

RadZeit

Sommer 2023

Wolfenbüttel



Vorwort	Seite 3
Jahresmitgliederversammlung 2023	Seite 4
Ein Fahrradparkhaus für Wolfenbüttel	Seite 5
Rücksichtnahme geht mit Abstand am besten	Seite 6
Radfahrer als Verkehrsberuhigung?	Seite 7
Tour: Kurzausflug zum Ösel	Seite 8
Fahrradklima-Test 2022: Die Ergebnisse für WF	Seite 10
Eine charmante Offerte	Seite 12
Aus den Ausschüssen	Seite 13
Radfahren für alle!	Seite 14
Elektronische Schaltungen	Seite 16
MHH-Studie: Pedelec fahren	Seite 18
Tour de Ruhr	Seite 20
Impressum	Seite 23

Geführte RadTouren des ADFC Wolfenbüttel

Juni bis Dezember 2023

Sonntag, 9. Juli 2023 10.00 Uhr (Z/U/M/)	Tagesausflug ins Große Bruch ca. 65 km / mittelschwer / ca. 7 h
Sonntag, 30. Juli 2023 10.00 Uhr (Z/U/M/)	Rund um Braunschweig ca. 65 km / mittelschwer / ca. 6,5 h
Sonntag, 13. August 2023 11.00 Uhr ab Bahnhof	Mit der Linie A nach Braunschweig ca. 30 km / leicht / ca. 3 h
Samstag, 26. August 2023 9.20 Uhr ab Bahnhof	MTB-Tour Harz: Trails am nördl. Harzrand ca. 50 km / sehr sportlich! (1400 hm) / ca. 7 h
Sonntag, 27. August 2023 11.00 Uhr (Z/U/M/)	Zur RAD'tour '23 nach Braunschweig ca. 46 km / leicht / ca. 5 h
Samstag, 2. September 2023 8.15 Uhr ab Bahnhof	MTB-Tour zum Brocken ca. 90 km / sehr sportlich! (1700 hm) / ca. 8,5 h
Sonntag, 3. September 2023 10.00 Uhr (Z/U/M/)	Rund um den Oderwald ca. 60 km / mittelschwer / ca. 6,5 h
Samstag, 9. September 2023 10.00 Uhr (Z/U/M/)	Mit dem Gravelbike rund um Braunschweig ca. 73 km / sportlich / ca. 5 h
Dienstag, 3. Oktober 2023 10.00 Uhr (Z/U/M/)	Auf dem West-Ost-Radweg nach Helmstedt ca. 62 km / mittelschwer / ca. 6 h
Sonntag, 29. Oktober 2023 10.00 Uhr (Z/U/M/)	Im Reitlingstal zum Tetzstein ca. 48 km / sportlich (500 hm) / ca. 5 h
Freitag, 1. Dezember 2023 17.00 Uhr Ortsausgang Kaltes Tal	MTB Nikolaus-Tour ca. 25 km / sportlich / ca. 1,5 h

Die **Feierabendtouren** für jedermann/frau finden an folgenden Terminen statt: 20. Juni, 18. Juli, 15. August, 19. September, 17. Oktober und 21. November. Start ist jeweils um 18.00 Uhr vor dem Z/U/M/. Nähere Informationen unter: wolfenbuettel.adfc.de

Liebe Leserinnen und Leser,

Am 21. April haben wir mit einem Stand am Fahrrad- und Verkehrssicherheitstag in Schladen teilgenommen. Es war eine von der SPD in Schladen vorbildlich geplante und organisierte Veranstaltung mit Polizei, Werla-Schule, Schul-Förderkreis, Gemeinde-Unfallversicherung (GUV), Feuerwehr und AOK. Auch die Pressearbeit war hervorragend, doch leider wurde die Veranstaltung von der Bevölkerung kaum angenommen.



Interessant war aber die Verkehrssituation auf der „zweiten“ Hauptstraße in Schladen, dem Damm bzw. der Bahnhofstraße. Auf den Rad- und Fußwegen parkten oder hielten Autos, man wurde von Autofahrenden mit einem Abstand von ca. einem halben Meter überholt (gesetzl. Vorgabe: > 1,5 Meter) und wurde durch Hupen und wildes Gestikulieren aufgefordert auf den Fußweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" auszuweichen. Unsichere Radfahrer*innen, Ältere, Kinder und Ungeübte hätten sicherlich das nächste Mal Angst gehabt, mit dem Rad loszufahren oder wären auf den zugeparkten Fußweg ausgewichen. So werden wir keine Mobilitätswende erreichen.

Gut, das war nur eine Momentaufnahme und vielleicht waren die Verkehrsteilnehmer*innen am Samstagvormittag alle im Stress. Aber wir waren erstaunt, denn solch rücksichtsloses Verhalten ist in der Stadt Wolfenbüttel glücklicherweise nur noch selten zu beobachten. Dieses Stadt-Land-Gefälle bildet der Fahrradklimatest leider nicht ab, denn es ist eine Anzahl von 50 Teilnehmenden erforderlich, um in die Auswertung zu kommen. Wenn schon die Stadt Wolfenbüttel nur eine Schulnote vier erreicht, wie sähe dann das Ergebnis in Schladen, Cremlingen, Schöppenstedt oder Baddeckenstedt aus?

Die gute Nachricht: Je höher der Radverkehrsanteil wird, desto sicherer wird auch das Radfahren.

Ein Dilemma! Aber wir geben nicht auf.

Allzeit gute und sichere Fahrt!

Thilo Neumann

Jahresmitgliederversammlung 2023

Die JMV fand am 14. März 2023 wieder im Stadtteiltreff Auguststadt statt. Thilo Neumann (Vorsitzender) konnte 14 Anwesende begrüßen. Beim Rückblick auf 2022 zeigte sich, dass der Kreisverband seine Aktivitäten nach „Corona“ wieder umfassend aufgenommen hat. 27 Fahrradtouren, 127 Codierungen und 13 Reparaturzeiten bei Veloworx konnten durchgeführt werden. An den Infoständen (viermal) lag der Schwerpunkt auf der Werbung für die Teilnahme am Fahrradklimatest 2022 (s. auch Seite 10) und der Information über Einsatzmöglichkeiten für Lastenfahräder. Das vereinseigene Lastenrad „Julius“ wurde und wird oft und gerne ausgeliehen. Hier würden wir uns wegen der laufenden Kosten über angemessene Spendenbeiträge freuen.

Mit allen Aktionen streben wir mehr Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr und die Radfahrenden an. Dazu sind wir im ständigen Kontakt zu allen Verantwortlichen in der Stadt und im Landkreis WF: Gespräche, Teilnahme an Veranstaltungen, Stellungnahmen zu Bauplänen. Allerdings fehlen uns dafür oft Zeit und Leute. Über Mitstreiter, vor allem „U 50“, würden wir uns sehr freuen.

