschuhe drücken auf die Felgenflanken. Meistens werden die Bremszylinder an einer Montageplatte befestigt, die mit dem Cantilever-Sockel verbunden ist. Obwohl diese Art der Bremse eine sehr gute Bremswirkung zeigt, produziert nur der Hersteller Magura hydraulische Felgenbremsen.

Scheibenbremse

Scheibenbremsen besitzen dieselbe Funktionsweise wie die Bremsen bei einem Auto und werden fast nur noch hydraulisch betrieben. Die Bremssscheiben werden an den Naben des vorderen und hinteren Laufrads angebracht. Dazu sind spezielle Radnaben erforderlich. Beim Bremsen überträgt sich die Bremskraft nicht auf die Felge, sondern auf die montierte Bremssscheibe.



Scheibenbremse

[Foto: schematicmanual99.s3-web-us-east.cloud-object-storage.appdomain.cloud]

Um die Bremssättel an der Gabel und dem Rahmen zu montieren, müssen diese über Befestigungselemente verfügen, an denen die Bremssättel angeschraubt werden. Dies erfordert i.d.R. spezielle Gabeln und Rahmen.

Die Leistung der Scheibenbremse lässt sich durch die Größe der Bremssscheiben skalieren. Das bringt besonders für Fahrräder einen Vorteil, die im sportlichen Bereich verwendet werden.

Vorteile und Nachteile von Felgen- und Scheibenbremsen

Felgenbremsen und Scheibenbremsen sind unterschiedliche Brems-Typen, die zwar jeweils eine gute Bremswirkung aufweisen, aber trotzdem ihre Stärken und Schwächen haben. Wir haben deshalb die beiden Varianten für Fahrradbremsen verglichen und ihre Vor- und Nachteile zusammengestellt. Dabei gelten Vorteile einer Felgenbremse umgekehrt als Nachteil einer Scheibenbremse, während alle Vorteile der Scheibenbremse einen Nachteil der Felgenbremse darstellen. Exemplarisch ziehen wir die Bremsleistung bei Nässe heran. Scheibenbremsen haben hier einen Vorteil, der sich gleichzeitig bei Felgenbremsen als Problem darstellt.

Vorteile der Scheibenbremse, Rücktritt- und Rollenbremse

- kein Verschleiß der Felgen
- bessere Bremsleistung bei Nässe
- Beläge halten meist länger
- Felgen schleifen nicht an den Bremssscheiben
- kein Überhitzen der Felgen bei langen Abfahrten

Vorteile der Felgenbremse

- leichter als Scheibenbremsen
- technisch leicht zu warten (Einstellen und Reparieren)
- geringere Belastung von Naben und Speichen
- Felgenbremsen müssen nicht eingebremst werden
- kein Überhitzen der Bremssscheiben bei langen Talfahrten

Kauf eines neuen Fahrrades: Welche Bremsen-Art ist richtig?

Zunächst ist die gewünschte Nutzung des Fahrrades wichtig:

Für ein Cityrad ist die bequeme Handhabung und die Unempfindlichkeit gegen Witterungseinflüsse wichtig. Daher lautet unsere Empfehlung, egal ob E-Bike oder „Biobike“:

- Wählen Sie ein Fahrrad mit modernen V-Brakes am Vorderrad und einer Nabenschaltung mit Rücktrittbremse am Hinterrad.

Setzen Sie Ihr Fahrrad gelegentlich für Touren in die Umgebung ein?

- Dann wählen Sie besser ein Tourenrad mit hydraulischen Felgen- oder Scheibenbremsen. Diese gibt es auch in Verbindung mit hochwertigen Freilauf-Nabenschaltungen.

Ein Reiserad für längere Touren sollte stets über zwei hydraulische Scheibenbremsen verfügen, besonders wenn es ein deutlich schwereres E-Bike ist. Dies gilt unabhängig von der Schaltungsart.

[Text: JHM]

Dreiräder für Erwachsene

Neulich beim Codieren. Ein Paar bringt ein E-Dreirad mit enorm tiefem Einstieg und bequem gepolstertem Sitz. Natürlich bin ich neugierig, suche nach dem Händlernamen am Rahmen und frage genauer nach, weil ich so ein Modell bislang noch nicht gesehen habe. Es ist ein Dreirad des dänischen Herstellers PF Mobility mit Anfahrhilfe, 7-Gang-Schaltung und Rückwärtsgang.

Wir unterhalten uns noch länger und es rührt mich, welchen Gewinn an persönlicher Freiheit dieses Dreirad für seine Besitzerin bedeutet. Sie war immer Fahrrad gefahren, aber das ging aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr und bedeutete einen riesigen Verlust an Lebensqualität.

Dieses Dreirad mit seinen auf ihre Bedürfnisse abgestimmten Komponenten hat ihr ihre Unabhängigkeit zurückgegeben. Der weite und sehr tiefe Einstieg macht das Aufsitzen leicht. Der gepolsterte Sitz gibt den nötigen Halt. Die Anfahrhilfe hilft auf den ersten Metern, wenn die meiste Kraft gebraucht wird, und der Rückwärtsgang schließlich erleichtert das Manövrieren.

