

RadZeit

Sommer 2021

Wolfenbüttel



Inhaltsverzeichnis

Titel	Seite 1
Julius - Das Leih-Lastenfahrrad des ADFC	Seite 2
Vorwort	Seite 3
Radfahren mit Kindern	Seite 4
Bericht der Jahresmitgliederversammlung	Seite 6
Hövdling - Das etwas andere Sicherheitskonzept	Seite 7
Bericht der Verkehrspolitischen Radtour im Juli 2021	Seite 8
Durch den Oderwald bis zur Pfalz Werla	Seite 10
Das ADFC-Touren und Veranstaltungsportal	Seite 13
Das Alltagsfahrrad für Pendler	Seite 14
Kommunalwahl Stadt Wolfenbüttel 2021	Seite 18
Kommunalwahl Landrätin/Landrat 2021	Seite 26
Impressum	Seite 31
Rücktitel	Seite 32



Julius - das Leih-Lastenfahrrad des ADFC Wolfenbüttel

Das auf der Titelseite abgebildete Lastenrad kann man beim ADFC kostenlos ausleihen. Es steht im Naturkostladen Kornblume in der Breiten Herzogstraße. Unter der Adresse julius.adfc-wf.de kann das Rad nach der Registrierung für bis zu drei Tage am Stück gebucht und ausgeliehen werden. Es eignet sich zum Transport von Lasten oder Kindern.

[Text: TN; Bild: sign point BS]

Kampf um jeden Zentimeter

Derzeit (Ende Juli) können wir wieder unter erfreulicheren Bedingungen aus dem Hause gehen und uns auch mal in Präsenz mit anderen treffen. Videokonferenzen haben Vorteile, aber es geht eben auch ein Teil der Kommunikationsqualität und auch der -inhalte verloren.

Insgesamt hat die Coronazeit dem Radverkehr einen Schub gegeben. Liegt es am (gesparten) Geld, an dem Mehr an Zeit oder dem Erleben von Freiheit beim Radfahren? Die Fahrradläden sind leergekauft und die Straßen und Radwege sind voll mit Radfahrenden. Sicherlich müssen manche von den Neu-Fahrradfahrer:innen noch lernen, wie man sich mit dem Fahrrad gut und sicher verhält, dass die Fahrt als Geisterfahrer verdammt gefährlich ist, dass das Rotlicht zu ignorieren unseren Ruf vollends zerstört und dass man auch auf einem Pedelec Fahrsicherheit braucht.



Mehr Radverkehr benötigt mehr Platz. Insbesondere, wenn noch die sogenannte Mikromobilität (eScooter) die Fahrradwege belastet und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten beispielsweise von Pedelecs und „Bio“-Rädern Überholvorgänge provozieren. Das ist schon seit Jahren zu erkennen.

Nun plant die Stadtverwaltung endlich die Lücke zwischen Schweigerstraße und Wendessen, die zeitweise durch das Aufbringen eines feinen, klebrigen Belages bei Nässe gar nicht zu befahren war, durch eine Asphaltdecke zu schließen. Hurra! Leider wird der oben genannte Trend mit einer Radwegbreite von 1,6 Metern komplett ignoriert. Ein straßenbegleitender Zwei-Richtungs-Fuß- und Radweg muss nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen mindestens 2,5 Meter breit sein. Was bitte unterscheidet einen Radweg an der Straße von einem durch die Feldmark?

Genauso schlimm wie mit der Planung verhielt es sich mit dem Abstimmungsprozess im politischen Gremium: Der Ausschuss für Bau, Stadtentwicklung und Umwelt lehnt - konfrontiert mit den oben genannten Bedingungen - den Änderungsantrag für 2,5 Meter Breite gegen eine Zustimmung und eine Enthaltung mit großer Mehrheit ab. Die Herren haben entweder die Argumentation nicht verstanden oder ihnen ist die Förderung des Radverkehrs doch nicht so wichtig. Sensibilität für den Klimawandel? Fehlanzeige!

Diese Ausgabe der RadZeit beschäftigt sich mit der anstehenden Kommunalwahl. Treffen Sie selbst die richtige Entscheidung und bleiben Sie gesund und unfallfrei!

Thilo Neumann

Radfahren mit Kindern - zur Schule und in der Freizeit



Meine Kinder haben auf Baltrum Fahrrad fahren gelernt, als sie vier Jahre alt waren. Das waren perfekte Bedingungen für die Kinder und für uns Eltern. Urlaub, Entspannung, keine Autos weit und breit. Seitdem sind sie fast täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Erst zum Kindergarten, zur Grundschule und zu Freizeitaktivitäten. Später sind sie vom ersten Tag ganz selbstverständlich alleine zur weiterführenden Schule gefahren.

Wolfenbüttel ist nicht das autofreie Baltrum, es geht hier für eine so überschaubare Stadt oft ganz schön hektisch zu. Aber es gibt fast immer ruhige Alternativen zu den großen Straßen, auf denen man auch mit jüngeren Kindern gut fahren kann. Natürlich kann man sagen, ich bringe die Kinder schnell mit dem Auto. Praktisch ist das aber nur auf den ersten Blick.

Denn die sogenannten Elterntaxis führen immer wieder zu Konflikten, zum Beispiel wenn vor den Schulen oder Kitas unter Zeitdruck ein- und ausgeparkt wird. Sie sind das am wenigsten nachhaltige Transportmittel und sollten in Zeiten von Klima-

wandel und Klimanotlage nur in absoluten Ausnahmefällen unterwegs sein.

Kinder und Jugendliche vermeiden im Auto vielleicht die Ansteckungsgefahr, der sie in einem vollen Bus ausgesetzt wären. Aber ihnen fehlt auch die nicht nur in der Pandemie dringend notwendige Bewegung. Außerdem haben sie so keine Chance, auf vertrauten und überschaubaren Wegen Erfahrungen im Straßenverkehr zu sammeln.

Kinder und Jugendliche, die das ganze Jahr und bei (fast) jedem Wetter mit dem Fahrrad fahren, lernen dagegen ganz automatisch, sich auf die verschiedensten Situationen einzustellen und werden so nach und nach zu immer kompetenteren Verkehrsteilnehmer:innen.

Was für Möglichkeiten haben Familien, die mit ihren Kindern üben wollen?

Familien mit jüngeren Kita- und jüngeren Grundschulkindern können Spaß, Bewegung und Verkehrserziehung verbinden, wenn sie zum Beispiel zu einem Spielplatz fahren. Von denen hat Wolfenbüttel eine ganze Menge. Der Wolfenbütteler Blog "echt lessig" hat ihnen unter dem Titel „Tipps für Spielplatz-Ferien in Wolfenbüttel“ schon 2019 einen eigenen Beitrag gewidmet. Auf der Homepage der Stadtjugendpflege findet man unter „Orte für Kinder & Jugendliche in Wolfenbüttel“ eine Karte mit allen Spielplätzen. Die Standorte kann man anklicken und gewinnt durch die Beschreibung der Ausstattung und die hinterlegten Fotos vorab einen guten Eindruck.

Viertklässler machen normalerweise kurz vor den Sommerferien die Fahrradprüfung. Die Strecke wird in der Grundschule vorbereitet und die Kinder haben Zeit zum Üben. Diese Prüfungen sind bereits im Schuljahr 2019/20 ausgefallen, und konnten auch im Schuljahr 2020/21 nicht an allen Grundschulen stattfinden.

Um den Kindern den Übergang zur weiterführenden Schule zu erleichtern, wäre es also umso wichtiger, viel mit ihnen zu üben. Man kann zum Beispiel einen festen Radfahr-Tag einrichten, damit schon ein kleines bisschen Routine entstehen kann.

Als **Planungshilfe** stehen Eltern und Kindern zwei sich ergänzende Radschulwegpläne zur Verfügung:

Die Leibniz-Realschule und das THG haben je einen eigenen Plan entwickelt, auf dem die empfohlenen Routen hervorgehoben sind und der jeweils auf besondere „Aufmerksamkeitspunkte“ hinweist. Der Plan der Leibniz-Realschule bildet wesentliche Teile der Stadt Wolfenbüttel sehr detailliert ab. Der Plan des THG hat die geeigneten Routen für Schüler:innen aus den umliegenden Dörfern mit einbezogen.

Beide Pläne findet man auf der Seite der Stadt Wolfenbüttel, wolfenbuettel.de, wenn man im Suchfenster „Radschulwegpläne“ eingibt.

Allgemeine Informationen für Eltern rund um das Thema „Radfahren mit Kindern“ gibt es auch auf der Homepage des ADFC unter dem Menu „Im Alltag“ und dann dem Untermenu „Ich interessiere mich für radelnde Kinder und Familien“.

Nutzen Sie die kommenden Wochen, um mit Ihren Kindern Fahrrad zu fahren und mit ihnen zu üben, wie man sich sicher im Verkehr bewegt. Schauen Sie sich die

möglichen Wege zur Schule oder auch zur Kita an und suchen Sie sich die Strecke, die für Sie und Ihr Kind am sichersten ist!

Je mehr wir mit unseren Kindern Fahrrad fahren, desto breiter wird deren Basis für ein aktiveres, nachhaltigeres Leben. Sie haben gute Chancen, zu Erwachsenen heranzuwachsen, die es gewohnt sind, auf Alltagswegen zunächst mal das Fahrrad zu nehmen, und für die der PKW erst dann zum Einsatz kommt, wenn Fahrrad oder ÖPNV nicht zur Verfügung stehen. Gerade mit kleinen Kindern ist Fahrradfahren zwar auch anstrengend und nicht immer einfach, aber der Einsatz lohnt sich. Zum Beispiel für Erlebnisse wie dieses:

Vor ungefähr vier Jahren haben meine damals elfjährige Tochter und ich ganz konkret erlebt, dass wir in der Stadt genauso schnell sein können wie ein PKW. Wir waren auf dem Weg zu einer Verabredung im Kalten Tal. Am Kreisel Am Herzogtore wurden wir überholt von einem Klassenkameraden, der auch zu dieser Verabredung wollte und von seiner Mutter im Auto gebracht wurde. Wir fuhren über Rosengasse und Kornmarkt weiter und staunten nicht schlecht, als wir gleichzeitig mit dem Auto am Ziel ankamen.

