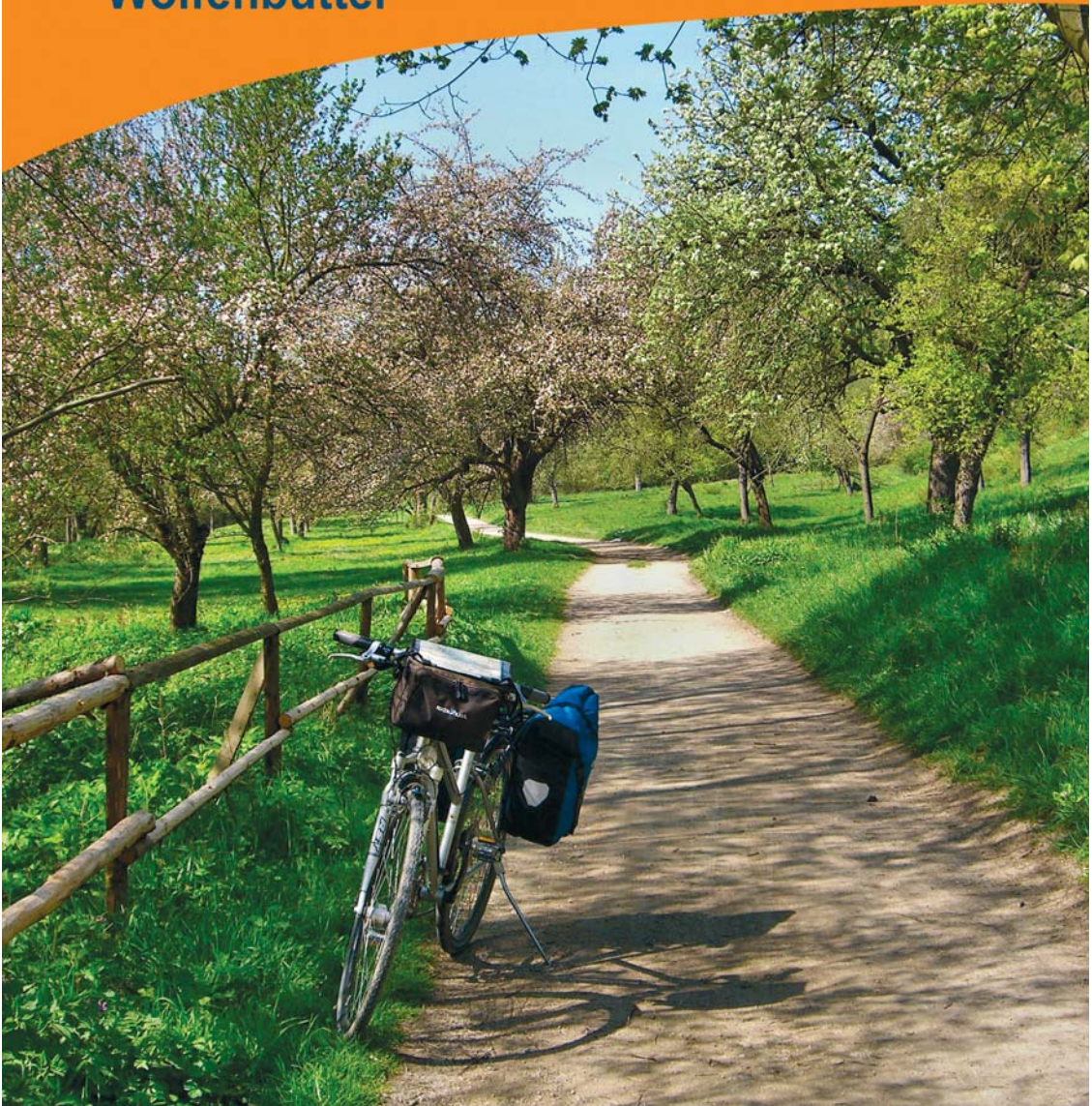


RadZeit

Frühjahr 2011

Wolfenbüttel



 **adfc**
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Neues Urteil zur Radwegebenutzungspflicht
Ergebnisse des FAHRRAD-KLIMA-TESTS 2010
Radeln im Münsterland: „Die 100-Schlösser-Route“



Geführte RadTouren des ADFC Wolfenbüttel von März bis Juni 2011

Sonntag, 20. März 10:00 Uhr	Gemütliche Sonntagsradtour 27 km / leicht & ohne Hast / Dauer ca. 3 h
Samstag, 9. April 11:00 Uhr	„Frühlüher-Exkursion“ ca. 45 / leicht / Dauer ca. 6 h
Samstag, 16. April 14:00 Uhr	Kennen Sie die Wolfenbütteler Ortsteile? 25 bis 30 km / leicht / Dauer ca. 4 h
Sonntag, 17. April 11:00 Uhr	Zum Tierpark in Essehof ca. 55 km / leicht / Dauer ca. 7 h
(Oster)Samstag, 23. April 10:00 Uhr	Mountainbike-Tour durch Pfützen und Schlamm ca. 35 km / sportlich / Dauer ca. 3 h
Samstag, 30. April 10:30 Uhr	Historische Friedhöfe in Wolfenbüttel ca. 15 km / leicht / Dauer ca. 4 h
Samstag, 7. Mai 11:00 Uhr am Bhf Goslar	Mountainbike-Tour im Harz ca. 75 km / sportlich / Dauer ca. 7 h
Sonntag, 8. Mai 11:00 Uhr	Länderübergreifende Radtour „Grünes Band“ ca. 40 km / leicht mit kleineren Steigungen
Sonntag, 15. Mai 9:30 Uhr	Ein paar Höhenmeter Drachenberg im Elm ca. 65 km / mittelschwer mit Steigungen / Dauer ca. 10 h
Freitag, 20. Mai 16:00 Uhr	Verflixt flott... ca. 40 km / sportlich / Dauer ca. 2 h
Freitag, 27. Mai 16:00 Uhr	„Schleichwege-Tour“ durch Wolfenbüttel ca. 15 km / leicht / Dauer ca. 2,5 h
Samstag, 18. Juni 22:30 Uhr	„Im Dunkeln ist gut munkeln...“ (Nachtfahrt) ca. 115 km / mittelschwer / Dauer ca. 10 h
Freitag, 24. Juni 16:00 Uhr	Verflixt flott... ca. 60 km / sportlich / Dauer ca. 3 h
Samstag, 25. Juni 10:30 Uhr	Entdeckertour in den Nordosten von Braunschweig ca. 65 km / leicht mit kl. Steigungen / Dauer ca. 8 h

Nähere Informationen zu allen Touren finden Sie in unserem „RADTOUREN-KALENDER März bis Juni 2011“, der an vielen Stellen in Wolfenbüttel ausliegt. Und natürlich im Internet unter www.adfc-wf.de

**Liebe Leserin,
lieber Leser,**

haben Sie die Veränderung bereits bemerkt?

Nach 32 Ausgaben war es für uns an der Zeit, eingefahrene Wege zu verlassen und einen neuen Wurf bei der Gestaltung der RadZeit zu wagen. Die RadZeit-Titelseite erstrahlt nun in den offiziellen ADFC-Farben. Aber damit der Farbe nicht genug, die RadZeit wird zukünftig durchgehend in Farbe erscheinen; und auch die Seitengestaltung hat kleinere Veränderungen erfahren.

Und wie steht es um Ihre Gewohnheiten und Routinen?

Liegt für Sie die Nähe auch so fern?

Gibt es Obst tatsächlich nur auf der „Grünen Wiese“?

Und wo ist der Fahrradschlüssel?

Fahrradschlüssel? - Die RadZeit bietet Ihnen in dieser Ausgabe vielfältige Angebote eingefahrene Wege zu verlassen und Möglichkeiten einer neuen Qualität von Mobilität zu entdecken. Unser Tourenangebot für das erste Halbjahr 2011, Tourentipps für nah und fern, ein Pedelec-Erfahrungsbericht und die 10 Gebote des sicheren Radfahrens sind einige der Themen, mit denen wir Ihnen auf das Fahrrad helfen möchten.

Dann hatten wir Ihnen im letzten Herbst einmal mehr die Frage nach der Fahrradfreundlichkeit Wolfenbüttels gestellt. Sie konnten sich an unserem Fahrrad-Klimatest beteiligen. Und wir können sagen, das Thema „Radfahren in Wolfenbüttel“ liegt Ihnen wirklich am Herzen. Mehr als 250 ausgefüllte Fragebögen sind bei uns eingegangen. In dieser RadZeit präsentieren wir Ihnen nun die Ergebnisse. Soviel schon vorab: „Es bewegt sich etwas...“

Wir werden Ihre Antworten bei Gesprächen mit Politik und Verwaltung als Grundlage in unsere Arbeit einfließen lassen und uns weiterhin für eine umfassende Radverkehrsförderung in Wolfenbüttel einsetzen.

Von der alten RadZeit verabschieden wir uns mit dieser Ausgabe, aber eines haben wir nicht aufgegeben – das Radfahren. Fahren Sie mit...

Und wie gefällt **Ihnen** die neue RadZeit? Wir freuen uns über Ihre Rückmeldungen.

