

RadZeit

Sommer 2020

Wolfenbüttel



Inhaltsverzeichnis

Titel	Seite 1
Vorwort	Seite 3
Jahresmitgliederversammlung 2020	Seite 4
Kurzinfos	Seite 5
Novelle der Straßenverkehrsordnung	Seite 6
Radverkehr wird Hochschul-Fach	Seite 8
STADTRADELN 2020	Seite 10
Haushaltsberatungen der Stadt Wolfenbüttel	Seite 11
Radtour zur Industriekultur an Ruhr und Emscher	Seite 12
Pflastermalerei in Wolfenbüttel	Seite 14
Buchvorstellung: STRASSENKAMPF	Seite 15
Radtour links und rechts der Oker	Seite 16
Die etwas andere Werkstatt in Ahlum	Seite 18
Wolfenbüttel - Tokio mit dem Faltrad	Seite 20
Korrektur zum Artikel „Meldung von Mängeln“ aus Radzeit 57	Seite 22
Impressum	Seite 23
Rücktitel	Seite 24

Doppelstockparkanlage am Bahnhof

Die Stadtverwaltung hat in einem ersten Schritt die Abstellanlagensituation am Wolfenbütteler Bahnhof durch die Errichtung einer Doppelstockparkanlage mit 48 Fahrradabstellplätzen verbessert. Diese ADFC-zertifizierte Anlage ist an einer attraktiven Stelle entstanden: nämlich dort, wo morgens die meisten Pendler*innen einsteigen und im überdachten Bereich. Daher genießen die Räder, die häufig den ganzen Tag dort stehen, einen Wetterschutz. Bei den oberen Plätzen wird - wie beispielsweise auch in der Fahrradstation in Braunschweig - die Führung und der Anlehnbügel wie ein Schlitten herausgezogen und um 45° nach unten geklappt. Das Fahrrad wird hinauf gestellt und das Ganze federunterstützt gemeinsam nach oben geschoben. Das ist sicherlich nicht für Pedelecs geeignet und nur für mittelkräftige Menschen handhabbar, aber es stehen ja auch genügend ebenerdige Absteller zur Verfügung.



[Text und Foto: TN]

Corona, Corona, Corona,

diese alles bestimmende „Seuche“ mit den ganzen Einschränkungen zieht uns ganz schön runter. Aber es ist und bleibt richtig, dass zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung das private Vergnügen - zumindest in organisierten Gruppen - eingeschränkt werden muss. So hat auch der ADFC alle Radtouren, Werkstatt- und Codiertermine sowie weitere Veranstaltungen abgesagt. Dass die Fahr-Rad-Messe im Juni nicht stattfinden wird, ist schon klar - ob der Ausweichtermin im September haltbar ist, ist noch ungewiss.

In der Krise hat sich das Fahrrad mal wieder als wunderbares Fortbewegungsmittel bewährt. Nicht nur, dass man fahrradfahrend der Ansteckung in öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Weg geht, sondern regelmäßiges Fahrradfahren - ggf. auch bei schlechtem Wetter - stärkt das Immunsystem. Das haben wir schon immer gesagt, aber nun bekommen wir Unterstützung von den Virolog*innen und Mediziner*innen.

Auch durch Homeoffice, Kurzarbeit und Kinderbetreuung waren im März, April und Mai so viele Radfahrer*innen wie nie auf den Wegen und in den Parks unterwegs. Aus unserer Sicht eine sehr gute Entwicklung: Eltern nehmen sich Zeit, um mit ihren Kindern zusammen Fahrrad zu fahren. Wenn dies gemeinsam geübt wird, ist das die beste Grundlage, auch später den Weg in die Schule sicher mit dem Rad zurückzulegen, anstatt mit dem Elterntaxi andere Kinder zu gefährden. Auch die Eltern sollten zukünftig öfter überlegen, ob sie nicht die Fahrt in die Stadt oder den kleinen Einkauf umweltbewusst und gesund mit dem Rad absolvieren wollen. Gern auch mit dem sogenannten eingebauten Rückenwind, dem Pedelec - das ist allemal besser, als das Auto zu nehmen.

Natürlich war in der Corona-Zeit auch weniger Schönes zu sehen: an einem sonnigen Donnerstagmittag Ende März waren beispielsweise alle Parkplätze rund um das Lechlumer Holz mit Autos vollgestellt. Die allermeisten trugen ein Wolfenbütteler Kennzeichen. Offensichtlich ist mit der an sich eindeutigen Formulierung „lass uns mal spazieren gehen“ oder „wir gehen eine Runde mit dem Hund“ für viele ein zwanghaftes Einsteigen in das Auto verbunden. Es gibt immer noch viele Menschen, die völlig unreflektiert eben für jeden Weg das Auto nehmen. Bei ihnen haben die Aktivitäten von Greta und FfF leider noch nicht zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens geführt. Hier scheint noch immer der Irrglaube zu herrschen, dass das eigene Verhalten nichts mit der Klimaveränderung zu tun hat?

Wir geben aber nicht auf und setzen uns weiterhin für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad ein.

Bleiben Sie gesund!

Thilo Neumann



Jahresmitgliederversammlung am 10. März 2020

Noch vor der Corona-Pandemie trafen sich interessierte Mitglieder, die Aktiven und der Vorstand des ADFC KV WF zur jährlichen Mitgliederversammlung im Tagungsraum des Stadtteiltreffs Auguststadt. Dank der Bereitstellung der notwendigen Technik durch Susanne Pensler (Leiterin der Einrichtung) für die PowerPoint Präsentation konnten alle Punkte der Tagesordnung anschaulich besprochen werden. Hier nun die Zusammenfassung der wichtigsten Informationen:

Tätigkeitsbericht 2019

Unterstützung:

- 🚲 Radtourentag des BZV (Braunschweiger Zeitungsverlag): Info-Stand und Tourenbegleitung
- 🚲 Stadtradeln: vier Tourenbegleitungen
- 🚲 WUM: Info-Stand
- 🚲 Braunschweiger LANDpartie zwischen Asse und Elm: Tourenbegleitung und Streckenplanung

53 Fahrradtouren mit insgesamt 579 Teilnehmer*innen

Zwei Fahrrad-Aktionstage (VeloWorx)

Zwei Aktionen #MehrPlatzFürsRad: Pool-Noodles weisen auf den sicheren Abstand beim Überholen hin.

Offizielle Eröffnung des neuen Infoladens am 17. Mai

Info-Veranstaltung am 20. Juni im Ratsaal: „Fahrradwege in die Zukunft“ (Prof. Dr. Heiner Monheim)

„Fahrradforum“ am 20. November in der Kommission (BZV WF):

Podiumsdiskussion mit ADFC, Verkehrswacht, Polizei, Landkreis, Stadtverwaltung, FF

Organisatorisches

Am Jahresende hatten wir 368 Mitglieder. Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und das Angebot von günstigen Einstiegsmitgliedschaften möchten wir versuchen, in den nächsten 12 Monaten die Mitgliederzahl von 400 zu erreichen.

Zehn Mal, jeweils am ersten Freitag im Monat, wurden insgesamt 108 Fahrräder codiert.

Bei der Kassenprüfung konnten Rolf Meyer und Heiko Radde unserer Schatzmeisterin Roswitha Börst eine korrekte und sorgfältige Kassenführung bescheinigen. Für 2020 ist der Verein finanziell gut aufgestellt. Der Vorstand wurde deshalb einstimmig entlastet. Neuwahlen stehen gemäß unserer Satzung in 2021 an.

Ausblick auf 2020

Unterstützung und Teilnahme beim Stadtradeln WF vom 10. – 30. Mai

Danke-Aktion am Bike-To-Work-Day am 15. Mai

Verkehrspolitische Radtour am 28. Mai

Stand beim WUM mit Fahr-Rad-Messe am 13. Juni auf dem Schlossplatz

Aktion #MehrPlatzfürsFahrrad mit dem Schwerpunkt „Sicherer Abstand“ (Pool-Noodle-Fahrt) am 15. Juni (Tag der Verkehrssicherheit)

Teilnahme an der Braunschweiger LANDpartie am 13. September

Wichtiger Hinweis: Auf Grund der Corona-Krise werden wir evtl. einige Aktionen verschieben müssen.