[Text: TaM; Foto: ADFC Gerhard Westrich]



Jahresmitgliederversammlung am 13. Juli 2021



In diesem Jahr konnte die Versammlung als Präsenzveranstaltung coronabedingt erst im Juli stattfinden. Unter Beachtung der Hygienevorschriften kamen im Außenbereich des Stadtteiltreffs Auguststadt 13 Mitglieder zusammen. Endlich konnten wir uns wieder live und direkt austauschen. Vorrang hatten natürlich zunächst die Tagesordnungspunkte der Jahresversammlung.

Tätigkeitsbericht

In 2020 tagte das monatliche Plenum sechs Mal live und fünf Mal als Videokonferenz. Ein besonderes Thema war die Anschaffung eines Lastenfahrrads mit Hilfe von Fördergeldern durch den Assefond.

Ein wichtiger Aufgabenbereich ist die verkehrspolitische Arbeit. Hier ist die Gründung der Initiative „Wolfenbüttel bewegen“, gemeinsam mit BUND, NABU, VCD, Fridays for Future und ASTA, und die Unterstützung der Ostfalia-Professur für Radverkehrsmanagement (Dr. Jana Kühl, seit 01.11.2020) hervorzuheben. Trotz der Einschränkungen konnten durchgeführt werden:

- 89 Codierungen
- acht Fahrradtouren
- 11 Öffnungstermine der Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt
- zwei Info-Stände zur Klimatest-Bewerbung
- Teilnahme am WUM

Beim Stadtradeln 2020 konnte das Team (13 Aktive) mit 5827 km den 8. Platz belegen.

Wahlen

Nach einer längeren Aussprache wurde der Vorstand für zwei Jahre wiedergewählt:

Thilo Neumann und Erica Neumann (Vorsitz) und Roswitha Börst (Schatzmeisterin).

Als Beisitzer*innen wurden Tanja Mees (u. a. Radverkehrsentwicklung), Monika Meißner (u. a. Öffentlichkeitsarbeit) und Rolf Meyer (u. a. Radverkehrsentwicklung im Landkreis WF) gewählt.

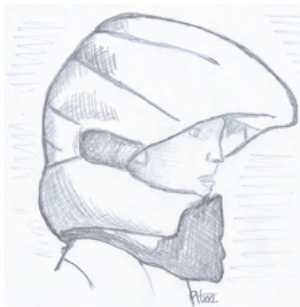


Der neu gewählte Vorstand

Alle Anwesenden hoffen darauf, sich jetzt wieder beim monatlichen Plenum live statt online treffen zu können. So können Gespräche intensiver geführt werden. Auch heute tauschten wir uns nach dem offiziellen Ende noch eine Weile über diverse Themen aus.

[Text und Fotos: EN]

Hövding - das etwas andere Sicherheitskonzept



Viele von uns kennen das: Da möchte man keinen Fahrradhelm tragen, weil es draußen zu heiß ist, oder man trägt keinen Helm, weil man seine Frisur nicht ruinieren möchte.

Nach dem Aufsetzen wird noch kurz eine Schnalle mit einem Magnetverschluss eingeklinkt und ab diesem Zeitpunkt ist die Schutz-Elektronik aktiv.

Der Hövding enthält einen Akku. Dieser behält seine Ladung für 14 bis 16 Stunden. Sobald der Akku in einen kritischen Ladezustand gerät, meldet sich die Elektronik über ein optisches Signal, damit der Besitzer rechtzeitig die Gelegenheit bekommt, ihn wieder aufzuladen. Wenn die Radtour beendet ist, löst man die magnetische Schnalle wieder. Dann verbleibt die Elektronik im Ruhezustand und der Akku wird nicht weiter entladen. Den Kragen kann man dabei anbehalten, ohne dass sich der Akku entlädt.

Dafür gibt es schon seit vielen Jahren den „Hövding“. Der Hövding ist ein Kopfschutz der ganz anderen Art. Er wird beim Radfahren quasi wie ein Kragen oder ein Halstuch um die Schulter gelegt. Eine feine Sensorik registriert zu jeder Zeit, ob der oder die Trägerin ungewöhnlichen Beschleunigungen ausgesetzt wird, wie sie bei Stürzen oder bei einem bevorstehenden Aufprall auftreten können. Sollte dies so sein, wird innerhalb von Sekundenbruchteilen eine integrierte Sprengkapsel aktiviert, die wiederum dafür sorgt, dass sich blitzschnell eine schützende Lufthaut über den Kopf des Trägers stülpt (s. Abbildung), die ihn wie ein Airbag vor einem Sturz oder Aufprall schützt.

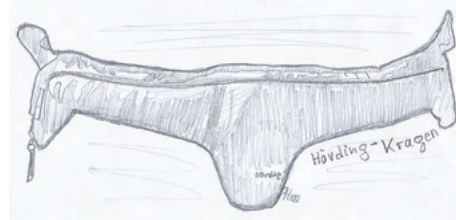
Der Hövding ist leicht, bequem und kann sowohl im Sommer als auch im Winter problemlos getragen werden. Man kann sogar eine Mütze oder ein windschützendes Käppi tragen, ohne dass die Funktion des Hövdings dadurch beeinträchtigt wird. Wenn der Hövding nicht gebraucht wird, kann er platzsparend verstaut werden.

Zu einem Preis von ca. 300 Euro kann der Hövding im Netz bestellt werden. Bei unterschiedlichen Bestell-Portalen gibt es sogar Preisnachlässe von bis zu 40 %. Wenn sich der Besitzer beim Hersteller registriert, bekommt er beim Neukauf eines weiteren Hövdings einen Rabatt von 100 Euro.

Der Hövding wird einfach als Kragen (s. Abbildung) um die Schulter gelegt und mit einem Reißverschluss zusammengefügt.

Sollte der Hövding bei einem Unfall ausgelöst worden sein, so muss er anschließend entsorgt werden.

Die Lebensdauer des Hövdings beträgt ca. 5 Jahre. Dann bestellt man sich einen Neuen. Das Innenleben oder die Komponenten können leider nicht wiederverwendet werden und müssen in einem Recyclinghof als Elektronikschrott entsorgt werden. Nach fünf Jahren sollten ja auch konventionelle Fahrradhelme ausgetauscht werden, insofern unterscheidet sich seine Lebensdauer nicht von derjenigen eines normalen Helms.



Eine Bekannte nutzt ihn schon seit einem Jahr. Sie ist damit sehr zufrieden und schätzt besonders, dass man ihn nicht als „Fahrradhelm“, sondern eher als modisches Accessoire wahrnimmt.

[Text und Grafik: Peter Heinemeyer]

Weitere Infos unter: <https://hovding.sportimport.de/app>

Bericht von der verkehrspolitischen Radtour mit den Kandidat*innen für die Bürgermeisterwahl

Anlässlich der Kommunalwahl am 12. September hatte der ADFC zur verkehrspolitischen Radtour die Kandidat*innen für die Bürgermeisterwahl eingeladen. Drei Vertreter*innen des ADFC sind mit Bettina Kiehne-Weinreich, Dennis Berger, Stefan Brix, Dr. Adrian Haack und Ivica Lukanic an ausgewählte Standorte gefahren, um über die Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung hin zu einem klimafreundlichen Verkehr zu diskutieren. Bei dieser Verlagerung kann der Radverkehr als weitestgehend klimaneutrale Fortbewegung eine wesentliche Rolle spielen.



Rosenwall - Fahrradstraßen, Fahrradzonen und Tempo 30

Problematisch am Rosenwall ist einerseits die nur während der Schulzeiten und nur im Bereich der Großen Schule geltende Reduzierung auf Tempo 30 sowie die Tatsache, dass viele Eltern das absolute Halteverbot ignorieren. Dadurch entsteht eine unübersichtliche, potentiell gefährliche Situation. Dies wiederum hat zur Folge, dass viele Radfahrende auf den noch immer erkennbaren „anderen Radweg“ ausweichen, statt auf der Straße zu fahren.

Der Rosenwall kann als Vorfahrtsstraße nicht zur 30-er Zone umgewidmet werden. Daher bietet sich hier zum Beispiel die Schaffung einer Fahrradstraße an.

Der Standort der Großen Schule steht exemplarisch für alle Schulen in Wolfenbüttel. Um die Sicherheit im Schüler*innen-

verkehr zu erhöhen, müssen Elterntaxis von den Schulen fern gehalten und ein Netz von sicheren Rad- und Fußwegeverbindungen geschaffen werden, über das alle Schüler*innen ihre Schulen alleine erreichen können.

Kreuzung Alter Weg/Ungerstraße – Gestaltung von Fahrradstraßen, Vorfahrt, Durchgangs- und Schleichwegeverkehr

Vom Rosenwall ging es über den Grünen Platz in den Alten Weg, und zwar inklusive Überquerung des Neuen Wags auf der Höhe der Campestraße. An der schwierigen Erreichbarkeit des Alten Wags vom Neuen Weg aus zeigt sich die Halbherzigkeit, mit der diese Fahrradstraße geplant wurde. Seit der Einrichtung 2010 hat überdies keine Weiterentwicklung stattgefunden.

Radfahrer*innen sind im Alten Weg täglich mit Schleich- und Durchgangsverkehr konfrontiert. Die hier fahrenden PKW nutzen die Verbindung über den Alten Weg, um den Neuen Weg und den Grünen Platz zu vermeiden. Viele von ihnen sind sehr zügig unterwegs und halten beim Überholen Abstände nicht ein oder weichen über den Fußweg aus.