Ihr
Martin Langer



Radfahren auf der Fahrbahn ist der Regelfall

ADFC erreicht bahnbrechendes Urteil zur Radwegbenutzungspflicht

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat in einem wegweisenden Grundsatzurteil die Rechte der Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer gestärkt. Das Gericht bestätigte, dass Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren und Städte und Gemeinden nur im Ausnahmefall Radwege als benutzungspflichtig kennzeichnen dürfen.

Dem ADFC, der diese Klage unterstützte, ging es um eine generelle Klärung der Frage, unter welchen Umständen eine Radwegbenutzungspflicht überhaupt zulässig sein kann. Das Gericht stellte klar, dass Radwege nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden dürfen, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht (§ 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung - StVO). Der Vorsitzende des 3. Senats betonte in der mündlichen Verhandlung, man müsse die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer stärken und dürfe Radfahrer nicht auf baulich unzureichende Radwege zwingen.

Bereits seit dem 1. September 1997 sieht die StVO das Radfahren auf der Fahrbahn als Regelfall vor und lässt es nur ausnahmsweise und unter bestimmten Bedingungen zu, Radwege mit dem blauen Radwegeschild als benutzungspflichtig zu kennzeichnen. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich eingehend mit dieser Rechtslage auseinandergesetzt und die StVO jetzt korrekt und konsequent ausgelegt.

Konsequenzen auch für Wolfenbüttel

Der ADFC Kreisverband Wolfenbüttel hat das Urteil zum Anlass genommen, aktuell ein Gespräch mit der Stadt Wolfenbüttel über die noch verbliebenen benutzungs-



Benutzungspflicht bald aufgehoben? Radweg an der „Halchterschen Straße“ in Wolfenbüttel

pflchtigen Wolfenbütteler Radwege zu führen und sich unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung dort für eine Aufhebung der Benutzungspflicht von baulichen Radwegen ausgesprochen, wo sie nach Ansicht des ADFC nicht durch eine besondere Gefahrenlage gerechtfertigt ist. Die Stadt Wolfenbüttel hat eine Überprüfung der derzeit noch benutzungspflichtigen Radwege bis Ende Juni 2011 zugesichert.

Bei der Umsetzung dieser Rechtsprechung erhält der Radfahrer ein weitgehendes Wahlrecht. Er kann entscheiden, ob er sich auf dem baulich abgetrennten Radweg oder auf der Fahrbahn sicherer fühlt und wo er fahren möchte. Der Radweg ohne Benutzungspflicht bleibt als sog. „anderer Radweg“ bestehen und unterliegt weiterhin der Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde.

Zahlreiche Studien belegen, dass Radfahrer auf baulich abgetrennten Radwegen im Vergleich zur Benutzung der Fahrbahn einem deutlich höheren Unfallrisiko ausgesetzt sind. Auf baulich getrennten Radwegen werden Radfahrer häufig von abbiegenden Autofahrern übersehen. Dort kommt es auch immer wieder zu Konflikten mit Fußgängern. Zudem kommen Radfahrer auf der Fahrbahn zügiger und komfortabler voran. ML

Das Radverkehrskonzept für die Gemeinde Cremlingen

Doch wieder ein „Konzept für die Schublade?“



Das Radverkehrskonzept (RVK) für die Gemeinde Cremlingen steht (siehe hierzu auch die Ausgabe Nr. 32 der „RadZeit Wolfenbüttel“). Aber gibt es auch den politischen Willen, den „Worten“ - al-

so den Empfehlungen des erarbeiteten und vom Rat der Gemeinde beschlossenen Konzeptes - auch die notwendigen Taten zur Förderung des Radverkehrs im Gemeindegebiet folgen zu lassen?

Momentan scheint dies zunächst einmal nicht der Fall zu sein. Im Dezember 2010 beantragten Bündnis90/Die Grünen und

SPD im Rat der Gemeinde, für die Umsetzung des Konzeptes 100.000 statt 25.000 Euro im Haushalt 2011 zur Verfügung zu stellen. Dieser Antrag wurde mehrheitlich abgelehnt.

Mit 25.000 Euro pro Jahr lässt sich ein solches Konzept aber erst am berühmtest-berühmtesten „Sankt-Nimmerleins-Tag“ realisieren. Also doch wieder einmal ein schöner „Plan“, mit welchem sich Politiker bei ihren Wähler/innen profilieren können bzw. wollen, welcher dann aber in irgendeiner Schublade „verstaubt“, ohne wirklich konkrete Verbesserungen für die Menschen (in diesem Falle die Radfahrer/innen) zu bringen?

eljot

Fahrradstraße „Alter Weg“:

Verbot der Einfahrt in Richtung Süden wieder eingerichtet!

Aufgrund der anhaltenden Probleme mit Kraftfahrzeugen in südlicher Fahrtrichtung in der Fahrradstraße „Alter Weg“ wurde nach einer Abstimmung zwischen der Stadt Wolfenbüttel und dem ADFC Kreisverband Wolfenbüttel der „Alte Weg“ wieder in eine unechte Einbahnstraße umgewandelt. Durch das Einfahrtverboten-Schild ist es eindeutig, dass von der Kreuzung „Alter Weg“ / „Mittelweg“ aus keine Kraftfahrzeuge in die Fahrradstraße „Alter Weg“ einfahren dürfen. Die Fahrradstraße bleibt bestehen, so dass Fahrradfahrer dort das Tempo vorgeben und beispielsweise nebeneinander und in beiden Richtungen fahren dürfen.

Nach unseren Beobachtungen und Berichten von Anwohnern hat sich die Situation im „Alten Weg“ deutlich verbessert. Vereinzelt kommt es noch zu Begegnungsverkehr zwischen Kraftfahrzeugen -

hierbei handelt es sich weitestgehend um Anwohner und Anlieger, die innerhalb des „Alten Weges“ die Richtung ändern dürfen. Vielleicht kann bei diesen die Vernunft siegen oder die nachbarschaftliche Ansprache dazu führen, dass sie den relativ kurzen Umweg in Kauf nehmen, um für die Kinder der Nachbarn eine sicherere Situation zu schaffen. Oder sie nehmen am Besten selbst das Fahrrad.



TN

Radfahren macht „Große“ Schule

Ein Interview mit Hartmut Frenk, dem neuen Schulleiter des Gymnasiums Große Schule

Wie in der letzten „RadZeit“-Ausgabe angekündigt, wollen wir in lockerer Reihenfolge Personen vorstellen, die das Radfahren in ihren Alltag integriert haben und mit ihnen über Erfahrungen und Wünsche rund ums Fahrradfahren in Wolfenbüttel sprechen. Was liegt da näher, als mit Hartmut Frenk, dem radfahrenden Schulleiter der Großen Schule, über Schule und das Radfahren zu sprechen?

Herr Frenk, Sie legen Ihren Arbeitsweg von Ihrem Wohnort Braunschweig zur Großen Schule regelmäßig mit dem Fahrrad zurück. Wie haben Lehrer und Schüler auf einen radfahrenden Schulleiter reagiert?

Ich fahre regelmäßig, aber nicht ausschließlich mit dem Fahrrad nach Wolfenbüttel - das hängt von Terminplan und Wetter ab. Ein radfahrender Schulleiter mag am Anfang etwas sonderbar erscheinen. Dies war an der Großen Schule kein Problem, viele Lehrer-Kollegen fuhren bereits regelmäßig mit dem Fahrrad zum Unterricht. Die Schüler nehmen mich als Fahrrad fahrenden Schulleiter wahr. Dies lässt

sich an einigen Aha-Situationen ablesen: „Ist der Radfahrer dort nicht unser Rektor?“. Für sie ist es ungewohnt, einen Fahrrad fahrenden Schulleiter zu sehen. Das Fahrrad hat in der Wahrnehmung anderer häufig noch einen geringen Status. Aber ein Umdenken findet statt. Es erfährt eine zunehmend breitere Akzeptanz, was sich auch an Neuerungen wie z. B. Fahrradstraßen ablesen lässt.

Wie sind Sie zum Fahrrad fahren gekommen und gab es bereits Nachahmer im Arbeitsumfeld?

Zum Radfahren bin ich über eine Sportverletzung gekommen. Zunächst fand der Umstieg auf das Fahrrad als Sportgerät statt und ging dann über zum Alltagsradfahren. Als ich in Peine Schulleiter war,

habe ich die 32 km von Tür zu Tür hin und wieder mit dem Fahrrad zurückgelegt. So konnte ich den Zweck „Arbeitsweg“ mit dem Wunsch nach Bewegung verbinden. Hier in Wolfenbüttel bin ich ein Nachahmer. Wie bereits erwähnt, gibt es im Kollegium eine ganze Reihe überzeugter Fahrradfahrer, die regelmäßig mit dem Rad zur Schule fahren. Für diejenigen, die aus Wolfenbüttel kommen und sich regelmäßig darüber ärgern, dass sie keinen Parkplatz finden, wäre es ein gutes Argument, mit dem Rad zur Schule zu fahren. In diesem Sinne kann ein radfahrender Schulleiter den Anstoß geben, möglicherweise darüber nachzudenken das Fahrrad zu nutzen.

