

# RadZeit

Frühjahr 2021

Wolfenbüttel



## Inhaltsverzeichnis

Titel	Seite 1
Vorwort	Seite 3
2020 - ein verlorenes Jahr?	Seite 4
Den Überholsündern auf der Spur	Seite 6
Interview mit Kerstin Geffers (Landkreis WF)	Seite 8
Nur mal schnell nach ... Braunschweig	Seite 10
Interview mit Alexander Waturandang (bike & barbecue)	Seite 12
Fahrradbezogene Projekte und Baumaßnahmen (Stadt WF)	Seite 14
Ausflug nach Hildesheim	Seite 16
Keine Lobby - keine Mobilität	Seite 19
Fragen und Antworten - ein Gespräch mit Svea Neumann	Seite 20
Dem Waldsterben auf der Spur	Seite 22
Mobilitätswende oder weiter so?	Seite 24
Radweg entlang der L625 endlich fertiggestellt	Seite 26
Radprofessur Ostfalia	Seite 27
Stand der Planung zum Radschnellweg BS-WF	Seite 28
Hinweise zu Terminen des ADFC Wolfenbüttel	Seite 29
Beitrittserklärung - ADFC-Mitgliedschaft	Seite 30
Impressum	Seite 31
Rücktitel: Deutschland per Rad entdecken 2021	Seite 32

Liebe Leserin, lieber Leser,

was für ein verrücktes, schlimmes und sorgenvolles Jahr, das alles bisher Gekannte über den Haufen geworfen hat, liegt hinter uns! Glücklicherweise gab es hier in Deutschland weiterhin die Möglichkeit, draußen sportlich aktiv zu sein. Und so haben wir - jedenfalls in Bezug auf den Radverkehr - auch Lichtblicke erlebt, die hoffnungsvoll stimmen. Viele haben das Fahrradfahren neu für sich entdeckt oder sind wieder vermehrt auf das Rad gestiegen, weil es die perfekte Alternative für Freizeitaktivitäten darstellt. Egal ob sportlich oder gemächlich - eine Radtour bietet die Möglichkeit für kleine Fluchten aus dem Alltag, wobei neue Entdeckungen in der näheren oder fernerer Umgebung und Bewegung an der frischen Luft sämtliche Sinne anregen und ... nun ja: glücklich machen! Es heißt ja, neue Gewohnheiten brauchen eine gewisse Zeit, bis sie eingeübt sind. Daher stehen nach dem letzten Jahr die Chancen doch eigentlich gut, dass die vermehrte Fahrradnutzung nicht nur ein vorübergehender Effekt ist. Jedenfalls hoffe ich, dass bei vielen dauerhaft hängen bleibt, wie zügig man vorbei an Autokolonnen das Ziel erreichen kann und dass das Radfahren so zu einer lieben Gewohnheit wird.



Im Februar hatten wir schon die ersten richtig schönen Tage, die einen Vorgeschmack auf Frühling und Sommer gaben. Spätestens dann werden hoffentlich auch die Letzten feststellen, wie einfach es ist, sich etwas Gutes zu tun. Die anfänglichen Zipperlein nach der ersten Tour (ich sage nur: Sitzknochen) sind schnell überwunden, versprochen! Und das Schöne daran ist, dass man nicht nur selber davon profitiert, sondern gleichzeitig auch der Umwelt etwas Gutes tut, wenn der PKW öfter mal stehen bleibt.

Allerdings könnte es sein, dass so einige in ihrem Tatendrang ausgebremst wurden, denn überall gab und gibt es im Fahrradhandel Lieferengpässe, sowohl für Fahrräder als auch für Einzelteile. Die Branche boomt - und das ist erfreulich. Doch obwohl auch seitens des BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) nach eigenen Angaben die Weiterentwicklung und Verbesserung des Radverkehrs mit Nachdruck vorangetrieben werden soll, scheint das nur schleppend zu laufen. Denn in der öffentlichen Wahrnehmung herrscht immer noch die Erzählung vor, bei der Verkehrswende und durch Umweltschutz gingen Arbeitsplätze verloren und die Wirtschaft könne auf keinen der so wichtigen Arbeitsplätze in der Autoindustrie verzichten.

Doch Tatsache ist: die Fahrradwirtschaft wird jetzt zur Jobmaschine! Zu diesem Ergebnis kommt auch eine Studie des Wuppertal Instituts und des Instituts Arbeit und Technik der Westfälischen Hochschule. Interessierte können die Einzelheiten des Ergebnisberichtes aus Dezember 2020 auf der Website des Wuppertal Instituts nachlesen - starke Argumente!

**Bleiben Sie zuversichtlich!**

Monika Meißner

## 2020 - ein verlorenes Jahr?

Nun, wie immer kommt es darauf an...

Fragt man Schulkinder oder deren Eltern, so würden die meisten gerne auf dieses verflixte Corona-Jahr verzichten. Wie unter einer Lupe wurden die Mängel unseres Bildungssystems sichtbar.

Fragt man Fahrradhändler, so wird die Antwort wesentlich positiver ausfallen - die haben leere Lager, volle Auftragsbücher und müssen ihre Kund\*innen vertrösten, weil sogar die Lieferung von Ersatzteilen mit der Nachfrage nicht Schritt halten kann.

Und die Lokalpolitiker? Die könnten sich eigentlich freuen, denn es gab lange nicht mehr so viele positive Signale für das Radfahren wie 2020. Angefangen bei der Novelle der StVO (die allerdings noch immer wegen eines blöden Formfehlers auf Eis liegt), weiter mit vielen Fördertöpfen für die Förderung des lokalen Radverkehrs bis hin zur konkreten Förderung eines Radschnellwegs Braunschweig-Wolfenbüttel/Salzgitter. Und sogar eine Stiftungsprofessur Radverkehrsmanagement gibt es jetzt an der Ostfalia.

Aber auch hier wirkte Corona wie eine Lupe, unter der die Mängel in Wolfenbüttel sichtbar wurden. Bei der Fahrradförderung hapert es leider an allen Ecken und man bekommt den Eindruck, dass „Corona“ als Ausrede benutzt wird, wenn die Verwaltung in den alten Trott zurückfällt, in dem der Radverkehr kaum mit bedacht wurde.

- Die Baustelle „Leipziger Straße“ machte eine Umleitung erforderlich, die an der „Jägermeisterkreuzung“ begann und für Radfahrer\*innen dazu führte, dass es für geradeaus in die Jägermeisterstraße Fahrende kein „grün“ mehr gab. Das musste erst angefordert werden, kam manchmal erst im zweiten Umlauf und spendierte dann 7 Sekunden „grün“ für Räder und Fußgänger\*innen, für die Autos 35 Sekunden.

Erst heftige Proteste führten dazu, dass ein Schild „Signal bitte anfordern“ angebracht wurde. Wer nun erwartete, nach Ende der Baustelle wieder wie früher automatisch „grün“ zu erhalten, sah sich getäuscht. Versprochen wurde die Änderung zwar, aber wegen Corona und Frost (super, noch eine Ausrede!) war es nicht möglich, die Ampelschaltung zügig zu ändern.



- Im weiteren Verlauf der Leipziger Straße gibt es nun einen Kreisell kurz vor dem Ortsende, dem stadtauswärts eine Querungshilfe folgt, die auf beiden Seiten die Fahrbahn stark einengt und so für Radfahrer\*innen Gefahren birgt. Wer so plant, hat vermutlich noch nie auf einem Fahrrad gesessen...
- Der Gipfel an Gedankenlosigkeit wurde am Rand des Lechlumer Hozes erreicht: Dort, wo die B79 in Richtung Braunschweig den Wald verlässt, befand sich eine viel genutzte Querungsmöglichkeit für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Die Mittelleitplanke war unterbrochen, die Enden gegen einander versetzt und mithilfe dieser Lücke kam man bequem erst bis zur Straßenmitte, danach über die zweite Straßenhälfte. Genau diese Lücke wurde nun geschlossen, angeblich vom Nieders. Landesamt für Straßenbau und Verkehr (NLStbv) wegen der Nähe zur Autobahnauffahrt. Auch hier gab es heftige Proteste, durch die herauskam, dass die Verschlechterung in Absprache mit der Stadt vorgenommen wurde. Nun soll allerdings eine Änderung geplant sein, die besser als vorher aussieht. Schau'n wir mal...

- Im Februar 2020 meldete ich eine falsche und gefährliche Radwegbeschilderung an die Stadt, im April bekam ich die Antwort, die „Gefahrenabwehrbehörde“ werde sich zu gegebener Zeit darum kümmern. Passiert ist bis heute (16.3.) nichts.
- Zum „alten Trott“ gehörte es auch, dass wir früher keine Radverkehrsbeauftragte hatten. Auch dieser Zustand wurde wieder hergestellt. Nachdem sich Frau Agartir in die Elternzeit verabschiedet hatte, gab es keine „feste Ansprechperson in der Kommunalverwaltung für den Radverkehr“ (eine der Bedingungen für Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen, zu deren Gründungsmitgliedern - man glaubt es kaum! - Wolfenbüttel zählt). Und so kam es dann, dass das wegen Corona verschobene Stadtradeln zwar angekündigt wurde, Werbung in der Stadt aber nur in einigen Filialen der Bäckerei Richter gemacht wurde. Wer nun in den einzelnen "Disziplinen" gesiegt hatte, hat die Stadt nicht bekannt gegeben. Einzig die Siegerschule Theodor-Heuss-Gymnasium erhielt eine Erwähnung in der Presse - Ehemaligenverein und Spender hatten für einen Preis zusammengelegt, wie die Wolfenbütteler Zeitung am 22.02.2021 berichtete.
- Die Planung der Stadt für den Radverkehr vermag auch nicht mehr zu überzeugen: Zu Fahrradstraßen macht sich niemand Gedanken, obwohl der ADFC ein Konzept für Fahrradstraßen vorgelegt hatte. Und

wenn man bedenkt, dass bereits das Radverkehrskonzept der Stadt von 2014 für die Fortführung der Radwege vom Kälberanger in Richtung Schlossplatz die Lessingstraße als Fahrradstraße vorsah, kann man nur noch den Kopf schütteln. Die Abschaffung von Schutzstreifen, die Sicherheit suggerieren, aber zu dichtes Überholen provozieren, lehnte die Verwaltung ab.



- Und während die Einrichtung einer Stiftungsprofessur und die Berufung von Prof. Jana Kühl bundesweit ein Thema in den Medien war, liest man dazu bei Redaktionsschluss auf der Webseite der Stadt nur, dass der Bewerbungsschluss für die Professur der 13.2.2020 sei.

Immerhin wurde am Bahnhof eine Doppelstockparkanlage für 48 Fahrräder aufgestellt. Die ist aber nur ein Ersatz für das längst versprochene Fahrradparkhaus, das nach dem Beschluss im Bauausschuss nun am Ende des Bahnsteigs gebaut werden soll und eher an einen Hühnerstall erinnern wird.