Mögliche Lösungen wurden ausführlich diskutiert, unter anderem geänderte Verkehrsführungen, Stichwort „Vorfahrtsberechtigung des Alten Wags“, die Schaffung einer Fahrradzone sowie die zusätzliche Gestaltung zum Beispiel mit Piktogrammen.

Kreuzung Alter Weg/Mittelweg - Führung im Kreuzungsbereich, Ampelschaltungen

Nur wenige 100 Meter weiter konnte an der Kreuzung Mittelweg beobachtet werden, wie durch Planungen zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) Gefahren erst geschaffen werden. Die abknickende Vorfahrt ist so gut ausgebaut, dass der vom Klinikum kommende Verkehr sehr häufig die Kurve

schneidet. Radfahrende, die vom Neuen Weg kommen, werden andererseits, oft auch ohne Einhaltung des Sicherheitsabstandes, noch kurz vor der Kurve überholt.

Ein Rückbau der Kreuzung und die Abschaffung der abbiegenden Vorfahrt würden die Situation hier deutlich entschärfen und gleichzeitig die Verbindung für den Schleichverkehr unattraktiver machen.

Mit Blick auf den Neuen Weg ging es an dieser Station abschließend um Ampelschaltungen, die häufig den Radverkehr unnötig benachteiligen und so zusätzliche Hindernisse schaffen. Da am Neuen Weg die Verkehrslast durch den MIV extrem hoch ist, bietet sich als sinnvolle Lösung unter anderem die Umwidmung des kompletten Alten Wegs zur Fahrradstraße an, die gleichzeitig Teil des Radschnellwegs nach Braunschweig sein könnte.

Die Kandidat*innen hatten an allen Stationen viele Ideen zur Umsetzung beizutragen. So wies Frau Kiehne-Weinreich eindringlich darauf hin, dass ein „Weiter so“ bei der Verkehrsaufteilung wegen des Klimawandels nicht akzeptabel sei. Die Herren Berger, Brix und Lukanic sprachen sich dafür aus, ein Mobilitätskonzept für Wolfenbüttel mit Beteiligung der Bürger*innen und der Verbände zu erarbeiten – wobei Herr Brix darauf hinwies, dass die Umsetzung von Maßnahmen nicht bis zur Fertigstellung eines Konzeptes warten dürfe, weil einvernehmliche Lösungen wie Fahrradstraßen kurzfristig umgesetzt werden könnten. Herr Dr. Haack warf ein, dass er eine einseitige Förderung einzelner Verkehrsträger nicht forcieren müsse die Wünsche der Bevölkerung bei der Verkehrsmittelwahl berücksichtigen.

Sportpark Meesche - Konzepte, Strategien und Ziele

Ihren Abschluss fand die Tour terminbedingt ohne Herrn Dr. Haack im neuen Sportpark an der Meesche. In der offenen Diskussion herrschte Einigkeit darüber, dass bei der Förderung des Radverkehrs Maßnahmenplanung, Finanzierung und



Personaleinsatz in der Verwaltung miteinander verzahnt sein müssten. Ziele könnten ein Verkehrsmengenanteil – ein sogenannter modal split – des Radverkehrs von bis zu 30 % sein oder das Anstreben einer guten Note 3 im Fahrradklimatest des ADFC. Ein Bürgermeister müsse die Förderung des Radverkehrs in der Verwaltung strategisch begleiten und möglichst Vorbildverhalten zeigen.

Angesprochen wurde das in die Jahre gekommene Mobilitätskonzept, das überarbeitet und zu einem integrierten Mobilitätskonzept weiterentwickelt werden sollte. Dabei sollte der Fokus auf Intermodalität liegen, also der Schaffung von Umtiegsmöglichkeiten von einem Verkehrsmittel in ein anderes, beispielsweise vom Rad in den Bus oder Zug.

Herr Brix zählte zudem einige konkrete Maßnahmen auf, die für ihn oberste Priorität haben:

Neben der Schaffung einer Fahrradzone in der Innenstadt und der Einführung wichtiger Fahrradstraßen (Alter Weg und Kaltes Tal sind dabei gesetzt) sind dies vor allem Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, der Radschnellweg auf der Streckenführung Lechlumer Holz mit anschließender Brücke über die Autobahn sowie moderne Radwege an den Tempo 50-Strassen, zum Beispiel der Adersheimer Straße.

[Text: TaM; Fotos: RM]

Durch den Oderwald bis zur Pfalz Werla

Die Touristinfo Wolfenbüttel vertreibt eine Broschüre mit dem Titel „Per Rad“, in der man über den Oderwald liest: „Die direkt im Oderwald gelegenen Strecken sind aufgrund der vielen verschlungenen Wege nur mit Ortskenntnis oder Kartenkunde befahrbar.“

Ganz so schlimm ist es nicht und mit der folgenden Beschreibung sollten Sie die abenteuerliche Oderwald-Durchquerung gut überstehen. Der Weg führt fast nur durch den Wald, der sich aber als überraschend vielfältig herausstellt.

Start ist an der bekannten Feldscheune an der Straße zwischen Halchter und Adersheim auf dem Feldweg am Waldrand. Nach ca. 100m geht es rechts in den Wald und auf diesem Weg weiter bis zu einer Kreuzung mit Wegweisern. Die Wegweiser tragen Namen wie „Schweinehof“ und sind für Ortsfremde wertlos. Wir biegen links ab, folgen leicht bergan dem Weg bis zu einem Holzlagerplatz, hinter dem wir auf dem „Ohrumer Weg“ weiterfahren.

Wer nun glaubt, der Weg führe nach Ohrum, der irrt. Er führt zu einer „T-Kreuzung“, ein Hinweis auf Ohrum fehlt. Wir erinnern uns, dass Ohrum im Okertal links von uns liegt und biegen jetzt rechts ab, denn nach Ohrum wollen wir noch nicht. Der Weg führt in weitem Bogen vorbei an einer Jagdhütte von 1885 zu einer Kreuzung mit der nächsten Jagdhütte. Hier weist ein Wegweiser rechts nach Cramme, dem wir bis zum Gedenkstein für den „Forstwart Hämpel“ folgen. Links ab führt



...erst rechts, dann links...

der Weg durch offeneres Gelände am Rand einer Schonung entlang, schließlich wird der Weg schmaler und trifft nach 600 m auf eine Forststraße, auf deren löchriger Asphaltdecke wir links etwa 500 m weit fahren. Danach geht es rechts ab und geradeaus weiter (unterwegs gibt es eine kleine „rechts-links-Kombination“, s. Foto 1) bis zur dritten Jagdhütte.

Spätestens hier und angesichts ungezählter Hochsitze und Holzstapel stellt sich der Eindruck ein, dass dieser Wald vorrangig der Versorgung mit Brennholz und Wildfleisch dient. An der Hütte geht es vorbei und dahinter schräg nach links über die Wiese, an deren gegenüberliegenden Ende der Weg zwischen Bäumen weiterführt. Hier ist es nun eher ein Pfad, aber keine Sorge: Nach wenigen Metern sind wir wieder auf einem breiteren Weg und bald quert eine Forststraße.



Nicht aufgeben!

Diese verbindet Klein Flöthe mit Dorstadt und für ca. 300 m folgen wir ihr nach rechts, bis wir links in einen schmaleren Weg einbiegen. Er führt uns geradeaus bis zur Landesstraße 512. Bevor es weitergeht, lohnt sich noch ein Blick zurück auf das Warnschild! Welch ein Glück, uns hat der Wolf als Beute verschmäht. Und welch ein Trost, dass wir bei einer Begegnung mit einem Wolf den Wolfsbeauftragten informieren können, damit er kommt und uns rettet. Schade, dass er keine Telefonnummer angegeben hat.

Auf der Landesstraße geht es nur 100 m nach links bergab, dann schon wieder rechts in den Wald. Man kann gemächlich



Vorsicht Wölfe!

bergab rollen, bald kommen die ersten Hinweisschilder für den Geopfad Oderwald und links erscheint der größte der „Ziegelei-Teiche“. Nach Werlaburgdorf führt der Weg geradeaus, am Waldrand halten wir uns links und sehen den Ort mit einem Panorama bis zum Harz vor uns liegen.

Um zur Pfalz Werla zu gelangen, muss man der Ausschilderung folgen, in Werlaburgdorf die alte Bahnlinie über- und die Landesstraße nach Schladen unterqueren. Danach geht es auf einem Wirtschaftsweg bis zum Gelände der Pfalz. Vom Start an der Feldscheune bis hierhin sind es etwa 17 km.

Rückweg nach WF:

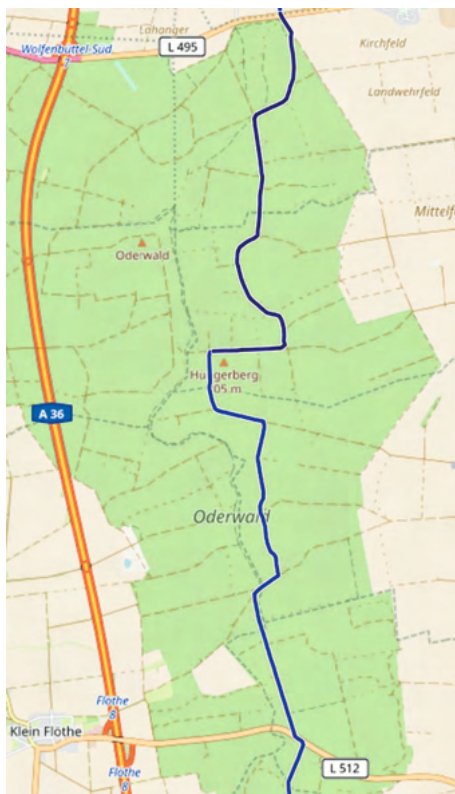
Die Pfalz verlässt man durch den Ausgang im Norden, hinter dem eine Rampe hinab ins Okertal führt. In Richtung Norden gibt es noch einen kleinen „Haken“ im Weg, dann geht es auf einem schmalen Pfad parallel zur Oker bis zum Bahndamm, den man schiebend überqueren muss. Neben der alten Brücke mit Schienen besteht seit Mai 2021 eine neue mit Fuß- und Radweg, auf dem wir weiter bis



Alte und neue Okerbrücke

Börßum radeln können. Man kommt am Bahnhof an und könnte hier die Rückfahrt mit der Bahn antreten (Abfahrt nach WF xx:16 Uhr).