Wie beurteilen Sie die Fahrradabstell-Situation auf dem Schulgelände?

Insgesamt ist eine fahrradfreundliche Situation gegeben, die Gestaltung des Geländes als Campus mit dezentralen Abstellanlagen wird als durchweg positiv beurteilt. Im Sommer sind die Fahrradbügel sehr gut ausgelastet. Aus diesem Grund hätte ich auch gerne noch mehr Fahrradbügel. Die Fahrräder in den offenen Fahrradabstellanlagen auf dem Schulgelände haben für mich deklaratorischen Charakter. Wir sehen die Schule und wir sehen Fahrräder. Ein ebenso stilles wie eindringliches Plädoyer für das Fahrrad: eine Abstimmung mit den Pedalen.





Welche Rolle spielt das Fahrrad im Unterricht der Großen Schule?

Der Verkehrsunterricht findet in Form von Projekttagen statt. Auch einen Projekttag zum Thema Fahrrad und Klimaschutz könnte ich mir vorstellen, vielleicht im nächsten Schuljahr. Hier gibt es genügend interessierte Kollegen und auch Schüler, die man dafür mit Sicherheit gewinnen kann. Was die Naturwissenschaften betrifft, kann ich im Detail noch keine Antwort geben, weil ich noch nicht solange an diesem Gymnasium bin. Die Fahrradtechnik ist, was die Mechanik angeht, eine sehr schön klare, weil von der Berechnung her interessante, nachvollziehbare und variable Technik. Von der Berechnung bis hin zum Vergleich mit dem Fahrgefühl sind dies physikalisch hoch interessante Fragen. Ich weiß, dass unsere Naturwissenschaftler an überschaubarer Technologie physikalische Zusammenhänge erläutern. Warum nicht auch mal am Fahrrad? Im Deutschunterricht bringe ich in die 6. Klassen Fahrräder mit. Die Versprachlichung von Funktionszusammenhängen und Geometrie bis hin zur Bedienbarkeit und Ästhetik ist eine Herausforderung. Für mich als Deutschlehrer gehört das Fahrrad zum Pflichtprogramm der Unterrichtseinheit „Beschreibungen“.

Welchen Verbesserungsbedarf sehen Sie für den Schüler-Radverkehr in Wolfenbüttel?

Jede Stadt, die sich im aktuellen Trend zum Fahrrad positioniert, hat an dieser Stelle Entwicklungsbedarf. Die Verkehrssituation direkt vor der Schule ist ungünstiger, als sie sein müsste. Ich halte die derzeitige Konstellation von Parkplatz, Radweg und Fußweg aus Sicht der Radfahrer für unglücklich. An dieser Stelle etwas zu erreichen, lege ich ganz in die Hand der Schüler des Jugendparlaments. Sie haben zur Verkehrssituation auf dem Rosenwall eine Anfrage gestellt und sich um einen Kontakt zur Verwaltung und Politik bemüht. Beim Jugendparlament ist das Anliegen in den richtigen Händen, da die jungen Menschen direkt betroffen sind und wissen, wovon sie reden. Ich bin sehr stolz auf unsere Schüler, dass sie das Problem auf diese Art und Weise angehen.

Allgemein sollten sich alle Verkehrsteilnehmer, also auch die Radfahrer, an die geltenden Verkehrsregelungen halten. Dies ist insbesondere für die Außenwirkung wichtig. Nach meiner Einschätzung bemüht sich die Stadt, immer mehr für den Radverkehr in Wolfenbüttel zu tun. Es gibt niemanden mehr, der bestreiten möchte, dass an dieser Stelle in vielen Städten viel passiert ist. Belegbar durch die steigende Zahl von Radfahrern, die in den Städten unterwegs sind. Und je mehr für den Radverkehr getan wird, desto mehr Radfahrer werden es auch und das sollte man unterstützen. Das ist ein Trend, der ökologisch, gesundheitspolitisch, für den Geldbeutel und die Verkehrssicherheit vernünftig ist. Das sind ausreichend viele Gründe, um an dieser Stelle Aktivitäten zu erwarten.

Herr Frenk, wir danken Ihnen für dieses Gespräch

ML

Radfahrer Cartoons - erfrischende Impulse aus einem Fahrrad-Entwicklungsland

Das Fahrrad ist in Deutschland „angekommen“. Es besitzt gesellschaftlich und politisch einen hohen Stellenwert. Städteplaner und Kommunalpolitiker müssen sich mit der Radverkehrsplanung auseinandersetzen, weil der Wähler dies verlangt. Sicher - die eine oder andere Kommune hinkt noch hinterher - vielleicht durch Geldmangel oder zementierte Vorstellungen von autogerechten Verkehrskonzepten. Schaut man hingegen über unseren nordeuropäischen Tellerrand, so trifft man noch auf Länder, die erst allmählich beginnen, das Fahrrad als Verkehrsmittel wahrzunehmen. Ein gutes



Beispiel für die fahrradpolitische Rückständigkeit sind die USA: in diesem großen Land ist das Auto immer noch „Verkehrsmittel Nummer 1“. Als Radfahrer gehört man dort zur Randgruppe der ökologisch orientierten, gesundheitsbewussten, gut situierten, verrückten oder verarmten Spinner. Allein die Beschreibung dieser Randgruppe drückt diese Widersprüchlichkeit im Bewusstsein der amerikanischen Bevölkerung aus.

Cartoon-Zeichner versuchen stets ihre Umgebung aus diesem widersprüchlichen Blickwinkel zu beschreiben. Der Beziehungskonflikt zwischen Auto- und



Radfahrern wird in jenem Land entsprechend bissig skizziert: politisch korrekt angeschnallte Autofahrer begegnen politisch korrekt behelmten Radfahrern. Damit hört der Spaß auch schon auf. Und dann geht es an's „Eingemachte“. Da werden Radfahrstreifen auf Handbreite reduziert. Da werden Radsymbole umgedeutet. Da wird Radfahrern ihre Daseinsberechtigung abgesprochen.

Erfreuen Sie sich an einigen Beispielen dieser zynisch-erfrischenden Zeichenkultur. **Viel Spaß beim Schmunzeln!**

(Hinweis: Sämtliche Cartoons wurden aus urheberrechtlichen Gründen abgezeichnet, wobei weitgehend versucht wurde, die Grundaussage beizubehalten). PH

Das könnt ihr glauben!
Radfahrer haben auch Rechte, ihr lärmenden, umweltverschmutzenden, rücksichtslosen Bekloppten!
Ich wünsche euch, dass der Benzinpreis auf fünf Euro steigt!



E.R. fährt durch die Stadt.....

und die Parks und Wiesengebiete und denkt: „SUPER, was für die brütenden Wildtiere gut ist, ist auch für uns Radfahrer gut: vom 01.04. bis 15.07. gilt laut dem Niedersächsischen Waldgesetz während der Schonzeit (Brut- und Setzzeit) in der freien Landschaft (außerorts und in den Okerauen) die generelle Anleinpflcht für Hunde. Endlich kann man die Feldwege und die Okerauen gefahrlos ohne kreuzende Hunde, freundliche Begrüßungen, bedrohliche Verfolgungen und dem beliebten Ausruf ‚Der tut nichts‘ mit dem Fahrrad befahren.“



Doch halt! Letztes Jahr stellte E.R. fest, dass sich fast acht von zehn Hundebesitzern nicht an die Regelung hielten. Sollten diese selbsternannten Tierfreunde möglicherweise nur dann welche sein, wenn es um das eigene Tier geht!?

Naja, vielleicht wird ja dieses Jahr alles besser...

hofft Ihr Erwin Radmann

Batteriescheinwerfer am Fahrrad - Nachtrag zum RadZeit-Artikel von Heft 32

Batteriescheinwerfer dürfen nach § 67 der Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) **generell** am Fahrrad benutzt werden. Dies gilt jedoch nur dann, wenn alle lichttechnischen Einrichtungen vorschriftsmäßig sind, fest angebracht und ständig betriebsbereit sind. Das heißt, **es muss in jedem Fall eine stationäre Lichtanlage vorhanden und betriebsbereit sein**. Ausnahmen gelten nur für Rennräder, die bis zu 11 kg wiegen.

An diesen Rädern dürfen Batteriescheinwerfer auch ohne stationäre Lichtanlage betrieben werden. Generell gilt für alle Batteriescheinwerfer, dass sie der StVZO entsprechen müssen. Diese Scheinwerfer besitzen eine Zulassungsnummer mit einer Wellenlinie und dem Großbuchstaben „K“ (beispielsweise: ~~~K431). Achten Sie deshalb beim Kauf auf die Zulassungsnummer. PH



Fahrradhandlung SattelFest

– Uwe Hartwig –

38173 Sickte, Schöninger Str. 17 ☎/Fax: 0 53 05/90 11 00

Öffnungszeiten: Dienstag – Freitag von 10.00 – 18.00 Uhr

– durchgehend geöffnet –

Samstag von 10.00 – 13.00 Uhr

Montag geschlossen

Die „100 Schlösser-Route“

Burgen und Schlösser im Münsterland

Das Münsterland ist bekannt für seine Fahrradfreundlichkeit und sein kilometerlanges Radwegenetz. Wer entspannt radeln und gleichzeitig viele imposante Burgen, Schlösser und Herrenhäuser kennenlernen möchte, für den ist die



Burg Lüdinghausen

„100 Schlösser-Route“ genau das Richtige. Die Streckenlänge der Route umfasst insgesamt gut 960 Kilometer, die jedoch in vier einzeln befahrbare Rundkurse (Nord-, Süd-, Ost- und Westkurs) aufgeteilt sind. Wir haben uns für den Südkurs mit Start in Münster entschieden. Die Anreise erfolgt mit der Bahn ab Braunschweig (mit Umstieg in Bielefeld).