Wir – das sind ein Dutzend ehrenamtlich Aktive und der wiedergewählte Vorstand:

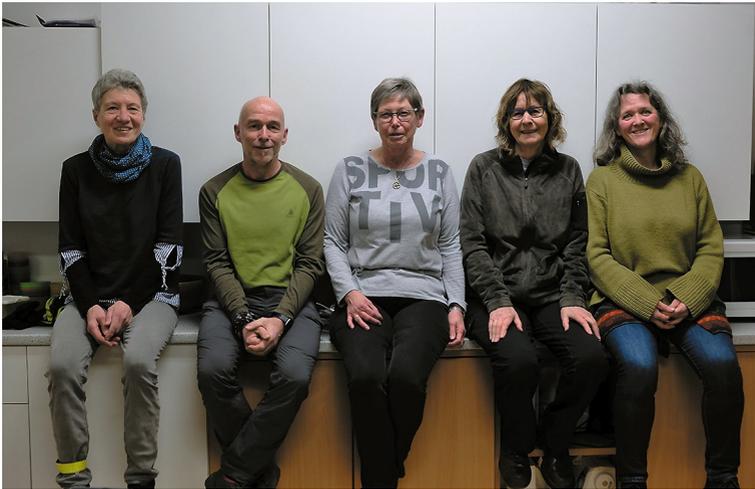


Foto (von links nach rechts):

Erica Neumann (Vors.), Thilo Neumann (Vors.), Roswitha Börst (Schatzmeisterin), Monika Meißner (Beisitzerin), Tanja Mees (Beisitzerin) – es fehlt: Rolf Meyer (Beisitzer)

[Text: EN; Foto: MH]

Ein Fahrradparkhaus für Wolfenbüttel

Seit Ende Februar 2023 hat Wolfenbüttel endlich ein Fahrradparkhaus.



Fahrradparkhaus Außenansicht

Es steht am Bahnhof am Ende des Bahnsteigs am Gleis Richtung Braunschweig und bietet Platz für 120 Fahrräder.

Die Fahrräder werden in einem Doppelstockparker abgestellt. Voraussetzung ist eine Reifenbreite von maximal 55 mm und für die oberen Stellplätze ein Gewicht von höchstens 18 kg.

Für Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger oder zweispurige Fahrräder gibt es drei Stellplätze.

Zusätzlich stehen 70 Schließfächer zur Verfügung, die alle mit einem Stromanschluss für Akkus ausgestattet sind. Die Schließfächer können nur zusammen mit einem Stellplatz gebucht werden. Aktuell gelten folgenden Preise:

Mietdauer	1 Tag	1 Woche	1 Monat	1 Jahr
Stellplatz	1 €	5 €	15 €	100 €
Schließfach mit Steckdose	1 €	3 €	10 €	60 €

Um einen Platz und ein Schließfach buchen zu können, muss man sich beim Anbieter des Parkhauses unter: <https://www.bikeandridebox.de> registrieren. Mit der Registrierung hat man dann auch die Möglichkeit bundesweit Stellplätze oder Boxen zu buchen.

Als Zahlungsmöglichkeit stehen PayPal, Kreditkarte oder SEPA-Lastschrift zur Verfügung. Da PayPal den Zahlungsvorgang übernimmt, wird man dorthin weitergeleitet, braucht aber kein eigenes PayPal-Konto.

Nach der Buchung erhält man die Zugangsdaten per E-Mail, diese gibt man am Parkhaus im Steuerungselement ein und kann anschließend die Tür öffnen. Der Code verfällt erst nach Ende der Mietdauer, man kann die Tür also so oft öffnen, wie man möchte.



Fahrradparkhaus Innenansicht

Über eine App (Android und iOS) kann man Zugangsdaten und Buchungen auch unterwegs am Smartphone einsehen.

[Text und Fotos: TaM]

Rücksichtnahme geht mit Abstand am besten

Auf diese im Grunde banale Tatsache hat im März und April ein Banner an verschiedenen Stellen in Wolfenbüttel aufmerksam gemacht. Ausgeliehen hat es uns der ADFC Region Hannover, wo es bereits mehrfach im Einsatz war. Für unsere Aktion hier in Wolfenbüttel haben wir bewusst drei der Straßen ausgesucht, auf denen es keine benutzungspflichtigen Radwege gibt: Lindener Straße, Dr.-Heinrich-Jasper-Straße und die Kleine Breite.

Denn obwohl seit der letzten Novelle der StVO 2021 ein Sicherheitsabstand von 1,50 m innerorts beziehungsweise 2 m außerorts beim Überholen von Radfahrenden zwingend vorgeschrieben ist, wird dieser Abstand sehr oft weder innerorts noch außerorts eingehalten. Mehr noch, man kann mit Unverständnis bis hin zu Pöbeleien rechnen, wenn man auf der Straße statt auf einem eventuell noch vorhandenen, aber nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg fährt – wie just in Schladen auf dem Fahrrad- und Verkehrssicherheitstag (siehe Vorwort).

Durch derart rücksichtsloses Verhalten werden Radfahrerinnen und Radfahrer regelmäßig verunsichert und letztlich aus dem fließenden Verkehr gedrängt. Sie weichen in der Folge unter anderem auf Fußwege aus. Das lässt sich sehr gut am Mittelweg beobachten. Auf dem kurzen Stück zwischen Neuem Weg und Altem Weg wird so eng überholt, dass viele Radfahrende, die in Richtung Kälberanger fahren, verbotenerweise den linken Fußweg benutzen, und zwar durch alle Altersstufen hindurch.

Um sich selbst zu schützen, haben Radfahrende zwei Möglichkeiten:

Erstens, wann immer es möglich ist, ruhige Nebenstrecken nutzen und vor allem, zweitens, auf Abschnitten im Mischverkehr 70 cm Abstand zum Straßenrand einhalten. So hat man im Notfall Ausweichmöglichkeiten und landet nicht



gleich am Bordstein. An parkenden Fahrzeugen sollte man mit einem Abstand von 1 m vorbeifahren, damit man nicht von einer sich öffnenden Autotür getroffen wird.

Um speziell Kindern und Jugendlichen möglichst viel Sicherheit im Verkehr zu vermitteln, empfiehlt es sich, so früh wie möglich so viele Wege wie möglich gemeinsam mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei versteht es sich von selbst, dass man den Kindern auch beibringt, wie man sich im Straßenverkehr korrekt verhält. Nur so bekommen sie Routine und Übersicht im Verkehr und lernen, wo Gefahren lauern und wo sie besonders aufmerksam sein müssen.

Radfahrende sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, aber auch wesentlich verletzlicher und darum ist der vorgeschriebene Abstand keine Schikane, sondern von Autofahrerinnen und Autofahrern unbedingt einzuhalten. Wenn der Platz dafür nicht ausreicht, darf nicht überholt werden. Diese simple Tatsache ist in viel zu vielen Köpfen leider noch nicht angekommen. Es ist erfreulich, dass auch die Polizei sich mit diesem Thema beschäftigt und mit einer eigenen Aktion auf den Abstand aufmerksam machen will.

[Text und Foto: TaM]

Radfahrer als Verkehrsberuhigung?

Beispiel: An der Frankfurter Straße gibt es einen Fahrradweg, für den es aufgrund der baulichen Ausführung keine Benutzungspflicht gibt. Dennoch fahre ich, und wie zu sehen andere ebenso, lieber nicht als radelnde Verkehrsberuhigung auf der Straße.



Eigentlich ein Radweg vorhanden



Keine Ideen oder kein Geld mehr?

Im weiteren Verlauf endet dieser Fahrradweg abrupt und ohne weiteren Hinweis. Der Bordstein ist hier zwar abgesenkt, aber eine Überquerung an dieser Stelle, um auf dem Fuß- und Radweg weiter Richtung Füsselse zu fahren (Benutzungspflicht!), wo Autofahrer*innen schon wieder Gas geben, finde ich ziemlich gefährlich.