Mit dem Rad fährt man entweder an der Straße bis Heiningen, dann auf dem Radweg neben der Landesstraße bis Wolfenbüttel. Oder man biegt in Börßum hinter der Okerbrücke sofort rechts in einen Feldweg nach Dorstadt. Der ist teilweise etwas grob geschottert, dafür aber autofrei. In Dorstadt muss man sich wieder entscheiden, ob es an der Landestraße weitergeht oder am Fluss. Dazu wechselt man am Ortsrand über die Brücke auf das rechte Ufer und radelt an diesem mit Blick auf den Park des ehemaligen Klosters Dorstadt weiter, bis man rechts abbiegen muss, um die Bahngleise zu überqueren. Dann geht es am



Waldrand im Bogen um den Park des Ritterguts Hedwigsburg nach Kissenbrück, von hier über Neindorf gut ausgeschildert nach Wolfenbüttel.

Hinweis zur Orientierung:

Zur oben erwähnten Broschüre „Per Rad“ gehört eine topografische Karte 1:50 000.

Der ADFC Wolfenbüttel gibt eine Broschüre „Radwandern im Oderwald“ heraus, die den Oderwald im Maßstab 1:25 000 mit detaillierter Darstellung der Qualität der Wege zeigt. Außerdem enthält sie viele Informationen zu Natur und Kultur.

Der Geopark Harz • Braunschweiger Land • Ostfalen informiert in zwei Publikationen über den Oderwald. In der Informationsreihe „Landmarke“ informiert die Nummer 23 „Kaiserpfalz Werla“ über Geschichte und Geologie von 13 Punkten im Bereich

des südlichen Oderwalds. Die Broschüre „Geopfad Oderwald“ enthält die Texte der Informationstafeln entlang des Geopfads.

Bezugsmöglichkeiten bei www.geopark-hblo.de, eventuell auch in der Touristinfo Wolfenbüttel.

Die besten Karten nützen nichts, wenn man mitten im Wald steht und nicht weiß, wo man ist. Dann ist eine Karte im Smartphone gut, die auch offline Karten nutzt und mit GPS den Standort ermittelt und anzeigt. Gut bewährt hat sich bei mir die App MAPS.ME, die Karten von Openstreetmap benutzt, die man je nach Bedarf (Reiseziel) herunterlädt. Die App lässt sogar das Navigieren für Fuß- und Radverkehr zu.

[Text und Fotos: RM;
Karte: ©openstreetmap-Mitwirkende]



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

11 Ergebnisse nahe Wolfenbüttel

Wolfenbüttel

Umkreis (km)

0 25 50 75 100

Datum

Von 01.06.2021

Bis TT.MM.JJ

Typ

Radtour

Termin

Liste **Karte** Sortierung (D)

adfc **Radler-**

Feierabendtour

Die gemütliche Feierabendtour mit abschließendem Radlerplausch in Pölig Biergarten.

ADFC Wolfenbüttel Kleiner Zimmerhof 3 38300 Wolfenbüttel Tourenleitung: Herr Jürgen Hartmann

adfc **Mittsommer-Radtour**

Am Sonntag, dem 20. Juni um 10:00 Uhr startet eine Tages-Radtour in die sommerliche Umgebung. Auf ca. 45 km Länge radeln entlang der Oker über Börsum und Sch nach Hornburg.

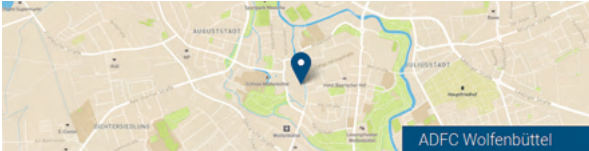
ADFC Wolfenbüttel Kleiner Zimmerhof 3 38300 Wolfenbüttel Tourenleitung: Herr Jürgen Hartmann

Das ADFC Touren- und Veranstaltungsportal

Sicher kennen Sie die Webseite des ADFC Wolfenbüttel mit ihren Nachrichten und Hintergründen zum Thema Fahrrad. Dort finden Sie auch die aktuellen Hinweise auf unser Tourenangebot.

Wenn Sie jedoch mal „über den Tellerrand hinaus“ weitere Angebote unserer Nachbarverbände ansehen wollen, mussten Sie bisher mühsam deren Webseiten aufrufen. Nun gibt es seit Kurzem ein bundesweites Internetportal des ADFC, in dem fast alle Angebote der Kreisverbände auffindbar sind. Es kann bequem nach Ort, Umkreis, Datum, Tourenprofil und Anforderungen gefiltert werden.

Sie finden dieses Portal unter <https://touren-terminen.adfc.de/radveranstaltung/>. Tragen Sie dort Ihren Ort und den Suchumkreis sowie das gewünschte Datum ein. Das Ergebnis können Sie entsprechend Ihren Wünschen weiter eingrenzen. So können Sie z. B. auch Tourenangebote rund um Ihren Urlaubsort entdecken, für die ein Besuch in der Touristinfo unter Umständen nicht immer zum Erfolg führt.



Mittsommer-Radtour

Radtour **einfach**

So. 20. Juni 2021 10:00 - 16:30

Kleiner Zimmerhof 3, 38300 Wolfenbüttel

Home > Suche > Mittsommer-Radtour

Am Sonntag, dem 20. Juni um 10:00 Uhr startet am Zentrum für Umwelt und Mobilität, Kl. Zimmerhof 3, eine Tages-Radtour in die sommerliche Umgebung. Auf ca. 45 km Länge radeln wir entlang der Oker über Börsum, Schladen und Hornburg zurück nach Wolfenbüttel. Die Tour endet gegen 16:30 Uhr.

Fine Finkahrt ist nantant Fine Annalarkun ist anu/inerht an

ADFC Wolfenbüttel



Service

In Kalender speichern

Tourleiter/in

Herr Jürgen Hartmann

[Mehr Infos](#)

Ein konkretes Tourenangebot enthält neben einer Landkarte alle Informationen zur Tour, wie Länge, Steigung, Schwierigkeit, Tourenleiter, Kosten und Anmeldung. Dieses Portal ist durch „responsives Design“ auch auf Smartphones und Tablets lesbar.

[Text und Grafik: JHM]

Das Alltagsfahrrad für Pendler

Sie fahren regelmäßig mit Ihrem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule oder anderen Pflichten? Dann stellen Sie sicherlich hohe Anforderungen an Ihr Fahrrad:

- absolute Zuverlässigkeit beim morgendlichen Start
- sichere Funktion von Reifen, Schaltung, Bremsen und Beleuchtung auch bei widrigem Wetter und Straßenverhältnissen
- geringer Wartungsaufwand trotz hoher Kilometerleistung
- lange Lebensdauer der eingesetzten Komponenten

Dieses Anforderungsprofil werden Sie kaum in preisgünstigen Angeboten der Fahrradhändler oder gar Discountern finden. Daher sollen im Folgenden verschiedene Komponenten mit dem Fokus auf die genannten Anforderungen untersucht werden.

Bremsen

Auch bei den Bremsen sollte Wert auf einen geringen Verschleiß, zuverlässige Funktion auch bei Regen und Schnee sowie einen geringen Wartungsaufwand gelegt werden.



Im Gegensatz zu herkömmlichen Felgenbremsen mit Seilzug bieten Hydraulische Felgenbremsen von Magura oder Shimano eine geringe Korrosionsanfälligkeit (kein rostender Seilzug) und leichtes Wechseln der Bremsklötze ohne Nachjustierung. Die oft verschmutzten Felgenflanken zeigen allerdings deutlichen Verschleiß

durch den Abrieb beim Bremsen. Daher muss nach mehrjähriger Benutzung evtl. die Felge erneuert werden, was durch eine Verschleißmarke auf der Felge sichtbar wird. Anderenfalls droht das Durchschleifen der Felgen und Unfallgefahr.



Optimale Eigenschaften für den sportlichen Alltagsbetrieb bieten die hydraulischen Scheibenbremsen verschiedener Hersteller. Sie sind den Einflüssen schmutziger Straßen nur wenig ausgesetzt und erlauben sicheres Bremsen auch im Winterbetrieb. Die Wartung durch den Besitzer beschränkt sich auf das gelegentliche Nachjustieren des Hebelweges. Selbst der Wechsel der Bremsklötze ist geübten Schraubern innerhalb weniger Minuten möglich.

Schaltung und Antrieb

Im Vergleich zu einer „sportlichen“ Ketten-schaltung mit bis zu 30 Gängen erscheinen die gängigen Nabenschaltungen auf den ersten Blick eher schwerfällig, gewichtig und „seniorenmäßig“. Dabei haben die modernen Nabenmodelle jedoch deutliche Vorteile, gerade für den Alltagsverkehr im städtischen Straßenraum:

- Schalten ist auch im Stand möglich, z. B. beim ungeplanten Anhalten vor Hindernissen und roten Ampeln. Beim Anfahren haben Sie immer den optimalen Gang drin.
- Die Kette einer Nabenschaltung ist robuster als die einer 11-Gang-Kettenschaltung und verschleißt später.