*[Text und Fotos: RM]*

**Es sind leider überwiegend leere Worte, wenn der Rat der Stadt 2014 einstimmig ein Radverkehrskonzept beschlossen hat und die Stadt sich als „Fahrradfreundliche Kommune“ zertifizieren lässt. Politik und Verwaltung müssen in ihrem täglichen Tun zeigen, dass sie hinter diesen Beschlüssen stehen und diese umsetzen. Im „Corona-Jahr“ hatte man nicht diesen Eindruck!**

## Den Überholenden auf der Spur

Viele Radfahrende fühlen sich durch überholende Kraftfahrzeuge bedrängt und verdrängt. Das führt dazu, dass ängstliche Radfahrende nicht selten auf Fußwege ausweichen und dort ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger\*innen bilden.

Aus diesem Grunde wurde in der Straßenverkehrsordnung StVO (Paragraf 5 Absatz 4) ein Mindestabstand beim Überholen von Fahrrädern von 1,5 Metern innerorts und 2,0 Metern außerorts eingeführt.

Dabei gilt der Abstand vom linken Lenkerende, nicht von der Reifenspur. Außerdem ist dieser Mindestabstand auch bei sog. „Schutzstreifen“ mit gestrichelter Trennlinie und bei getrennten Fahrradstreifen (geschlossene Linie) einzuhalten. Zudem müssen Radfahrende einen Sicherheitsabstand von bis zu 1,5 Metern zu parkenden Autos einhalten (Türschlagsweite).

Auf schmalen Straßen mit einer Spurbreite von beispielsweise nur drei Metern kann es nach Ansicht von Unfallforschern je nach Position des Radfahrers nötig sein, den Überholvorgang abzubrechen, da sonst der Abstand zu gering wird. In dieser Situation sollte der Autofahrer sich gedulden und hinter dem Radfahrer einreihen, bis sich eine pas-



sende Möglichkeit ergibt.

Leider wird im täglichen Straßenverkehr oft gegen diese Regeln verstoßen. Viele Radfahrende haben damit ihre eigenen „Erfahrungen“.

Daher hat die Initiative „Zweirat Stuttgart“ das Projekt „OpenBikeSensor“ gestartet: <https://zweirat-stuttgart.de/projekte/open-bikesensor/>. Viele Aktive aus den Verbänden des ADFC haben sich inzwischen einem der Nachbauprojekte angeschlossen. Dazu gehört auch der ADFC Wolfenbüttel.

Beim OpenBikeSensor handelt es sich um ein kleines elektronisches Gerät mit zwei Ultraschall-Abstandssensoren, einem GPS-Empfänger und einem Display am Lenker, das die Abstände zu linken und rechten Gegenständen ca. 50 Mal pro Sekunde misst, die geografische Po-





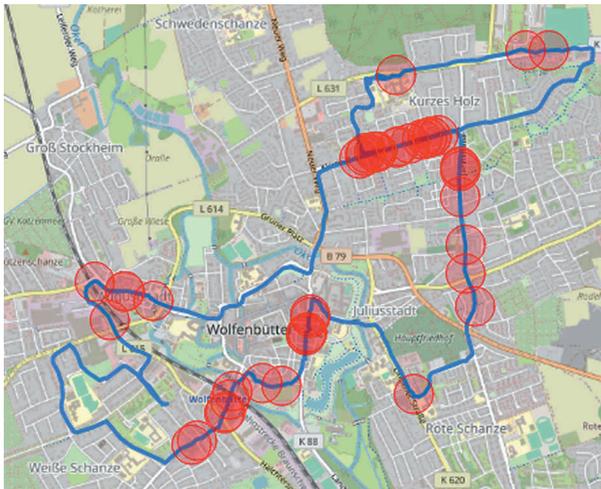
Bei jedem Überholvorgang löst die Testperson die Abstandsmessung durch Knopfdruck aus. Die Minimalentfernung beim Überholvorgang wird dabei mit der genauen GPS-Position aufgezeichnet, nicht jedoch die Daten des überholenden Fahrzeuges (Typ, Kennzeichen). Der Datenschutz der Autofahrer\*innen wird dadurch gewahrt.

sition ermittelt und die Messwerte auf einer Speicherkarte aufzeichnet. Das Gerät wird unterhalb des Sattels montiert.

Nach einigen Startproblemen, die im weiten Entwicklerkreis gelöst werden konnten, steht nun ein funktionsfähiger Abstandssensor für lokale Messfahrten zur Verfügung. Er kann leicht an verschiedene Fahrräder angepasst werden und hat bereits mehrere Messfahrten absolviert. Dabei wurden die bekannten Engstellen unserer Stadt offensichtlich, wie aus den Kartenausschnitten ersichtlich ist.

Durch den Nachweis von Gefahrenschwerpunkten kann hoffentlich zu deren Entschärfung beigetragen werden. Außerdem kann durch die Berichterstattung die Aufmerksamkeit und das Risikobewusstsein der Autofahrer\*innen geschärft werden, denn schließlich könnten sie selbst oder ihre Angehörigen beim Radfahren an diesen Gefahrenstellen einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt sein.

[Text und Fotos: JHM;  
Karten: ©OpenStreetMap-Mitwirkende]



## Frau Kerstin Geffers stellt sich als Radverkehrsbeauftragte für den Landkreis Wolfenbüttel vor

Im Aufgabenbereich Mobilität des Landkreises Wolfenbüttel hat es im Jahr 2020 Umstrukturierungen auf der Personalebene gegeben. Davon war insbesondere die Arbeit für die Weiterentwicklung im Radverkehr betroffen. Daher stellt sich für die fahrradaffinen Bürger\*innen in den Gemeinden des Landkreises die vordringliche Frage, an wen sie sich mit ihren Anliegen bzgl. des Radverkehrs wenden können.

### ***Mit welchen Aufgaben und Kompetenzen sind Sie als Radverkehrsbeauftragte betraut worden?***

Für die Belange zum Thema Fahrradmobilität im LK WF stehe ich Ihnen als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Als Mobilitätsbeauftragte möchte ich mich dafür einsetzen, das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel noch attraktiver zu machen. Projekte und Maßnahmen werden sich dabei an alle Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen und Altersstufen richten. Es gilt, jeweils passgenaue Anreize zu schaffen, um immer mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Mit dem Blick auf Klimaverträglichkeit und Ressourcenschutz möchte ich die Menschen jeweils zu einer nachhaltigen Mobilitätsentscheidung anregen. Im Bereich Freizeitradverkehr sollen Aktionen und Kampagnen die reizvolle Natur- und Kulturlandschaft ins Blickfeld rücken und zu Fahrradausflügen in die Umgebung einladen. Freude an der Bewegung und gute Erholung werden erfahrbar und animieren die Bürger\*innen dazu, das Fahrrad auch als Verkehrsmittel für alltägliche Wege immer häufiger einzusetzen und das Auto stehen zu lassen.

### ***Das Fahrradmobilitätskonzept 2020/2030 wird voraussichtlich auf der Sitzung des Kreistages am 22. März 2021 beraten. Welche Aufgaben sollen in anderen Fachbereichen bearbeitet werden?***

Der LK WF engagiert sich für den Alltags- und den touristischen Radverkehr. Mit dem Fahrradmobilitätskonzept 2020/2030

möchte der LK das Benutzen des Fahrrads zur individuellen Mobilität weiter stärken. Dazu soll primär eine Verdichtung des bestehenden Alltagswegenetzes erfolgen. Es stehen insbesondere Lückenschlüsse im vorhandenen Netz im Vordergrund.

Von den ausgewiesenen Freizeitrouten im Nördlichen Harzvorland (Tourismusverband Nördliches Harzvorland e. V.) hat der Landkreis Wolfenbüttel elf Radrouten ausgewählt, um sie als Vorzugsrouten weiterzuentwickeln. Von diesen elf Routen befinden sich sieben zum überwiegenden Teil innerhalb des Landkreises.

Mit dem Ziel einer Zertifizierung - zum Beispiel als ADFC-RadReiseRegion - sollen die ausgewählten Freizeitrouten in ihrer Qualität aufgewertet werden. Dabei stehen die Wegequalität und eine lückenlose Wegweisung im Vordergrund.

Planung, Bau und Unterhaltung von Radwegen an Kreisstraßen obliegen dem Tiefbaubetrieb des LK WF. Dieser unterstützt das Land Niedersachsen auch bei der Planung neuer Radwege an Landes- und Bundesstraßen. Darüber hinaus wird sich der Tiefbaubetrieb zukünftig auch bei den Vorzugsrouten für den Freizeitbereich engagieren, so dass diese Wege gut mit dem Rad befahrbar werden. Da sich die Wege durch Feld und Wald häufig in Privatbesitz befinden, können die hierfür erforderlichen Arbeiten aber nur im Einvernehmen mit den jeweiligen Eigentümern durchgeführt werden. Der Landkreis und die Gemeinden wollen sich dafür entsprechend einsetzen. Ich hoffe, dass die Eigentümer\*innen entsprechend mitmachen werden.

### ***Wo sehen Sie besondere Einflussmöglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs und welche Ziele möchten Sie vorrangig verfolgen?***

Mit dem Ziel, das Radfahren noch stärker in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen



und die Menschen zum Nachdenken über ihre eigene Mobilität und deren Auswirkungen zu bringen und schließlich Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu erreichen, sehe ich mein Haupttätigkeitsfeld im Aufbau einer spezifischen Fahrradkultur. Es bedarf einer positiven Erzählung, in der die Menschen das Radfahren als gut geeignete und gesellschaftlich angesehene Mobilitätsoption erleben.

Um das Mobilitätsverhalten von Menschen zu beeinflussen, kommen informative und beratende Maßnahmen mit viel Öffentlichkeitswirksamkeit zum Einsatz. Dafür sind Informations- und Beteiligungsformate fortzuführen und neu zu entwickeln sowie Aktionen durchzuführen. Darüber hinaus gilt es, die unterschiedlichen Zielgruppen im Landkreis mit spezifischen Projekten zu erreichen (z. B. schulisches Mobilitätsmanagement, Willkommenstouren für Neubürger\*innen, Fahrsicherheitstrainings für Pedelec/E-Bike-Nutzer\*innen).

Den Rahmen um alle Aktivitäten zur Stärkung des Radfahrens im LK WF bildet die Auszeichnung des Landes Niedersachsen als „Fahrradfreundliche Kommune“ für den Zeitraum 2019 bis 2023. Zur Qualitätssicherung und zur stetigen Verbesserung wird die Re-Zertifizierung vorbereitet.