[Text und Fotos: 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



Kurzausflug zum Ösel



Der Ösel ist eine 156 Meter hohe Erhebung im Südosten von Wolfenbüttel und liegt zwischen Groß Denkte, Kissenbrück und Neindorf. Er wurde im 16. Jahrhundert als Steinbruch genutzt und in späteren Jahrhunderten auch für Ackerbau und als Obstplantage. Uralte Apfel- und Kirschbäume sowie Magerrasenhänge, die von Schafen frei von Buschwerk gehalten werden, machen ihn zu einem lohnenswerten Ausflugsziel für die ganze Familie. Man kann dort oben picknicken, die Kinder rennen lassen oder einfach die Aussicht genießen. Wer zur richtigen Zeit da ist, findet mit Sicherheit tief hängende Kirschen oder Äpfel an den Bäumen.

Die hier beschriebene Tour beginnt und endet am Spielplatz am Landeshuter Platz. Sie ist 6 km lang, anhängertauglich und kombiniert Radfahren mit einem ausgedehnten Spaziergang über den Ösel. Man kann auch, über Klein Denkte kommend, in einer Runde über den Ösel radeln, dann allerdings nicht mit Anhänger und man muss noch ein Stück ohne Radweg auf der K31 zwischen Kissenbrück und Neindorf überbrücken (ein Radweg wird hier aktuell gebaut). Beide Alternativen sind im Kartenausschnitt eingezeichnet.

Wir fahren vom Spielplatz aus über die Brücke am Teichgarten und halten uns rechts, vorbei am Kanuverein und weiter auf dem Rad- und Fußweg Richtung Lindenhalle. Auf Höhe der Lindenhalle folgen

wir rechts der Beschilderung Richtung Neindorf und fahren weiter auf dem nun geschotterten Weg unter der Halberstädter Straße durch und entlang der Oker bis zum Gutspark in Linden. Hier überqueren wir rechts einen kleinen Wasserlauf und folgen dem Weg unter den Eisenbahnschienen hindurch, bis wir nach einer Linkskurve und einer Mini-Steigung an der Straße Zur Oker angekommen sind.

Nun geht es auf der Straße weiter:

Wir biegen rechts ab und fahren mit Blick auf den Brocken Richtung Süden. Dann links in den Okerring und gleich wieder rechts. Dem Okerring folgen wir bis zu einer T-Kreuzung, an der es rechts in die Straße Zur Altenau geht. Nach knapp 300 Metern wird aus der geteerten eine Schotterstraße, der wir folgen, bis wir zum Segelflugplatz kommen. Weiter geht es über eine Holzbrücke und in einer Linkskurve auf einem Wirtschaftsweg Richtung Neindorfer Straße. Links von uns liegt hinter großen Pappeln das Rollfeld und über die Felder können wir in Richtung Südosten den Ösel sehen. Kurz vor der Neindorfer Straße blockiert unter Umständen eine Schranke den Weg. Man kommt aber auch mit einem zweiseitigen Anhänger rechts daran vorbei.

Wir überqueren die Neindorfer Straße.

Wer Lust auf den Spaziergang hat, biegt an der Neindorfer Straße rechts ab und

fährt bis zum Ortseingang von Neindorf. Hier können wir an einem Wirtschaftsweg, der links zum Ösel hinaufführt, die Fahrräder abstellen und zu Fuß weiter gehen. Auf dem sehr grob geschotterten und deutlich ansteigenden Weg geht es hinauf, vorbei am Osterfeuerplatz, bis rechts eine Schranke einen Feldweg absperrt.

Diesem Feldweg folgen wir bis zu einer kleinen Weggabel. Links geht es zwischen den alten Apfel- und Kirschbäumen hindurch und in einer Runde von ungefähr einem Kilometer um den Ösel herum oder rechts (400 m) hoch zum Gipfel, wo eine Bank auf uns wartet. Hier hat man einen wunderbaren Blick in alle Richtungen und kann eine ausgiebige Pause machen, bevor es anschließend zu den Fahrrädern zurück geht.

Wer eine reine Fahrradrunde fahren möchte, biegt an der Neindorfer Straße links ab und anschließend rechts in die Donnerburgstraße Richtung Klein Denkte. In Klein Denkte geht es rechts in den Neuen Berg. Am Ende der Straße führt wiederum rechts ein Wirtschaftsweg hoch zum Ösel. Auf dieser Seite ist der Weg relativ gut befahrbar und die Steigung ist nicht so stark wie auf der Neindorfer Seite.

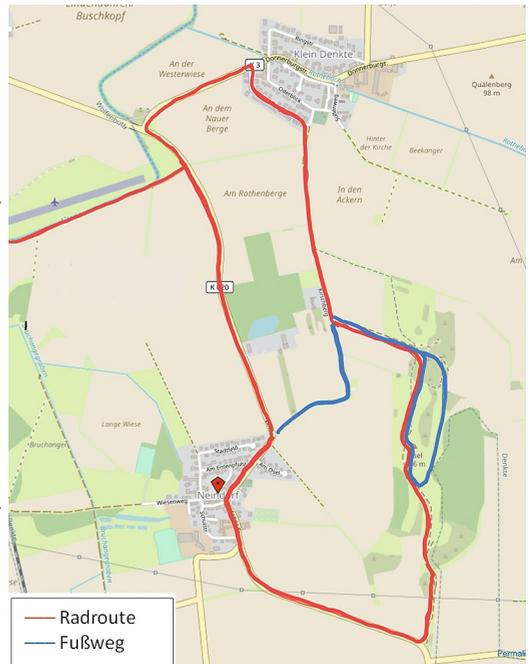


Wir fahren auf dem Weg hoch, bis ungefähr am höchsten Punkt links ein zweiter Feldweg abzweigt. Wir fahren um die Schranke herum und folgen dem Weg bis zu der oben beschriebenen Weggabel. Wir halten uns rechts und fahren bis zum Gipfel. Von dort geht es weiter Richtung Süden und Kissensbrück den Hang hinunter. Der Pfad mündet in einen Wirtschaftsweg und endet an einem Park- und



Rastplatz an der K31. Dieser folgen wir rechts Richtung Neindorf und genießen die Abfahrt. In einer weiten Rechtskurve geht es bis nach Neindorf, durch den Ort und geradeaus bis zum Abzweig Richtung Flugplatz. Ab hier fahren wir auf dem gleichen Weg zum Ausgangspunkt zurück.

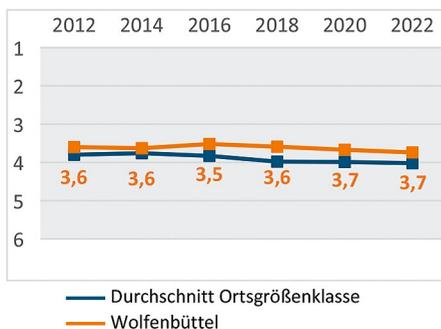
[Text: TaM; Fotos: TaM, Lucas Mees]



©<https://www.openstreetmap.org/copyright>

Fahrradklima-Test in Wolfenbüttel

Per Fragebogen konnten Teilnehmende vom September bis November 2022 erneut beurteilen, ob sie sich sicher fühlen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind oder ob beispielsweise Radwege im Winter geräumt werden. Die Ergebnisse geben Verkehrsplaner*innen und politisch Verantwortlichen lebensnahe Rückmeldungen zum Erfolg ihrer Radverkehrsförderung und nützliche Hinweise für Verbesserungen.



Der ADFC Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2022 zum zehnten Mal statt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert den ADFC Fahrradklima-Test aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Auch im Landkreis Wolfenbüttel wurde der Klimatest beworben, allerdings kam nur die Stadt Wolfenbüttel in die Auswertung, weil eine Anzahl von mindestens 50 Rückmeldungen dafür erforderlich ist.