Zunächst steht natürlich eine Besichtigung der Stadt Münster auf dem Programm. In der lebhaften - durch ihre unzähligen Studenten geprägten - Stadt muss man sich allerdings auf ein ganz anderes „Radfahren“ einstellen! Der gesamte Innenstadtbereich ist fest in der Hand der Radfahrer, die nicht nur sehr waghalsig, sondern mitunter auch recht rücksichtslos fahren. Die Innenstadt und auch der Bereich vor dem Münsteraner Schloss (heute Universität) ist zugeparkt: mit Fahrrädern! Doch wir merken schnell:

wenn man sich den Verhältnissen anpasst und einfach drauflos radelt, dann macht's richtig Spaß! Auto- und auch Busfahrer haben sich auf die Dominanz der Radfahrer im Straßenverkehr eingestellt und fahren extrem vorsichtig.

Von Münster nach Billerbeck

(ca. 50 Kilometer)

Auf grünen Wegen durch Felder und Wälder verlassen wir Münster in Richtung Havixbeck und treffen bereits auf diesem ersten Streckenabschnitt auf drei wunderschöne Wasserburgen: Haus Rüschaus,

welches jahrelang Wohnsitz der Dichterin Annette von Droste-Hülshoff war, sowie wenige Kilometer weiter ihr Geburtsort, die riesige Wasserburg „Burg Hülshoff“. Und dazwischen liegt die idyllische kleine Burg „Haus Vögeding“.



Haus Vögeding

Wieder durch Feld und Wald geht es von Havixbeck nach Billerbeck, ein bildhübsches Städtchen mit imposantem Dom und einer sehenswerten Altstadt.

Von Billerbeck nach Lüdinghausen

(ca. 60 Kilometer)

Wer glaubt, im Münsterland sei alles flach und eben, der wird heute eines Besseren belehrt: bergauf und bergab geht es am Rande der „Baumberge“ entlang nach Nottuln, mit wunderschönen Ausblicken auf die Landschaft und auf das unter uns liegende Städtchen Billerbeck. Die Türme des Domes begleiten uns noch auf den nächsten Kilometern und sind immer mal wieder aus einer neuen Perspektive zu



sehen. Weiter geht es nach Appelhülsen, wo es gleich drei zum Teil in Privatbesitz befindliche Herrenhäuser zu bewundern gibt.



Burg Vischering

Über Senden erreichen wir Lüdinghausen. Hier warten gleich zwei imposante Wasserburgen auf uns: Burg Lüdinghausen und Burg Vischering. Betritt man über die Zugbrücke den Innenhof der von zwei breiten Wassergräben umgebenen Burg Vischering, so braucht's nicht viel Phantasie, um sich ins Mittelalter versetzt zu fühlen. Meterdicke Wehrmauern, Tore und ein vollständig erhaltener Burgturm bilden eine einzigartige Kulisse. Eine Burg, wie man sie sich vorstellt!

Von Lüdinghausen nach Ascheberg

(ca. 70 Kilometer)

Dieser Streckenabschnitt führt uns (unnötigerweise) zunächst einmal durch die Stadt Olfen, dann ein langes Stück entlang der Bundesstraße und anschließend durch Selm. In beiden Städten gibt es kaum etwas Sehenswertes und das hohe Verkehrsaufkommen im Stadtbe-

Infos:

Die Route verläuft zumeist auf sehr Verkehrsarmen und naturnahen Feld- und Waldwegen, größtenteils asphaltiert. Die Ausschilderung ist sehr gut - leider fehlen mancherorts am Radweg Hinweise auf etwas abseits gelegene Sehenswürdigkeiten. Kartenmaterial (z. B. bikeline „100 Schlösser Route“) sollte man dabei haben. Nähere Informationen sowie GPS-Dateien der einzelnen Rundkurse gibt es unter: www.muensterland-tourismus.de

reich macht das Radfahren schwierig und unnötig hektisch. Danach geht es aber wieder etwas geruhsamer und auf naturnahen Wegen weiter nach Nordkirchen. Der Höhepunkt dieser Etappe ist sicherlich das imposante Schloss Nordkirchen. Das „kleine Versailles“ ist ebenfalls von Wasser, einem barocken Garten und einem weitläufigen Park umgeben. Doch sehenswert sind auch die „kleinen Perlen“ an dieser Strecke: das vierflügelige Barockwasserschloss Westerwinkel in Herbern zum Beispiel (dessen einstige Parkanlagen heute leider in einen Golfplatz umfunktioniert wurden) oder auch das Herrenhaus „Venne“ in Mersch, eine aus insgesamt fünf Gebäuden bestehende und von einem Wassergraben umgebene Anlage.



Schloss Westerwinkel

Von Ascheberg zurück nach Münster

(ca. 60 Kilometer)

Die heutige Etappe ist die landschaftlich und streckenmäßig schönste dieser Tour: durch Felder, Parks und Wälder geht es zurück nach Münster. Wir kommen durch kleine, idyllische Dörfer und Städtchen und treffen auch hier am Wegesrand auf so manches schöne Herrenhaus, wie z. B. im Ort Rinkerode die Häuser „Borg“ und „Bisping“. Ab Wolbeck begleiten wir auf den letzten Kilometern das Flüsschen Werse auf seinem windungsreichen Weg bis zu einer wunderschönen alten Wassermühle, der „Pleistemühle“ am Stadtrand von Münster. Von hier aus ist es nicht mehr weit bis zur Innenstadt, von wo wir unsere Heimreise antreten. GaD

FAHRRAD-KLIMA-TEST 2010

„Und es bewegt sich doch etwas...“

in Sachen „Förderung des Radverkehrs in der Stadt Wolfenbüttel“. Aber eben auch nur: „etwas“. „Etwas“ im Sinne von: „ein wenig“, „langsam“, „allmählich“ oder ähnlich.

So könnte man stark vereinfacht die jetzt vorliegenden Ergebnisse des „FAHRRAD-KLIMA-TEST 2010“ zusammenfassen, wenn man sie mit den Ergebnissen der von uns mit einem identischen Fragebogen durchgeführten Untersuchungen in den Jahren 2003, 2005 und 2007 vergleicht. Und so lautet die „Gesamtnote“ der 271 „Alltags-Experten in Sachen Fahrrad“, die sich an der Befragung diesmal beteiligt haben, für die Stadt Wolfenbüttel für anno 2010 denn auch 3,36 statt noch 3,62 im Jahre 2007.

Diese positive Tendenz ist zwar nicht wirklich neu, aber sie hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt. Und: diesmal gibt es bei fast allen Fragen (19 von 22) eine Verbesserung der „Noten“ festzustellen. Darüber hinaus sind diese Verbesserungen der Einschätzung bei insgesamt 14 Fragen auch durchaus als „deutlich“ einzustufen und können nicht Resultat statistischer Schwankungen sein.

Aber: „Wo Licht ist...“

ist leider auch nach wie vor einiger „Schatten“. Betrachtet man sich die Ergebnisse im Detail, so ist Folgendes festzustellen:



Wirklich gute „Noten“ (also besser als 2,0) gibt es nur auf zwei Fragen, nämlich bei der nach der „Erreichbarkeit des Stadtzentrums“ (1,90) und „ob das Radfahren in Wolfenbüttel Spaß macht“ (1,91). Dies waren aber auch schon 2007 die Fragen mit den besten Ergebnissen.