### **Welche konkreten Maßnahmen sollen in 2021/2022 umgesetzt werden?**

Das Referat für Nachhaltigkeit und Klimaschutz besteht seit Januar und wird sich im Laufe des Jahres mit dem neuen Lei-

ter, der nach Ostern seine Aufgaben aufnehmen wird, entsprechend ausrichten. Im neuen Referat verfolge ich im Bereich Fahrradmobilität zurzeit folgende Projekte und Maßnahmen:

- Beantwortung der Meldungen von Bürger\*innen auf der Meldeplattform RA-Dar! und ggfs. Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen
- Beteiligung an der Durchführung der Aktion Stadtradeln vom 9. bis 29. Mai 2021, gemeinsam mit der Stadt Wolfenbüttel
- Anschaffung von Diensträdern für die Landkreisverwaltung als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements
- Einführung des Fahrrad-Leasings für Beschäftigte der Landkreisverwaltung
- Unterstützung der Samt- und Einheitsgemeinden und ggfs. Gemeinden bei der Stärkung der Fahrradmobilität
- Vorbereitung und Durchführung der 2. BraunschweigerLANDpartie im Sommer 2022 (da die BraunschweigerLANDpartie in 2021 aufgrund der Corona-Pandemie wahrscheinlich nicht durchgeführt werden kann)

### **Radverkehr hört nicht an der Gemeindegrenze auf. Wie sieht die Zusammenarbeit mit der Stadt WF und benachbarten Landkreisen aus?**

Der LK WF arbeitet eng zusammen mit der Stadt WF. Beide sind gemeinsam ausgezeichnet als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“. Weiterhin ist der Landkreis vernetzt mit dem Tourismusverband Nördliches Harzvorland e. V., den ILE-Regionen Nördliches Harzvorland und Elm-Schunter, dem Regionalverband Großraum Braunschweig, der Landesverkehrswacht, der Polizei und mit verschiedenen Radinitiativen, nicht zuletzt mit dem ADFC Kreisverband Wolfenbüttel. Für interkommunale Abstimmungen, z. B. zu den Freizeitrouten und zum Regionalen Radverkehrskonzept, besteht

reger Austausch zu den angrenzenden Landkreisen und zur Stadt Salzgitter. Darüber hinaus wird der Landkreis mit der Radverkehrsprofessorin an der Ostfalia Hochschule und ihrem Team kooperieren.

### **Mögen Sie über sich selbst als Mensch etwas erzählen?**

Auf meinem Arbeitsweg von Braunschweig nach Wolfenbüttel benutze ich ein Pedelec und genieße es ganz besonders am Morgen am Südsee entlang

durch das Okertal in die Lessingstadt zu radeln. Auf dem Rückweg sind dann viel mehr Leute auf der Strecke unterwegs und ich erlebe Engpässe auf den bestehenden Wegen, wenn Naherholungssuchende, Sportler\*innen und Menschen mit Hund einander begegnen. Ich bin gespannt, was der Radschnellweg bringen wird!

[Text: Kerstin Geffers/EN; Bild: MH;  
Mail: k.geffers@lk-wf.de]

## **Nur mal schnell nach...Braunschweig**

*Mit dem Fahrrad (oder Pedelec) nach Braunschweig pendeln*

Wer nun hinter den Worten „...mal schnell nach...“ einen weiteren Artikel zum Thema Radschnellweg erwartet, den muss ich leider enttäuschen. Das Verfahren läuft seinen formalen Gang und soll hier nicht Gegenstand sein.

Vielmehr möchte ich Hinweise geben, wie Sie bereits heute regelmäßig (ohne viel Aufwand) mit dem Fahrrad oder Pedelec nach Braunschweig pendeln können. Sei es, dass Sie die staugefährdete Dauerbaustelle am Autobahnkreuz BS-Süd auf der A36 leid sind oder wegen Corona lieber auf Abstand bleiben möchten und häufiger das Fahrrad für Ihre alltäglichen Wege nutzen. Andere wiederum wollten es schon immer mal ausprobieren und nutzen nun die (Teil-)Homeoffice-Phasen, um zeitlich unabhängiger den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurückzulegen.

### **Das Fahrzeug**

Ob Fahrrad oder Pedelec, das ist eine individuelle Entscheidung. Mit dem Pedelec lassen sich Anstiege (z. B. Sternhaus) leichter überwinden und für viele verkürzt sich durch die E-Motor-Unterstützung mindestens anfänglich die Reisezeit. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Verkehrssicherheit (Licht, Bremse etc.) ist selbstverständlich. Ein wartungsarmes Fahrrad mit Reifen mit hoher Pannensicherheit, einer Nabenschaltung, Riemenantrieb und Scheibenbremsen wäre von

Vorteil, ist aber nicht zwingende Voraussetzung, um mit dem Fahrradpendeln zu beginnen.

Je nach Wetterlage eine leichte Regenjacke, die Sonnenmilch und dazu eine kleine Luftpumpe und an heißen Tagen etwas zu trinken für unterwegs - mehr braucht es nicht.

### **Einstellungssache**

Viel wichtiger ist, dass das Fahrrad zu Ihnen passt: Die Rahmenhöhe passend ausgewählt, die Sattelstütze mit Sattel nur so hoch eingestellt, dass das Bein nicht vollständig durchgedrückt ist (das Becken darf beim Treten nicht kippen), die Arme nicht durchgestreckt zum Lenker greifen und der Lenker nicht viel breiter als Schulterbreite gewählt ist. Eine gute 45 Grad Position ermöglicht in der Regel ein ermüdungsfreies Fahren. Vieles lässt sich hierzu im Internet finden. Eine nähere Beschäftigung mit diesem Thema lohnt sich allemal, da es spürbar zur Freude am Radfahren beiträgt.

### **Aller Anfang ist...**

Seine Kräfte entsprechend der Streckenlänge und der eigenen Fitness am Anfang richtig einzuteilen, gelingt selten. Faktoren wie die Topografie der gewählten Strecke, das Wetter (Wind / Regen / Hitze) und die eigene „Tagesform“ tun ihr Übriges. Nicht selten hat man das Gefühl, gestern rollte es irgendwie besser. Aber

lassen Sie sich davon bitte nicht entmutigen, der Punkt an dem Ihnen das erste Mal bewusst wird, „da geht noch mehr“, kommt schneller als Sie denken.

Wichtig ist, sich am Anfang nur Teilstrecken vorzunehmen. Beginnen Sie mit kleinen Feierabendrunden. Fahren Sie z. B. den Sternhausberg hinauf und lassen sich auf der Braunschweiger Seite wieder hinunterrollen und nehmen anschließend eine der anderen Routen zurück nach Wolfenbüttel. In den nächsten Tagen probieren Sie es wieder und wieder.

Fahren Sie anfänglich nicht in allzu hohen Gängen, fahren Sie besser in kleineren Gängen mit einer hohen Kurbelumdrehungszahl von 90 Umdrehungen die Minute. Das wird Ihnen anfänglich vielleicht seltsam erscheinen, sorgt aber dafür, dass Ihre Ausdauer Muskeln gestärkt und ausreichend mit Sauerstoff versorgt werden. Fahren Sie nur so schnell, dass Sie sich dabei noch locker unterhalten können. Nach einer Fahrt, die Sie als anstrengend empfinden, legen Sie einen Tag Pause ein. Ihr Körper wird diese Zeit nutzen, sich an diese Belastung anzupassen. Wiederholen Sie diese Fahrten ca. zwei Wochen lang. Nach und nach werden Sie feststellen, dass sich Ihr Körper an die Anforderungen der Strecke angepasst hat, Sie vielleicht bereits den zweiten Anstieg über die Autobahnbrücke nach Braunschweig-Stöckheim schaffen oder ein Gefühl für die Länge bzw. Intensität der Anstiege bekommen haben. Es gelingt Ihnen immer besser, sich Ihre Kräfte für die Strecke einzuteilen.

Vor Freude über die eigene Leistungsfähigkeit haben Sie es vielleicht noch gar nicht gemerkt: Sie haben Braunschweig bereits erreicht. Und ich verspreche Ihnen, ab jetzt ist Ihr einziger ernst zu nehmender Gegner der Wind...die Strecke in die Braunschweiger Innenstadt ist nahezu topförmig, so wie die Oker parallel zu Ihnen dahin mäandert.

Radfahren stellt für den Körper - trotz aller Vorzüge für die Gesundheit - anfänglich eine ungewohnte Belastung dar. Die-

ser Artikel kann und darf keine ärztliche Sprechstunde ersetzen. Bitte lassen Sie sich vor Beginn des „Trainings“ ggf. ärztlich beraten.

### Viele Wege führen nach...

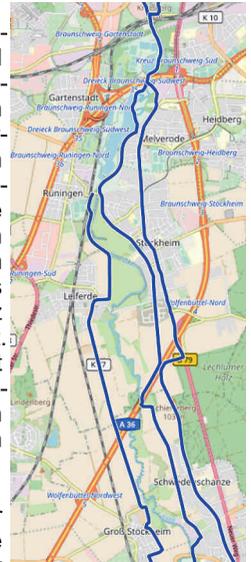
Einmal auf Braunschweiger Seite angekommen, wird jeder mit der Zeit seine individuelle Route finden. Mit Ziel Heidberg, Salzdahlumer Str. werden Sie spätestens in Höhe des Braunschweiger Zoos nach Osten abbiegen. Den Braunschweiger Westen erreichen Sie gut über das Westliche Ringgleis, in das Sie kurz nach dem Südsee einsteigen. Richtung Innenstadt geht es über Schloss Richmond in den Bürgerpark.

Die Streckenlängen betragen zwischen 12 und 15 km. Geübte RadfahrerInnen fahren diese in ca. 30 Minuten. Sie werden am Anfang zwischen 45 Minuten und 60 Minuten brauchen. Lassen Sie sich nicht hetzen, fahren Sie lieber weiterhin im beschriebenen Modus und erhöhen nur ganz allmählich die Intensität. In den meisten Fällen ist es nicht die Streckenlänge, die die meisten scheitern lässt, sondern eine zu hohe Intensität.

Bedenken Sie, bei der Rückfahrt steht Ihnen die größte Belastung - aber auch der größte Glücksmoment (den „Berg“ ein weiteres Mal bezwungen zu haben) - erst am Ende der Strecke bevor.

### Nicht selten stellt sich ein Flow ein

Und sollten Sie am Fahrrad-Pendeln Gefallen gefunden haben, werden Sie eines hoffentlich nicht zu fernem Tages, wenn der Radschnellweg zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig Realität geworden ist, sagen: Und jetzt erst recht...mit dem Fahrrad.



[Text: ML;

Karte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende]

## Neues aus der Welt der Fahrradgeschäfte im Einzugsbereich des ADFC-Kreisverbandes Wolfenbüttel

Interview mit Herrn Alexander Waturandang von „bike and bbq“ aus Hornburg

Seit über 10 Jahren existiert das Fahrradgeschäft in Hornburg und heute erfahren die Leser\*innen der RadZeit, wer sich hinter diesem Geschäft mit dem appetitlichen Namen verbirgt.



### Herr Waturandang, wie sieht Ihr beruflicher Werdegang aus?

Im Alter von 15 Jahren begann ich einen „Schülerjob“ in einem alt eingesessenen Fahrradladen in meiner Geburtsstadt Hamburg. Den Job behielt ich meine gesamte Schulzeit hindurch und er begründete auch meinen Berufswunsch: Fahrrad- / Zweirad-Mechaniker. Lehrstellen waren hier damals nur schwer zu bekommen und so wurde ich quasi ersatzweise Kfz-Mechaniker in einer kleinen Werkstatt, die allerdings „alles“ reparierte: PKW, LKW, Motorräder, Mofas und natürlich Fahrräder.