Das Ergebnis für Wolfenbüttel ist ernüchternd, aber nicht unerwartet: eine Note 3,71 im Schulnotensystem, also ausreichend und in der Tendenz noch um 0,1 schlechter als in der Umfrage von 2020. Dabei ist es wenig tröstlich, dass Wolfenbüttel im Vergleich der Städte gleicher Größenordnung (50.000 - 100.000 EW) in Niedersachsen nach Nordhorn den zweiten Platz belegt.

Zum Vergleich die Städte in unserer Region:

Braunschweig	3,76
Wolfsburg	4,09
Salzgitter	4,22
Goslar	4,63
Gifhorn	4,51
Peine	4,03

Stärkste Veränderungen zur letzten Untersuchung

Werbung für das Radfahren	3,5 → 3,7
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,8 → 4,1
Konflikte mit Fußgängern	3,2 → 3,5
Führung an Baustellen	4,1 → 4,4
Verbesserungen	KEINE

Teilweise sind diese Veränderungen nachvollziehbar. Die Werbung für das Fahrradfahren – beispielsweise durch die Stadtverwaltung – hat in den letzten beiden Jahren erheblich nachgelassen. Schwieriger wird es bei der Fahrradförderung: „In jüngster Zeit“ wurden ein paar Großprojekte mit nicht unerheblichen Kosten umgesetzt, beispielsweise die Schäferbrücke (Verbindung zwischen Forstweg und Groß Stöckheim) und die Radwegeverbindung zwischen der Schweigerstraße und Wendessen (mit deren Breite viele nicht zufrieden sind). Wer von diesen Strecken nicht profitiert, findet nicht viele Verbesserungen.

Es sind häufig nicht die großen Bauprojekte, die das Fahrradfahren im Sinne von Komfort und Flüssigkeit verbessern, sondern auch die Optimierung diskriminierender Ampelschaltungen, der Abbau der Gefahren, die von Angebotsstreifen oder schmalen Radwegen bzw. deren Führung ausgehen, die ordentlichen Umleitungsbe-

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,1
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,1
zügiges Radfahren	2,4
Wegweisung für Radfahrer	2,6
Radfahren durch Alt und Jung	2,8
Spaß oder Stress	3,2
Abstellanlagen	3,2
Fahrraddiebstahl	3,3
Konflikte mit Fußgängern	3,5
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,6
Werbung für das Radfahren	3,7
Medienberichte	3,9
Reinigung der Radwege	3,9
Sicherheitsgefühl	3,9
Hindernisse auf Radwegen	4,1
Fahrradförderung in letzter Zeit	4,1
Konflikte mit Kfz	4,1
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,2
Winterdienst auf Radwegen	4,3
Oberfläche der (Rad)wege	4,3
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,4
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,4
Führung an Baustellen	4,4
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	4,6
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,7
Fahrradmitnahme im ÖV	4,8
Breite der (Rad)wege	4,9

schilderungen bei Baumaßnahmen, die Räumung der Radwege von Schnee anstatt ihn darauf zu schieben etc. Es entsteht häufig der Eindruck, dass an den Radverkehr einfach nicht gedacht wird.

Hier wird die Diskrepanz zur Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune deutlich: Vorzeigeprojekte und die Beschreibung der Radverkehrsförderung in einem Antrag zur Zertifizierung bzw. Rezertifizierung kommen noch lange nicht als wahrgenommene Verbesserung des Radverkehrs im Alltag an. Beides sollte

im Sinne der Glaubwürdigkeit zukünftig näher aneinanderrücken.

Ein erster wichtiger Schritt ist vollzogen. Für das neue Radverkehrskonzept sind Ziele anvisiert worden: die Steigerung des Radverkehrsanteils (modal split) auf 30 %, die Rezertifizierung als fahrradfreundliche Kommune, aber auch die Steigerung des Ergebnisses des Fahrradklima-Tests auf die Note 3,0.



Verbindungsweg zwischen Wendessen und dem Gewerbegebiet Schweigerstraße

Hilfreich wäre es auch, ein Netz an Fahrradstraßen und -zonen einzurichten, den Radschnellweg nach Braunschweig voran zu bringen, Radwege zu verbreitern sowie zu verbessern (Bsp. Adersheimer Straße) und endlich die Ampelschaltungen zu verbessern.

[Text und Foto: TN; Grafik: ADFC]

Eine charmante Offerte

Wolfenbüttel ist m. E. eine Vorzeigestadt, was den Radverkehr zur Benutzung von Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung betrifft. In dem Zusammenhang sei aber auch nicht unerwähnt, dass dies an manchen Straßenzügen ein gefährliches Unterfangen ist!



Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich und von Sicherheitsabständen können wir wohl erst recht nicht reden!

Ich möchte dies einmal an der Straße „Am Harztorwall“ vor der Hauptpost aufzeigen. Um die prekäre Situation an dieser Stelle für Rad- und Autofahrer*innen zu beseitigen, sei den verantwortlichen Radverkehrsplaner*innen meine charmante Offerte unterbreitet:

Der jetzt auf der linken Straßenseite befindliche Parkstreifen (Schrägparker) wird in einen in Fahrtrichtung geraden Parkraum, genau wie auf der rechten Straßenseite umgebaut. Dadurch wird es ermöglicht, einen entsprechend komfortablen Fuß- und Radweg auf der Seite des Landkreisgebäudes zu errichten und für

alle Betroffenen die gefährliche Benutzung des Radverkehrs in entgegengesetzter Richtung der Einbahnstraße aufzuheben.

Durch diese Maßnahme reduziert sich der Parkraum an dieser Stelle um einige Plätze, der für die Besucher*innen der Hauptpost bzw. des Landkreises in der Gesamtheit der unmittelbar vorhandenen Parkplätze aber allemal ausreichend ist. Die bisher unbegrenzte Parkdauer wird auf 60 oder 90 Minuten beschränkt, um Langzeitparker aus dem Bereich zu verbannen. Für längere Parkdauer steht u. a. das Parkhaus „Am Löwentor“ zur Verfügung, das noch genügend Kapazitäten hat und nur drei Gehminuten entfernt ist.

Als evtl. zusätzlichen Ausgleich der weggefallenen Parkplätze könnten auch die Stellplätze für die gegenwärtigen Altglas- und Papiercontainer dienen und Wolfenbüttel hätte eine Schmutzdecke weniger. Andere Städte haben hier gute Erfahrungen mit unterirdischen Sammelbehältern.

Wolfenbüttel würde durch diese Neugestaltung wieder etwas mehr zur fahrradfreundlichen Stadt avancieren und zumindest in diesem Straßenzug eine latente Gefahrenstelle für Rad- und Autofahrer*innen beseitigen!

Also auf geht's, und nicht erst wieder jahrelang nach Gegenargumenten suchen, um nicht tätig werden zu müssen.

[Text und Foto: MH]

Radel-Tipp:

Am Wochenende 24./25. Juni noch nichts vor? Dann rauf auf's Rad und Kunst erleben (#kunsterleben).

Näheres unter: www.bskunst.de/infoseite-tage-der-offenen-tueren

Aus den Ausschüssen

Der ADFC ist sowohl im Ausschuss für Bau, Stadtentwicklung und Umwelt (ABSU) der Stadt, als auch im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Landwirtschaft des Landkreises vertreten.

Aus beiden Ausschüssen soll kurz berichtet werden.

Im Ausschuss des Landkreises wurde ein Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen behandelt, die Radroute von Wendessen/Ahlum nach Dettum zu verbessern. Wer diesen Weg mit dem Rad befahren hat, kennt auch den kurzen unbefestigten Abschnitt, wo der Weg nach Norden abknickt und man nach Regengüssen kaum vorankommt. Dieser etwa 40 m lange Abschnitt soll in einer Breite von 2,5 m befestigt werden. Das klingt zunächst einfach und wurde inzwischen (im April) auch vom Kreistag so beschlossen. Voraussetzung für die Baumaßnahme ist jedoch, dass die Stadt Wolfenbüttel eine dafür erforderliche Fläche kostenfrei zur Verfügung stellt. Ein Datum für den Ausbau ist also schwer absehbar.