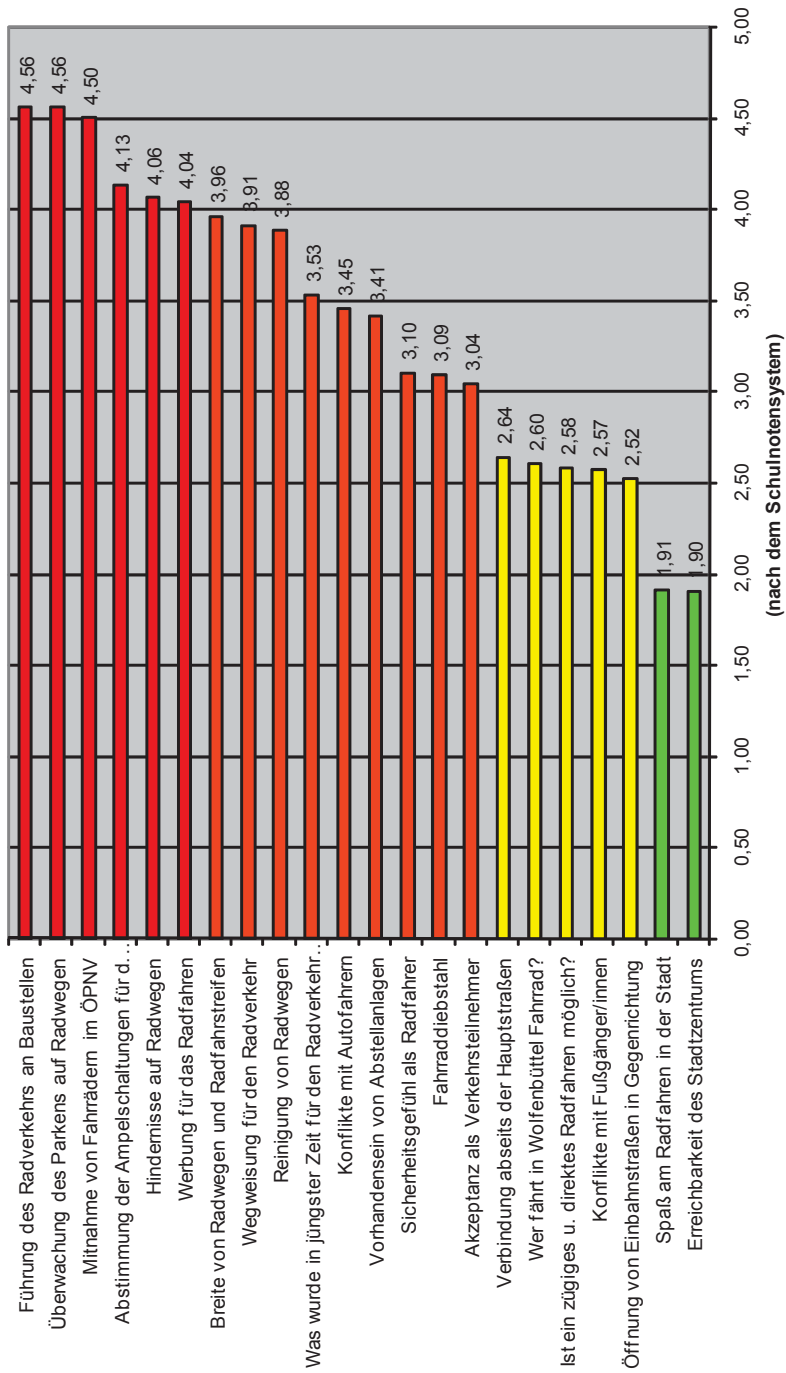
Wirklich „schlechte Noten“ (also schlechter als 4,0) erteilten die 271 Teilnehmer/innen der Stadt diesmal bei 6 Fragen (2007: auf 9 Fragen). Dies betraf:

- **Die Führung des Radverkehrs an Baustellen** **4,56**
- **Die Überwachung des illegalen Parkens von Kfz auf Radwegen** **4,56**
- **Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln** **4,50**
- **Die Abstimmung der Ampelschaltungen auf den Radverkehr** **4,13**
- **Die Frage nach Hindernissen auf Radwegen sowie** **4,06**
- **Die Frage nach der Werbung für das Radfahren** **4,04**

Dazu kommen dann noch drei Fragen, bei denen die „Noten“ nur ganz knapp „befriedigend“ sind, also nur wenig besser als „4“ (siehe nebenstehende Grafik). Und auch hier kann man beim Blick auf die Ergebnisse unserer früheren Befragungen leicht feststellen, dass all dies auch schon 2007 „neuralgische Punkte“ waren. Und 2005 und 2003.....

Fortsetzung auf Seite 14

Ergebnisse des FAHRRAD-KLIMA-TESTS 2010



(nach dem Schulnotensystem)

„Was tun! - sprach Zeus...“: Notwendige Maßnahmen „liegen auf der Hand“

Es ist also schon länger bekannt, wo „der Schuh drückt“ und in welchen Bereichen konkreter Handlungsbedarf besteht, um das Radfahren in Wolfenbüttel noch attraktiver zu machen. Um auf diesem Wege noch mehr Menschen dazu zu motivieren, in dieser „Stadt der kurzen Distanzen“ häufiger mal das Fahrrad zu benutzen, statt unnötigerweise Kurzstrecken mit dem Auto zurückzulegen. Mit all den damit verbundenen und inzwischen eigentlich hinlänglich bekannten Vorteilen für sich selber, die Stadt, die Umwelt und das Klima.



„Fahrradfreundliches Wolfenbüttel“?

Obwohl also die Voraussetzungen in puncto Geographie und Topographie bei uns recht gut sind - eine wirklich „fahrradfreundliche Stadt“ ist Wolfenbüttel nach diesen Ergebnissen (trotz aller durchaus anzuerkennenden punktuellen Verbesserungen!) nach wie vor leider noch nicht.

Sicher ist in den vergangenen Jahren bei weiten Teilen der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung ansatzweise ein „Mehr“ an Verständnis für die Belange des Radverkehrs und an Bereitschaft, diesen auch zu fördern, zu erkennen. Dies aber reicht leider nicht aus! Andere Städte machen es uns vor: sie investieren in den Radverkehr und damit in ein attraktives und lebenswer-

tes Lebensumfeld mit weniger Lärm und Abgasen. Und sie werben für das Fahrradfahren als kostengünstige, gesundheitsfördernde und umweltschonende Fortbewegung. Es reicht nicht aus, das Ziel einer 50%-igen Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Stadt auszurufen, dafür ist ein grundlegender Strategiewechsel erforderlich.

Mit den momentan üblichen Investitionen in äußerst beschränktem Umfang werden sich nämlich die Noten des „FAHRRADKLIMA-TEST“ auch in den kommenden Jahren wohl weiterhin leider nur „in Tripelschritten“ verbessern. Von einer glänzenden Note kann auch bei der derzeitigen 3,36 wohl kaum gesprochen werden.

eljot



Zweirad-Center

am Schloss - vorm. Erich Körtge

Andreas Marnowski

Fahrradhandel - Reparaturen

Dr. Heinrich-Jasper-Str. 2
38304 Wolfenbüttel
Tel. 0 53 31 - 13 68

Öffnungszeiten:

Mo. - Fr. 8.00 - 13.00 Uhr und 15.00 - 18.00 Uhr
Sa. 8.00 - 13.00 Uhr

„Verflixt flott...“



... heißt eine Trainingsfolge für sportliche Radler/innen, die wir Ihnen in diesem Jahr zum ersten Mal anbieten. In drei Feierabendtouren von 40, 60 und 80 km soll bei Geschwindigkeiten von > 20 km/h die Kondition gestärkt werden. Bei zwei Tagestouren mit 120 km Länge können wir dann die sportliche Fahrweise genießen. Neben dem Startpunkt am „Zentrum für Umwelt und Mobilität“ (Z/U/M) am Stadtmarkt in Wolfenbüttel ist bei diesen Touren jeweils auch ein Zustiegspunkt am Braunschweiger Stadtrand geplant.

Freitag, 20. Mai / 16 Uhr / ca. 40 km:
Auftakt in Richtung Salzgitter

Freitag, 24. Juni / 16 Uhr / ca. 60 km:
In den Elm, nach Schöppenstedt und über die Asse

Freitag, 8. Juli / 16 Uhr / ca. 80 km:
Zu den „Bodensteiner Klippen“ und zurück

Samstag, 27. August / 10 Uhr / ca. 120 km:

Über Königslutter nach Marienborn und zurück rund um den Elm

Samstag, 24. September / 10 Uhr / ca. 120 km:

Abschlusstour zum Kaffeetrinken nach Hildesheim (und retour...)

Alle Routen beinhalten auch mehr oder minder lange Abschnitte über feste Feld- und Waldwege, die Touren sind also nur bedingt für Rennräder geeignet!

Verpflegung für unterwegs ist mitzubringen, eine Einkehr ist lediglich bei den beiden Tagestouren geplant!

eljot

GPS-Einführungsseminar

Zum zweiten Mal bieten wir ein GPS-Einführungsseminar an. Am Mittwoch, **06.04.2011** findet **von 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr** in Wolfenbüttel eine Schulung für interessierte Neulinge zur GPS-Nutzung beim Fahrradfahren statt.

Die Zielsetzung ist, Informationen über geeignete Geräte und Software, sinnvolle Seiten im Internet und Nutzungsmöglichkeiten zu geben. Außerdem werden zur Übung gemeinsam Touren geplant, am PC erstellt und auf GPS-Geräte übertragen. Als Abschluss der Veranstaltung kann eine kurze Tour in Wolfenbüttel, die im Rahmen des Seminars erstellt wurde, mit „Satelliten-Navigation“ abgefahren werden.

Der Teilnehmerbeitrag liegt bei 5 Euro für ADFC-Mitglieder und 10 Euro für Nichtmitglieder. Da die Teilnehmerzahl be-

grenzt ist, bitten wir um Anmeldung unter adfc@zum-wf.de.

In diesem Zusammenhang bieten wir Interessierten, die sich den direkten Einstieg in die Satellitennavigation zutrauen, im Z/U/M ein GPS-Gerät (Garmin Dakota 20) wochenweise zum Ausleihen an. Siehe <http://www.adfc-wf.de/gps-verleih.html>.