Nach meinem Zivildienst arbeitete ich dann auch in diversen Fahrradgeschäften, bis ich eines Tages bei der Firma Bergamont Fahrrad Vertrieb GmbH in Hamburg landete. Dort blieb ich rund 15 Jahre und war zuletzt mit dem Aufbau des Händlernetzes der BICO-Marken „Morrison“ und „Cycle Wolf“ betraut, die damals von Bergamont gefertigt wurden.

### Wie kam es zu Ihrer Geschäftsgründung in Hornburg?

Im Jahr 2010 lernte ich meine damalige

Freundin kennen und zog bald darauf von Hamburg nach Hornburg. Zusammen mit einem Freund entwickelte sich der Plan, eine Fahrrad- und eBike-Vermietung mit klarer Ausrichtung auf geführte Touren und Events (z. B. Rad fahren mit anschließender Grillparty in der freien Natur) aufzuziehen. „Bike and Barbecue“ war geboren.

Im Laufe der Zeit entwickelte sich das Geschäft aber immer weiter in Richtung Fahrradladen. Ende 2013 stieg mein Geschäftspartner aus dem Geschäft aus, die damalige GbR wurde aufgelöst und ich wurde alleiniger Inhaber. Anfang 2014 trennte ich dann das Vermietgeschäft vom Ladenverkauf und gründete zusammen mit einem neuen Geschäftspartner, Mario Wermuth, die Harzmobil GbR. Das komplette Vermietgeschäft wird seitdem darüber abgewickelt. Bike and Barbecue wurde zum reinen Fahrrad- / eBike-Laden.



### Wie sind Sie mit der Geschäftsentwicklung dort zufrieden?

Beide Geschäftsbereiche - Vermietung und Verkauf - haben sich sensationell entwickelt. Dank des persönlichen Einsatzes vieler Menschen und Organisationen für den Radverkehr wandelt sich das Bewusstsein in der Bevölkerung allmählich. Es wird mittlerweile sehr viel mehr auf Qualität und Nutzwert geachtet. Das spüren wir sowohl im Fahrrad- / eBike-Verkauf als auch bei den Servicearbeiten.

## Welche Angebote halten Sie für Fahrradfans bereit? Haben Sie Schwerpunktbereiche?

Aufgrund der geringen Größe unseres Ladens - wir haben nur rund 100 m<sup>2</sup> Gesamtfläche - ist eine gewisse Fokussierung unumgänglich und so haben wir uns im Verkauf stark auf eBikes/Pedelecs ausgerichtet. Wir haben einen Mitarbeiter, der sich ausschließlich um die elektronischen Bauteile wie Motoren, Akkus, Displays, Sensoren und Controller kümmert. Dadurch sind wir mittlerweile in der Lage, selbst absolut exotischen Antrieben wieder Leben einzuhauchen.

Fahrräder, also rein muskelbetriebene „Bio-Bikes“, stellen wir nach Kundenwunsch individuell zusammen. Entweder bestellen wir diese dann bei speziellen Manufakturen oder aber wir fertigen sie selbst an.

## Welche Vorlieben/Tendenzen sehen Sie bei den Fahrradkunden aus Hornburg und Umgebung?

In Bezug auf Produkte geht der Trend eindeutig in Richtung der SUV genannten eBikes; gemeint sind Pedelecs, die trotz bequemer Sitzposition eine gewisse Robustheit und Geländetauglichkeit aufweisen. Hinzu kommt noch ein starker Motor wie auch ein leistungsfähiger Akku.

Mehr denn je freuen sich die Menschen heutzutage allerdings über eine angenehme und vor allem persönliche Atmosphäre beim Einkaufen. Der lockere, ungezwungene Stil in und um unseren Laden sorgt genau dafür. In Vor-Corona-Zeiten hatten wir zu den Öffnungszeiten oft mehr als 20 Personen vor dem Laden auf dem Parkplatz stehen. Bei gutem Wetter haben wir dann Sitzbänke aufgestellt und Kaffee & Kuchen sowie kalte Getränke angeboten. Es entwickelte sich auf diese Weise eine richtige „Eventstimmung“. Die Menschen kamen so nicht nur mit uns, sondern auch untereinander ins Gespräch. Wir haben uns fest vorgenommen, das zukünftig weiter auszubauen.

Wir haben drei konkrete Projekte, mit denen wir uns die kommenden Jahre beschäftigen:

- In Hornburg bauen wir unseren Service im Bereich eBike-Technik weiter aus. Schwerpunkt wird hier die komplette Aufarbeitung gebrauchter eBikes für den Verkauf inklusive neutraler (das bedeutet vom Hersteller unabhängiger) Testverfahren und Geräte zur Bewertung des Zustands von Akku, Motor, Controller und Sensorik.
- Zusammen mit einer Agentur aus Braunschweig und einer Software-Entwicklungsfirma aus Leipzig haben wir mit dem Aufbau diverser Bike-Sharing-Projekte in der Region begonnen.



- Als Technik-Partner der „Harzmobil GbR“ arbeiten wir gemeinsam mit mehreren Leader- und ILE-Regionen an dem Projekt „Genuss-Bike-Paradies“. Ziel ist die Verknüpfung bereits bestehender Radrouten zu einem zusammenhängenden Netz aus Erlebnis- und Genussrouten. Um diese Touren interessant und ansprechend zu gestalten, werden die Routen so geplant, dass Sehenswürdigkeiten, die lokale Gastronomie sowie touristisch interessante Betriebe ohne große Umwege besucht werden können. Neben einer Buchungsplattform für Rad- und eBike-Touren im Harz wird zusätzlich eine komplette eBike-Infrastruktur inklusive eines Service- und Dienstleistungsnetzwerks, das Hilfestellungen bei Wartungen und Reparaturen anbietet, aufgebaut.

## Mögen Sie zum Schluss noch etwas zu Ihrem privaten Umfeld sagen?

Ich fasse es mal mit einem Satz zusammen: Ich bin angekommen. Als „Großstadtkind“ hätte ich mir früher ein Leben abseits einer Millionenstadt überhaupt nicht vorstellen können. Ich habe mittlerweile hier so viele liebe Menschen - Freunde, Kumpel und gute Bekannte - um mich herum, dass ich immer öfter denke: „Du hättest schon viel früher hier

her ziehen sollen“. Besuchen Sie uns gerne in der Fachwerkstadt Hornburg oder im Internet unter <https://www.bike-and-bbq.de/>

## Herzlichen Dank für dieses Interview!

Die Ausführungen geben ausschließlich die Aussagen des Interviewpartners wieder.

[Text: A. Waturandang/MH; Fotos: MH]

## Fahrradbezogene Projekte und Baumaßnahmen der Stadt Wolfenbüttel im Jahr 2021

Für das Jahr 2021 stehen einige Maßnahmen zur Radverkehrsförderung auf der Agenda der Stadt Wolfenbüttel. Im Folgenden werden drei Bausteine vorgestellt, zu denen es regelmäßig Nachfragen von Bürgerinnen und Bürgern gibt. Es geht um die Verbesserung bestehender Verbindungen, regionale Projekte und den Ausbau von Fahrradabstellanlagen.

Der Anschlussweg zwischen der Sportanlage in Wendessen und der B 79 wurde Ende vergangenen Jahres bereits fertig gestellt. Nun gibt es auch Fortschritte bei der weiteren Planung des Fahrradverbindungsweges bis zur Schweigerstraße. Die Planung ist abgeschlossen und die Ausführung erfolgt voraussichtlich im Frühjahr 2021. Die Fahrradverbindung von Wendessen zur Schweigerstraße ist einer der im Radverkehrskonzept beschlossenen Lückenschlüsse. Durch die Herstellung des Lückenschlusses wird der Ortsteil Wendessen nicht nur besser an das Nahversorgungszentrum Schweigerstraße angebunden, es entsteht auch eine attraktive Verbindung zur östlichen Kernstadt.

Eine zweite wichtige Verbindung, die in diesem Jahr ausgebaut werden soll, ist der Weg zwischen dem Forstweg und der Schäferbrücke. Der Weg ist ebenfalls im Radverkehrskonzept enthalten. Die Stre-

cke ist bereits heute fest im alltäglichen Radverkehrsnetz verankert und wird viel genutzt. Der Untergrund ist jedoch in keinem idealen Zustand und wird den Ansprüchen an eine fahrradfreundliche Kommune damit nicht gerecht. Die Planungen für die Instandsetzung der Oberfläche befindet sich kurz vor dem Abschluss. Die Ausführung erfolgt voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021. Die neue Oberfläche wird in Asphaltbauweise hergestellt.

Unabhängig von der genauen Trasse der geplanten Radschnellwegverbindung nach Braunschweig, kann die Verbindung zwischen Forstweg und der Schäferbrücke ein wichtiger Zubringer für den Radschnellweg werden. Um den Radschnellweg ranken sich immer wieder Gerüchte, dabei ist nicht einmal die Bestandsaufnahme beendet. Für einen Vergleich der verschiedenen Varianten müssen zunächst die Grundlagen ermittelt werden. Nur mit umfassendem Wissen um die Vor- und Nachteile der einzelnen Trassen ist ein öffentlicher Diskurs sinnvoll. Vorfestlegungen sind hier nicht hilfreich.

Ein weiteres Projekt über die Stadtgrenze hinaus, ist der Lückenschluss zwischen Salzdahlum und Sickte entlang der Landstraße 631. Mit einer Vereinbarung im



*Lückenschluss: Verbindung von Wendessen zum Gewerbegebiet Schweigerstraße*

vergangenen Jahr wurde die Grundlage für das Projekt gelegt. Nun steigt der Landkreis in die vertiefte Planung ein.

Neben den zusätzlichen und verbesserten Abstellanlagen ist auch die Erweiterung von Fahrradabstellanlagen ein Teil der Radverkehrsförderung. Besonders am Wolfenbütteler Bahnhof ist die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen groß. Mit der doppelstöckigen Abstellanlage wurde im vergangenen Jahr die Kapazität bereits erhöht. Die Abstelldauer an diesem bedeutsamen Verkehrsknotenpunkt beträgt hier in der Regel den gesamten Tag oder in einigen Fällen sogar mehrere Tage. Aus diesem Grund wird hier eine hohe Sicherheit der Stellplätze erwartet. Diesen Ansprüchen wird mit dem geplanten Fahrradparkhaus am Bahnhof begegnet. Das eigene Rad kann dort sicher und geschützt den ganzen Tag abgestellt werden. Der Beschluss zur Ausführung der Planung liegt bereits vor und auch die Finanzierung einschließlich der Fördermittele Zusagen sind gesichert. Mit der Ausführung dieses Bauvorhabens kann voraussichtlich Anfang der zweiten Jahreshälfte 2021 begonnen werden.