Eine weitere Verbindung zwischen Ahlum und Dettum können wir erwarten, wenn im Vorranggebiet für Windenergieanlagen „Ahlum 01“ die Anlagen errichtet sind und die Baustraßen dann eine Verbindung für Fahrräder zwischen beiden Orten bilden.

Weiterhin haben Ausschuss und Kreistag beschlossen, die Rezertifizierung als „fahrradfreundliche Kommune“ für den Landkreis zu beantragen.

Im ABSU der Stadt sind in den letzten Monaten zahlreiche Themen des

Radverkehrs behandelt worden, z. B. Prüfauftrag für Fahrradzonen, Radverkehrskonzept ab 2023, Entgeltkonzept für die Fahrraddauerabstellanlage am Bahnhof, Maßnahmen des Lärmaktionsplanes, Radwegekonzept, Parkplatz Meeschenknuten...

Beide Ausschüsse haben einen öffentlichen Teil, der von der Bevölkerung besucht werden kann. Sofern man Einwohner*in der Stadt bzw. des Landkreises ist, darf man in der sogenannten Einwohnerfragestunde auch Fragen stellen. Die Termine, die Tagesordnung und auch die jeweiligen Dokumente sind im Bürgerinfoportal im Internet einsehbar -> Suchwörter: Bürgerinfoportal, Landkreis Wolfenbüttel bzw. Stadt Wolfenbüttel.

[Text: TN, RM;
Grafik: www.kreistag.lk-wf.de]

The screenshot shows a web browser window with the URL https://kreistag.lk-wf.de/bi/si0057.asp?_ksinr=2680. The page features a green sidebar with navigation links: Startseite, Kalender, Organisation, Suche, Rechtstexte, Impressum, and Datenschutz. The main content area is titled 'Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Na...' and has tabs for 'Informationen', 'Tagesordnung', and 'TOP-Liste'. Under 'Informationen', it lists '1 Dokument'. Below this, the 'Öffentlicher Teil:' is displayed as a table:

Item ID	Item Description
01	Eröffnung der Sitzung
02	Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und E...
03	Feststellung der Tagesordnung (§§ 23, 5c GO)
04	Genehmigung des Protokolls über die 6. Sitzung d...

Radfahren - für alle!

Radfahrerinnen und Radfahrer bewegen sich oftmals in einem spannungsgeladenen Umfeld. Kaum etwas bewegt die Menschen mehr als ihr vermeintliches (Grund-)Recht auf Mobilität. Durch die Presselandschaft geisternde Rüpelradler werteten durch Verallgemeinerungen das Radfahren als gleichberechtigte Fortbewegungsform ab. Sie dienen der Abgrenzung und einer Bestärkung der Interessen des motorisierten Individualverkehrs.



Schulradweg (c) ADFC / April Agentur

Wo blieben die positiven Bilder vom Radfahren? Radfahren wurde als anstrengend und gefährlich wahrgenommen.

Glücklicherweise verfängen diese Schemata bei vielen heute nicht mehr. Die Bevölkerung ist längst multimodal unterwegs, d.h. sie greift anlass- oder streckenbezogen auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurück oder kombiniert diese.

60 Jahre autoorientierte Verkehrspolitik hinterlässt nicht nur zerschnittene Städte und Landschaften. Sie vereinnahmt innerstädtische Räume zu Lasten einer menschen-, umwelt- und klimaverträglichen Nahmobilität. Sie schließt Teile der Bevölkerung aus, die aufgrund ihres Alters (ob Kind oder Greis), körperlicher Einschrän-

kungen oder ihrer finanziellen Situation nicht in der Lage sind, selbständig mobil zu sein. Oftmals wird auch übersehen, dass ein beachtlicher Teil der Bevölkerung über keinen Führerschein verfügt bzw. diesen bewusst nicht erwirbt.

Hinzu kommen diejenigen, denen bereits im Kindesalter beigebracht worden ist, dass eine selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr zu gefährlich sei. Schon fast bemitleidenswert sind die Schülerinnen und Schüler, die – weil es vermeintlich sicherer sei (obwohl durch Studien widerlegt) – als Beifahrer in sog. Elterntaxis sitzen, statt mit ihren Mitschülerinnen und Mitschülern aktiv kommunizierend den Schulweg auf dem Fahrrad zurück zu legen. Von den positiven Wirkungen des Radfahrens auf Motorik und Denken einmal ganz abgesehen.

Auch kulturelle Gründe mögen dazu führen, dass das Fahrradfahren nie erlernt wurde.



Pannenhilfe (c) ADFC / April Agentur

Zurück bleiben unsichere Verkehrsteilnehmer, denen vielfältige Erfahrungen und Erweiterungen ihres bisherigen (Wohn-)Umfeldes entgehen.



Radtour (c) ADFC / Jens Lehmkuhler

Das Fahrrad – kostengünstig und flexibel – als Mittel der Teilhabe

- ...Radfahren kann (fast) jede(r) erlernen
- ...Radfahren verlernt man nie
- ...Radfahren verbindet

Klimaschutz, Lärminderung und auch Teilhabe: Die Gründe für eine kommunale Radverkehrsförderung sind vielfältig. Erst kürzlich hat der Rat der Stadt Wolfenbüttel die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes beschlossen.

Im Mittelpunkt der kommunalen Radverkehrsförderung stehen meist infrastrukturelle Maßnahmen, wie Radwege, Routen oder Ampelschaltungen. Diese und weitere Maßnahmen dienen auch der Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs und unterstützen die Nutzung des Fahrrades durch weite Teile der Bevölkerung.

Je mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel auf ihren alltäglichen Wegen nutzen, um so eher werden Radfahrerinnen und Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen.

Ziel einer zukunftsorientierten, kommunalen Radverkehrsförderung muss es daher sein, weite Teile der Bevölkerung auf das

Rad zu bringen. Allein die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen wird nicht automatisch den erwünschten Effekt erzielen.

Vielmehr sollten Programme, die die Teilnahme am Straßenverkehr erst ermöglichen, ebenfalls fester Bestandteil einer dauerhaften Radverkehrsförderung sein. Als Beispiel seien hier Radfahr-Schulen genannt, die Erwachsenen das angstfreie Erlernen des Radfahrens in jedem Alter ermöglichen. Auch spezielle Pedelec-Schulungen zum Erhalt der Mobilität sind denkbar. Radschulwegpläne entlasten die Schulen vom Druck der Elterntaxis und ermöglichen den Eltern einen sorgenfreieren Umgang mit dem täglichen Schulweg.

Tue Gutes – fahre Fahrrad und rede darüber

Auch jede(r) Einzelne von uns kann einen persönlichen Beitrag leisten. Viele pflegen eine persönliche Beziehung zu ihrem Auto und können davon berichten. Und beim Fahrrad? Gehen Sie doch einmal in sich! Jede(r) hat diesen besonderen Rad-fahr-Moment, den sie oder er nie wieder vergisst. Soweit positiv empfunden, lässt er sich häufig mit den Worten „Freiheit, Glück, Begegnungen, Schönes sehen oder mit allen Sinnen spüren“ verknüpfen.

Wenn nur jede(r) von uns einer weiteren Person, den Nachbarn, Kollegen etc. gelegentlich...