- Die Kette lässt sich mit einem geschlossenen Kettenschutz vor Witterungseinflüssen schützen, was die Wartungsintervalle bis zu einem Jahr verlängert.
- Optimale Wartungseigenschaften besitzt ein Riemenantrieb. Er ist rostfrei, verschleißt kaum und ist leicht mit einer – gebrauchten – Abwaschbürste zu reinigen. Allerdings kann er meist nicht nachgerüstet werden.

Gängige Modelle von Schaltungs-naben der Hersteller SRAM und Shimano haben 6 bis 8 Gänge, was für den typischen Alltagsverkehr zur Schule oder zum Einkaufen ausreicht, insbesondere bei einem Elektrofahrrad (Pedelec).

Gut trainierten Fahrradpendlern wird der Schaltumfang von ca. 250 % jedoch nicht ausreichen, wenn längere Streckenabschnitte mit höherer Geschwindigkeit gefahren werden.

Hochwertige Alltags- und Tourenfahrräder sind mit größerem Schaltumfang von 400 bis 630 % ausgestattet. Das bedeutet, dass der schnellste Gang 4 bis 6,3 mal mehr „Entfaltung“ (die gefahrene Strecke pro Pedalumdrehung) bringt als der langsamste Berggang. Das entspricht den Werten einer hochwertigen Kettenschaltung oder übersteigt diese sogar deutlich.

Für alle Nabenschaltungen muss eine Spannvorrichtung der Kette bzw. des Riemens vorhanden sein. Das kann durch ein schräges Ausfallende, durch einen separaten Kettenspanner oder einen Spezialrahmen mit verschiebbarem Hinterachsträger oder einem Exzenter-Tretlager erfolgen.

Für einen Riemenantrieb muss an der hinteren Strebe eine Öffnungsmöglichkeit bestehen, um den Riemen montieren zu können.

Shimano Alfine 11

Diese 11-Gang-Nabenschaltung weist



einen Schaltumfang von 400 % auf, was einer 27-Gang-Kettenschaltung entspricht.

Sie ist leicht nachrüstbar und erfordert meist keine Zusatzbauteile. Ein Kettenspanner wird nur bei der Nachrüstung anstelle einer Kettenschaltung benötigt.

Zur Wartung ist ein jährlicher Ölwechsel ratsam, der leicht selbst durchgeführt werden kann.



Rohloff Speedhub 500/14

Die Rohloff gehört in die „Königsklasse“ der Nabenschaltungen und wird in Deutschland hergestellt. Ihre 14 Gänge decken einen Schaltumfang von 500 % ab und können zwischen dem steilen Berggang und dem schnellen Straßengang jede Fahrsituation meistern.

Das relativ hohe Eigengewicht wird durch die Wartungsfreundlichkeit mehr als aufgewogen: Ein Ölwechsel pro Jahr in der (Selbsthilfe-)Werkstatt reicht aus.



Meist werden diese Getriebenaben fertig in hochwertige Reiseräder mit spezieller Rahmengengeometrie eingebaut, wobei Schaltzüge und Kettenspanner fest integriert sind. Dennoch ist auch eine Nachrüstung in Tourenräder und MTB unter Verwendung von Zubehörteilen möglich.



Pinion Tretlagergetriebe

Die Besonderheit dieses Getriebes liegt in seiner Konstruktion ähnlich einem Kfz-Getriebe und seiner Position im Tretlager. Gegenüber einer Getriebenabe wie von Rohloff und Shimano sind im Antriebsstrang nur sehr wenige bewegte Teile enthalten: Eine Kette oder ein Zahnriemen sowie eine Freilaufnabe am Hinterrad. Oft sind die Rahmen universell mit



verschiebbarem Achsträger, Scheibenbremsadapter und Riemenöffnung ausgestattet.

Dafür muss allerdings ein Spezialrahmen (ähnlich einem Pedelec) benutzt werden. Pinion-Fahrräder werden daher immer als Einheit aus Rahmen und Getriebe verkauft. Es sind Modelle mit 6, 12 (C1.12 mit 600 %) und 18 (P1.18 mit 630 %) Gängen verfügbar, je nach Ansprüchen und Geldbeutel der Käufer. Der Anschaffungspreis entspricht etwa dem eines einfachen Pedelects. Es gibt auch Modelle mit Motor in der Hinterachse.

Beleuchtung

Nichts an einem Fahrrad ist nerviger als quietschende oder durchrutschende Dynamos am Reifen. Auch bei einer Batteriebeleuchtung fehlt bei gelegentlicher Benutzung oft die geladene Batterie. Daher ist ein Nabendynamo mit hellem LED-Scheinwerfer und gut sichtbarem LED-Rücklicht - beide mit Standlicht - ohne Alternative. Ein Sensor entbindet den Fahrer von der Betätigung des Lichtschalters.

Auf die richtige Einstellung des Scheinwerfers ist stets zu achten:

Reichweite des Lichtkegels ca. 6 bis 8 Meter, der Gegenverkehr darf nicht geblendet werden.

Neue Scheinwerfermodelle leuchten zusätzlich den Straßenraum direkt vor dem Fahrrad aus.

Sattel und Lenker

Kriterien für den optimalen Fahrradsitz sind:

- Je nach Körperhaltung angemessene Polsterung und Sitzbreite. Damensättel sind breiter als Herrensättel.
- Material der Satteldecke: Ledersättel müssen beim Abstellen im Regen abgedeckt werden. Plüschezüge saugen Regen und Schweiß auf.

- Gefederte Sattelstützen und Federgabeln erhöhen den Komfort bei schlechten Straßen, sind aber deutlich schwerer.

Diebstahlschutz

Für den schnellen „Mitnahmeschutz“ mag ein fest angebautes Rahmenschloss oder kurzes Zahlenschloss hinreichend sein.

Wollen Sie Ihr Fahrrad jedoch länger unbeaufsichtigt abstellen, sollten Sie ein hochwertiges und langes Seil- oder Faltenschloss oder ein Bügelschloss benutzen. Es muss mindestens ein Rahmenrohr mit

einer Laterne oder dem Anlehnbügel des Fahrradständers verbinden und ein Wegtragen durch Diebe verhindern.

Auch das „Ausschlachten“ des angeschlossenen Fahrrades können Sie dem Dieb erschweren, indem die Vorder- und Hinterräder mit codierten Schnellspannachsen („Pitlock“) ausgestattet werden. Für den Pannenfall müssen Sie dazu jedoch den Codeschlüssel im Bordwerkzeug mitführen.

[Text und Fotos: JHM]

Fahrräder für die ganze Familie



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

Unser vielfältiges Angebot reicht vom Lauftrad 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

Kommunalwahl Stadt Wolfenbüttel 2021

Anlässlich der Wahl eines neuen Stadtrats der Stadt Wolfenbüttel haben wir alle derzeit vertretenen Parteien zuzüglich des BUW (Bündnis unabhängiger Wähler) gegeben, drei Fragen zu ihren Zielen und Strategien bezüglich der Förderung des Radverkehrs als umweltfreundlichen Verkehrsträger zu beantworten. Nicht alle haben geantwortet!

Der Stadtrat mit seinen Ausschüssen – insbesondere der Ausschuss für Bau, Stadtentwicklung und Umwelt sowie der Finanzausschuss – entscheidet über die wesentlichen Fragen der Mobilität und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung. Die Vorstellungen der Parteien zur Gestaltung des Radverkehrs sind daher maßgeblich für die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität sowie einer lebenswerten Stadt.



Frage 1

Das Radverkehrskonzept der Stadt sieht dessen Weiterentwicklung und eine Anpassung des Maßnahmenkatalogs vor. Wie wollen Sie sicherstellen, dass Ratsgremien, Verbände und Bevölkerung an diesem Prozess beteiligt werden und dass die vorgesehene Evaluation erfolgt?

Frage 2

Für die Wolfenbütteler Radfahrenden waren die Punkte Sicherheit und Akzeptanz im Fahrradklimatest 2020 am wichtigsten, die Noten lagen jedoch nur zwischen 3,9 und 4,4. Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Fraktion, um Akzeptanz und Sicherheit von Radfahrenden zu verbessern?

Frage 3

Aus klimapolitischer Sicht ist eine Mobilitätswende unerlässlich. Welche konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wollen Sie dazu umsetzen und welche Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs planen Sie in diesem Zusammenhang ein?

Die Antworten der Parteien in der Reihenfolge ihres Eingangs:

Die Partei

Die PARTEI

Kreisverband Wolfenbüttel

Zu Frage 1:

Eine gute Herangehensweise zur Beteiligung am Prozess der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes Wolfenbüttel wäre es unserer Meinung nach, dafür Sorge zu tragen, dass die Menschen überhaupt erfahren, dass es dieses Konzept gibt. Bis zu 80 % der von uns befragten Menschen haben davon noch nie gehört. In einem weiteren Schritt könnte eine auswertbare Evaluation der Prozessumsetzung dadurch erfolgen, dass z. B. nach dem Wahlkampf arbeitslos gewordene Werbungsverteiler:innen Evaluationsbögen in Briefkästen werfen. Natürlich sollten die dafür entstehenden Kosten vorrangig von den Politikanbietenden getragen werden, die Menschen auch sonst ungefragt mit weitaus sinnloserem Material behelligen.



Zu Frage 2:

Als ab ca. 2021+x stärkste Fraktion im Stadtrat der Stadt Wolfenbüttel werden wir uns dafür einsetzen, die Akzeptanz und Sicherheit von Radfahrer:innen dadurch zu steigern, dass sie mit Warnwesten ausgestattet werden, die den deutlichen Aufdruck: „Organspender:in. Bitte vorsichtig umfahren“ tragen. Darüber hinaus werden wir uns dafür einsetzen, dass in ortsansässigen Fahrschulen darauf hingewiesen wird, dass von KFZ-führenden Personen alternativ zu Hupe und Blinker auch Klingel, Alphorn, bzw. Handzeichen oder Blendgranaten eingesetzt werden können. Der Einsatz von Hupe und Blinker scheint viele KFZ-führende Personen schlicht zu überfordern. Diese Menschen dürfen nicht zurückgelassen werden und müssen von unserer Gesellschaft Alternativen aufgezeigt bekommen.