Das Fahrradparkhaus am Bahnhof ist zweifellos das bedeutendste aktuelle Projekt für Abstellanlagen in der Stadt. Doch auch an weiteren Standorten soll durch zusätzliche Abstellanlagen die Attraktivität der Fahrradnutzung gesteigert werden. Neben dem Umstieg auf die Bahn ist auch die Verknüpfung von Rad und Bus ein Schwerpunktthema. Insbesondere an den Bushaltestellen entlang des Neuen Weges gibt es einen Bedarf an Fahrradabstellanlagen. Im vergangenen Jahr wurden bereits an der Haltestelle Campestraße weitere Fahrradbügel aufgestellt. Darüber hinaus sollen auch Fahrradabstellanlagen am Lessingtheater erweitert und Abstellanlagen für den LÖWE-Pfad am Lechlumer Holz errichtet werden.

Radverkehrsförderung beschränkt sich natürlich nicht allein auf bauliche Maßnahmen. Daher darf an dieser Stelle ein Ausblick auf das STADTRADELN 2021 nicht fehlen. Das diesjährige Stadtradeln findet vom 9. bis zum 29. Mai 2021 statt. Im Rahmen dieser Aktion sind alle Bürger und Bürgerinnen herzlich eingeladen mitzumachen. Das Ziel ist es, gemeinsam drei Wochen lang möglichst viele Kilometer per Rad zurückzulegen und hierdurch ein Zeichen für gesunde und klimafreundliche Fortbewegung zu setzen. Die Anmeldung wird voraussichtlich ab Anfang April möglich sein. Die Stadt Wolfenbüttel freut sich über viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

*[Text: Florian Jürgens, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Bauaufsicht bei der Stadt Wolfenbüttel; Foto: GaD]*

## Ausflug nach Hildesheim

Corona hat uns noch im Griff und längere Reisen sind ungewiss. Wer es zuhause nicht mehr aushält und alle Touren in die nähere Umgebung erkundet hat, könnte einmal einen Tagesausflug in unsere westliche Nachbarstadt Hildesheim unternehmen. Eine Strecke lässt sich ab Braunschweig mit der Bahn zurücklegen, die andere (etwa 50 km lang) direkt auf dem Radweg Berlin - Hameln (RBH) mit guter Ausschilderung. Dann bleibt noch genug Puste, um auch etwas von der Umgebung Hildesheims zu sehen.



Das neue Fahrradparkhaus am Bahnhof

Bei der Planung sollte man zwei für Radler attraktive Termine beachten:

6.6.2021: Radwandertag - eine Rundtour um Hildesheim, an der jedes Jahr bis zu 1000 Radler\*innen auf 7 Etappen auf einer fest ausgeschilderten Route („Hiring“) um die Stadt radeln. Veranstalter sind seit 21 Jahren ADFC und AOK.

10.10.2021: Fahrradmesse - seit vielen Jahren vom Hildesheimer ADFC veranstaltet mit Infoständen von Händlern, Herstellern, Reiseveranstaltern und Radreiseregionen.

Zu beiden Veranstaltungen gibt es Informationen bei [hildesheim.adfc.de](http://hildesheim.adfc.de).

Empfehlenswert sind auch offline-Karten verschiedener Radtouren, die von der Hildesheimer Firma FootMap ([footmap.de](http://footmap.de)), leider nur für android-Handys als kostenlose Downloads angeboten werden. Dazu gehört auch die „Rosenroute“, die neben einem Stadtplan einen Audio-Guide zu den Sehenswürdigkeiten bietet.

Nach der Ankunft mit dem Zug muss man den Bahnhofsvorplatz überqueren, der nicht den Eindruck vermittelt, in einer Stadt mit immerhin zwei UNESCO-Welterbestätten und schöner Umgebung zu sein. Wer aus Wolfenbüttel mit dem Rad kommt, sollte sich aber zunächst nach rechts wenden und das neue Parkhaus für Pendler beachten!

Große Teile der Fußgängerzone, die schräg gegenüber dem Bahnhof als „Bernwardstraße“ beginnt, sind unattraktiv und für Fahrräder verboten, also geht es mit dem Rad über den kleinen Kreisel geradeaus in die Bahnhofsallee, der wir über die Kaiserstraße hinaus bis Osterstraße folgen, von wo es geradeaus (über die „Zingel“) bis zur Rathausstraße geht. Rechts geht es bis zum Marktplatz, an dem es die ersten Hildesheimer Attraktionen zu sehen gibt und den Wilhelm von Humboldt als einen der schönsten der Welt bezeichnet hat. Nur das Rathaus und das Tempelhaus haben den Krieg mit Beschädigungen überstanden, die anderen Gebäude wurden zerstört und in den 80er Jahren rekonstruiert. Bäckeramtshaus und Knochenhaueramtshaus sind komplette Fachwerkhäuser, die anderen Gebäude wurden mit rekonstruierten Fassaden aufgebaut. Im Tempelhaus findet sich die Tourist-Info, wo man eine Broschüre zur „Rosenroute“ mit Erläuterungen zu allen Sehenswürdigkeiten erhält. Geradeaus weiter zur Fuzo (die hier Hoher Weg heißt), nach einer links-rechts-Kombination sind wir am Andreas-



Andreaskirche

platz, wo Niedersachsens höchster Kirchturm zum Aufstieg lockt. Schon dieser kurze Weg macht deutlich, was in dieser Stadt im Krieg verloren ging. Sieben Wochen vor Kriegsende wurden 90% der überwiegend aus etwa 1900 Fachwerkhäusern bestehenden Altstadt in einem Bombenangriff zerstört.



Roemer-Pelizaeus-Museum (rechts), geradeaus zum Domhof

Gegenüber dem Kirchturm geht es durch die Eckemekerstraße und den „Alter Markt“ bis zur Burgstraße, die rechts bergauf zur Michaeliskirche führt. Wer diese Kirche nicht besichtigen möchte, wendet sich gleich nach links und landet nach ca. 150 m am Überweg über die Dammstraße. Gegenüber liegt rechts das Roemer-Pelizaeus-Museum mit seiner berühmten ägyptologischen Sammlung, links führt ein Tor in der Mauer zum Domhof.

Modell der Michaliskirche



Hier liegt nun schon die dritte Kirche am Weg und das zweite Welterbe, also sollte auch sie besichtigt werden. Diagonal gegenüber der Einfahrt zum Platz (also hinter dem Dom) führt ein schmaler steiler Weg hinab, unten rollen wir geradeaus



Bronzestatu Bischof Bernward am Dom

wieder bergan, bis wir rechts in „Hinterer Brühl“ einbiegen. Hier lässt sich erahnen, wie die ganze Innenstadt früher ausgesehen hat! Und nicht erschrecken, am Ende erwartet uns natürlich wieder eine Kirche, die Basilika St. Bernward (schließlich ist Hildesheim Bischofsstadt). Jetzt müssen wir uns entscheiden, denn an einem Tag kann man nicht alles sehen. Und spätestens jetzt sollte man einen Stadtplan parat haben!



Hier verlassen wir den Domhof

1. Innerste: Die Kirche lassen wir links liegen und rollen auf dem Kopfsteinpflaster bergab bis zum Kreisel, von wo aus wir links am „Mühlengraben“ entlang bis zur Innerste fahren. Ein Abstecher an den rechts liegenden Hohnsensee lohnt sich auch wegen



Blick zur Bernward-Basilika

der Einkehrmöglichkeit im „Noah“. Der Innerste folgen wir flussaufwärts bis in den Harz - pardon: ca. 4 km bis zur Domäne Marienburg. Deren Räume und einige Neubauten werden von der Uni Hildesheim genutzt, das sehr schöne Hofcafé wird leider bis November 2021 renoviert. Nun kann es auf demselben Weg zurück nach Hildesheim gehen oder Radler\*innen ohne Höhenangst können über den Galgenberg den Rückweg nach Wolfenbüttel antreten. Dazu müssen wir durch den Orsteil Itzum 130 Höhenmeter bis zum Restaurant „Brockenblick“ bewältigen und können auf der anderen Seite bis Uppen wieder hinab rollen. Kurz hinter Uppen geht es von der B 6 links ab auf den RBH.

2. Galgenberg: Für diese Variante geht es an der Godehard-Basilika nach links über „Gelber Stern“ bis in die Keßlerstraße, in der wir wieder einen Eindruck vom „alten“ Hildes-



An der Innerste Richtung Süden

heim erhalten. An ihrem Ende wendet man sich nach rechts, um an der nächsten Kreuzung diagonal gegenüber neben dem modernen Gebäude der Fakultät „Bauen und Erhalten“ der HAWK bis zur Feldstraße zu rollen. Auf dieser geht es über die Bahngleise, dann bergauf und hinter dem monumentalen Kriegerdenkmal schieben wir rechts vom Spielplatz einige Höhenmeter zum Bismarck-Denkmal. Wem das bekannt vorkommt: Kein Wunder, es ist einer von noch 147 erhaltenen Türmen des Modells „Götterdämmerung“, die meisten von uns kennen wohl das Exemplar in Wittmar am Rand der Asse. Hinter dem Turm geht es auf dem Kammweg mit einigem Auf und Ab bis zum Restaurant „Brockenblick“, von wo aus wir bis zur B 6 rollen, s.o.



Domäne Marienburg

Der direkte Weg zurück nach Wolfenbüttel führt zunächst an der B 6 entlang in Richtung Goslar, also folge man von der Innenstadt aus der Beschilderung „Goslar“, um hinter der Autobahn in Achtum oder hinter Uppen in die Feldmark auf den RBH abzubiegen.

Bei Redaktionsschluss waren die Kirchen geöffnet, die Restaurants hatten teilweise (Noah und Brockenblick) Außer-Haus-Verkauf. Vor der Tour sollte man sich unbedingt im Internet zur aktuellen Situation informieren.

[Text und Fotos: RM]

## Keine Lobby - keine Mobilität

Für Menschen, die einen wesentlichen Teil ihrer Mobilität ohne Auto bewältigen, beispielsweise mit dem Fahrrad, ist es günstig, dass die Winter meist mild verlaufen. Das Fahrrad ist dann für viele ganzjährig nutzbar. Kommt dann mal ein „richtiger“ Winter, zeigt sich, welche Verkehrsträger protegirt werden. So war es bei dem kurzen Wintereinbruch Anfang Februar. Vermutlich sind wegen der Erfahrungen der milden Winter der letzten Jahre die Kapazitäten für Räumung etc. heruntergefahren worden.

Die Verkehrsträger des Umweltverbundes hat das besonders hart getroffen. Beispielsweise sind die Regionalbahnen zwischen Goslar/Bad Harzburg und Braunschweig noch eine Woche nach den starken Schneefällen nicht wieder gefahren. Das liegt zwar nicht in der Verantwortung der Kommune, hilft aber den Menschen, die mit der Bahn umweltverträglich pendeln, wenig. Bei den Bussen sah es in Wolfenbüttel nicht viel besser aus: Erst benötigen die Verkehrsunternehmen drei Tage bevor überhaupt wieder gefahren wird, dann sind weder Bushaltestellen noch Übergänge vom Fußweg zum Buseinstieg geräumt, sodass die Busse nicht zu erreichen sind.