- ...Hilfe bei der Reparatur des Fahrrades anbietet,
- ...den schönsten (Rad-)Weg in die Innenstadt aufzeigt,
- ...gemeinsam den Vermieter um die Installation von Fahrradbügeln bittet und
- ...Tourentipps bereit hält.

Wenn dann vielleicht die erste (gemeinsame) kleine Tour ansteht und man diesem Moment nachspürt, wo der andere nach ein paar Metern am liebsten sagen würde...

Radfahren...wie genial ist das denn!

[Text: ML; Fotos: ADFC]

Elektronische Schaltung für Rennrad, MTB, Gravel etc.

Wer ohnehin immer die neueste Technik am Fahrrad fährt, für den gehören elektronische Schaltungen schon seit ein paar Jahren zur etablierten Technik. Wer aber nicht immer die Oberklasse der Schaltgruppen nutzt, kennt sie vermutlich noch nicht. Noch! Denn im Laufe der Zeit kommen die erstmal hochpreisigen technischen Innovationen im mittleren Preissegment an.



Die elektronischen Schaltungen ersetzen die mechanischen Betätigungselemente, also Schalthebel durch Taster sowie die herkömmlichen Schaltwerke bzw. Umwerfer durch elektromotorisch bewegte „Gangwechsler“. Natürlich entfallen dabei die Bowdenzüge und werden entweder durch Kabel oder durch Funkverbindungen (Bluetooth) ersetzt. Diese „Elektrifizierung“ gibt es mittlerweile für fast alle Schaltungsarten wie Ketten-, Naben- und Getriebschaltungen. Ganz neu ist die Technik übrigens nicht, denn seit 2009 ist bereits die Rennradgruppe Shimano Dura-Ace Di2 (Digital Integrated Intelligence) im hochpreisigen Massenmarkt vertreten. Im Bereich Mountainbike folgte 2014 die Shimano XTR, bei den Gravelgruppen seit 2019 die GRX810 Di2. In kurzem Abstand zog die Konkurrenz SRAM mit eTAP und AXS nach, ebenso die italienische Edelmarke mit der Campagnolo EPS.

Bei den Nabenschaltungen gibt es für die Alfine, Nexus und ebenfalls für die Speedhub von Rohloff elektronische Varianten. Die Getriebschaltung von Pinion lässt sich natürlich auch durch einen Motor ansteuern.

Während ältere Systeme meist noch alle Komponenten untereinander mit Kabeln versorgten, wird heute die Kommunikation der Schaltungselemente überwiegend per Funk hergestellt. Das führt dazu, dass jeder Schalter sowie jedes Element mit Servomotor eine eigene Spannungsversorgung benötigt.

SRAM eTap sowie AXS kommen komplett ohne Kabel aus, während Shimano auf Semi-Wireless setzt: Ein zentraler Akku sitzt in der Sattelstütze oder dem Tretlager und ist per Kabel mit Schaltwerk und Umwerfer verbunden. Die Funktion und Anordnung der Tasten sind bei den beiden marktbeherrschenden Herstellern unterschiedlich.

Bei den Batterien (Knopfzellen) in den Schalthebeln wird die Lebenserwartung mit ein bis zu zwei Jahren angegeben, die Kapazität der Akkus in den Schaltelementen bzw. in der zentralen Einheit (Shimano) soll eine Fahrleistung von etwa 1.000 bis zu 2.000 Kilometer ermöglichen.

Wofür der ganze Aufwand und die Kosten?

Die Vorteile gegenüber mechanischen Schaltungen liegen im Wesentlichen bei den schnellen und präzisen Schaltvorgängen sowie dem reduzierten Wartungsbedarf, denn die Achillesferse der herkömmlichen Technik, der Bowdenzug, entfällt. Dazu kommen die kleinen Vorteile: Bei Zweifachschaltungen (bspw. 2x11)



wählt die Schaltung automatisch eine Kombination aus Kettenblatt und Ritzel, welche die beste Kettenlinie ergibt. Auch optisch hat die Technik Vorteile: Jeder fehlende Bowdenzug, jedes eingesparte Kabel lässt das Rad aufgeräumter, eleganter wirken. Die Klapperneigung von innenverlegten Zügen ist bei Kabeln – sofern überhaupt noch notwendig – auch deutlich geringer. Ergänzend sei erwähnt, dass es natürlich (mindestens) eine App gibt, die den Akkustand darstellt und bestimmte Konfigurationen, wie die Zuordnung der Schaltfunktionen zu Tastern, ermöglicht.



Es gibt auch Nachteile: Das Akkuladen und der Batterietausch bzw. die Sorge um die fehlende elektrische Energie lassen das Fahrradfahren kompliziert erscheinen! Dazu kommen ein höheres Gewicht und die Kosten.

Grob muss man für eine elektronische Gruppe im gleichen Qualitätsbereich etwa 1000 Euro mehr einplanen als für die mechanische Variante. Allerdings gibt es die hochwertigsten Schaltungsvarianten mittlerweile nur noch in der elektronischen Variante.

Sorgen um Paarungsprobleme muss man sich übrigens nicht machen. Die zueinander gehörenden Elemente verständigen sich über ein Sendeprotokoll, was die Gefahr, dass der Fahrer eines anderen Fahr-

rades Einfluss auf die Schaltung nimmt, ausschließt.

Nebenprodukt: elektronische Vario Sattelstütze

Die Entwicklungsphase der elektronischen Vario Sattelstütze ist dagegen noch nicht so weit fortgeschritten. Der große Vorteil dabei ist, dass die Kommunikation zwischen dem Remote-Hebel am Lenker und dem Schaltwerk über eine Funkverbindung funktioniert. Dadurch entfällt die Verlegung von Bowdenzügen bzw. Hydraulikleitungen. Nachteile: wie bei den Schaltungen

[Text: TN; Fotos: Hersteller]

FAZIT:

Die Digital- und Funktechnik verbreitet sich mit ihren Vorteilen in immer mehr Lebensbereichen. Sie ermöglicht Genauigkeit, Schnelligkeit, Komfort und Features, die die herkömmliche Technik nicht bietet. Die Nachteile liegen im Preis und der Energieversorgung. Für reine Sportgeräte mit hochwertigen Komponenten, die häufig nur am Wochenende gefahren werden sowie im (Semi-) Profisegment, ist das sicherlich interessant. Abgesehen davon, dass die mechanischen Schaltungen problemlos funktionieren, ist die el. Schaltung für das Alltagsrad mit der Draufsetzen-und-Losfahren-Anforderung vergleichbar mit der Verwendung von Steckbeleuchtung. Die Akkus sind dann alle, wenn man sie braucht, oder sie sind schon vor dem Supermarkt gestohlen worden. Man hat die Wahl. Noch! Sollten sich die Hersteller überlegen, auch im mittelpreisigen Segment ausschließlich elektronische Varianten anzubieten, kommt man auch beim Alltags-/Pendlerrad nicht um die Akkupflege herum.

MHH-Studie zeigt: Pedelec fahren steigert Fitness und Gesundheit

Forschende der Klinik für Rehabilitations- und Sportmedizin liefern erstmals konkrete Messdaten.



Radtour mit dem Pedelec (c) ADFC / April Agentur

Wie hoch ist der Trainingseffekt für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen, auch Pedelecs genannt? Welche positiven Effekte für die Gesundheit sind zu erwarten? Diesen Fragen sind Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Klinik für Rehabilitations- und Sportmedizin der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH) in einer fast dreijährigen Studie nachgegangen. Ihre Forschungsergebnisse wurden nun im Journal *BMJ Open Sport & Exercise Medicine* veröffentlicht.