Beide Angebote sind besonders für Radfahrer/innen interessant, die noch unsicher sind, ob sie in die neue Technik investieren wollen oder Bedenken bezüglich der Handhabung haben.

TN

Die 10 Gebote des sicheren Radfahrens

Unter diesem Titel hat Bernd Sluka vom VCD Passau bereits vor über zehn Jahren Verhaltensmaßregeln herausgegeben, die Radfahrern helfen, sich selbstbewusst und sicher durch den Verkehr zu bewegen. Aus Platzmangel erscheint hier nur ein Auszug. Die vollständige Version kann im Z/U/M als Faltblatt abgeholt oder im Internet unter (www.adfc-wf.de/links.html) herunter geladen werden.

1 Du fährst ein Fahrzeug

Fahre so, wie Du beispielsweise auch Auto fahren würdest (oder mit jedem anderen Fahrzeug) - sicher und kompetent. Das fasst schon fast alles Nachfolgende in einem Satz zusammen. (...)

2 Sehen und gesehen werden - in dieser Reihenfolge

Behalte immer selbst den Überblick über das Verkehrsgeschehen, um Fehler anderer ausbügeln zu können. Das geht auf der Fahrbahn einfacher als auf Radwegen, auf denen wesentlich mehr und komplexere Eindrücke zu beachten sind. Fehlendes Umschauen beim Abbiegen, Einbiegen, Queren und Wenden ist der häufigste Fehler von Radfahrern, der zu Unfällen mit anderen führt. Umschauen ist ausgesprochen wichtig. Hören kann zwar eine angenehme Unterstützung sein, aber verlassen solltest Du Dich nie darauf. Nicht alle Verkehrsteilnehmer sind laut, und das Gehör kann leicht auch mal täuschen. Hören kann nie Sehen ersetzen.

Fast genauso wichtig, wie selbst zu sehen, ist gesehen und von anderen wahrgenommen zu werden. Besonders Zweiradfahrer werden aufgrund ihrer schmalen Silhouette leichter übersehen. (...)

Eigene, gute Beleuchtung bei Dämmerung und Dunkelheit sorgt dafür, dass Du selbst siehst und gesehen wirst. (...)

3 Fahre möglichst nicht auf Radwegen

Mehrere Untersuchungen zeigen, dass man auf Radwegen unsicherer als auf der

Fahrbahn daneben fährt. Bauliche Mängel, geringe Breiten, häufige Kurven sind oft offensichtliche Mängel. Die Führung von Fahrverkehr rechts neben Fahrverkehr, der möglicherweise abbiegen will, schafft jedoch zusätzliche, meist verborgene Gefahren. Das Gefühl der Sicherheit auf Radwegen trägt.

Meide Radwege, soweit möglich, und wenn Du auf ihnen fahren musst, dann nur mit besonderer Vorsicht. (...)

4 Gehwege sind tabu

Nicht nur, weil Fahren auf Gehwegen zu Lasten der Fußgänger geht und Unfälle mit ihnen fördert. Auch Deine eigene Sicherheit ist gefährdet, wenn Du diese Radwege zweiter Klasse benutzt. Andere Verkehrsteilnehmer rechnen noch weniger mit Radfahrern auf Gehwegen als mit Radfahrern auf Radwegen. (...)

5 Nutze den Dir zustehenden Raum auf der Straße

Radfahrer haben rechts zu fahren. Das heißt aber nicht, dass Du Dich an den äußersten rechten Rand verziehen sollst. Zulässig ist bis zu einem Meter Abstand vom rechten Fahrbahnrand. Diesen Platz sollst Du auch der jeweiligen Situation angepasst ausnutzen. Ein erster Anhalt für die richtige Position auf der Fahrbahn ist oft die Stelle, wo Autos mit den rechten Rädern entlang fahren. Zu parkenden Fahrzeugen ist ein Mindestabstand von einem Meter vorgeschrieben. Ebenso musst Du zu Gehwegen einen deutlichen Sicherheitsabstand einhalten.

Die Erfahrung zeigt, dass Du i.a. selbst mit umso mehr Seitenabstand überholt wirst,



je mehr Abstand Du nach rechts lässt. Und Du hast in den anderen Fällen Platz zum Ausweichen, ohne dazu in den Straßen-graben stürzen zu müssen. (...)

6 Nebenstrecken sind problematischer als Hauptstraßen

Nebenstrecken sind häufig kurvenreicher als Hauptstraßen, schlechter überschaubar und schmaler. Was Du auf ihnen durch die geringere Zahl von Kraftfahrzeugen gewinnst, machen die riskanteren Fahrweisen (Schnellfahren und Überholen trotz mangelnder Sicht) wieder wett. Auch wirst Du dort schlechter gesehen und weniger erwartet; wo weniger Fahrzeuge unterwegs sind, wird weniger aufgepasst. (...)

7 Fahre eindeutig und berechenbar

Andere sollen Dich sehen und auch Deine Absichten einschätzen können. Plötzliche, unangekündigte Richtungswechsel verbieten sich von selbst. Abbiegen, Anhalten, Spurwechsel und andere Fahrmanöver gehören angekündigt und berechenbar gestaltet. Drücke Dich nicht zum Abbiegen erst lange am rechten Fahrbahnrand herum, um dann plötzlich in einer Lücke von dort nach links zu schwenken, sondern kündige Deine Absicht rechtzeitig an, schaue Dich um, ziehe schon mal etwas nach links, ordne Dich an geeigneter Stelle zur Mitte ein und biege von dort ab. Dies nur als ein Beispiel, wie man einen häufig zu beobachtenden Fehler vermeiden kann. (...)

8 Fahre nach außen offensiv, aber innerlich defensiv

Zum deutlichen Fahren gehört auch, nicht zu schnell zurückzustecken. Wer nach rechts ausweicht, wird noch mehr und mit noch geringerem Abstand überholt. Wer vor Kreuzungen bremst oder zögert, dem wird die Vorfahrt oft genug genommen. Nach außen hin muss Dein Fahrverhalten bestimmt, offensiv, die Rechte einfordernd wirken.

Gleichzeitig aber rechnest Du damit, dass das nächste Auto Dir die Vorfahrt nimmt oder doch noch überholt. Darauf bist Du eingestellt. Du kannst es durch die einge-

haltenen Sicherheitsmaßnahmen (Umschauen, Position auf der Fahrbahn) ausgleichen. Innerlich fährst Du defensiv. (...)

9 Keine Minderwertigkeitskomplexe - Du bist der Verkehr

Du bist selbst Teil des Verkehrs und hast die gleichen Rechte (und Pflichten) wie die anderen Verkehrsteilnehmer. Insbesondere ist auch Dein Anliegen, voran und ans Ziel zu kommen gleichwertig den Wünschen anderer. Du musst nicht vor anderen zurückstecken. Du behinderst mit dem Fahrrad andere genauso viel oder so wenig, wie sie Dich, und weit weniger, als würdest Du durch Autofahren selbst zum Stau beitragen. (...)

10 Überprüfe regelmäßig Dein Fahrrad

... oder lass es eine Fachwerkstatt tun. Wichtig sind v.a. Bremsen, funktionierende Beleuchtung, keine Schwächen in strukturtragenden Teilen (Rahmen, Gabel, Lenker, ...), einwandfreier Antrieb, aber auch die sichere Befestigung von Schutzblechen, falls vorhanden, weil sie die Räder blockieren können. (...). (Text: VCD / TN)

Hintergrundinformation:

Radfahren ist sicher, sicherer als Autofahren. Bezogen auf die Zeit, die man sich im Straßenverkehr aufhält, ist Autofahren etwa 1,5-mal gefährlicher als Radfahren. Und das, obwohl Autofahrer von besonderen Schutzeinrichtungen, wie beispielsweise kreuzungsfreien Straßen profitieren, während Radfahrer auf minderwertige Wege geschickt werden. (...).

Radfahrer sind zwar in den wenigsten Fällen Verursacher dieser Unfälle, aber ihre Fahrfehler tragen dazu bei. Hier sei besonders auf Fehler beim Ein- und Abbiegen sowie Vorfahrtsverstöße hingewiesen, die die häufigsten unfallträchtigen Fehler darstellen.

Nichtsdestotrotz: Radfahren ist die sicherste Art individueller Fortbewegung im Straßenverkehr.

„Das Grinsen im Gesicht“

Über die Erfahrungen mit einem Pedelec

Mehr als 140 Millionen Elektrofahrräder sind in China unterwegs, jedes dritte verkaufte Fahrrad in den Niederlanden ist ein Pedelec (Pedal Electric Cycle - elektrisch unterstütztes Fahrrad). Seit der Erfindung des Mountainbikes wurde nicht mehr so viel über eine Fahrradart gesprochen wie über Elektroräder.



Für ältere Menschen interessant

Mit Pedelecs lassen sich nachlassende Leistungsfähigkeit bzw. körperliche Schwäche oder Unterschiede zwischen mehreren Fahrern ausgleichen und auch längere Strecken zurücklegen. So sind sie insbesondere für ältere Menschen interessant.