Für Radfahrende ergab sich das übliche Bild: auch nach vier Tagen waren die meisten Radwege immer noch von den Schneebergen der Räumfahrzeuge überhäuft, die Fußwege, die für die Radfahrer\*innen ohnehin tabu sind, nur teilweise

geräumt. Es ist eine besondere Herausforderung, auf dem Neuen Weg im Berufsverkehr mit dem Fahrrad auf der Straße zu fahren. Das, was ein paar Autofahrer da veranstalten, grenzt an Körperverletzung, Nötigung ist es allemal. Der Vollständigkeit halber: der Radfahrende ist im Recht; wenn der Radweg nicht nutzbar ist, ist die Straße zu nehmen! Wolfenbüttels einzige nennenswerte Fahrradstraße, der Alte Weg, wird natürlich nicht geräumt. Sie ist auch nach vier Tagen praktisch nicht befahrbar.



Die Fußgänger\*innen sind nicht besser dran. Überwege und ampelgeführte Querungshilfen sind wegen der Schneeberge nicht erreichbar. Höchstens an Kreuzungen und Einmündungen können Straßen überquert werden - dort ist es besonders gefährlich. Das auch noch, nachdem der Schulbetrieb (im Rahmen der pandemischen Einschränkungen) wieder aufgenommen wurde.

In Summe bedeutet es, dass für Autofahrer\*innen innerhalb kurzer Zeit wieder nutzbare Verkehrswege geschaffen werden, alle anderen können und sollen offensichtlich zuhause bleiben!?

[Text: TN; Fotos: TN, RM]

## Fragen und Antworten – ein Gespräch mit Svea Neumann

(Radverkehrsbeauftragte bei der Stadt Wolfenbüttel in Vertretung für Valerie Agartir)



Im Sommer 2020 ist Frau Valerie Agartir, Radverkehrsbeauftragte bei der Stadt WF, in die Elternzeit gegangen. Fast ein halbes Jahr war die Stelle nicht besetzt. Seit 01.12.2020 hat Svea Neumann die Stelle vertretungsweise übernommen.

### ***Svea Neumann, mit welchen Aufgaben und Kompetenzen sind Sie betraut worden?***

Ich habe eine Vollzeitstelle mit 39 Stunden, davon entfallen 50 % auf die Stadtentwicklung mit dem Wohnraumkonzept und 50 % auf die Entwicklung des Radverkehrs. Alle Aufgaben der RV-Beauftragten (Stadtradeln, Verbesserung der Infrastruktur, Ansprechpartner für RV-Fragen der Bürger, Maßnahmen und Projekte in 2020/2021, Haushalt 2022/23) sind mir übertragen worden.

Die Umstände für die Übernahme der Stelle waren nicht günstig (Corona, Homeoffice, spontaner Stellenwechsel). Ich versuche mein Bestes zu geben und werde dabei auch von den Kollegen unterstützt. Mein Einsatz ist abhängig von der Rückkehr von Valerie Agartir und wird voraussichtlich bis 31.07.2022 dauern.

### ***Welche Voraussetzungen bringen Sie für die Besetzung dieser Stelle mit?***

Nach Abschluss des Studiums „Stadt- und Regionalmanagement“ an der Ostfalia in 2019 habe ich für ein Jahr eine Stelle im Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus bei der Stadt WF übernommen. Dabei konnte ich wichtige lokale Kontakte aufbauen und Erfahrungen sowohl im Marketing- als auch im Tourismusbereich sammeln.

### ***Wo sehen Sie besondere Einflussmöglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs?***

Priorität sind Infrastruktur und Sicherheit. Der Radverkehr hat sich im letzten Jahr coronabedingt gesteigert, E-Bikes ermöglichen das Zurücklegen größerer Distanzen und es gibt neue Bestimmungen in der StVO. Auf diese Veränderungen und Möglichkeiten sollte reagiert werden. Eine Möglichkeit bietet die Zusammenarbeit mit der Ostfalia, u. a. über die Projektagentur WF. Die Agentur ist ein Zusammenschluss der Stadt WF, des Landkreises WF und der Ostfalia mit dem Ziel, gemeinsam Projekte zu erarbeiten und umzusetzen.

### ***Welche Ziele möchten Sie vorrangig verfolgen?***

In erster Linie sollen die Ziele des Radverkehrskonzeptes umgesetzt werden. Auch die Aufstellung eines neuen Konzeptes ist anzustreben. Ein Schwerpunkt ist die Optimierung des Alltagsradverkehrs und in der Folge die Optimierung des Radverkehrs unter Tourismus- und Freizeitaspekten.

### ***Gibt es weitere Bereiche der Radverkehrsförderung, die Sie für wichtig halten?***

Dazu gehören ordnungsrechtliche Belange (z. B. Schutzstreifen) und die Öffentlichkeitsarbeit. Der Baustein „Fahrrad-

fahren im Alter“ aus 2020 soll 2021 umgesetzt werden.

Das Projekt „Stadtradeln“ konnte 2020 nicht optimal präsentiert werden. Die Ehrung der Gewinner erfolgte leider nicht im gewohnten Rahmen. Die Urkunden und Preise wurden verschickt. Ein Pressetermin mit der Übergabe des Siegerpokals an das Theodor-Heuss-Gymnasium soll inkl. Foto in Absprache mit Thorsten Radelein, Pressesprecher der Stadt WF, sobald als möglich erfolgen. Die Planung für das Stadtradeln 2021 hängt von der Pandemie-Entwicklung und den Umgangsbestimmungen wie Kontaktbeschränkung, kleine Gruppen und Abstandsvorschriften ab.

**Welche konkreten Maßnahmen sollen in 2021/2022 umgesetzt werden?**

An zusätzlichen Standorten sollen Fahrradabstellanlagen installiert werden. Weitere Infos gibt es im Artikel von Florian Jürgens auf S. 14/15 dieser RadZeit.

**Radverkehr hört nicht an der Gemeindegrenze auf. Wie sieht die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und Landkreisen aus?**

Mit dem LK WF und seinen Gemeinden sowie dem Regionalverband Großraum BS besteht ein regelmäßiger Austausch.

**Mögen Sie über sich selbst als Mensch etwas erzählen?**

Vor einigen Wochen bin ich von Remlingen in den Stadtbereich von WF umgezogen. Ich bin 24 Jahre alt. Zu meinen Hobbys gehören Reisen, Sport, Radfahren, Freunde und Familie. Wie alle Mitmenschen auch, hoffe ich auf die baldige Verbesserung der allgemeinen Situation, bedingt durch Covid-19.

Zu erreichen ist Svea Neumann über: <http://www.wolfenbuettel.de/Bürgerservice/Umwelt-und-Verkehr/Radverkehr> und telefonisch über 05331 86-393.

[Text: EN; Foto: MH]



**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

## Dem Waldsterben auf der Spur - auf dem LÖWE-Pfad im Lechlumer Holz



24.02.2021, die FAZ titelt: „So viele tote Bäume wie noch nie“. Nach einer aktuellen Untersuchung des Bundeslandwirtschaftsministeriums steht es schlecht um den deutschen Wald. Die dramatische Lage im Harz ist vielen bekannt. Die dortigen Probleme sind zum Teil hausgemacht (Stichwort: Fichtenmonokultur).

Die Aktiven des ADFC Wolfenbüttel wollten wissen, wie steht es um die Mischwälder vor unserer Haustür, dem Lechlumer Holz, der Asse und dem Elm. Im September 2020 luden wir daher zwei MitarbeiterInnen des Waldforums Ridtagshausen bzw. der Niedersächsischen Landesforsten auf den LÖWE-Pfad im Lechlumer Holz ein, um uns einen Überblick über das aktuelle Waldsterben und die Zukunft des Waldes zu verschaffen.

Das Lechlumer Holz ist aufgrund seiner Bodenstruktur von der langanhaltenden Trockenperiode der letzten drei Jahre noch nicht so sehr betroffen wie andere Wälder unserer Region. Aber auch hier sind Veränderungen aufgrund der andauernden Trockenheit mit geringen Niederschlägen im Winter und Frühjahr sichtbar. Trotz der enormen Schneemengen in diesem Winter fehlt es den Böden weiterhin an Wasser. Gerade der Elm und auch die Asse als Höhenzüge mit einem Kalkrücken sind mittlerweile von andauernder

Trockenheit geprägt, durch die bereits junge Buchen deutliche Trockenschäden aufzeigen (u. a. im Reitlingstal).

Auch im Lechlumer Holz fielen die Fichten (sog. Flachwurzler) als erste. Frühere Fichtenschonungen sind den zunehmenden Stürmen zum Opfer gefallen.

Entlang dieser entstandenen Waldlichtungen und an den Waldrändern sind die Buchen der intensiven Sonneneinstrahlung schutzlos ausgesetzt. Auch Buchen erleiden einen Sonnenbrand. Dieser schädigt die Baumrinde und lässt Bakterien eindringen, die die Buchen von innen zersetzen. Zusätzlich sorgt ein weiteres Bakterium für Schäden in den Baumkronen der Buchen. Die Buchen verlieren Teile ihrer Krone und zerbrechen schließlich unter deren Last.

Es zeigte sich, dass die Buchen aufgrund der langen Trockenheit bereits im September beginnen, ihre Blätter abzuwerfen. Auch waren an vielen Buchen (junge und alte) an diversen Stellen trockene Äste zu erkennen, deren Versorgung die Bäume bereits eingestellt hatten. Ein noch deutlicheres Schadensbild zeigen die Baumkronen.

Leider versprechen Nachpflanzungen von Laub- statt Nadelbäumen nicht immer Erfolg. Als Nadelbaum wäre die Kiefer geeignet, wächst sie doch in Brandenburg auf sandigen Böden. Gerade bei der Pflanzung von nicht-heimischen Bäumen wie Douglasien oder Robinien stellten sich negative Effekte für das Gesamtsystem Wald ein. Als Bäume mit Zukunft (trocken- und hitzeresistent) gelten u. a. die Esskastanie und die Walnuss. Man erinnere sich an die ausgedehnten Kastanienwälder in Südeuropa - eine Zukunft, die wahrscheinlich auch unseren heimischen Wäldern bevorsteht.

Der Forstwirtschaft stehen hier zwei Richtungen offen: den Wald sich selbst überlassen oder lenkend eingreifen, um

eine einseitige Entwicklung durch natürliche Auslese (bestimmte Bäume und Pflanzen als Gewinner des Klimawandels) zu verhindern.

Angesichts der Tatsache, dass wir bereits heute bei einer globalen Klimaerwärmung von ungefähr 1,1 Grad Celsius (Deutschland über Land bei ca. 2 Grad Celsius) angelangt sind, diese auf global 1,5 bis 2 Grad Celsius begrenzen wollen und uns leider weiterhin eher auf dem Pfad in Richtung global plus 4 Grad Celsius bewegen, weiß niemand, welches die geeigneten Baumarten sind, die auch den in 80 Jahren herrschenden Klimabedingun-

gen noch trotzen bzw. sich angepasst haben.

Letztlich "fahren alle auf Sicht". Es ist ein Ausprobieren und Hoffen, dass aktuell die Bäume gepflanzt werden, die zukünftig bestehen.

Neben der Hoffnung bleibt uns noch das alltägliche Handeln. So weiss ich, dass mein nächster Besuch auf dem LÖWE-Pfad wieder mit dem Fahrrad stattfinden wird. Denn das Fahrrad fährt klimafreundlich - schon immer!