Wir freuen uns sehr auf den Tag, an dem wir wieder mit allen Fahrradinteressierten bei Touren und Aktionen hoffentlich fit und mit guter Laune gemeinsam unterwegs sein können.

[Text: EN]

KURZINFOS

2. BraunschweigerLANDpartie

Für Sonntag, 13. September 2020, war die 2. LANDpartie im Landkreis Wolfenbüttel geplant. In diesem Jahr sollte das Okertal zwischen Dorstadt und Schladen per Rad erkundet werden. In der Samtgemeinde Oderwald und der Gemeinde Schladen-Werla waren Aktionen aus den Bereichen Kunst und Kultur, Natur und Umwelt in Vorbereitung, an denen sich – wie schon 2019 - Gruppen und Einrichtungen in den dazugehörigen Orten beteiligen konnten. Interessante Stationen wären etwa das Gut in Dorstadt, der Bahnhof in Börssum, die Kaiserpfalz Werla, Heimatmuseum und Marienkirche in Hornburg sowie westlich vom Oderwald der mittelalterliche Hof in Cramme.

Aber dann kam die Corona-Pandemie mit allen Konsequenzen. Die Planungen wurden unterbrochen und die LANDpartie wird verschoben, voraussichtlich in den Herbst 2021. Der genaue Termin wird noch abgestimmt.

Freuen wir uns also auf einen Tag X im nächsten Jahr mit vielen interessanten Angeboten und Radrouten in den Süden von Wolfenbüttel!

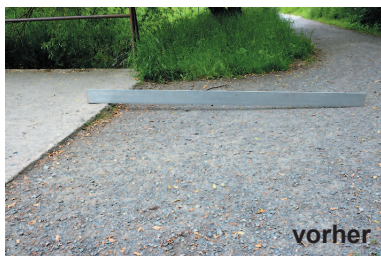
FAHRRAD-KLIMATEST 2020

Alle zwei Jahre lädt der ADFC Bundesverband zur Teilnahme am bundesweiten Fahrradklimatest ein. Die Ergebnisse der Umfrage werden intensiv ausgewertet. Sie bilden positive und negative Tendenzen ab, sie bieten eine Argumentationsgrundlage für die verkehrspolitische Arbeit vor Ort und können der Verbesserung der Infrastruktur im Radverkehr zugutekommen. Im Herbst 2020 soll wieder eine Umfrage erfolgen. Bitte nehmt zahlreich daran teil und nutzt die Chance, eure Meinung kundzutun und viele Anmerkungen zu machen.

Stand: 25.04.2020

[Text: EN]

Gefahrenstelle am Okerwanderweg beseitigt



Im April hat die Stadt einen Gefahrenpunkt auf einer wichtigen Fahrradroute beseitigt. Dort, wo am sogenannten Okerwanderweg zwischen Lindenhalle und Gutspark Linden der Abzweig über die Brücke zur Okertalsiedlung ist, hatten sich im Laufe der Jahre Stufen entwickelt, die eine Sturzgefahr darstellten oder auch zu einem platten Reifen führen konnten. Diese schlechten Übergänge

wurden nun beidseitig der Brücke durch Rampen ausgeglichen.

Die miserable Oberflächenqualität des Okerwanderwegs selbst wird hoffentlich auch demnächst verbessert.

[Text und Fotos: TN]



Novelle der Straßenverkehrsordnung

Von der „hohen Politik“ in Berlin...

Bereits Mitte Februar meldeten die Medien, die Novelle der StVO sei nun beschlossene Sache. Der Bundesrat hatte nämlich am 14.2. einen Beschluss dazu gefasst und danach meldeten verschiedene Verbände, z. B.

- der ADAC: „Sanktionen für Tempoverstöße werden deutlich verschärft“ (19.2.20)¹
- der VCD: „Vertane Chance im Bundesrat: VCD-Bilanz der neuen StVO“ (14.2.20)²
- der ADFC: „Bundesrat stimmt StVO-Novelle zu“ (17.2.20)³

Dass der ADAC zuerst höhere Strafen für Raser kritisierte, verwundert nicht. Die Problematik höherer Bußgelder für „Tempoverstöße“ nimmt den größten Raum in seiner Pressemitteilung ein.

Der VCD kritisierte, dass falsches Parken auf Geh- oder Radwegen und das Halten in zweiter Reihe und auf Fahrradschutzstreifen nicht stärker bestraft werden. Moniert wurde auch, dass die Kommunen nicht die Möglichkeit haben, Anwohnerparken teurer zu machen und Abbiegeassistenten vorzuschreiben.

Der Bundesverband des ADFC erweckte den Eindruck, ein Herz und eine Seele mit dem Verkehrsminister zu sein. Es gab nicht ein Wort der Kritik, obwohl die Ein-

wände des VCD durchaus zutreffen und ihre Beachtung auch für Radfahrer bessere Bedingungen geschaffen hätte. Inzwischen äußert sich der Bundesverband etwas kritischer (s. Radwelt 2.20) und spricht davon, dass die Novelle „nicht die grundlegende Reform geworden“ sei. Insbesondere seien Ideen aus dem vom ADFC vorgeschlagenen Gute-Straßen-für-alle-Gesetz (wie Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, eine Innovationsklausel für neue Maßnahmen, die „Vision Zero“ - keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr) nicht berücksichtigt worden.

Der Bundesrat hatte jedoch nicht einfach zugestimmt, sondern „beschlossen, der Verordnung ... nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen.“⁴

Und dann folgten in der Drucksache 591/19⁵ vom 14.2.20 49 (neunundvierzig!) Seiten mit Änderungen und Begründungen! Das Prozedere bei dieser Gesetzesänderung erinnert spontan an den (fälschlich) Bismarck zugeschriebenen Ausspruch „Wenn die Menschen wüssten, wie Gesetze und Würste gemacht werden, könnten sie nachts nicht mehr schlafen.“

Warum? Die Änderungswünsche des Bundesrats betreffen teilweise haarsträubende handwerkliche Fehler, so dass man sich fragt, ob tatsächlich Fachleute an der Erarbeitung beteiligt waren.

Dazu nur ein Beispiel: Der dem Bundesrat vorgelegte Entwurf hätte zwar das Halten von Kraftfahrzeugen auf Radschutzstreifen verboten, nicht aber das Parken eines Anhängers (Ziffer 32 in 5)!

Inzwischen wurden die Änderungswünsche des

Quelle: BMVI

#Fahrradland



> 3,5 t müssen innerorts mit Schrittgeschwindigkeit nach rechts abbiegen



Mindestüberholabstand innerorts: mind. 1,5m außerorts: mind. 2,0m



Fahrradzonen ermöglichen



Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen



Neue Bußgelder für das Parken auf Geh-/ Radwegen, das nun unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und in 2. Reihe bis zu 100 € (+1 Punkt) und Parken in 2. Reihe bis zu 110 € (+1 Punkt)



Grünfeld ausschließlich für Radfahrer

bmvi.de

Bundesrats vom Kabinett am 23.3. angenommen und seit dem 28.4. ist die Novelle in Kraft.

...zur Praxis in Wolfenbüttel

Die Novelle wurde ausführlich in der Radwelt 2.20 vorgestellt, deshalb möchte ich hier nur kurz einige (mögliche) Auswirkungen auf Radfahrer*innen in Wolfenbüttel beschreiben.