Für ihre Studie haben die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler zwischen 2017 und 2020 bundesweit die Daten von 1250 Pedelec-Fahrern und 629 Nutzern herkömmlicher Fahrräder ausgewertet. Dabei wurden die Fahrerinnen und Fahrer aber nicht nur befragt.

„In unserer Studie haben wir 58.833 Fahrten von E-Bikern und Radfahrern analysiert und jeweils die Herzfrequenzen und Geschwindigkeiten gemessen. Im Gegensatz zu anderen großen E-Bike-Studien haben wir zum ersten Mal auch tatsächliche Messdaten prospektiv erhoben, nicht nur Fahrer befragt“, erläutert Prof. Dr. Uwe Tegtbur, Direktor der Klinik für Rehabilitations- und Sportmedizin.

Herz-Kreislaufsystem wird gefordert

Die Herzfrequenz der Pedelecfahrer lag

dabei während des Radelns, unter Berücksichtigung der Therapien mit Beta-Blockern, nur fünf Schläge pro Minute unter der der Fahrradfahrer. „Entgegen vieler Vorurteile zeigen die Zahlen, dass Muskeln und das Herz-Kreislaufsystem beim Pedelecfahren nahezu so gefordert werden wie beim herkömmlichen Radfahren“, erklärt Dr. Hedwig Theda Boeck, wissenschaftliche Mitarbeiterin der Klinik und eine der Erstautorinnen der Studie. „Wir haben zudem herausgefunden, dass die Pedelecfahrer öfter das Auto durch ihr Pedelec ersetzen als es die anderen Radfahrer tun – ein klarer Mehrwert für ihre Gesundheit.“

Die Motorunterstützung erleichtere den Einstieg in eine alltägliche körperliche Aktivität und sei auch für ältere, übergewichtige und weniger trainierte Menschen eine gute Möglichkeit, ihre Aktivitäten zu steigern. „Viele Pedelecnutzer waren vorher nicht unbedingt Radfahrer. Die Hemmschwelle ist deutlich niedriger, wenn auch in hügeligem Gelände oder bei starkem Gegenwind auf die Motorunterstützung zurückgegriffen werden kann“, ergänzt Dr. Boeck.

Über 35 Prozent der teilnehmenden E-Bike-Fahrer haben Vorerkrankungen wie zum Beispiel einen Herzinfarkt, Bluthochdruck oder Gelenkverschleiß. Hier hilft das E-Bike, überhaupt wieder draußen in Bewegung zu bekommen.

Jeder Schritt zu mehr Aktivität, jede Unterbrechung des Sitzens und jeder Aufstieg auf das Rad sind ein Beitrag für ein gesünderes und aktiveres Leben.

„Wir haben gezeigt, dass die E-Biker 135 Minuten pro Woche unterwegs waren, davon ein Großteil mit einer gesundheitlichen effektiven Belastung. Allein dadurch konnten sie zwei Drittel des WHO-Bewegungsziels von 150 Minuten moderater Aktivität pro Woche erreichen“, erklärt Prof. Tegtbur.

Neben der gemessenen Zweiradaktivität

gaben die E-Biker an, insgesamt 54,8 MET (metabolische Äquivalent = Berechnung für Energieverbrauch, 1 Stunde moderates Radfahren entspricht 7,5 MET) Stunden pro Woche und die Radfahrerinnen 55,2 MET Stunden pro Woche aktiv zu sein.

Insgesamt reduzieren sie Ihr Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, um über 40 Prozent. Auch das Risiko einer Krebs- oder Diabeteserkrankung sinkt mit zunehmender Aktivität.

Die Gruppe der Pedelec-Nutzer und -Nutzerinnen war im Durchschnitt etwas älter als die Nutzer herkömmlicher Räder, hat-

te einen höheren Body-Mass-Index und litt auch häufiger an Vorerkrankungen wie Bluthochdruck, Diabetes, Asthma, oder Herzerkrankungen.

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 gefördert. Kooperationspartner sind außerdem die MHH-Institute für Biometrie und Verkehrsunfallforschung sowie die Institute für Versicherungsbetriebslehre und das Center for Health Economics Research (CHERH) der Leibniz Universität Hannover.

[Text: MHH Pressestelle; Foto ADFC]

Fahrräder für die ganze Familie



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

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

MyBoo Bambusfahrräder - Fahrradrahmen aus echtem Bambus

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

He^Nze
D A S R A D

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

Tour de Ruhr – eine Tour durch das Ruhrgebiet zwischen Oberhausen und Wuppertal auf alten Bahntrassen und Flussradwegen



Vier Jahre habe ich im Ruhrgebiet gelebt und gearbeitet. Die Kombination aus Industrie, Kultur und Natur, aber auch die direkte und trotzdem herzliche Art der Menschen im Pott haben mich beeindruckt und fasziniert.

Mit einigen ehemaligen Kollegen treffen wir uns nun einmal im Jahr zu einer Wochenendtour unter dem Titel „Tour de Ruhr“. Mit der Tourenbeschreibung von unserer Wochenendtour „Tour de Ruhr“ im letzten Jahr (2022) hoffe ich auch den einen oder anderen für eine ungewöhnliche Industrielandschaft zu begeistern.

Tag 1: 98 km Oberhausen – Essen – Sprockhövel

Ich treffe die ehemaligen Kollegen am Bahnhof Oberhausen. Hier ist unser Startort für die gemeinsame Fahrradtour an diesem Wochenende. Es ist eine begeisterte Begrüßung, da wir uns lange nicht gesehen haben. Das Wetter ist warm und sonnig und die Mischung aus 3 E-Bikes und 4 „normalen“ Fahrrädern ist für keinen von uns ein Problem.

Wir starten in Richtung Rhein-Herne-Kanal. Nach ca. 2 km biegen wir ab auf den

Fahrradweg entlang des Kanals, der uns ein ganzes Stück begleiten wird. Kurz darauf sehen wir den Gasometer von Oberhausen. Das beeindruckende Bauwerk wurde umgebaut zum Museum und ist ein zentraler Ankerpunkt auf der Route der Industriekultur.



Wir radeln aber weiter, da unser Schwerpunkt eine 98 km lange Radetappe ist, die uns auf den grünen Adern des Ruhrgebietes bis nach Sprockhövel führen soll. Nach weiteren 6 km schwenken wir für ein kurzes Stück an die Emscher. Die Emscher war der Abwasserkanal für das Ruhrgebiet, stank bestialisch und verlief zumeist in einem Betontrog. Mittlerweile ist sie zu großen Teilstücken renaturiert

und führt wieder sauberes Wasser. Unsere Strecke führt uns ein kurzes Stück auf dem Emscherradweg, der von Holzwickle bis zur Mündung in den Rhein in Dinslaken verläuft. Wir verlassen den Emscheradweg und queren, nach einem kurzen Teilstück am Rhein-Herne-Kanal, den Kanal und rollen weiter auf der NW 3.07 Zollvereinweg zwischen Essen und Schalke, nach Süden. Das Weltkulturerbe Zeche Zollverein, mit der einst größten und leistungsstärksten Steinkohlenzeche der Welt und der größten Zentralkokerei Europas ist immer einen Besuch wert. Auf unserer Strecke queren oder begleiten uns immer wieder Rohrtrassen, die uns bewusst machen, dass wir uns mitten durch Stadt- und Industriegebiet bewegen. Nach dem NW 3.07 Zollvereinweg stoßen wir auf die NW 3.08 Kray-Wanner Bahn, danach geht es dann weiter auf der NW 3.09 Erlebnis-Trasse Erzbahn.