[Text: ML, Foto: GaD]

## 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 Tiefensteiger 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.



Ahlumer Str. 96, 38302 Wolfenbüttel,  
Tel. 05331 /6 49 62 · [www.fahrrad-henze.de](http://www.fahrrad-henze.de)

## Mobilitätswende oder weiter so?

*Was kann von der Kommunalpolitik erwartet werden?*

Wer heute noch den Klimawandel leugnet, kann als exotisch betrachtet werden und verschließt die Augen vor dem Offensichtlichen. Der weit überwiegende Teil der Wissenschaft ist von der Veränderung des Klimas im Zusammenhang mit dem Wirken der Menschen überzeugt. Mittlerweile wird dieser Zusammenhang - auch durch das Engagement von Fridays for Future - von der Mehrheit der Bevölkerung erkannt. Es herrscht sogar die Überzeugung vor, dass „etwas“ dagegen getan werden müsse. Noch weniger als bei der Nutzung alternativer Energien, der Energieeinsparung insgesamt und dem Einfluss der Nahrungsmittel auf das Klima,



wird beim Mobilitätsverhalten das eigene Handeln in den Zusammenhang zum Klimawandel gestellt. Anders ist es nicht zu erklären, dass ein Drittel der neu zugelassenen PKW SUV sind, dass die durchschnittliche Motorleistung der Kraftfahrzeuge von Jahr zu Jahr stetig steigt, dass vor den Schulen vermehrt die Elterntaxis andere Kinder gefährden, dass Pendeln zum Arbeitsplatz mit Autofahren gleichgesetzt wird und dass viele Menschen für die kürzesten Wege grundsätzlich und unreflektiert das Auto verwenden.

Offensichtlich ist aus der Vernunft der Menschen heraus keine Mobilitätswende zu erwarten. Die Nutzung des Autos (oder auch des Flugzeugs) ist zu attraktiv, zu bequem und zu günstig.

Welchen Auftrag hat hier die Kommunalpolitik? Reicht es aus, auf die Lösungen aus dem Bund oder dem Land zu warten? Hilft es zu behaupten, dass man vor Ort nichts erreichen könne? Wollen wir warten bis die Lebenseinschränkungen durch Extremwetterlagen so stark sind, dass die Menschen von allein „vernünftig“ werden?

Schon in der Lokalen Agenda am Anfang des Jahrhunderts hieß es „global denken, lokal handeln“!

Die Verkehrswende muss dort begonnen werden, wo der Verkehr entsteht. Das ist in den Städten und Landkreisen der Fall und nicht im Bund oder auf der Autobahn. Vor Ort muss für die Erhaltung der Umwelt und die Einschränkung des Klimawandels (1,5°-Ziel) gekämpft werden. Der Anteil des Verkehrs am Klimawandel ist unbestritten und der Umstieg auf Elektromobilität - insbesondere bei der derzeitigen Technik- und Modellwahl (Plug-in, tonnenschwere Luxuskarossen) ist keine ganzheitliche Lösung. Die Emissionen sind erheblich, sie entstehen aber mehrheitlich in den Kraftwerken, die Verstopfung der Städte nimmt weiter zu, die Unfallbilanz wird ebenfalls nicht besser, die Aufenthaltsqualität in den Städten leidet weiter durch den Parksuchverkehr und tausende Quadratmeter abgestelltes Blech verschwenden wertvollen Platz zum Leben.

Ein Umdenken nach der jahrzehntelangen einseitigen Förderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) muss stattfinden. Wer - wenn nicht Kommunalpolitik und Verwaltung - könnte das bewältigen?

In vielen Städten wurde in der Corona-Phase mit Pop-up-Bikelanes, der temporären Sperrung von Einkaufsstraßen für den MIV experimentiert oder es wurden zum Schutz von Schülerinnen und Schülern autofreie Zonen um Schulen gebildet. Es wurden Pilotversuche zu flächendeckendem Tempo30 in Innenstädten bean-

tragt oder getestet. Wolfenbüttel scheint eher in Schockstarre verfallen zu sein.

Viele moderne Konzepte der Verkehrsplanung gehen nicht mehr von der autozentrierten Zuordnung der Flächen aus, sondern planen anders als bisher üblich die Verkehrsaufteilung von außen nach innen: ausreichend breite Fußwege, komfortable und sichere Radverkehrsanlagen und der Raum, der dann noch überbleibt, wird dem MIV zugeordnet - natürlich nach der Berücksichtigung des ÖPNV.

Als ländliche Region muss es natürlich möglich sein, mit dem Auto oder besser dem ÖPNV oder der Regionalbahn, die Städte zu erreichen. Das geht aber auch durch Parkflächen am Rande der Innenstadt, durch Umstiegsmöglichkeiten zum ÖPNV oder der Regionalbahn mit entsprechenden Haltepunkten. Eine Steigerung der Bequemlichkeit des ÖPNV, Preise, die günstiger sind als das Parken in der Innenstadt und entsprechende Takte sind Voraussetzung, um die Attraktivität dieser umweltfreundlichen Lösungen zu erhöhen.

Insbesondere das Konzept der lebenswerten Innenstadt ist nach Corona noch viel wichtiger geworden. Der Ansatz von Kommunalpolitikern, Verwaltung und Einzelhandel immer mehr Parkraum anzubieten, teilweise über Monate und Jahre kostenlos oder zumindest sehr günstig (im Vergleich mit einem Busticket!) ist doch offensichtlich gescheitert. Teile der Geschäfte in der Fußgängerzone stehen leer. Viele andere Städte - große wie kleine - setzen auf interessante Angebote und auf Lebensqualität. Sitzgelegenheiten, grüne Inseln, Kultur- und Spielangebote - Ruhe und Aufenthaltsqualität sollen



hier Besucher\*innen in die Stadt locken. Der Parkplatz direkt von dem Geschäft ist da eher hinderlich, Durchgangsverkehr wie auf dem Schlossplatz und der Breiten Herzogstraße sowieso.

Ein wichtiger Baustein der Verkehrswende ist unbestritten das Fahrrad. Auch hier ist ein Umdenken in der Priorisierung, der Förderung und der Schaffung von Komfort und Sicherheit dringend erforderlich.

Welche Gefahr geht denn beispielsweise davon aus, auf dem gesamten Rosenwall komplett Tempo30 anzuordnen? Wieso werden Schutzstreifen, die sich in den neueren wissenschaftlichen Untersuchungen hinsichtlich der Sicherheit als kontraproduktiv erwiesen haben, weiterhin mit zweifelhaften Argumentationen verteidigt? Wieso wird nach wie vor bei der Planung der Verkehrsräume das Auto ins Zentrum gesetzt? Ein Teil der Lösung wäre ein Netz aus komfortablen, sicheren Fahrradstraßen, welches die Attraktivität Wolfenbüttels als fahrradfreundliche Kommune deutlich steigern kann sowie einen höheren Radverkehrsanteil erzeugt und die Stadt lebenswerter macht. Natürlich geht das nicht immer, ohne dem MIV etwas wegzunehmen. Dahinter stehen laut entsprechender Befragungen mittlerweile sogar weite Teile der Bevölkerung. Dazu kommen sollten noch günstige Ampelschaltungen sowie eine bessere Überwachung und Ahndung des Parkens auf Radwegen. Es fehlt auch immer noch eine Sicherheitskampagne und das Bekenntnis von wichtigen Personen aus Politik und Verwaltung zum Radverkehr.

Es ist Aufgabe der (Kommunal-)Politik visionär und mutig vorzugehen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die der Verantwortung von Stadt und Landkreis für das große Ganze gerecht werden und den Menschen vor Ort attraktive und gesundheitsfördernde Lebensbedingungen schaffen.

[Text: TN; Fotos: Martin Zimmermann]



## Radweg entlang der L625 endlich fertiggestellt

Endlich, nach vielen Jahren der Forderung, konnte der Radweg zwischen dem Kreisel Lucklum und der Ortschaft Evessen entlang der Landesstraße 625 Anfang Juli 2020 eingeweiht werden. Aus der lange geplanten Party der Radweginitiative wurde wegen der Coronagefahr leider nichts. Aber ganz ohne Begrüßungssekt ging es auch nicht. Die Radler\*innen fuhren mit dem entsprechenden Abstand zum Kreisel und nach Rückkehr gab es für jeden Teilnehmer und jede Teilnehmerin ein Pikkolofläschchen Sekt. Die Kinder wurden mit Süßigkeiten überrascht.

Bereits 1999 fasste der Gemeinderat von Evessen den Beschluss, dass der Radweg in den Radwegebedarfsplan als dringlich eingestuft werden soll. Auf Initiative des Rates wurde 2002 dafür gesorgt, dass die Bedeutung der Radwege in der Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung festgelegt wurde.

Ab 2010 hat die Radweginitiative der Forderung mit verschiedensten Aktionen und ganz viel Beharrlichkeit Nachdruck verliehen. Die Initiative stellte immer wieder neue, großflächige Banner am Ortsausgang von Evessen auf. 2012 fand die erste große Fahrraddemonstration mit ca. 300 Teilnehmern auf der Landesstraße statt. 2013 war der große „Radweg-

fehlt-Marathon“. Es waren 24 Stunden ununterbrochen Radler auf der gefährlichen Straße unterwegs. Die Aktion hatte eine sehr große Resonanz und ganz viel Aufmerksamkeit in den Medien und bei Politikern der Region erzeugt.

Weitere Unterstützung gab es zum Beispiel durch die Evesser Rockgruppe „DaDaLaMa“, eine Mitsingaktion an der Kirche mit der Gruppe „Duo Unterwegs“ unterstützt von Günther Kampen, ein Kulturcafé, eine „Radtour inklusiv“ mit Menschen mit Beeinträchtigungen aus Neuerkerode, eine Fahrradtour der Radweginitiativmitglieder zum Minister für Wirtschaft und Verkehr nach Hannover sowie viele Briefe an Politiker und Ministerien. Zum Teil wurden auf den Veranstaltungen Spenden für den Landkauf für den Radweg gesammelt. Ende 2019 war es dann endlich soweit, mit dem Bau des Radweges wurde begonnen.

Der Radweg erfreut sich großer Beliebtheit. Er wird nicht nur von Radfahrer\*innen, sondern auch Fußgänger\*innen und Skater\*innen immer wieder gerne genutzt. Durch den Lückenschluss hat die ganze Region gewonnen.

*[Bericht: Irene Mutke, Radweginitiative Evessen / Foto: Peter Sauer]*

## Radprofessur Ostfalia



Nachdem wir im letzten Jahr mit großer Freude zur Kenntnis nehmen konnten, dass im Rahmen der Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für sogenannte Radverkehrs-Professuren auch die Bewerbung der Ostfalia berücksichtigt worden war - wir titelten „Radverkehr wird Hochschulfach“ - können wir heute sagen: Radverkehr IST Hochschulfach!