Fahren Sie dazu mit mir in Gedanken auf der Dr.-H.-Jasper-Straße in Richtung Innenstadt. Gegenüber dem ehemaligen Waisenhaus fahren wir auf dem Schutzstreifen (gestrichelte Linie), rechts befindet sich ein Parkstreifen für PKW, vor uns kommt die Ampel Ecke Jägerstraße in Sicht. Was ändert sich hier für uns? An der Gefährdung leider nichts - und schon reißt jemand vor uns seine Fahrtür auf, gerade noch können wir ausweichen. Diese Gefährdung kostet jetzt 40 € statt 20 €, aber wie wollen Sie dieses Fehlverhalten anzeigen und beweisen? Wir halten deshalb lieber etwas mehr Abstand zu den parkenden PKW, wodurch die überholenden Autos gefährlich nahe kommen. Die Änderung der StVO schreibt jetzt hier und bei jedem anderen Überholen einen Mindestabstand von 1,5 m vor (außerorts sogar 2 m). Nun hält auch noch jemand auf dem Schutzstreifen, was bisher bis zu 3 Minuten erlaubt war – jetzt ist es strikt verboten. Da der Fahrer uns dadurch behindert, erhält er

auch noch einen Punkt in Flensburg. Die Ampel zeigt leider rot, aber jetzt könnte der für Autos schon bekannte Grünpfeil nach rechts auch in einer neuen Version nur für Radfahrer angebracht werden. Aber Vorsicht – auch beim Grünpfeil für Räder muss vor dem Abbiegen wie bei einem Stoppschild kurz angehalten werden.

Wir fahren weiter geradeaus - ob sich rechts abbiegende LKW über 3,5 t an die nun vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten, wird die Praxis zeigen.

Um am Lessingplatz in Richtung Lessingstraße einbiegen zu können, nutzen manche Radfahrer*innen Lücken im Gegenverkehr und fahren schon mal als „Geisterfahrer“ ein Stück auf dem Fußweg der linken Seite. Das ist nicht nur gefährlich und verboten, sondern jetzt auch richtig teuer. Je nach der Schwere der Gefährdung von Fußgängern sind bis zu 100 € Bußgeld fällig!

Endlich erreichen wir die Lessingstraße und stellen wieder einmal fest, dass hier viele Räder unterwegs sind. In diesem Bereich könnte die Stadt jetzt nicht nur Fahrradstraßen sondern sogar eine neue „Fahrradzone“ einrichten, die mehrere Straßen umfassen könnte. Und zur Begründung genügt jetzt „eine hohe Fahrraddichte“, die hier zweifellos vorliegt.

Wir sind gespannt, wann in unserer „fahrradfreundlichen Kommune“ erste Exemplare der neuen Verkehrsschilder auftauchen: Fahrradzone, Grünpfeil für Räder, Parkflächen für Lastenräder, Verbot des Überholens von Fahrrädern mit Kraftfahrzeugen!

- 1) <https://www.adac.de>
- 2) <https://www.vcd.org>
- 3) <https://www.adfc.de>
- 4) <https://www.bundesrat.de>
- 5) <https://www.bundesrat.de>

[Text und Foto: RM; Grafik: BMVI]

Radverkehr wird Hochschul-Fach



Mit einem Volumen von 8,3 Millionen Euro fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in 2020 erstmals sogenannte Radverkehrs-Professuren. 33 Hochschulen haben ihr Interesse bekundet - an sieben Hochschulen werden nun spezialisierte Masterstudiengänge eingerichtet. Eine davon ist die Ostfalia.

Den Förderbescheid des BMVI haben die offiziellen Vertreter*innen der Ostfalia am 6. Februar 2020 in Berlin vom Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer persönlich entgegengenommen. Dieser teilte dazu mit: „Wir stärken Radfahrern den Rücken! Radverkehr muss als gleichberechtigtes Verkehrsmittel von Anfang an mitgedacht werden – sei es in der Gesetzgebung, in der Verkehrsplanung oder in der Innovationsforschung. Deshalb fördern wir den Radverkehr jetzt als Uni-

Fach. Wir stellen den Radfahrern Verbündete an die Seite, die ihr Know-How in Zukunft gezielt vor Ort und in den Städten und Kommunen einsetzen können. So geben wir den Radfahrern eine starke Stimme und machen den Umstieg aufs Rad noch attraktiver.“ Wer hätte das gedacht, dass der offenkundige Autominister nun noch zum Fahrradminister wird - wie er sich selbst bereits genannt hat. Und auch das Bundesumweltministerium (BMU) verstärkt - als Baustein für einen besseren Klimaschutz - die Förderung des Radverkehrs sowie einer attraktiven Fahrradinfrastruktur. Insgesamt kann also konstatiert werden, dass der Stellenwert des Radverkehrs in der Politik und somit hoffentlich in der Gesellschaft deutlich zunimmt.

Will man nun den verschiedenen Anforderungen gerecht werden, die sich aus dem Ziel einer verbesserten - nein, einer guten! - Fahrradinfrastruktur ergeben, so kommt man fast zwangsläufig zu dem Schluss, dass die gesamte Thematik mit all ihren Facetten auch in Forschung und Lehre implementiert sein muss. Es braucht jetzt vermehrt spezialisierte Fachleute, die z. B. bei neuen Straßenbauprojekten oder auch bei der Umgestaltung veralteter Verkehrsführung konsequent von Anfang an den Radverkehr berücksichtigen. Es müssen dabei sämtliche Forschungsergebnisse berücksichtigt werden, als da wären u. a. Sicherheitsaspekte sowie auch die sog. gefühlte Sicherheit der Radfahrenden, Abstellanlagen, Verkehrsrecht, innovative Geschäftsmodelle, aber auch Verkehrswirtschaftsingenieurwesen. Und schön wäre ein Gesamtkonzept - siehe Dänemark...

Und so stimmt das Konzept der Ostfalia hoffnungsvoll: Die Professur Radverkehrsmanagement wird am Institut für Verkehrsmanagement der Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien am Hoch-

schulstandort Salzgitter eingerichtet. Dabei soll die Professur eingebunden werden in die bereits bestehenden Bachelor-Verkehrsstudiengänge und in den neu aufzubauenden Master-Studiengang Mobilitätsmanagement, sowie interdisziplinär in die Lehre der gesamten Fakultät Sport-Tourismus-Medien und kann damit auch auf bereits vorhandene Expertise aufbauen. Besonders erfreulich ist die beabsichtigte Kooperation mit den Interessenvertretungen für den Radverkehr, als da wären die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK),

der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und - natürlich - der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), so dass die Wissenschaft nicht nur in ihrem Elfenbeinturm verbleibt, sondern erklärtermaßen auch die Vernetzung mit Praktikern gesucht wird. Auch öffentliche Ringvorlesungen zum Themenkreis Radverkehr sind vorgesehen, so dass die interessierten Bürger*innen der Region ganz direkt profitieren können.

Die Professur Radverkehrsmanagement soll bereits zum Wintersemester 2020/2021 den Betrieb aufnehmen. Eine entsprechende Stellenausschreibung lief bis zum 13.02.2020 – doch konkrete Hinweise auf die weitere Umsetzung können der Homepage der Ostfalia derzeit leider noch nicht entnommen werden (Stand 30.04.20). Möglicherweise ist die Stellenbesetzung nicht ganz unproblematisch – schließlich suchen die anderen sechs Einrichtungen derzeit auch hochkarätiges Personal.

Vor allem aber gibt es für das Berufungsverfahren derzeit massive Einschränkungen durch das Coronavirus – wir bleiben dran.

Wir gratulieren von hier aus der Ostfalia für ihren Coup und sind gespannt auf die weiteren Aktivitäten im Rahmen dieses zukunftssträchtigen Hochschul-Fachs.

[Text: MoM; Fotos: Ostfalia]



STADTRADELN 2020 – neuer Termin: 6. bis 26. September

Auch in diesem Jahr wird die Stadt Wolfenbüttel an der Kampagne „Stadtradeln“ vom Klima-Bündnis e. V. teilnehmen. Wegen der durch die Corona-Pandemie bedingten Risiken ist der Zeitraum für das Stadtradeln 2020 verschoben worden: Vom 6. bis 26. September 2020 können alle Wolfenbütteler*innen und die, die hier arbeiten, studieren oder einem Verein angehören, wieder drei Wochen lang für ein besseres Klima radeln.