Häufig kann auf die Fahrt mit dem Auto verzichtet werden, wenn die persönliche Reichweite mit dem Fahrrad oder die Leistungsfähigkeit durch ein Pedelec vergrößert wird. So kann auch in Gebieten, die nicht ausreichend an Bus und Bahn angeschlossen sind und in denen der Weg für die tägliche Nutzung eines Fahrrades zu weit oder zu beschwerlich erscheint, die individuelle Mobilität verbessert werden und gleichzeitig etwas für ihre Gesundheit getan werden. Es bereichert das Sozialleben, weil Wege zu Veranstaltungen oder zum Einkaufen wieder ohne Probleme bewältigt und gemeinsame Touren mit leistungsstärkeren Fahrern unternommen werden können.

Erfahrungen

Unser langjähriges Mitglied Bodo Lehnich ist seit zwei Jahren als Pedelec-Fahrer regelmäßig auf Wolfenbütteler Straßen und auch auf längeren Touren unterwegs.

Er berichtete uns von seinen bislang gemachten Erfahrungen.

„Gerade für mich als älteren Menschen ist es ein ideales Fahrzeug für die Fahrt in die Innenstadt und auf Radtouren. Ein Ausflug z. B. nach Riddagshausen schafft das Pedelec problem-

los. Die Reichweite mit einer Akkuladung beträgt 60 Kilometer. Lediglich bei starkem Gegenwind oder schwierigem Terrain verringert sich die Reichweite geringfügig. Und auf einem Fahrradurlaub im Spreewald mit vielen kurzen aber steilen Brücken war das Pedelec ein idealer Begleiter, so dass Tagesetappen von bis zu 50 km möglich waren.

Leistungseinbußen beim Akku konnte ich auch nach 3.000 Kilometern, die ich seit 2009 mit meinem Pedelec zurückgelegt habe, noch nicht feststellen. Wie bei jedem neuen Fahrrad, so muss man sich auch an das Fahren mit einem Pedelec erst gewöhnen. Aufgrund seines höheren Gewichts liegt es etwas schwerer auf der Straße und ich empfehle daher die Anschaffung eines Pedelec mit mindestens 8-Gangschaltung. Das Anfahren erfolgt stets mit eigener Muskelkraft, der Motor schaltet sich erst nach ein paar Kurbelumdrehungen zu. Die Komponenten meines Pedelec, das über einen Motor im Vorderrad angetrieben wird, lassen sich gut reinigen. Die Versorgung des Pedelec übernimmt ein Akku, der auf dem Gepäckträger untergebracht ist und sich mit wenigen Handgriffen abnehmen lässt. Der Akku, der über 9h Ampere besser noch über 15h Ampere verfügen sollte, lässt sich nach einer vollständigen Entladung in ca. 7 Stunden wieder aufladen. Bei einer vollständigen Entladung des Akkus während einer Radtour können die

letzten Kilometer mit dem Pedalantrieb des Pedelec zurückgelegt werden. Probleme haben mir bislang lediglich die Fahrradabstellanlagen vom Typ „Felgenkiller“ bereitet, da hier aufgrund der großen (Motor-)Masse im Vorderrad eine sichere Fixierung kaum möglich ist. Mein Pedelec war mir bislang auf allen Fahrten ein zuverlässiger Begleiter.“

Und weiter...

Mehr über die Technik von Pedelecs finden Sie in der RadZeit Nr. 29 auf den Internetseiten unseres Kreisverbandes unter www.adfc-wf.de und auf den Technik-Seiten des ADFC Bundesverbandes im Internet (www.adfc.de).

Und die Umwelt...

Die Herstellung des Pedelec, insbesondere des Akkus, verbraucht Energie. Auch die durch den Motor unterstützte Pedalkraft ist mit einem Energieaufwand verbunden. Es ist daher aus Umweltsichtspunkten richtig und wichtig, sich bei

der Wahl des Stroms für die Aufladung des Akkus für Strom aus regenerativen Energien zu entscheiden.

Fazit

Pedelecs können Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht Fahrrad fahren können oder möchten, den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erleichtern.

Insbesondere Menschen mit verminderter Leistungsfähigkeit oder körperlichen Einschränkungen bieten Pedelecs die Chance, ihre individuelle Mobilität wieder herzustellen oder zu steigern. Das ausschließlich durch die eigene Muskelkraft betriebene Fahrradfahren ist dem Fahren mit Pedelecs aus gesundheitlichen, ökologischen und ökonomischen Gründen aber grundsätzlich vorzuziehen.

Und sollten Sie wieder einmal an einer der Steigungsstrecken im Wolfenbütteler Stadtgebiet unterwegs sein. Achten Sie einmal darauf: Pedelec-Fahrer erkennen Sie am Grinsen im Gesicht.

ML

Damit Sie Spaß und Freude beim Fahrrad fahren haben, bieten wir Ihnen:

- Spezialized
- Maßgeschneiderte Trekkingräder
- Pedelecs von Flyer und Riese + Müller
- Ersatzteile, Zubehör und Service

fahrradladen im zimmerhof
 Dirk Feddern - Großer Zimmerhof 8 - 38300 Wolfenbüttel - Tel. 05331/903770
 Öffnungszeiten: Di. - Fr. 10.00 bis 18.00, Sa. 10.00 bis 14.00 Uhr
 Mo. geschlossen

Meine Lieblingstour vor der eigenen Haustür

Wasservogelreservat „Schöppenstedter Teiche“

Diese Tour führt uns über schöne alte Dörfer zum Wasservogelreservat „Schöppenstedter Teiche“. Hierbei handelt es sich um die ehemaligen Klärteiche der Schöppenstedter Zuckerfabrik. Nach Beendigung der Rübenverarbeitung wurde aus den Klärteichen durch erheblichen Einsatz des NABU und seiner ehrenamtlichen Mitarbeiter dieses schöne Areal geschaffen. Bitte an Fernglas und Fotoapparat denken.

Wir beginnen die Tour am Stadtmarkt in Wolfenbüttel, den wir in Richtung Bankhaus Seeliger verlassen, fahren durch die „Mühlensstraße“ zur „Schünemannschen Mühle“, hier halten wir uns



alten Ortskern mit zum Teil schönen Fachwerkhäusern.

Nach Erreichen der „Elmstraße“ halten wir uns rechts und fahren nach 70 m links weiter Richtung Hachum. Jetzt erwar-

tet uns die einzige etwas kräftigere Steigung ca. 600 m bis zur scharfen Linkskurve. Hier verlassen wir die Straße und fahren geradeaus in den Wirtschaftsweg, dessen Ende wir nach ca. 600 m erreichen.

Wir folgen jetzt nach links dem Wirtschaftsweg bis zur Kreisstraße 7 (K7). Der K7 folgen nach links hinein in die kleine Ortschaft Hachum. An der Kirche fahren wir rechts in die „Ringstraße“ und

rechts und biegen gleich links in den „Rosenwinkel“ ein. Nach Überqueren der Brücke hinter der „Großen Schule“ rechts am Zaun der Sportanlage bis zur Straße „Okerufer“. Weiter nach links und nach Erreichen der „Friedrich-Ebert-Straße“ weiter nach rechts bis zur Ampel. An dieser links in die Straße „Am Roten Amte“, dann in die „Ungerstraße“ bis zum Erreichen der B 79 „Neuer Weg“, die wir an der Ampel überqueren in die „Kleine Breite“. Dann weiter rechts in die „Blankenburger Straße“, bis wir die „Räubergasse“ erreichen. Bergauf der „Räubergasse“ folgen, bis wir vor uns die „St. Ansgar-Kirche“ sehen. Geradeaus und hinter dem Kindergarten zum Regenrückhaltebecken, wo wir rechts weiter durch die Grünanlage fahren, bis wir an deren Ende bei der KVG auf die „Salzdahlumer Straße“ (K 4) treffen.

Wir benutzen den linksseitigen Radweg an Atzum vorbei bis zur Kreuzung mit der Landesstraße 630. Dort überqueren wir vorsichtig die Kreuzung und fahren auf der nicht sehr stark frequentierten K 4 weiter bis nach Apelnstedt. An der Ecke „Dorfstraße“ treffen wir auf die Beschilderung der „Schönen Dörfer Route“, der wir bis Volzum folgen. Dort finden wir rund um die Kirche einen noch gut erhaltenen

am Dorfgemeinschaftshaus vorbei in die Felder hinein, bis wir am Hachumer Bach auf einen weiteren Wirtschaftsweg treffen, den wir nach links entlang radeln bis wir auf die Kreisstraße 8 treffen. Wir fahren rechts und nach kurzer Strecke wieder links in den Wirtschaftsweg. Diesem Weg



„Schäferhof“ in Eilum

am Dorfgemeinschaftshaus vorbei in die Felder hinein, bis wir am Hachumer Bach auf einen weiteren Wirtschaftsweg treffen, den wir nach links entlang radeln bis wir auf die Kreisstraße 8 treffen. Wir fahren rechts und nach kurzer Strecke wieder links in den Wirtschaftsweg. Diesem Weg

folgen wir bis zu einem scharfen Rechtsknick, dann sofort wieder links zur Kreisstraße 9. Rechts liegt das Dorf Eilum, in das wir bergab hinein rollen. Auch in diesem Ort lohnt sich eine kleine Rundfahrt. Gegenüber der Kirche geht es in den „Philosophenweg“ bis zu dessen Ende, dort halten wir uns rechts bis nach Bansleben. Wir überqueren die „Wolfenbütteler Straße“ (L 627) in den „Kapellenweg“, an der Kirche weiter nach links und an der „Kuckucksmühle“ folgen wir der Straße über die Bahnleise hinweg bis zur ehemaligen Gaststätte „Kuckucksmühle“.