Zu Frage 3:

Verordnete Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs sind nur eine Scheinlösung. Motorisierter Individualverkehr muss genau so attraktiv werden wie Radfahren. Es kann und darf nicht sein, dass nur Radfahrer:innen in den Genuss von Abenteuer und Nervenkitzel im Straßenverkehr kommen. Hier muss für den motorisierten Individualverkehr ein Ausgleich geschaffen werden. Wir werden uns dafür einsetzen, dass mindestens 50 % der auf Radwegen befindlichen Parcoursanreize (auf Radwegen befindliche Ampeln, Bäume, Bushaltestellen, Straßenlaternen) auf die KFZ-Fahrbahnen umgesiedelt werden. Zusätzlich werden wir für den ausgleichenden Erlebnisfaktor auch wechselnde Hindernisse installieren, wie z. B. mittig auf der Fahrbahn platzierte Fahrräder, Mülltonnen oder Sperrmüll.

FDP

Zu Frage 1:

Das Radverkehrskonzept (RVK) hat Ziele für das Jahr 2020 definiert. So wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, eine Bewertung des Erreichten durchzuführen und ggf. auch mit professioneller Unterstützung ein Nachfolgekonzept aufzulegen. Die Bevölkerung wählt die Ratsmitglieder, durch die sie vertreten wird. Der Rat arbeitet unter anderem über den Bauausschuss an Themen wie dem RVK. In Wolfenbüttel ist es auch guter Brauch, Verbände und Vereine inhaltlich einzubinden. Da es hier konkret auch um die Verteilung von Raum und die Art der Nutzung geht, gehören für uns die Interessenvertreter aller Verkehrsteilnehmer dazu. Wir brauchen ein stimmiges Gesamtverkehrskonzept. Der Rat muss versuchen, Anliegen der Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und des ÖPNV miteinander zu vereinbaren.

Freie
Demokraten
FDP

Zu Frage 2:

Wichtig ist, dass durch Verkehrskonzepte die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht wird. Beispielsweise verursachen Schutzstreifen Probleme, weil sie eine eigene Spur suggerieren und dabei häufig zu eng überholt wird. Als FDP bevorzugen wir baulich getrennte Radwege, wenn möglich. Wir sind dabei allerdings durch die in Wolfenbüttel oft engen Straßenverhältnisse eingeschränkt. Die Akzeptanz gegenüber dem Radverkehr kann nur durch schrittweise Anpassungen wachsen. Beispielsweise eher das Gegenteil bewirken würde bei Autofahrern die Einführung von größeren Fahrradzonen, ebenso bei Fußgängern ein erlaubter Radverkehr in der Fußgängerzone. Nicht alle Einbahnstraßen eignen sich für die Öffnung für den Gegenverkehr durch Radfahrer. Im besten Fall wird der Verkehrsraum den unterschiedlichen Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht

Zu Frage 3:

Wir planen keine Einschränkungen des MIV. Als Kreisstadt müssen wir auch für Einwohner des Landkreises, als Tourismusziel auch für Tagestouristen gut erreichbar sein. Und in der Stadt ist nicht jeder in der Lage oder willens, auf das Rad zu wechseln. Unter Klimaschutzaspekten ist der Umstieg auf alternative Antriebstechnologien für KFZ wichtig, ebenso, dass Radverkehr und ÖPNV attraktiver werden müssen. Das darf aber nicht generell auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer geschehen. Wo im Einzelfall Interessenkonflikte bestehen, wollen wir individuell die beste Abwägung treffen.





CDU



Zu Frage 1:

Herr Dr. Adrian Haack hat bereits zugesagt, dass er im Falle seiner Wahl Ratsgremien und Verbände einbeziehen wird. Insbesondere vor dem Hintergrund der Wichtigkeit von Bürgerbeteiligung, bspw. über Verbände, muss eine angemessene Prozesseinbindung auf der Basis kommunalpolitischer Strukturen gewährleistet sein. Die vorgesehene Evaluation ist im Interesse aller Beteiligten über Beschlüsse sicherzustellen.

Zu Frage 2:

Wir werden mit Ihnen gemeinsam ein Kataster von Risikoschwerpunkten für Fußgänger und Radfahrer anlegen, wobei die Dringlichkeit der einzelnen Orte bzw. Stellen zu klassifizieren ist. Die Bürgerinnen und Bürger sollen ohne Angst am Verkehr teilnehmen. Ihre maximale Sicherheit hat auch weiterhin oberste Priorität.

Zu Frage 3:

Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs sind von der CDU nicht gewollt, weil wir diesen massiven Lenkungsanspruch nicht haben. Eine fahrradfreundliche Stadt schließt niedrigere Parkgebühren oder bessere Fußgängersicherheit nicht aus. Sie entscheiden, wie Sie sich fortbewegen möchten und die Politik muss Interessen ausgleichen und für alle die bestmöglichen Rahmenbedingungen schaffen. Für die CDU sind alle Verkehrsteilnehmer auf Augenhöhe und wir werden und wollen niemanden in seiner Mobilität einschränken, bevormunden oder durch Maßnahmen in seine individuelle Lebensqualität eingreifen.



SPD



Es ist unser Ziel zusammen mit unserem Bürgermeisterkandidaten Dennis Berger ein Mobilitätskonzept 2030+ mit allen Beteiligten zu entwickeln. Damit wollen wir die Mobilitätswende aktiv gestalten. Kernziel ist es die Verkehrsbelastung zu reduzieren und gleichzeitig die Mobilität zu erhöhen. Wir glauben, dass eine ganzheitliche Betrachtung des Themas wichtig ist und kein Stückwerk einzelner Verkehrsformen. Dabei müssen auch zukünftige Entwicklungen einbezogen werden, wie z. B. autonomes Fahren, Elektromobilität, Digitalisierung, Drohnenlieferdienste, mobiles Arbeiten. Das Ergebnis muss deshalb eine Gleichberechtigung aller Verkehrsformen sein, damit jeder Bürger und jede Bürgerin von A nach B kommen kann. Verlässlich, bezahlbar und barrierefrei.



Durch die Vielfältigkeit der Perspektiven in dieser Fragestellung ist es sehr wichtig alle an einen „Tisch“ zu holen. Die Umsetzung würde durch einen noch zu definierenden Prozess realisiert werden indem wir unterschiedliche Beteiligungselemente vorsehen. Es ist sicherlich hilfreich hier zusätzliche Experten mit einzubeziehen, die den Prozess mit uns begleiten. Die konkrete Gestaltung würde aus der Funktion des Bürgermeisters zusammen mit der Verwaltung vorbereitet und ausgearbeitet werden. Teil des Prozesses zur Entwicklung und Umsetzung muss eine entsprechende Evaluation der einzelnen Maßnahmen beinhalten. Wir gehen derzeit davon aus, dass wir einige Dinge auch einfach ausprobieren sollten, um zu überprüfen, ob diese hier in Wolfenbüttel funktionieren und um zu überprüfen, ob diese zu uns passen.

Hier müssen wir den Einzelfall betrachten. Eine pauschale Antwort kann es hier nicht geben. Wir müssen im Zuge der Konzeptentwicklung die Themen Sicherheit und Akzeptanz anschauen und in der Entwicklung mit einbeziehen. Dabei müssen wir entsprechende Orte bzw. Probleme konkret identifizieren und das gesamte Spektrum an Möglichkeiten geprüft werden wie z. B.: Querungshilfen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrradstraßen oder -zonen, 30-Zone, Fahrradwege etc. Wir würden die Beteiligung der Ostfalia mit der Professur für Radverkehr präferieren und einen konkreten Handlungsplan entwickeln wollen.

Insgesamt geht es uns darum alle Verkehrsformen gleich zu berechtigen. Dazu gehört es das Thema Radfahren zu fördern. Derzeit steht noch der Antrag der SPD Fraktion aus, dass in der Innenstadt alle 30 Zonen in Radfahrzonen umgewandelt werden. Dies soll ein erster Schritt sein, um im Innenstadtbereich die Zuwege für Radfahrer zu verbessern.

Die Aspekte des Klimas, der Mobilitätswende und der Radfahrförderung sind essentieller Bestandteil der Ansätze aus Frage 1. und 2.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN



Zu Frage 1:

Das Radverkehrskonzept muss unter dem Gesichtspunkt einer Mobilitätswende komplett überarbeitet werden. Seine Maßnahmen wurden von Rat und Verwaltung bis jetzt nur halbherzig abgearbeitet und wesentliche Verbesserungen blieben aus (Bsp.: Kreuzung Adersheimer/Goslarsche/Gebrüder-Welger/Jägerstraße). Selbst elementare Punkte wie der Einstieg zum Alten Weg am Grünen Platz wurde mit "geht nicht" abgetan.

Die neue Grüne Ratsfraktion wird einen Antrag zur Neubearbeitung stellen. Darin wird eine Abfrage neuralgischer Punkte und Vorschläge der Bevölkerung und Verbände enthalten sein. Die erarbeiteten Punkte müssen mit Zieldaten, Personal- und Haushaltsplanungen abgesichert sein.

Zu Frage 2:

Tempo 30 soll zur Regelgeschwindigkeit in der Stadt werden, es soll eine Fahrradzone für die Innenstadt (und auch die Auguststadt) eingerichtet werden sowie ein Netz aus Fahrradstraßen, das Quartiere mit der Innenstadt verbindet (Bsp.: Im Kalten Tale). An den wenigen Straßen mit 50 km/h soll es echte geschützte Radspuren mit hinreichender Breite geben (Bsp.: Adersheimer Str.). Nach BS muss ein Radschnellweg mit Anbindung über die Fahrradstraße Alten Weg eingerichtet werden.