In der Berichterstattung über das Fahrradfahren stehen Zweiräder mit oder ohne Motor-Unterstützung im Fokus. Das



Kettwiesel, ©Hase Bikes

vermittelte Bild ist dabei immer ähnlich: fitte, tendenziell sportliche Menschen, die schicke, schnelle Fahrräder fahren. Es gibt aber eben noch deutlich mehr Menschen, die auch mobil sein wollen und in diesen Lifestyledarstellungen nicht vorkommen.

Denn Unfälle oder Erkrankungen, wie zum Beispiel ein Schlaganfall, können



Trigo; ©Hase Bikes

dazu führen, dass das Fahren auf traditionellen Fahrrädern oder Pedelecs plötzlich nicht mehr möglich ist. Einschränkungen in der Beweglichkeit oder auch Angst vor Stürzen können weitere Gründe sein, weshalb ein konventionelles Zweirad gar nicht erst in Frage kommt oder plötzlich stehen bleiben muss. Dadurch aber entsteht Abhängigkeit: vom Auto, vom ÖPNV oder von anderen Personen, die einen fahren. Man verliert Eigenständigkeit und büßt Lebensqualität ein, wie die Begegnung beim Codieren eindrucksvoll gezeigt hat.

Grundsätzlich kann natürlich jede und jeder Dreirad fahren. Je nach Modell und Hersteller sitzt man aufrecht wie auf einem Stuhl und tritt überwiegend nach unten oder man „liegt“ eher sportlich nach hinten geneigt und tritt nach vorne. Gerade auf den glatteren Straßen im Herbst und Winter kann es beruhigend sein, wenn man sicher auf drei Rädern unterwegs ist.

Man kann und sollte sich vor dem Kauf ausführlich beraten lassen, damit das Dreirad genau an die eigenen Bedürfnisse angepasst wird. Mit einer Eingewöhnungszeit sollte man ebenfalls rechnen, da das Fahrverhalten in der Kurve anders ist als auf einem konventionellen Fahrrad und weil zumindest bei einem sportlichen Dreirad andere Muskeln gefordert werden.

[Text: TaM]



Omega von PF Mobility, der aktuelle Nachfolger des codierten Dreirades;
©PF Mobility

Herausgeber

ADFC Kreisverband Wolfenbüttel e. V.
Kleiner Zimmerhof 3, 38300 Wolfenbüttel
<https://wolfenbuettel.adfc.de>
E-Mail: info@adfc-wf.de

Druck: SAXOPRINT GmbH

Auflage: 600 Exemplare

Ausgabe: Nr. 65 - Sommer 2025

Titelfoto: TN

Das Redaktionsteam:

Erica Neumann (EN)

Gaby Duwe (GaD)

Tanja Mees (TaM)

Jürgen Hartmann (JHM)

Jörg Klusmann (JK)

Rolf Meyer (RM)

Thilo Neumann (TN)

Die **RadZeit** erscheint jährlich.

Nachdruck nur mit Zustimmung des ADFC
Kreisverband Wolfenbüttel e. V.

Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Erhältlich außerdem kostenlos im
Fahrradfachhandel, in diversen Geschäften
und öffentlichen Einrichtungen (z. B.
Ostfalia, Bildungszentrum Landkreis WF),
im Zentrum für Umwelt und Mobilität
(Z/U/M/) sowie bei der Tourist-Information.

Öffnungszeiten des Z/U/M/:

Das „Zentrum für Umwelt und Mobilität“
ist geöffnet:

Mittwoch 10 bis 12 Uhr

Samstag 10 bis 12 Uhr

Anschrift:

**Kleiner Zimmerhof 3
38300 Wolfenbüttel**

Radler-Treff:

An jedem 3. Dienstag im Monat treffen sich
Fahrradfreund*innen zum Radeln und
gemütlichen Beisammensein.

Fördermitglieder

Der „fahrradladen im zimmerhof“ und der
Fahrradladen „MYBIKES-Shop“ (Im Kalten
Tale) unterstützen durch ihre Förder-
mitgliedschaft den ADFC Wolfenbüttel e.V.

RadZeit ist die Mitglieder-Zeitung des



Termine

Fahrradberatung:

Die Fahrradberatung findet jeden Mittwoch
von 10 bis 12 Uhr im Z/U/M/ statt.