Denn seit dem 1. November 2020 lehrt und forscht Frau Prof. Dr. Jana Kühl am Institut für Verkehrsmanagement, das am Campus Salzgitter angesiedelt ist. Nach Studium von Geographie, Soziologie und Öffentlichem Recht an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und Promotion an der Technischen Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, war sie mit verschiedenen Fragen der Verkehrsplanung und neuer Mobilitätsformen befasst.

Schließlich beschäftigte sich die Wissenschaftlerin damit, welche Wirkung infrastrukturelle Maßnahmen im Radverkehr - wie beispielsweise Radschnellwege - auf

die Motivation haben können, im alltäglichen Verkehr auf das Fahrrad umzusteigen.

Doch mit Jana Kühl kommt nicht nur jede Menge wissenschaftlicher Expertise zum Einsatz: wie der Website der Ostfalia zu entnehmen ist, besitzt sie selbst fünf verschiedene Fahrräder für unterschiedliche Alltagssituationen und erweist sich somit auch als Frau der Praxis.

Dieses wird ebenfalls belegt durch den Fernsehbeitrag des NRD in der Sendung „Hallo Niedersachsen“ vom 09.12.2020, online noch verfügbar bis zum 09.12.2021 in der Mediathek des NDR.

Diese und weitere Informationen auch unter [www.ostfalia.de](http://www.ostfalia.de). Hier können sich außerdem interessierte Schulabgänger\*innen über die entsprechenden Verkehrsstudiengänge informieren, wie z. B. den betriebswirtschaftlich orientierten Studiengang "Mobilität und Personenverkehrsmanagement B. A." - denn für die aus unserer Sicht erforderliche Verkehrswende braucht es gut ausgebildete Fachleute!

Wir wünschen Frau Prof. Dr. Kühl von hier aus viel Erfolg für ihre neue Tätigkeit und auch persönlich alles Gute sowie ebenso positive Impulse für den Radverkehr in der Region.

*[Text: MoM; Foto: Ostfalia/M.Nickel]*

## Stand der Planung zum Radschnellweg BS-WF

Aufgrund der Diskussionen zur Planung und zum Bau des Radschnellweges haben wir Frau Alexandra Winter von der Abteilung Regionalverkehr des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, die die Planung des Radschnellweges koordiniert, nach dem Stand des Verfahrens befragt.

Hier die Fragen und Antworten:

### **Wie ist das Projekt Radschnellweg Braunschweig-Wolfenbüttel entstanden?**

Radfahren liegt im Trend, ist gesund und trägt gleichzeitig zum Klimaschutz bei. Daher hat der Regionalverband Großraum Braunschweig untersuchen lassen, wo regionale Radschnellwege Verbindungen schaffen und damit zur CO<sub>2</sub>-Minderung im Alltagsverkehr beitragen könnten. Dabei wurden 12 Korridore herausgearbeitet, von denen zunächst drei vielversprechende näher untersucht worden sind. Einer dieser Wege ist die Verbindung von Braunschweig nach Salzgitter-Thiede. Die Verbindung Braunschweig - Wolfenbüttel wurde in einer früheren Machbarkeitsstudie von der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH bereits entwickelt.

Auf der Grundlage dieser beiden Studien hat der Regionalverband den politischen Auftrag erhalten, Förderanträge für diese beiden Radschnellwege beim Bund und beim Land Niedersachsen zu stellen und die Planungen zu koordinieren.

Im vorigen Jahr erhielt der Regionalverband den positiven Förderbescheid des Bundes über 13 Millionen Euro für den 18 Kilometer langen Radschnellweg zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Salzgitter, der nun als Y-Variante vorbereitet und umgesetzt werden kann.

### **Welche Erwartungen gibt es an den Radschnellweg, wenn er fertiggestellt ist?**

Mit den Radschnellwegen wollen wir noch mehr Menschen begeistern, vom Auto auf das umweltfreundlichere Fahrrad umzusteigen und so zur CO<sub>2</sub>-Minderung beizutragen. Die Radschnellwege sind direkte und schnelle Verbindungen zwischen den Städten. Sie weisen einen hohen Komfort auf, so dass der Weg zur Arbeit oder zur Freizeit mit dem Rad Spaß macht und eine Alternative zum Auto darstellt. Radschnellwege haben in der Regel eine durchgängige Beleuchtung, breite Wege, werden vom Winterdienst geräumt und haben einen möglichst kreuzungsfreien Verlauf. Damit sparen Nutzerinnen und Nutzer Zeit, gleichzeitig schonen sie die Umwelt und fördern ihre eigene Gesundheit.

### **Wie ist der Planungsstand und wann ist mit der Realisierung zu rechnen?**

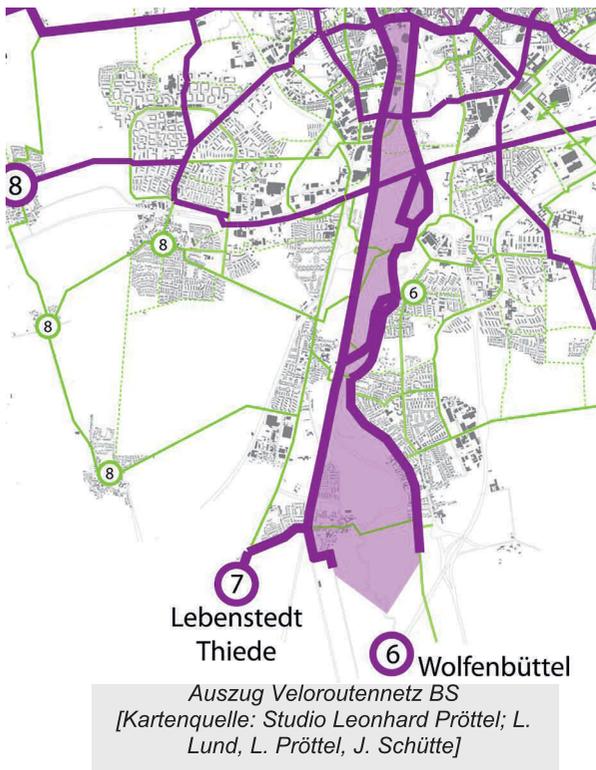
Aktuell wird ein sogenanntes Scoping-Verfahren durchgeführt. In diesem Verfahren wird ermittelt, welche umweltrechtlichen Belange auf den verschiedenen Teilstrecken und Trassenführungen zu berücksichtigen sind. Das Ergebnis des Scoping legt z. B. fest, welche Kartierungen und Detailuntersuchungen von geschützten Arten im Rahmen der weiteren Planung vorgenommen werden müssen. Da bestimmte Arten nur in klar definierten Jahreszeiten kartiert werden können, ergibt sich aus dem Ergebnis des Scoping der weitere zeitliche Ablauf des Planungsprozesses.

Mit einem Baubeginn ist deshalb nicht vor Mitte der 20er Jahre zu rechnen.

## Wie stellen Sie sich die Beteiligung von Öffentlichkeit, Verbänden und der Kommunalpolitik vor?

Wie bei allen Themen ist es uns wichtig, die Öffentlichkeit zu beteiligen und rechtzeitig zu informieren. Wir arbeiten eng mit den Kommunen und Verbänden zusammen. Uns ist es wichtig, dass wir die Anregungen von den Expertinnen und Experten vor Ort aufnehmen und einbinden können, um so unterschiedliche Lösungen zu diskutieren. Wir stehen noch am Anfang der Planungen, es stehen zum Beispiel noch keine genauen Trassen fest.

[Text: A. Winter/TN]



In Braunschweig wird derzeit über einen Entwurf für ein Veloroutennetz der Braunschweiger Mobilitätsverbände diskutiert. Natürlich ist dort auch eine Verbindung Richtung Wolfenbüttel enthalten. Wir haben als ADFC Wolfenbüttel darauf hingewirkt, dass diese Verbindung als Korridor aufgenommen wird, solange unklar ist, welcher konkreten Führung der Radschnellweg folgen wird.

## Termine des ADFC Wolfenbüttel

Sehr gern würden wir Sie wieder regelmäßig zu unseren geführten Fahrradtouren, Veranstaltungen, Fahrradcodierungen usw. einladen. Doch leider ist es uns in diesem Jahr aufgrund der ungewissen Pandemie-Entwicklung nicht möglich, eine langfristige Planung zu erstellen. Sobald es möglich ist, Touren etc. anzubieten, werden wir diese rechtzeitig auf unserer Internetseite ([www.adfc-wf.de](http://www.adfc-wf.de)) veröffentlichen.

Wenn es die Regelungen erlauben, werden wir ab April wieder Termine für die Fahrradcodierungen anbieten. Bitte informieren Sie sich auch hier auf unserer Internetseite und nutzen Sie bitte die dortige Möglichkeit der Online-Anmeldung. Herzlichen Dank!

# Beitritt

auch auf [www.adfc.de/beitritt](http://www.adfc.de/beitritt)



## adfc

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

Bitte senden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,  
oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an [mitglieder@adfc.de](mailto:mitglieder@adfc.de)

Name

Vorname  Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig)  Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

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

Einzelmitglied

ab 27 Jahre (56 €)  18 – 26 Jahre (33 €)  unter 18 Jahren (16 €)

Familien- / Haushaltmitgliedschaft

ab 27 Jahre (68 €)  18 – 26 Jahre (33 €)

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

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

**Familien-/Haushaltsmitglieder:**

Name, Vorname  Geburtsjahr

Name, Vorname  Geburtsjahr

Name, Vorname  Geburtsjahr

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

## 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. 59 - Frühjahr 2021

**Titelfoto:** MH

**Rücktitel:** Deutschland per Rad entdecken  
2021/2022 - Copyright: ADFC

### 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, Volkshochschule), 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  
Fahrradfreunde 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.  
Anmeldung erforderlich unter www.adfc-  
wf.de

### Die nächsten Codierungs-Termine:

16. April 2021 von 16.00 bis 18.00 Uhr

7. Mai 2021 von 16.00 bis 18.00 Uhr

4. Juni 2021 von 16.00 bis 18.00 Uhr

2. Juli 2021 von 16.00 bis 18.00 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 Mobilität  
(Z/U/M/), Kleiner Zimmerhof 3 in  
Wolfenbüttel statt. Gäste sind jederzeit  
herzlich willkommen!

Die Arbeitsgruppe Radverkehr und  
Planung trifft sich nach Vereinbarung im  
Z/U/M/.

### Velo-Worx - 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. und 3. Mittwoch  
im Monat von 15 bis 18 Uhr

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

**Leider können wir unsere Termine und Öffnungszeiten zurzeit nur unter Vorbehalt angeben. Bei Interesse erfragen Sie diese bitte per Mail (info@adfc-wf.de) oder besuchen Sie unsere Internetseite (www.adfc-wf.de)**

# DEUTSCHLAND PER RAD ENTDECKEN

36 RADFERNWEGE  
6 RADREGIONEN  
4 BUNDESLÄNDER

**ALPEN-SPEZIAL**  
RADREISEN MIT  
GIPFELPANORAMA

**RADREGIONEN**  
VIELFALT FÜR DIE  
GANZE FAMILIE

**FLUSSRADWEGE**  
ZUM EINSTEIGEN  
UND GENIESSEN