Optimal wäre es natürlich, wenn jede sonst übliche Fahrt mit dem Auto durch eine Fahrt mit dem Fahrrad ersetzt würde. Zum Auftakt ist am Sonntag, 06.09.2020, eine Fahrradtour mit Dieter Kertscher durch und um Wolfenbüttel geplant. Weitere Touren werden noch in den Medien bekanntgegeben, wenn die dann gültigen Vorgaben zum Kontakt unter- und miteinander die Durchführung zulassen.

Wenn nicht, steht es allen Radfahrer*innen frei, allein, zu zweit oder in der Familie mit dem Abstand einer Pool-Noodle Kilometer zu sammeln. Beim Stadtradeln 2019 belegte die Stadt Wolfenbüttel bundesweit mit 230.907 Kilometern Platz Sieben in der Städte-Kategorie mit 50.000 bis 99.999 Einwohnern. Vielleicht kann dieses Ergebnis annähernd erreicht werden. Auf jeden Fall könnte, da die Einschränkungen alle teilnehmenden Kommunen betreffen, eine Platzverbesserung möglich sein.

In erster Linie zählt jedoch der Gesundheitseffekt durch die Bewegungsintensität. Zusätzlich könnte eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Stadtradeln-App erzielt werden. Die mit dieser App im Stadtradeln-Zeitraum gefahrenen Strecken werden ausgewertet und an die Kommune gemeldet. Mit diesen Angaben können dann die Bedingungen für Radfahrer*innen verbessert werden. Eine andere Möglichkeit ist die Mel-



*Auftakt um Mitternacht: Teilnehmer*innen starten das STADTRADELN in Wolfenbüttel*

dung über die Plattform <https://www.radar-online.net/home>. Hier kann man im Zeitraum bis voraussichtlich 20.01.2021 (also auch noch nach den drei Wochen) auf einer Karte eine Stelle markieren und angeben, was dort für den Radverkehr verbessert werden sollte (Bsp.: gefährliche Wegeföhrung, schlechte Oberfläche, ungenaue Beschilderung). Die Kommune, hier also Stadt und Landkreis Wolfenbüttel, erhält automatisch diese Meldung und kann dann entsprechend tätig werden.

Alle Infos findet man unter dem Link <https://www.stadtradeln.de/wolfenbuettel/>. Wir würden uns freuen, wenn viele Mitglieder des ADFC teilnehmen würden. Anmelden kann man sich als Einzelner bei einem Wunschteam oder man gründet mit anderen ein eigenes Team. Übrigens: Der ADFC ist ebenfalls als Team vertreten: Action Daily For Climate. Macht mit!

[Text: EN]

Haushaltsberatungen der Stadt Wolfenbüttel

Der geplante Beschluss zum Doppelhaushalt 2020/2021 des Rates der Stadt Wolfenbüttel am 25.03.2020 ist den Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Ausbreitung „zum Opfer gefallen“. Die entscheidende Ratssitzung ist - wie alle Ausschusssitzungen seit Mitte März - ausgefallen. Bis zum Redaktionsschluss stand nicht fest, wann die Gremien wiedertagen.

Dennoch kann aufgrund der bisherigen Verhandlungen ein Ausblick auf die finanziellen Möglichkeiten der Radverkehrsförderung geworfen werden - sofern nicht aufgrund der aktuellen Krise der Haushalt komplett neu aufgestellt und verhandelt werden muss.



Ein Blick in die Vergangenheit: in den letzten zehn Jahren war in der Regel ein pauschaler Ansatz für Investitionen in den Radverkehr von anfänglich €50.000, später €100.000 pro Jahr vorgesehen. Um diese Mittel gezielt einzusetzen, wurden aus dem Maßnahmenplan des Radverkehrskonzepts die dringlichen und wichtigen Maßnahmen gefiltert, in einer Vorlage für die politischen Gremien formuliert sowie beschlossen und dann ... zumindest in den letzten Jahren mehrheitlich **nicht** umgesetzt. Begründet wurde dies meist mit personellen Engpässen. Tatsächlich fehlen allen Kommunen Planer in der Verkehrsplanung und für den Tiefbau. Aber das ist auch eine Frage der Prioritätensetzung. Großprojekte wie Schlossplatz und Meesche hatten

Vorrang und wichtige Baumaßnahmen des motorisierten Individualverkehrs wurden meist höher gewichtet als die Radverkehrsförderung. (siehe auch die Buchvorstellung STRASSENKAMPF von Kerstin E. Finkelstein, S. 15). Zusammenfassend muss man leider feststellen, dass seit Beginn der Zertifizierungsaktivitäten zur „Fahrradfreundlichen Kommune“ kaum in die Infrastruktur des Radverkehrs investiert wurde.

Nun zum Entwurf und dem Diskussionsstand des Doppelhaushalts Anfang März: Auf Anregung des Stadtplanungsamtes (und vermutlich auch wegen der ewigen Meckerei unsererseits) ist die Systematik im Haushalt geändert worden. Statt des pauschalen Ansatzes sind nun konkrete Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrs mit einem Haushaltsansatz im Haushalt aufgeführt, darunter auch ein paar größere und lange angestrebte Projekte. Nach Auskunft des Planungsamtsleiters werden diesen Maßnahmen auch personelle Ressourcen zugeordnet, was die Umsetzungswahrscheinlichkeit massiv steigert.



Sollte es so kommen wie beschrieben, würde der Radverkehr ein paar große Schritte oder Reifenumdrehungen nach vorne machen. Wir sind positiv gespannt und werden berichten. Allerdings kann derzeit niemand erahnen, welche Auswirkungen Corona auf den Haushalt hat.

[Text und Fotos: TN]

Zwischen Kohle und rostigem Eisen

Eine Radtour zur Industriekultur an Ruhr und Emscher

Zum zweiten Mal fiel die ersehnte ADFC-Radreise nach Paris mangels Nachfrage aus, da fand ich als Ersatz eine Gruppenreise zur „Industriekultur an der Ruhr“ im Programm der ADFC-Radreisen Baden-Württemberg. Auf acht Tagestouren sollten vom Standorthotel in Wuppertal unterschiedliche Bereiche des Reviers zwischen Rhein, Ruhr und Emscher befahren werden.



Schwebebahn

So trafen sich 14 Teilnehmer*innen und die beiden ortskundigen Tourguides Kathrin und Sebastian am ersten Nachmittag in der Elberfelder City zur Stadtrundfahrt auf zwei Rädern. Die geplante Fahrt mit der urigen Schwebebahn (Bild 1) musste leider ausfallen, weil diese nach Umbau noch im Testbetrieb lief. Der Tag klang mit der Kennlernrunde aus.



Der erste Tag führte auf der berühmten „Nordbahntrasse“, einem bestens ausgebauten Fuß- und Radweg über Viadukte und durch Tunnels hoch über der Stadt ins Bergische Land und an die Ruhr. Dort wartete das „Schloss der Arbeit“, die Zeche Zollern auf uns mit der alten Maschinenhalle und der Besteigung des Förderturmes. Anschließend die tägliche Einnkehr in einen Biergarten und die Rückfahrt per S-Bahn.



Zeche „Zollern“

Mit der S-Bahn ging es an den Rhein und hinauf auf eine Halde zu „Tiger und Turtle“, einer achterbahnähnlichen Stahlkonstruktion zum Klettern, jedoch ohne Überschlag.

Am Rheinufer entlang, vorbei am Duisburger Rheinhafen, führte unsere Tour zum „Landschaftspark Duisburg-Nord“, einem riesigen Ensemble aus rostigem Eisen: Hochöfen, Krananlagen und Gebläsehallen zum Besteigen und Bestaunen.





Der Weg zur Villa Hügel verlief zunächst auf alten Erzbahntrassen an den Baldeyensee, der mit der Fähre überquert wurde, dann auf Bahntrassen entlang der Ruhr und hinauf zum Essener Grugapark. Hinter der Beamstensiedlung lag die Villa Hügel vor uns, wo wir die Glanzseite der Industriezeit auf uns wirken lassen konnten. Wieder hinab ins Ruhrtal und in den Biergarten.