Diese Maßnahmen müssen im Rahmen eines Pilotprojektes mit einfachen Regelungen und einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Wege abseits von Straßenverläufen müssen vernetzt und befestigt werden, die Wege in die Ortsteile vervollständigt werden.

An Umstiegspunkten (ÖPNV u. MIV) auf das Rad muss es Fahrradboxen (inkl. Lademöglichkeit) geben.

An allen Straßen außerhalb der geschlossenen Ortschaft, aber innerhalb des Gemeindegebietes der Stadt Wolfenbüttel (Bsp.: L614) muss es ausreichend breite (min. 2,5 m) und winterdiensttaugliche Radwege geben (problematisch wegen Zuständigkeit, aber gerade deshalb besonders wichtig zu verfolgen).

Zu Frage 3:

Siehe 2. - Die wesentliche Einschränkung des MIV ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und die allgemeine Bevorrechtigung des Radverkehrs in den Fahrradzonen und auf den Fahrradstraßen. Es darf keinen Parkplatzneubau geben. Der Parkraum und vor allem das Parken auf Geh- und Radwegen muss streng überwacht werden. Im Laufe der Zeit werden Parkplätze des MIV zu Fahrradabstellanlagen, aber auch in Grünflächen (= Bäume) zur Milderung der Folgen(!) des Klimawandels umfunktioniert.




BUW

 Bündnis
unabhängiger
Wähler

Zu Frage 1:

Wir planen die Aufstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt, das selbstverständlich den Radverkehr als wichtige Säule einschließt. Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens wird sichergestellt, dass die Bürgerschaft und die Verbände in die Planungen von Anfang an einbezogen werden. Auch eine Evaluation sollte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens von Anfang an eingeplant werden. Wir müssen unter anderem den „Modal Split“ (eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel) kennen, damit die Erfolge unserer Anstrengungen messbar werden.

Zu Frage 2:

Wichtigste Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Akzeptanz sind

- 1) eine intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie eine verbesserte Kontrolle der Verkehrssituation im öffentlichen Raum.
- 2) eine Verbesserung der Markierungen beim Übergang vom Radweg in den Straßenraum sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen auf ausgewählten Trassen.
- 3) die Fortführung der Sicherheitsaudits und Aufstellung der Schulwegpläne



Zu Frage 3:

Neben der bereits angesprochenen Ausweisung von Fahrradstraßen und -zonen streben wir die Umsetzung von Tempo 30 an in der Okerumflut und überall sonst, wo es in der Stadt möglich und sinnvoll ist. Hierdurch soll der Verkehr in den Städten effizienter, klimaschonender und sicherer gemacht werden. Eine vereinfachte Ausweisung von Tempo 30 ist aufgrund der aktuellen "Städteinitiative Tempo 30" des Deutschen Städtetages in der nächsten Legislatur zu erwarten. Hierbei geht es weniger um Einschränkungen als um angemessene Lösungen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Zentrales Ziel muss es sein, die Durchgängigkeit des Radverkehrs in der Stadt zunächst auf ausgewählten Trassen zu überprüfen, im Mobilitätskonzept einzuplanen und umzusetzen. Hierbei kann der Ausbau eines Leihsystems von Fahrrädern und die Einführung von Leasing-Rädern im betrieblichen Kontext zur Förderung des Radverkehrs beitragen.

Kommentar zu den Antworten

Die „Partei“ nimmt eine Sonderrolle ein – in ihren Antworten greift sie ein paar Probleme des Radverkehrs auf, trägt aber keine Lösungsansätze vor.

Die Antworten der anderen Parteien könnten zum größten Teil auch aus dem Kommunalwahlkampf von 2016 stammen. Die Kernthemen unserer Zeit – Klimawandel, CO₂-Reduktion, Mobilitätswende – scheinen in der Kommunalpolitik kaum angekommen zu sein.

Natürlich wollen alle das Radverkehrskonzept voranbringen und es sprechen sich alle für eine Beteiligung der Verbände ggf. auch Bürger:innen aus. Wie man evaluiert, dass dafür erst einmal Ziele gesetzt werden müssen, ist größtenteils nicht präsent. Auch der Themenbereich Sicherheit und Akzeptanz wurde nur schwach beantwortet: wollen alle, aber kaum jemand hat Ideen, wie es gehen könnte. Vereinzelt kommen Aussagen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrradzonen/-straßen. Hoffentlich reicht das für zukünftige Mehrheiten.

Bei der Mobilitätswende will man vor allem dem MIV nicht wehtun. Aber: Wer es allen Wählern recht machen will (Stichwort Gleichberechtigung aller Verkehrsträger), wird keine Veränderungen im Mobilitätsverhalten erreichen, sondern nur ein „Weiter so – aber mit E-Auto“.

Manch eine Antwort lässt vermuten, dass das Fahrrad eher wenig genutzt wird, höchstens in der Freizeit. Das ist ein Problem für den Radverkehr: Wer die Belange von Alltagsfahrenden nicht kennt oder sich nicht vorstellen kann, wird auch keine geeigneten Maßnahmen entwickeln können, um die Radverkehrsverhältnisse gravierend zu verbessern.

[Text: Parteien; ADFC Planungsgruppe Radverkehr; Fotos: MH]



Kommunalwahl Landrätin/Landrat 2021

Zur Wahl der Landrätin bzw. des Landrates des Landkreises Wolfenbüttel haben wir die amtierende Landrätin Christiana Steinbrügge (SPD) und die Kandidaten Leonhard Pröttel (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN) sowie Uwe Schäfer (CDU) befragt. Die parteilose Kandidatin Christiane Jagau war uns als Kandidatin für das Amt der Landrätin nicht präsent – deswegen haben wir sie bei dieser Befragung leider nicht beteiligt.

Landrät:innen leiten u.a. die Kreisverwaltung, vertreten die Landkreis nach außen und leiten die Sitzungen des Kreistages. Der Landkreis Wolfenbüttel hat eine übergeordnete Funktion für die vier Samtgemeinden (Baddeckenstedt, Elm-Asse, Oderwald, Sickinge), zwei Gemeinden (Cremlingen, Schladen-Werla) und die Stadt Wolfenbüttel.



Frage 1

Der Landkreis Wolfenbüttel ist als Fahrradfreundliche Kommune zertifiziert. Viele Maßnahmen der Radverkehrsförderung können nur auf der Ebene der kreisangehörigen Gemeinden umgesetzt werden. Wie kann der Landkreis Wolfenbüttel die kreisangehörigen Gemeinden bei der Radverkehrsförderung unterstützen?

Frage 2

Das Pedelec erschließt neue Nutzergruppen, ermöglicht den Transport größerer Lasten und erweitert den Radius. Viele pendeln damit zur Arbeit. Ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz. Welche Maßnahmen streben Sie an, um weitere Pendler*innen vom Umstieg auf das Pedelec/Fahrrad zu überzeugen.

Frage 3

Nicht erst seit Corona boomt der Fahrradtourismus. Wie sieht Ihr Weg zur RadReiseRegion Landkreis Wolfenbüttel aus?

Leonhard Pröttel (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

Zu Frage 1:

Wir machen aus dem Radverkehr ein eigenes Projekt! Die Zuständigkeiten zwischen Gemeinden, Kreis, Landesämtern etc. und die wechselnden Akteurinnen sind ein Hemmnis auf dem Weg zu einem, den ganzen Landkreis umfassenden, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetz. Ich möchte, dass wir Planung und Bau rekommunalisieren. Dafür habe ich für den Kreis Wolfenbüttel das Konzept einer kommunalen Planungsgesellschaft entwickelt. Ich schlage eine Gesellschaft vor, die wie ein Ingenieurbüro funktioniert und für Gemeinden und den Kreis Planung übernimmt, wenn das gewünscht ist. So behalten wir unsere Planerinnen vor Ort, sie lernen unsere Orte kennen und bauen Expertise auf. Das Wissen über die Gegebenheiten und die Menschen wächst. So sparen wir Kosten, werden schneller, Planungen werden einheitlicher und intuitiver für die Nutzerinnen verständlich. In einem Projektteam kümmern sich Experten um ihre Themen: Sichere Infrastruktur, Kostenplanung, Projektmanagement, Beteiligung, Bauüberwachung und natürlich ein Fördermittelscreening und einer Beratung zu Förderungen. Mit meinem Plan werden wir fertig.



Zu Frage 2:

Der Aufbau eines den ganzen Landkreis umfassenden, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist zentral für mehr Radverkehr, besonders auf langen Strecken. In den Projekten die ich als Architekt bearbeitet habe, haben die Menschen die immer gleichen Erfordernisse genannt: Das Pedelec wollen sie sicher abstellen, eine Lademöglichkeit haben sie im Haus. Es braucht mehr witterungsgeschützte, sichere und gut gelegene Abstellmöglichkeiten zu Hause, auf der Arbeit, vor Läden in den Innenstädten und an Bahnhöfen. Ich möchte die Bürgerinnen von dem Zwang zum Parkplatz befreien, wenn sie freiwillig gute Radparkstände bauen. Die Größe unseres Landkreises macht für viele die Kombination aus Rad und ÖPNV notwendig. Es gilt also den ÖPNV zu stärken und die Mitnahme von Fahrrädern zu vereinfachen und günstiger zu machen.

Zu Frage 3:



Unsere Lage an der Mittelgebirgsschwelle hat uns eine vielfältige Landschaft geschenkt, mit einmaligen Städten wie Hornburg oder Wolfenbüttel, der Werlaburg und dem Geopark als Beispiel. Diese Qualitäten gilt es zu erhalten, durch die Verhinderung von Raubbau an unserer Landschaft, wie mit dem Großgewerbegebiet bei Schandelah und Scheppau von wenigen forciert. Durch gute Radverkehrsinfrastruktur, die schon im Alltag mehr Entspannung als Stress bereitet, machen wir den Weg zum Ziel. Vor Ort will ich dafür werben, dass touristische Einrichtungen den durch Corona verstärkten Trend zum Fahrrad erkennen und besser für sich nutzen.