Regelmäßig fiel unser Blick auf dieser Strecke auf alte Fördertürme, die uns an die lebhaftere Bergbauergangenheit dieser Region erinnern. An dem Endpunkt der Kray-Wanner Bahn legen wir eine wohlverdiente Pause ein. Hier am Endpunkt zur Erlebnis-Trasse Erzbahn befindet sich ein ideal gelegener Kiosk, der zu einer Pause einlädt. Unsere Bahntrasse endet



an der Jahrhunderthalle von Bochum. Dass wir die Großstädte Essen mit dem Weltkulturerbe Zollverein, Gelsenkirchen

und Bochum berührt haben, war uns in dieser üppig grünen Landschaft nie bewusst. Leider müssen wir jetzt ein Stück durch das Stadtgebiet von Bochum Ehrenfeld und Bochum Weitmar fahren, aber auch die 4 km sind schnell überstanden. Hinter Weitmar führt uns eine leicht abfallende Fahrradtrasse bis nach Dahlhausen an der Ruhr. Wir fahren weiter auf dem Ruhrtal Radweg Richtung Witten. Dabei passieren wir Hattingen. Die Stadt mit ihren mittelalterlichen Fachwerkhäusern, gemütlichen Cafés und der Henrichshütte ist immer einen Abstecher wert. Mit einer Fähre queren wir die Ruhr und fahren weiter entlang der Bahnstrecke der Ruhrtalbahn an Witten vorbei.



Hier verlassen wir dann das idyllische Ruhrtal über eine sehr steile Rampe und fahren über eine neue, sehr gut ausgebaute Bahntrasse (NW 4.05b Elbschetalbahn) Richtung Haßlinghausen. Auf diesem letzten Teilstück sind einige Höhenmeter zu überwinden, die aber gut zu fahren sind. Vor Haßlinghausen treffen wir auf die Bahnstrecke NW 4.05a Grevelsberg – Schee. Die Strecke ist zwar nicht asphaltiert, aber sehr gut zu befahren. Am Schacht Hövel biegen wir ab auf eine Bahnstrecke, die uns direkt bis Sprockhövel zum Hotel und Restaurant Eggers führt. Hier lassen wir den schönen Tag bei einem guten Essen ausklingen.

Tag 2: 73 km Sprockhövel – Wuppertal – Oberhausen

Nach einem ausgiebigen Frühstück starten wir auf die letzten 73 km dieser Wochenendtour. Unser Start ist wieder auf der zwischen Wald und Wiesen geführten NW 4.05 der Kohlenbahn, die dann nach

einem ca. 300 m langen Tunnel (hier sollte man Licht am Rad haben) auf die NW 4.06 Nordbahntrasse mündet. Auf der Nordbahntrasse hat man einen sehr schönen Blick auf Wuppertal, da die Trasse die gesamte Zeit bis nach Vohwinkel, am Hang oberhalb von Wuppertal geführt wird. Begleitet wird man von den alten Bahnhöfen, die an der Strecke lagen, sowie von etlichen urigen Einkehrmöglichkeiten. Wenn man sich etwas Zeit für die Stadt nimmt, lohnt sich die Fahrt mit der Schwebebahn, die sich oberhalb der Wupper durch die ganze Stadt schlängelt, sowie das Tanztheater Wuppertal Pina Bausch, um einige Beispiele zu nennen. Kurz vor Vohwinkel biegen wir von der Nordbahntrasse ab und fahren über kleine Straßen und Wirtschaftswege, vorbei an Düsseldorf und Wülfrath, bis zum Startpunkt des NW 4.03 Panorama Radweg Niederbergbahn.



Die letzten 6 km der Tour führen uns durch das Mühlheimer und Oberhausener Stadtgebiet. Die Stadtgrenze zwischen den beiden Städten erkennt man nur an einem unscheinbar wirkenden Ortsschild auf der Heidestraße und Lothringer Straße.

Da wir bisher in den Ausläufern des Bergischen Landes gefahren sind, haben wir eine wunderbare Abfahrt von 260 m Höhe bis auf 50 m Höhe an der Ruhr. In Kettwig angekommen, schwenken wir auf den Ruhrtal-Radweg auf der östlichen Flussseite, der uns bis in den Binnenhafen von Mülheim führt.

Angekommen am Hauptbahnhof Oberhausen endet eine beeindruckende Wochenendtour mit vielen schönen Eindrücken.

[Text und Fotos: JK]

Anmerkung:

Im Text sind die verschiedenen Bahntrassen mit einer Kennung NW x.xx gekennzeichnet. Unter dieser Kennung sind die Trassen auf der Internetseite „Bahntrassenradeln“ wiederzufinden.

Hilfreiche Links zur Planung:

Bahntrassen in Nordrhein Westfalen: http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_nw.htm/

Radroutenplaner NRW: <https://www.radroutenplaner.nrw.de/>

Route der Industriekultur: <https://www.route-industriekultur.ruhr/>

Radrevier Ruhr: <https://www.radrevier.ruhr/>

Emscherradweg: <https://www.radrevier.ruhr/tourentipps/uferweg-treidelpfade/emscher-weg/>

Ruhrtal Radweg: <https://www.radrevier.ruhr/radfernwege/ruhrtalradweg/>

Bei Interesse kann der GPX-Track dieser Tour angefordert werden unter: tour@adfc-wf.de

Herausgeber

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

Druck: SAXOPRINT GmbH

Auflage: 600 Exemplare

Ausgabe: Nr. 63 - Sommer 2023

Titelfoto: Weserradweg (GaD)

Das Redaktionsteam:

Gaby Duwe (GaD)
 Tanja Mees (TaM)
 Erica Neumann (EN)
 Martin Hoffmann (MH)
 Jörg Klusmann (JK)
 Martin Langer (ML)
 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 Fahrradselbsthilfwerkstatt Veloworx
 im Stadtteiltreff Auguststadt statt.
 Anmeldung erforderlich unter:
www.adfc-wf.de

Die nächsten Codierungs-Termine:

- 7. Juli 2023 - 16.00 bis 18.00 Uhr
- 1. September 2023 - 16.00 bis 18.00 Uhr
- 6. Oktober 2023 - 16.00 bis 18.00 Uhr
- 3. November 2023 - 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
 19 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/.

VeloWorx - Fahrradwerkstatt

Im "VeloWorx" im Stadtteiltreff Auguststadt
 können Sie Ihr Fahrrad selbst reparieren,
 bei Bedarf unter fachlicher Anleitung.
 Werkzeug und gebrauchte Ersatzteile
 stehen zur Verfügung.
 Öffnungszeiten: jeden 1. und 3. Mittwoch
 im Monat von 15 bis 18 Uhr
 Kontakt-Email: veloworx@adfc-wf.de



RADtour'23

Sonntag, 27. August 2023
10:00 Uhr – 17:00 Uhr

Den Westen von Braunschweig entdecken!

Ausgeschilderter Rundkurs von ca. 30 km
durch das Braunschweiger Stadtgebiet



1 PLATZ DER DEUTSCHEN EINHEIT
ADFC Braunschweig
Verkehrswacht

2 HAUS DER KULTUREN
Amnesty International
Radhaus Braunschweig

3 ÖLPER SEE
DLRG
Deerstone GmbH

4 FEUERWEHR LEHDORF

5 LÖWENLABYRINTH
Eckl's kleine Fahrradwelt
VCD Braunschweig / Fuss e.V.

6 FLIEGERHALLE am Westbahnhof
SFU - Sachen Für Unterwegs
braunschweiger forum e.V.

7 SÜDSEE – NATURFREUNDE



Quelle: Stadt Braunschweig - Open GeoData, 2014