Villa Hügel

Noch mehr Schwerindustrie brachte die Zeche Zollverein, wo wir an einer Besichtigung der riesigen Kokerei teilnahmen. Weiter ging es durch Arbeitersiedlungen und Industriebrachen zur „Jahrhunderthalle“, einer ehemaligen Gebläsehalle mit angeschlossener Brauerei. Einige vorindustrielle Schlösser lagen am Rückweg zum S-Bahnhof an der Ruhr.

In die Vorgeschichte der Menschheit

führte die Tour entlang der Düssel ins Neandertal, wo das moderne Museum zum Besuch einlud. Durch liebliche Bachtäler und historische Ortschaften gelangten wir auf der Nordbahntrasse zurück ins Hotel.



Im Osten des Reviers entspringt die Emischer, deren Verlauf durch die Industrialisierung weitgehend verrohrt und kanalisiert wurde. Derzeit wird sie weitläufig renaturiert und den Menschen zugänglich gemacht. Davon konnten wir uns auf der Tagestour von Schwerte nach Dortmund überzeugen. Auffallend ist der Phönixsee, wo auf einem ehemaligen Stahlwerksareal eine moderne Wohnsiedlung mit Stausee entstanden ist. Der Besuch



der nahen historischen „Bergmann-Bierhalle“ durfte nicht fehlen, bevor wir in die Dortmunder Innenstadt zum „Dortmunder U“ und zum Bahnhof führen. Die gemeinsamen Entdeckungen, gewürzt mit den Kontakten zur lokalen Szene und den Anekdoten der Tourguides, waren ein nicht alltägliches Erlebnis.

[Text und Fotos: JHM]

Pflastermalerei in Wolfenbüttel

Wer kennt sie nicht? Immer wieder treffen wir auf Menschen, die mit Farbkreide auf dem Pflaster von Fußgängerzonen mehr oder weniger beeindruckende Gemälde schaffen. Um diese Malerei soll es hier nicht gehen, sondern um „Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen“, auf der Fahrbahn, denn auch die „sind Verkehrszeichen“, so die StVO in §39 (5).

Verkehrszeichen sind zu beachten, aber dazu müssen sie auch eindeutig und erkennbar sein. Und hier beginnt das Problem an vielen Stellen in Wolfenbüttel.

Nehmen wir diese weiße Linie, die Fuß- und Radweg zwischen dem Schwimmbad und dem Stadtgraben voneinander trennen soll.



Das zugehörige blaue Zeichen 241 „getrennter Rad- und Gehweg“ ist gut zu erkennen, der Sinn der Linie ebenfalls.

Kommt man aus der Gegenrichtung, so beginnt die Linie kurz hinter der neuen Okerbrücke. Ein

Schild, das ihren Sinn erklärt, fehlt hier. Nach Auskunft der Stadt vom 9.3.2020 ist auch keines geplant, denn der Weg soll zum gemeinsamen Rad- und Fußweg werden und die „Markierung mit der Zeit verblasen“. Das ist gewiss keine Lösung im Sinne der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, denn auf dem gemeinsamen Weg muss man ständig mit Fußgänger*innen rechnen und gegebenenfalls Schrittempo fahren, um sofort anhalten zu können. Dadurch wird auf dieser wichtigen Verbindung eine zügige Fahrt erschwert. Die bessere Lösung wäre eine Verbreiterung des Weges mit klar getrennten Flächen für beide Verkehrsarten.

Zum Redaktionschluss hatten wir also noch einen Weg mit zwei verschiedenen Regelungen, je nach Wind-, pardon: Fahrtrichtung! Ein Glück, dass es bisher nicht zu Unfällen kam!



Diese Markierung am Radweg vor der Kreuzung Neuer Weg ist bereits ziemlich verblasst, außerdem unsinnig: In Tempo-30-Zonen gibt es keine Radfahrstreifen. Aber warum dann diese Linie? Das sieht nach Radweg aus, das war auch mal einer. Und die Stadt sorgt nicht für eindeutige Regelungen, sondern wartet auf den Zahn der Zeit.

Eine andere „stadtbekannte“ Markierung ist die weiße Linie, die am Rosenwall den südlichen Parkstreifen als „Ausparkhilfe“ begleitet. Die wird von Autofahrern gerne als Markierung eines Radstreifens interpretiert, hinter der man mit seinem Rad gefälligst zu verschwinden hat. Aber auch diese Linie ist nur noch teilweise erkennbar. Wer weiß, vielleicht soll sie ja auch nicht mehr gelten...

Dieser Pfeil auf der Bahnhofstraße vor der Kreuzung mit dem Harztorwall schreibt zwar die Fahrtrichtung vor (geradeaus und links), ist aber so schlecht zu erkennen, dass Autofahrer*innen ihn immer wieder ignorieren, was uns nicht weiter interessieren müsste. Es kommt hier aber zu gefährlichen Situationen, wenn Autofahrer*innen Radler*innen auf dem



Schutzstreifen bedrängen, weil diese das (hier verbotene) Rechtsabbiegen „verhindern“.



Hier ist nichts verblasst, das Fahrradsymbol ist als spezieller Stein ins Pflaster eingelassen. Gegenüber der Einmündung der Okerstraße in den Holzmarkt wird man damit auf einen vermeintlichen Radweg gelockt. Wenn man zur Trinitatiskirche gelangen möchte, ist es auch besser, die-

sem Pfeil zu folgen, denn an der Ampel an der Breiten Herzogstraße gibt es nur eine Links- und eine Rechtsabbiegespur. Gera- deaus gelangt man mit dem Rad nur über den Fußweg, der für Räder freigegeben ist. Das wird am Anfang durch den Pflasterstein nicht klar und die Freigabe für Räder erkennt nur, wer aus Richtung Kornmarkt kommt. Eine klare Verkehrsführung für Räder sollte anders aussehen.

Diese und viele andere unsinnige oder verblasste Markierungen haben eine fatale Wirkung, denn das menschliche Gehirn lernt ständig. Und das Rad fahrende Gehirn in Wolfenbüttel lernt: Fahrbahnmarkierungen musst Du nicht ernst nehmen, im Zweifel gelten sie sowieso nicht. Damit aber wäre der Verkehrssicherheit ein Bärendienst erwiesen.

[Text und Fotos: RM]

Buchvorstellung

STRASSENKAMPF von Kerstin F. Finkelstein

Im Februar ist das Sachbuch STRASSENKAMPF von Kerstin F. Finkelstein erschienen. Es ist eine Analyse der vorherrschenden Verkehrssituation in Deutschland und gleichermaßen eine Streitschrift für die Förderung des Radverkehrs. In der Rückschau wird beschrieben, wie der Verkehr sich in Deutschland entwickelt hat, wie die Überpräsenz des Autoverkehrs in der Aufteilung des Verkehrsraumes, den Medien, der Gesetzgebung, Rechtsprechung und Finanzierung entstanden ist und welche Probleme dies für die Gesellschaft erzeugt. Kerstin Finkelmann zeigt Wege zu einer umweltfreundlicheren und sichereren Gestaltung des Verkehrs sowie best-practise-Beispiele auf.

Insgesamt ist das Buch lesenswert, dabei kurzweilig geschrieben. Allerdings ist streckenweise der rote Faden nicht erkennbar und es ist überwiegend eine Fokussierung auf den urbanen Raum erkennbar.

Das Buch ist für alle empfehlenswert, die sich mit Hintergründen, aber auch Zahlen, Daten sowie Fakten auseinandersetzen und einen Blick von außen auf die derzeitigen Verkehrsverhältnisse werfen wollen. Daher wäre dieses Buch auch für Kommunalpolitiker*innen und Verkehrsplaner*innen lesenswert. Es enthält viele Anregungen und betrachtet die Dinge mal aus einer anderen Perspektive als der Omnipräsenz des Autoverkehrs. Zahlen, Daten und Untersuchungsergebnisse sind mit Quellenangaben hinterlegt.