Uwe Schäfer (CDU)

Zu Frage 1:

Zunächst einmal, müssen wir die dringend notwendigen Radwegeverbindungen priorisieren (nach Gefahrenpunkten, Lückenschluss und Nutzerverhalten) und den eingeschlagenen Weg der Gemeinschaftsradwege weiter unterstützen. Wir brauchen dafür jedoch mehr Mitteleinsatz im Haushalt als in den letzten Jahren, die LK-Mittel müssen erhöht werden und mit Mitteln des AsseFonds erweitert werden.



Zu Frage 2:

Das Nutzerverhalten ist natürlich gerade im Berufspendlerverkehr sehr schwer zu verändern. Der Landkreis Wolfenbüttel ist ein Auspendler Landkreis und die Entfernungen zum Arbeitsplatz nur sehr schwer mit dem Rad oder Pedelec zu erreichen. Ich könnte mir Zubringerpunkte vorstellen, die dann eine Anschlussmöglichkeit mit ÖPNV ermöglichen können. Gut denkbar sind auch Dorf/Gemeinde- Lastenpedelecs, die man kostenlos zum Einkaufen bei Dorfläden oder kleinen Märkten nutzen kann. Ich glaube, dass man damit am ehesten eine Verhaltensänderung erwirken kann. So könnte man den Kauf der Kiste Äpfel/Gemüse oder Kartoffeln - vielleicht auch gleich für den Nachbarn - erledigen und dabei den Wagen stehen lassen.



Zu Frage 3:

Naherholung ist zu Recht die Chance für den ländlichen Raum, gerade unser Landkreis Wolfenbüttel bietet sich in vorbildlicher Weise für Kurzaufenthalte an. Mit dem Tourismusverband Nördliches Harzvorland könnte man touristische 1-2 Tagesreisen bewerben, die nach Ankunft mit der Bahn in Wolfenbüttel mit zur Verfügung stehenden Pedelets durch unsere Kulturlandschaft führen. Man könnte darüber hinaus auch historische Wege in Niedersachsen und den angrenzenden Ländern nutzen, um Streckenabschnitte im Landkreis Wolfenbüttel besonders zu bewerben.

Christiana Steinbrügge (SPD)

Zu Frage 1:

Erst einmal unterstützt der Landkreis die Gemeinden mit jedem Kilometer Radweg, den er entlang der Kreisstraßen baut oder erneuert. Denn Radwege schaffen Verbindungen. Durch sogenannte Gemeinschaftsradwege gibt es für Kommunen die Möglichkeit, den Ausbau von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen zu beschleunigen. An Kreis- und Landesstraßen wurden seit 2013 rund 16 Kilometer neue Radwege gebaut. Geplant sind in den nächsten Jahren weitere 50 Kilometer.



Zum anderen unterstützt der Landkreis den Ausbau von Wirtschaftswegen, die sich oft im Eigentum von Feldmarkinteressengemeinschaften (FIs) befinden. Die Stiftung Zukunftsfonds Asse fördert diesen Ausbau in den nächsten fünf Jahren mit bis zu 300.000 € pro Jahr. Zur Umsetzung wird aktuell eine Vereinbarung zwischen Landkreis, Gemeinden und FIs entwickelt. Ziel ist die qualitative Optimierung der Wege als touristisch interessante Freizeitrouten.

Zu Frage 2:

Mit dem Fahrradmobilitätskonzept 2030 hat der Landkreis ein umfassendes Programm zur Förderung des Radverkehrs vorgelegt. Damit wollen wir die umweltfreundliche Mobilität weiter stärken, egal ob mit dem Fahrrad oder mit dem E-Bike. Dazu soll primär eine Verdichtung des bestehenden Alltagswegennetzes mit dem Fokus auf die Anbindung an die Stadt Wolfenbüttel erfolgen. Dabei stehen die Lückenschlüsse im vorhandenen Netz im Vordergrund. Bequem und sicher von A nach B kommen, darum geht es. Dazu braucht es gut ausgebaute Radwege, flächendeckende Beschilderungen, sichere Abstellanlagen und gute Umsteigemöglichkeiten in Bus und Bahn.

Der geplante Radschnellweg von Wolfenbüttel nach Braunschweig und Salzgitter wird ein weiterer Meilenstein für das Ein- und Auspendeln mit Fahrrad oder Pedelec sein.



Zu Frage 3:

Auch an dieser Stelle lohnt ein Blick in das Fahrradmobilitätskonzept: Wir streben die Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion an. Dafür haben wir in Kooperation mit dem Tourismusverband Nördliches Harzvorland zunächst 11 Radrouten ausgewählt, die als touristisch interessante Freizeitrouten weiterentwickelt werden sollen. Sieben davon liegen überwiegend auf dem Gebiet des Landkreises Wolfenbüttel und umfassen rund 330 Kilometer. Zu den weiteren Aufgaben gehören: Die Verbesserung der Wegequalität (siehe oben), die ergänzende Wegweisung, die Einrichtung von Rastanlagen mit standortangepasster Ausstattung und ein einheitliches Informationssystem. Das Ziel ist ambitioniert, aber wir sind auf gutem Wege.

Zusammenfassung/Kommentar

Die Macht der Landkreisverwaltung und damit der Verwaltungsleitung ist groß, dennoch gesteht das Subsidiaritätsprinzip den Gemeinden Eigenständigkeit zu und die Interessenlagen der Akteure sind vielfältig. Es gilt geschickt vorzugehen, Kooperationen zu schließen, vielleicht eine Projektstruktur zu bilden, Kräfte beispielsweise bei Gemeinschaftsradwegen zu bündeln oder auch die kleineren Gemeinden durch Knowhow zu unterstützen. Die klimaschonende Erschließung des ländlichen Raumes bleibt eine Herausforderung. Immerhin erweitert das Pedelec den Aktionsradius im ländlichen Raum - sei es, um die Arbeitsstelle oder die nächste Einkaufsmöglichkeit zu erreichen. Gegebenenfalls kann die nächste Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs angefahren werden. Am Umsteigepunkt sind gute, sichere Abstellanlagen zwingend erforderlich.

Die Überschneidung von Freizeit- und Alltagsrouten macht die Bildung eines Radroutennetzes etwas einfacher. Dazu müssen kluge Vereinbarungen mit den Landwirten, denen viele Wege gehören, getroffen werden, die Qualitätskriterien beinhalten, aber auch deren Interessen berücksichtigen.

Wichtig ist es, die Mobilitätsgewohnheiten zu ändern – dafür bedarf es Werbung, Anreize, Wegweisung und ein Sicherheitsgefühl auf den Wegen.

[Text: Autoren, ADFC Planungsgruppe Radverkehr; Fotos: Autoren; Lucas Mees]

STELLENANZEIGE

Zweiradmechaniker / Fahrradtechnik (m/w/d) in Vollzeit

Ihr Aufgabengebiet

- > Wartung, Reparatur und Endmontage von Fahrrädern und Elektrofahrrädern im hochwertigen Bereich
- > Verkauf von Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Zubehör

Interesse?

Nähere Informationen sowie eine detaillierte Stellenbeschreibung finden Sie auf unserer Internetseite:
www.fahrrad-henze.de



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

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. 60 - Sommer 2021

Titelfoto: Robert Timmermann

Rücktitel: Grafik des ADFC zur
Bundestagswahl 2021

Das Redaktionsteam:

Gaby Duwe (GaD)

Monika Meißner (MoM)

Tanja Mees (TaM)

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, Bildungszentrum Landkreis WF),
im Zentrum für Umwelt und Mobilität
(Z/U/M/) sowie bei der Tourist-Information.

Öffnungszeiten des Z/U/M/:

Das „Zentrum für Umwelt und Mobilität“
ist geöffnet:

Mittwoch 10 bis 12 Uhr

Samstag 10 bis 12 Uhr

Anschrift:

Kleiner Zimmerhof 3, 38300 Wolfenbüttel

Radler-Treff:

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

Fördermitglieder

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

RadZeit ist die Mitglieder-Zeitung des



Termine

Fahrradberatung:

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

Fahrrad-Codierung:

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

Die nächsten Codierungs-Termine:

3. September 2021 - 16.00 bis 18.00 Uhr

1. Oktober 2021 - 16.00 bis 18.00 Uhr

5. November 2021 - 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 Stadtteiltreff Auguststadt 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

SO WEIT IST DAS #FAHRRADLAND HEUTE

11 %
STAND 2021

30 %
ZIEL 2030



Radverkehrsanteil

Quelle: ADFC www.adfc.de/bundesstagswahl2021



ZIELE
2030

Neue
Verfassung

StVO & StVG
erneuern

Radwege ohne
Begründungszwang



Tempo 30
innerorts

STAND
2021
STVO-
Novelle
2020/21

Modernes
Regelwerk

ERA, RIN, RAS
neu ausrichten



Breite,
geschützte
Radwege

← ERA
2010

Tragfähiger
Haushalt

30 Euro pro
Kopf und Jahr

2.000 km Rad-
schnellwege

80% Bundesfern-
straßen mit Radweg

11 Euro →
(Bund, Länder,
Kommunen)

Koordinierter
Ausbau

Bund-Länder-
Vertrag

1.000 Fahrrad-
parkhäuser

Premium-
Radfernwege

← 4 Jahre
Laufzeit Sonder-
programm
Stadt & Land

Politische
Führung

100 Stellen
beim Bund

Integrierte
Planung

ca. 30 →
Stellen in
BMV und
Behörden

Starke
Verwaltung

Bundesinstitut
für Radverkehrs-
forschung

Ausbildungs-
offensive

← 7 Radverkehrs-
professuren

§ RECHT

FINANZEN

PERSONAL