Fahrrad-Codierung:

Die Fahrrad-Codierung findet jeweils am
1. Freitag des Monats von 16 bis 18 Uhr in
der Fahrradselbsthilfewerkstatt Veloworx
im Stadtteiltreff Auguststadt statt. Anmel-
dung erforderlich unter: www.adfc-wf.de

Die nächsten Codierungs-Termine:

6. Juni 2025 - 16.00 bis 18.00 Uhr

4. Juli 2025 - 16.00 bis 18.00 Uhr

1. August 2025 - 16.00 bis 18.00 Uhr

5. September 2025 - 16.00 bis 18.00 Uhr

10. Oktober 2025 - 16.00 bis 18.00 Uhr

7. November 2025 - 16.00 bis 18.00 Uhr

5. Dezember 2025 - 16.00 bis 18.00 Uhr

Monatstreff:

Das Treffen für Aktive und „Neu-Aktive“,
die unsere Arbeit unterstützen, findet
jeweils am 2. Dienstag im Monat um
19 Uhr statt. Gäste sind jederzeit herzlich
willkommen! Den jeweiligen Treffpunkt
finden Sie auf unserer Internetseite.

Die **Planungsgruppe Radverkehr** trifft
sich nach Vereinbarung im Z/U/M/.

VeloWorx - Fahrradwerkstatt

Im "VeloWorx" im Stadtteiltreff Auguststadt
können Sie Ihr Fahrrad selbst reparieren,
bei Bedarf unter fachlicher Anleitung.
Werkzeug und gebrauchte Ersatzteile
stehen zur Verfügung.
Öffnungszeiten: jeden 1. Mittwoch im
Monat (April bis Oktober) von 15 bis 18 Uhr
Kontakt-E-Mail: veloworx@adfc-wf.de

Geführte RadTouren des ADFC Wolfenbüttel

Mai bis Dezember 2025

Mittwoch, 7. Mai 2025

17.00 Uhr Bahnhofsvorplatz

Schleichwegetour durch Wolfenbüttel

ca. 15 km / leicht / ca. 2 h

Samstag, 10. Mai 2025

10.00 Uhr (Z/U/M/)

Seen bei Salzgitter - Gravelbiketour

ca. 75 km / sehr sportlich (500 hm) / ca. 5 h

Samstag, 17. Mai 2025

10.00 Uhr (Z/U/M/)

Zwischen Schunter und Oker

ca. 93 km / sportlich (500 hm) / ca. 8 h

Samstag, 31. Mai 2025

10.00 Uhr Parkplatz Torfhaus

MTB-Tour im Oberharz

ca. 33 km / sehr sportlich! (700 hm) / ca. 6 h

Sonntag, 1. Juni 2025

9.45 Uhr Bhf. Wolfenbüttel

Im Nettetal zum Ambergau

ca. 75 km / sportlich! (500 hm) / ca. 9 h

Samstag, 7. Juni 2025

9.20 Uhr ab Bahnhof WF

MTB-Tour im Harz

ca. 50 km / sehr sportlich! (1100 hm) / ca. 6,5 h

Samstag, 28. Juni 2025

17.00 Uhr Oderwald Parkplatz

Ein Sommerabend im Oderwald

ca. 15 km / leicht (200 hm) / ca. 3 h

Samstag, 19. Juli 2025

10.00 Uhr Parkplatz Waldweg WF

MTB-Tour: Trails im Elm

ca. 66 km / sportlich! (500 hm) / ca. 7 h

Sonntag, 27. Juli 2025

10.00 Uhr (Z/U/M/)

Südheidetour

ca. 80 km / mittelschwer (300 hm) / ca. 9 h

Samstag, 23. August 2025

10.00 Uhr (Z/U/M/)

Durch die Büttelei von WF nach GF

ca. 98 km / anspruchsvoll (200 hm) / ca. 8 h

Sonntag, 31. August 2025

10.00 Uhr Im Kalten Tale

Harztour

ca. 80 km / sportlich! (800 hm) / ca. 9 h

Samstag, 13. September 2025

6.30 Uhr Bahnhof WF

Brockentour

ca. 95 km / sehr sportlich! (1840 hm) / ca. 12 h

Samstag, 13. September 2025

10.00 Uhr (Z/U/M/)

Rund um den Elm - Gravelbiketour

ca. 125 km / sportlich! (800 hm) / ca. 7 h

Sonntag, 14. September 2025

13.30 Uhr Lessingtheater

Jazz im Park

ca. 20 km / leicht / ca. 5 h

Sonntag, 12. Oktober 2025

10.00 Uhr Kreisel Waldenb. Park

Elmtour: Auf zum Tetzstein

ca. 45 km / sportlich (800 hm) / ca. 7 h

Freitag, 5. Dezember 2025

17.00 Uhr Ortsausgang Kaltes Tal

MTB-Tour

ca. 25 km / sportlich! (200 hm) / ca. 1,5 h

Die **Feierabendtouren** für jedermann/-frau finden an folgenden Terminen statt:

20. Mai, 17. Juni, 15. Juli, 19. August, 16. September, 21. Oktober und

18. November. Start ist jeweils um 17.30 Uhr vor dem Z/U/M/.

Nähere Informationen zu allen Touren – insbesondere zu Anmeldungen, Treffpunkten und/oder Kosten – finden Sie unter: wolfenbuettel.adfc.de