ISBN 9783962890810; kartoniert; 184 Seiten; 15,00 EUR

[Text und Foto: TN]



Radtour links und rechts der Oker

Der Oderwald ist wegen seiner Wege, die ohne Ankündigung als Sackgasse oder im Unterholz enden können, eher etwas für Ortskundige oder Mountain-Biker.

Man muss aber nicht in den Wald hinein fahren, sondern gerade ein Weg am Ost- rand des Waldes entlang bietet schöne Ausblicke ins Okertal, nach Norden bis Braunschweig, nach Süden bis zum Brocken. Über das Okertal hinweg sieht man Asse und Elm, immer wieder wechseln die Perspektiven während der Tour am Wald entlang. An heißen Sommernach- mittagen spendet der Wald Schatten, lauschige Plätze laden zum Picknick.

Einen Nachteil hat dieser Weg: Auch er ist leider nicht so einfach zu befahren, auf Streckenabschnitten muss man sogar schieben. Dennoch möchte ich eine etwa 26 km lange Tour vorstellen, die am Waldrand entlang nach Süden und im Bo- gen über den Ösel auf der anderen Seite der Oker zurückführt.

Aus der Stadt erreichen wir über die Straße „Im Kalten Tale“ oder über Lange Straße und die L495 den Waldrand mit der weit- hin sichtbaren Scheune.

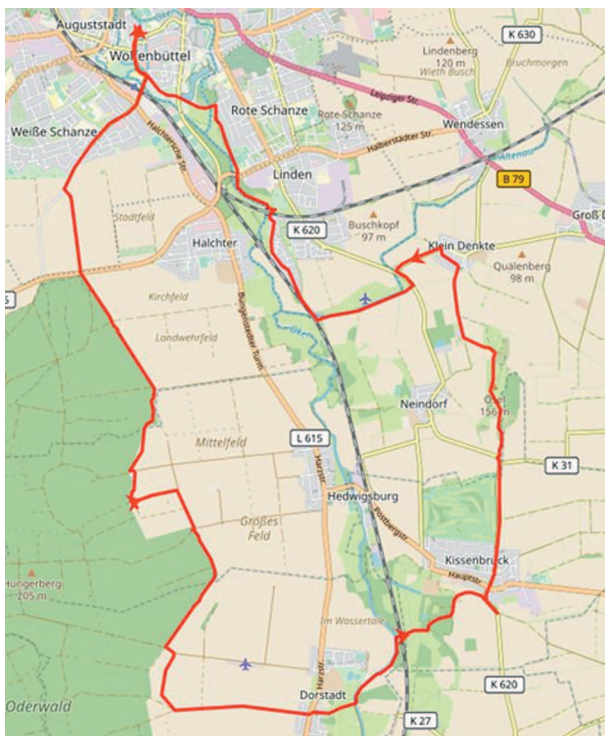
Hier starten wir, folgen dem Weg am Waldrand entlang bis wir nach ca. 2 km erstmals in den Wald kommen. Jetzt nicht berg- auf fahren, sondern halblinks halten und weiter (im Wald) dem Waldrand folgen. Dieser Weg ist etwas ungemütlich, aber gut zu erkennen. Fast am Waldrand angekommen, müssen wir uns entscheiden:

a) Nach rechts folgt eine etwa 1 km lange Passage am Wald- rand entlang, auf der wir meis- tens schieben müssen. Dafür gibt es schöne Ausblicke ins

Okertal und weit ins Land hinein. Wenn das überstanden ist, müssen wir den Waldrand auf einem Feldweg verlassen und etwa 500 m bergab rollen.

b) Wer nicht schieben möchte, verlässt nach links den Wald und fährt auf dem Feldweg immer geradeaus, bis Variante a von rechts vom Berg herab gerollt kommt.

Nun wieder gemeinsam (für b geradeaus weiter, a biegt rechts ab!) durch Felder, bis wir nach etwa 500 m wieder am Waldrand sind. An diesem entlang für 1,6 km, dann müssen wir endgültig den Waldrand verlassen. Wir rollen ein Stück bergab (100 m), dann geht es wieder nach rechts auf einen Feld- und Wiesen- weg mit einer schönen Baumreihe für



© OpenStreetMap.org - Mitwirkende

eine Rast. Der nächste Weg bergab führt uns nun nach Dorstadt. In Dorstadt überqueren wir die Hauptstraße (Harzstraße) und biegen etwas links versetzt in die Alte Dorfstraße, die geradeaus bis zur Okerbrücke führt. Nach links folgen wir für 1 km dem rechten Flussufer, dann geht es rechts zum Bahnübergang und kurz dahinter über einen kleinen Steg über den Bach in die Reste des Landschaftsparks des zerstörten Schlosses Hedwigsburg. Man kann Reste einer Teichanlage erkennen und 100 m hinter dem Steg schlängelt sich rechts ein Weg, auf dem wir wieder einmal schieben müssen, durch einen Wald bergauf. Oben überraschen uns die Sandsteinfigur „Die Frau mit dem Löwen“ und der Blick auf eine neu angelegte vierreihige Allee. Im Park befand sich früher auch die Sonnenuhr, die heute vor der Herzog-August-Bibliothek in Wolfenbüttel steht.

Leicht bergab rollt man nach Kissenbrück, geradeaus geht es durch den Ort und am anderen Ende weiter bergan in Richtung Norden auf der Kreisstraße K 32.

Am höchsten Punkt knickt die K 32 nach links ab, geradeaus führt ein Feldweg in das Landschaftsschutzgebiet „Ösel“. Fahren oder schiebend erreichen wir den „Gipfel“ und haben damit heute 260 Höhenmeter im Anstieg bewältigt! Wir können wieder einen großartigen Blick ins Okertal genießen und erkennen jenseits des Flusses den Oderwald und den Waldrand, an dem unsere Tour startete.

Nach Norden gelangen wir durch die alte Kirschplantage auf teilweise schlechter Strecke nach Klein Denkte, von hier kann man am Segelflugplatz an der Altenau entlang in die Okertalsiedlung und zurück in die Stadt kommen.

[Text: RM]



Fahrrad-Station Stevens

Reparaturen - Verkauf - Ersatzteile - Zubehör

Fischerstraße 19a - Wolfenbüttel

Telefon: 0 53 31 / 8 56 59 88

Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag: 9.30 Uhr bis 13.00 Uhr
14.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Die etwas andere Werkstatt in Ahlum



Für unsere Serie „Neues aus der Welt der Fahrradgeschäfte“ bin ich dieses Mal nach Ahlum geradelt und habe mit Dirk Messerschmidt und Erika Stark-Messerschmidt in der kleinen Werkstatt geplaudert.

Dirk, wie sieht dein beruflicher Werdegang aus?

Zu meinen Ausbildungsabschlüssen gehören der Kfz-Mechanikermeister, der Landmaschinenmechaniker und der Zweiradmechanikermeister. Nach mehreren Jahren als Lehrwerkmeister im Berufsbildungszentrum in Hildesheim wollte ich mich neu orientieren. Ich dachte darüber nach, was mir wichtig war und was ich wirklich machen wollte. Mir fiel meine Jugendzeit ein: Damals gab es in Ahlum noch eine Aschenkuhle. Regelmäßig wurde sogenannter Sperrmüll im Dorf gesammelt und dort entsorgt. (Heute kaum noch vorstellbar!) Mit meinen Freunden suchten wir die entsorgten Fahrräder, mit denen man durchaus noch etwas anfangen konnte, heraus und reparierten sie im Keller meines Elternhauses – sehr zum Leidwesen meiner Eltern. Mein Spaß an Fahrrädern war geboren. Und genau da wollte ich in dieser Umbruchphase ansetzen.

Wie kam es zu dieser Fahrradwerkstatt?

Ich wollte meine Leidenschaft für die Reparatur von Fahrrädern beruflich umsetzen. Es folgten Planung und Umsetzung der Fahrradwerkstatt auf unserem Grundstück Adenemer Weg 27 in Ahlum. Nach der Genehmigung zur gewerblichen Nutzung der Werkstatt sollte es dann als selbstständiger Unternehmer im Vollerwerb losgehen. Genau zu diesem Zeitpunkt erhielt ich ein interessantes Jobangebot. Was tun? Erika und ich überdachten die Sachlage und entschieden uns, zweigleisig zu fahren: Die Werkstatt wurde als Kleinstgewerbe im Nebenerwerb angemeldet. Mit der Erlaubnis durch meinen Arbeitgeber konnte ich die Werkstatt nebenberuflich betreiben. Am Fenster hängt das Handwerkerlogo, denn selbstverständlich bin ich in der Handwerkerrolle eingetragen. Zunächst sollte das für etwa drei Jahre laufen, inzwischen sind 15 Jahre daraus geworden.

Welchen Service bietest du Fahrradinteressierten an?

Nachhaltigkeit hat für mich einen hohen Wert, deshalb setze ich auch gerne gute alte Räder wieder instand, statt dass ein Kunde sich entschließt, ein „billiges“ neues Fahrrad zu kaufen. Oft hängen Menschen an ihrem in die Jahre gekommenen Fahrrad, möchten es weiter nutzen und lassen es deshalb reparieren. Das ist manchmal schon eine Herausforderung, denn manche Teile muss ich extra anfertigen.

„Ja, geht nicht gibt's nicht!“, meint Erika, „der Unterschied zu anderen Werkstätten ist die Philosophie, die bei Dirk dahintersteckt. Er möchte jeden seiner Kunden zufrieden stellen und das auch bei wirk-

lich kniffligen Aufträgen. Dabei arbeitet er entspannt, ohne Leistungs- oder Zeitdruck, als Handwerker mit Leidenschaft und ideeller Grundeinstellung. Eine individuelle und persönliche Beratung zeichnet seine Qualität aus.“

Wie hat sich das Geschäft entwickelt?



Erika Stark-Messerschmidt und Dirk Messerschmidt in der Werkstatt

In den 15 Jahren ist der Kundenstamm durch persönliche Empfehlungen gewachsen. Es sind alle Altersgruppen vertreten, sie kommen überwiegend aus den Orten im Landkreis Wolfenbüttel. Nur am Anfang haben wir in der Zeitung geworben, um erst einmal bekannt zu werden.

In Zusammenarbeit mit der Firma Böttcher können wir dort Fahrräder auf Wunsch des Kunden bestellen. Der Betrieb hat seinen Sitz in Heide (Schleswig-

Holstein) und beliefert auch kleine Werkstätten, die nur geringe Liefermengen benötigen. Firma Böttcher bietet zwei Produktlinien an: Fertigräder (= Endprodukt, 250 bis 900 Euro) und hochpreisige Montageräder (= Rahmen als Grundlage, ergänzt durch individuelle Bausteine).

Gibt es Pläne für die nächsten Jahre?

Meine Pläne für die nächsten Jahre sind, die Werkstatt, wie in den vergangenen 15 Jahren weiter zu führen. Ich möchte weiter meine Kunden zufrieden stellen und auf deren Wünsche individuell eingehen.

Mögt ihr etwas zu eurem privaten Umfeld erzählen?

Die Familie und die Freunde stehen hinter der Werkstatt. Sie unterstützen uns bei Bedarf tatkräftig und mit guten Ideen. Und die familiäre, persönliche Atmosphäre mögen auch die Kunden, insbesondere die Kinder mit ihren Eltern und die Menschen aus dem Dorf. Sie genießen die kleine, heimelige Werkstatt, professionell und geordnet ausgestattet mit Werkzeug und Ersatzteilen. Geöffnet ist die Werkstatt übrigens immer am Sonnabend von 9 bis 14 Uhr und an den Tagen Montag bis Freitag von 17.15 bis 19 Uhr.

[Text und Fotos: EN]

Wolfenbüttel - Tokio mit dem Faltrad



Da ich seit etlichen Jahren Karate betriebe, kam mir vor Jahren die Idee mit dem Rad nach Japan zu fahren. 2002 war ich das erste Mal drüben und für die Fortbewegung in den Städten und den Flug hat sich mein Brompton Faltrad bewährt. Für die Tour hatte ich mir ein neues Brompton in Glasgow mit einer Roloff 14-Gang Nabe bestellt. Zur Probe bin ich im Oktober 2019 die Via-Claudia-Augusta von Augsburg nach Verona gefahren.

Es sollte über den Balkan, Türkei, Iran, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgisistan, Kasachstan sowie China und Südkorea nach Japan gehen, größtenteils entlang der alten Seidenstraße. Nachdem ich noch einmal Großvater geworden bin, ging es am 15. Januar endlich los. Zunächst nach Magdeburg an die Elbe, diese und die Moldau aufwärts bis Prag und über Chesky Krumlov nach Grein an die Donau. In Budapest kam dann wie geplant mein Reisepass mit den vier benötigten Visa an.

Danach gingen in Ungarn auf dem Donauradweg die Reifenpannen los und brachten das erste Mal meine Planung durcheinander. Zusammen mit einem Rennradfahrer, der angehalten hatte, versuchten wir vergebens den Mantel heil

vom Hinterrad zu bekommen. Dabei zerbrachen 6 Reifenheber aus Kunststoff und der Schlauch war perforiert. Ich rief den Pannendienst vom ADFC an und nach einigen Stunden Wartezeit wurde ich nach Baja gefahren. In Baja wurde mir in einer Werkstatt geholfen, wo ich auch Reifenheber aus Aluminium erwerben konnte. Am nächsten Tag ging es über die Grenze nach Serbien. Im ersten Dorf angekommen, platzte der neue Schlauch im Hinterreifen. Wie sich herausstellte, war auch der Mantel beschädigt worden. Diesmal bat ich, mit Händen und Füßen, eine Frau mir ein Taxi zu rufen. Von ihrer Nachbarin, diese konnte deutsch, wurde ich, nachdem sie uns bemerkt hatte, hereingebeten. Bei Pizza und Kaffee verging die Wartezeit.

Tags darauf versorgte ich mich erst einmal mit neuen Flickern. Passende Schläuche gab es nicht. Ich überlegte schon, ob ich zurück fliegen müsste. Nach Rücksprache mit der Inhaberin von Junik in Clausthal-Zellerfeld stellte sich dann tatsächlich heraus, dass alles an dem zu dicken gelben Felgenband lag. Nachdem ich dies entfernt und wie empfohlen statt dessen 4 Lagen Tesafilm um die Felge gewickelt hatte, war der Reifenwechsel ein Kinderspiel.



Weiter ging es dann, mehr oder weniger auf dem Donauradweg, bis Belgrad und von dort nach Sofia. Bis dort lief es problemlos. Hinter Sofia war dann ein Teil-

stück der Bundesstraße 8 in katastrophalem Zustand. Ein einziges Auto kam mir entgegen, alle anderen fuhren auf der Autobahn. Es gab jede Menge wassergefüllte Schlaglöcher und es lag auch noch Schnee auf der Straße. Einmal nicht aufgepasst, und ich nahm ein Bad in einer Pfütze. Dabei ging dem Reifen auch noch die Luft aus. Mit einiger Flickerei und zwei Busfahrten gelangte ich dann bis Istanbul. Hier bekam ich endlich zwei passende Schläuche für meine 16-Zoll Räder und auf der asiatischen Seite in einem Bromptonshop zwei neue Ersatzmäntel. Ich hatte einige Tage verloren und nahm von Sakarya bis Samsun am schwarzen Meer ebenfalls einen Bus. Der kam allerdings nicht, weil er defekt war. Mit einem späteren Ersatzbus war ich dann um ein Uhr in der Früh im Hotel. Von Samsun aus fuhr ich am schwarzen Meer entlang bis Batumi und dann quer durch Georgien bis Tiflis.

Unterwegs in Chaschuri fand ich im Restcamp 37 bei Tamara und Christoph Unterkunft. Christoph hat Tamara vor ein paar Jahren auf seiner Fahrradtour in den Iran kennengelernt und danach mit ihr das Camp aufgebaut. Sie haben mir mit Rat und Tat weitergeholfen und das Frühstück und Abendessen waren großartig.



Das Rad lief seit Istanbul problemlos, es gab immer nette Menschen, die mir geholfen hatten und die Temperaturen wur-



den angenehmer. Das einzig nervige waren nur noch die freilaufenden Hunde, die kläffend hinter mir her liefen. Dann kam die Coronakrise. Durch den Iran konnte ich nicht mehr fahren. Die Grenzübergänge waren inzwischen geschlossen. Die Fahrt mit der Fähre über das Schwarze Meer von Baku nach Aqtau in Kasachstan entfiel kurze Zeit später auch. In Kasachstan hätte ich zwei Wochen in Quarantäne gemusst. Kurze Zeit später wurde der Fährbetrieb sogar ganz eingestellt. Ich entschloß mich daher nach Deutschland zurück zu kehren. Erst einmal nahm ich einen Bus zurück nach Chaschuri. Dort packte ich mein Faltrad in die Kiste und die Taschen in einen Seesack. Mit Tamaras Unterstützung bei der Organisation ging es am 10. März mit dem Bus zum Flughafen nach Kutaisi.

Wer mehr wissen möchte, schaue in den Blog auf meiner Homepage: www.karl-genther.de.

[Text und Fotos: Karl Genther]

Fahrräder für die ganze Familie



Große Auswahl
an
elektro
unterstützten
Fahrrädern
E-Bikes, Pedeles
und
Zubehör

Unser vielfältiges Angebot reicht vom Laufrad für die Jüngsten bis zum Tiefeinsteiger für die ältere Kundschaft. Viele Fahrräder haben wir fahrbereit vorrätig, damit Sie vor dem Kauf gründlich ausprobieren können, welches das Richtige für Sie ist.

MyBoo Bambusfahrräder - Fahrradrahmen aus echtem Bambus

Besuchen Sie uns und bestaunen Sie die individuellen Bambusrahmen in Natura.
Die Rahmen von MyBoo sind als Pedelec oder als normale Fahrradrahmen erhältlich.

He^Nze
D A S R A D

**Ahlumer Str. 96, 38302 Wolfenbüttel,
Tel. 05331 /6 49 62 · www.fahrrad-henze.de**

Korrektur zum Artikel in der RadZeit-Ausgabe 57 / Seite 18:

„Meldung von Mängeln oder Vorschläge für Verbesserungen“

Von der Nutzung des Links „www.radregion38.de/wegemaengel_melden.html“ raten wir ab. Außerdem steht der Link in keinem Zusammenhang mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig. Die Zuordnung „Regionalverband (alle Orte)“ bezog sich nicht auf den Verband, sondern auf den Geltungsbereich für Meldungen.

Für die missverständliche Begriffsverknüpfung entschuldigen wir uns hiermit ausdrücklich.

EN

Anmerkung: Mit diesem Text erklärt sich G. van Haßelt/RVG BS in der Mail vom 02.03.2020 einverstanden.

Herausgeber

ADFC Kreisverband Wolfenbüttel e. V.
Kleiner Zimmerhof 3, 38300 Wolfenbüttel
www.adfc-wf.de;
E-Mail: info@adfc-wf.de

Druck: SAXOPRINT GmbH

Auflage: 600 Exemplare

Ausgabe: Nr. 58 - Sommer 2020

Titelfoto: MH

Das Redaktionsteam:

Gaby Duwe (GaD)

Monika Meißner (MoM)

Erica Neumann (EN)

Jürgen Hartmann (JHM)

Martin Hoffmann (MH)

Rolf Meyer (RM)

Thilo Neumann (TN)

Die **RadZeit** erscheint zweimal 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, Kreisvolkshochschule), 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

Neue Anschrift:

**Kleiner Zimmerhof 3
38300 Wolfenbüttel**

Radler-Treff:

An jedem 3. Dienstag im Monat treffen
sich Fahrradfreunde zum Radeln und
gemütlichen Beisammensein. **Nähere
Informationen zu den Terminen finden
Sie unter www.adfc-wf.de**

Fördermitglieder

Der „fahrradladen im zimmerhof“ und der
Fahrradladen „MyBikes-Shop“ am Julius-
markt unterstützen durch ihre Fördermit-
gliedschaft 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](http://www.adfc-
wf.de)!**

Die nächsten Codierungs-Termine:

5. Juni 2020 - 16 bis 18 Uhr

3. Juli 2020 - 16 bis 18 Uhr

7. August 2020 - 16 bis 18 Uhr

4. September 2020 - 16 bis 18 Uhr

Aktiven-Treffen:

Das Treffen für Aktive und „Neu-Aktive“,
die unsere Arbeit unterstützen, findet
jeweils am 2. Dienstag im Monat um
20 Uhr im Zentrum für Umwelt und Mobi-
lität (Z/U/M/), Kleiner Zimmerhof 3 in
Wolfenbüttel statt. Gäste sind jederzeit
herzlich willkommen!

Die Arbeitsgruppe Radverkehr und Pla-
nung 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 ste-
hen zur Verfügung.

Öffnungszeiten: jeden 1. und 3. Mittwoch
im Monat von 15 bis 18 Uhr

Kontakt-E-Mail: veloworx@adfc-wf.de

Wichtige Neuigkeiten
auf mdrza.de!

AOK
Die Gesundheitskasse.

Mit dem Rad
zur Arbeit
2020
Eine Initiative von
ADFC und AOK



Mitmachen und gewinnen:

Mit dem Rad zur Arbeit

Einfach wieder online anmelden –
mitmachen ohne Neuregistrierung

Eine Gemeinschaftsaktion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs
und Ihrer AOK – Die Gesundheitskasse.

mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Die Mitmachvorteile

Aktiv durch den Sommer

Rad fahren und gewinnen

Fahren Sie mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit. Am Schluss winken zahlreiche Team- und Einzelpreise. Monatlich können Sie zusätzlich ein E-Bike und eine Städtereise gewinnen. Anmeldung unter mit-dem-rad-zur-arbeit.de.

EINZELPREISE*

- **Fahrräder** von FISCHER
- **Helme** von Melon
- **Ergonomische Sättel** von Hypervital
- **Wasserdichte Radtaschen** von ORTLIEB
- **Fahrradzubehör** von COSMIC SPORTS
- **Obstbox** von Hansen Obst
- **Fahrrad-Freisprecheinrichtung** von sminno
- **Versicherungspakete** der BIKE-ASsekuranz von P&P PERGANDE & PÖTHE
- **Präsentkoffer Wellness** von seabamed
- **Griptape-Pedale** von MOTO
- **Radkalender** vom ACKERMANN Verlag
- **Paul & Prediger Gutscheine** von JOBRAD
- **Jahrestarife** von nextbike

TEAMPREISE*

- **Griptape-Pedale** von MOTO
- **1-monatiges Obst-Abo** von Hansen Obst
- **Präsentkoffer Wellness** von seabamed



IHR GESUNDHEITSVORTEIL

Schon 30 Minuten Fahrrad fahren am Tag wirken sich positiv auf Ihre Gesundheit aus.



ALLEIN ODER IM TEAM?

Nehmen Sie allein oder als maximal 4-köpfiges Team teil – jeder fährt seine individuelle Strecke.



TEILSTRECKEN MÖGLICH

Sie können die ganze Strecke zur Arbeit mit dem Rad fahren oder diese mit Bus und Bahn kombinieren.



Monatspreise
Hochwertige E-Bikes,
Wert: je 2.099 €

AKTIV SEIN UND GEWINNEN

20 Rad-Tage: Sichern Sie sich Ihre Chance auf attraktive **Einzel- und Teampreise**.

Monatsgewinnspiel: Posten Sie Ihren Beitrag und gewinnen Sie monatlich ein E-Bike.

TIPPSPIEL

„Rate mal im Radportal“ – geben Sie Ihren Tipp ab und gewinnen Sie jeden Monat eine **Städtereise von DERTOUR**.



DERTOUR

*Die Preise werden von den jeweils genannten Sponsoren zur Verfügung gestellt.