Wir fahren rechts weiter und erreichen nach ca. 400 m die Beobachtungsstation am Wasservogelreservat „Schöppenedter Teiche“. Wer sein Fernglas nicht zu Hause vergessen hat, kann von der Beobachtungsstation aus eine großartige Fauna und Flora bewundern.

Nach ausgiebiger Pause fahren wir zurück bis zur Banslebener Kirche. An dieser geht es weiter Richtung Westen geradeaus hinaus in die Felder. Am Ende des Weges rechts den leichten Anstieg hinauf, oben angekommen weiter nach links. Hier steht eine kleine Bank, die noch mal zu einer kleinen Pause einlädt mit einem weiten Blick über die Landschaft bis hinüber zuASSE und Großem Fallstein.

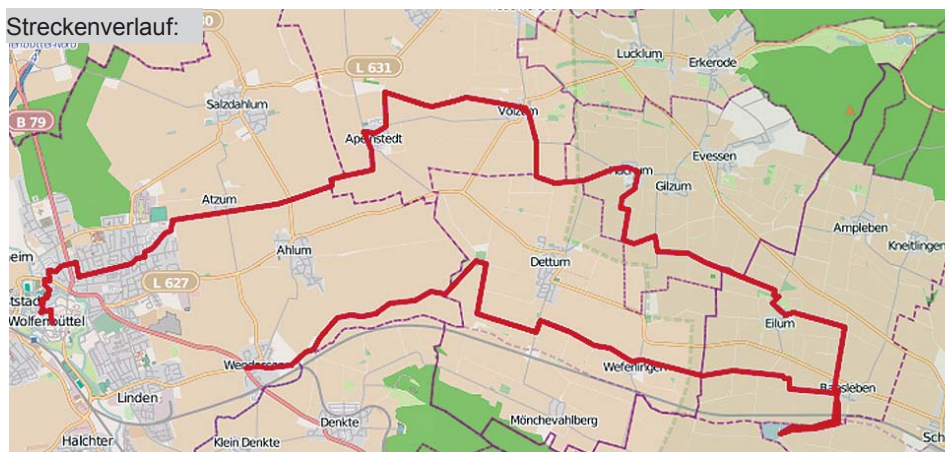
Dem schmalen Weg durch das kleine

Wäldchen folgend erreichen wir einen Wirtschaftsweg, der uns nach Weferlingen führt. Dort treffen wir auf die „Burgstraße“ (Kreisstraße 8), in die wir nach links einbiegen, aber nach wenigen Metern nach rechts in den „Nordweg“ wieder verlassen. Dieser Weg verläuft geradeaus bis zur „Bahnhofsstraße“ (L 628) in Dettum. Wir fahren links und nach kurzer Strecke wieder rechts in den Wirtschaftsweg.



Kirche in Volzum, erbaut um 1471

Am Ende des Wirtschaftsweges an der Baumgruppe rechts weiter bis wir auf den Vilgensee treffen. Ein vor allem an Wochentagen ruhiges Plätzchen, das zum Verweilen und Entspannen einlädt. Im Osten grüßt in etwa 1 km Entfernung der Kirchturm der Ortschaft Dettum und die alte Windmühle zu uns herüber. Wer Lust hat, macht noch einen Abstecher und besucht das sehenswerte Dorf mit seinem



noch gut erhaltenen alten Ortskern und der alten Windmühle.

Nach ausgiebiger Pause fahren wir in westlicher Richtung 200 m bis zum nächsten Hauptweg und halten uns dort links. Der Weg endet in einem „Trampelpfad“. Wir lassen uns nicht abschrecken, fahren weiter den Pfad entlang und überqueren den kleinen Bach, fahren erst rechts und nach 400 m links auf dem breiten Wirtschaftsweg immer geradeaus, bis wir die Wendesser Mühle erreichen. Auch hier sind von der alten Mühle an der Altenau nur einige inzwi-

schen wieder bewohnte Gebäude erhalten. Weiter geht's durch den noch gut erhaltenen alten Ortskern von Wendessen, bis zur B 79.

Hier endet unsere Tour. Wer weiter in die östlichen Wohngebiete Wolfenbüttels möchte, fährt rechts und am Sportplatz vorbei zur „Schweigerstraße/Ahlumer Straße“. Wer in die Innenstadt zurück fahren möchte, folgt der Straße nach Linden, biegt an der Lindenhalle auf den Weg in die Okeraue ab und erreicht am Stadtbad vorbei wieder die Innenstadt.

RoB

Hinweis:

Eine ovl-Datei zur Übertragung der Tour auf eine digitale Karte der LGN sowie eine gpx-Datei zur Benutzung auf einem GPS-Gerät finden Sie auf unserer Internetseite „www.adfc-wf.de“ unter dem Link GPS/GPS-Touren.

Die Länge der Wegstrecke beträgt ca. 41 km. Bis auf kurze Abschnitte wird auf Wirtschaftswegen gefahren. Ein Fahrrad mit Gangschaltung ist empfehlenswert, da es - wie zwischen Elm und Asse nicht anders zu erwarten - einige kleine Steigungen gibt.

Auf der Erholspur

„Deutschland per Rad entdecken“ neu aufgelegt

Mit dem Fahrrad in den Urlaub - in kaum einem Land geht das so gut wie in Deutschland. Über ein dichtes Netz von



Radfernwegen erreichen Radurlauber problemlos jede Region des Landes. Für jeden Geschmack findet sich das Richtige - am einfachsten mit „Deutschland per Rad entdecken“. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) präsentiert in Kooperation mit der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. (DZT)

die brandaktuelle Neuauflage des Standardwerks für den gesunden und umweltbewussten Deutschlandurlaub.

Begleitet wird „Deutschland per Rad ent-

decken“ vom neu gestalteten Internetauftritt auf www.adfc.de/reisenplus. Hier werden alle Routen übersichtlich in einer interaktiven Deutschland-Karte präsentiert. Mit dem Routenfinder können Reiseradler auch gezielt nach ihrer Wunschroute suchen. Jede Route wird jetzt mit einer Bildergalerie vorgestellt, die oft auch einen kulinarischen Tipp bereithält. Zu vielen Radfernwegen nennt die Präsentation eine Auswahl von E-Bike-Mietstationen und macht auf Eventtermine und Gewinnspiele aufmerksam. Nur einen Klick entfernt sind der Online-Katalog Bett+Bike mit über 5.500 fahrradfreundlichen Gastbetrieben und das ADFC-Tourenportal mit Höhenprofilen und GPS-Tracks.

Übrigens: Die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ erhalten Sie ab sofort kostenlos im „Zentrum für Umwelt und Mobilität“. (Text und Foto: ADFC)

Herausgeber

ADFC Kreisverband Wolfenbüttel
 Stadtmarkt 11
 38300 Wolfenbüttel
 Telefon: (05331) 2001
 www.adfc-wf.de
 E-Mail: adfc@zum-wf.de

Druck: Lebenshilfe Braunschweig
Auflage: 600 Exemplare

Das Redaktionsteam:

Roswitha Börst (RoB)
 Gaby Duwe (GaD)
 Peter Heinemeyer (PH)
 Jürgen Langer (eljot)
 Martin Langer (ML)
 Thilo Neumann (TN)
 Karl Heinrich Börst (KHB)
 Die **RadZeit** erscheint dreimal jährlich.
 Nachdruck nur mit Zustimmung des ADFC,
 Kreisverband Wolfenbüttel.

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

Öffnungszeiten des Z/U/M/:

Das „Zentrum für Umwelt und Mobilität“ ist geöffnet:

Mittwoch	10.00 bis 12.00 Uhr
Freitag	16.00 bis 18.00 Uhr
Samstag	10.00 bis 13.00 Uhr

So finden Sie das Z/U/M/:



RadZeit ist die Mitglieder-Zeitung des



Kreisverband Wolfenbüttel

Termine

Fahrradberatung:

Die Fahrradberatung findet jeden Freitag von 16.00 bis 18.00 Uhr im Z/U/M/ statt.

Fahrrad-Codierung:

Die Fahrrad-Codierung findet jeweils am 1. Freitag des Monats von 16.00 bis 18.00 Uhr im Z/U/M/ statt.

Die nächsten Codierungs-Termine:

- 1. April 2011, 16 bis 18 Uhr**
- 6. Mai 2011, 16 bis 18 Uhr**
- 3. Juni 2011, 16 bis 18 Uhr**

Aktiven-Treffen:

Das Treffen für Aktive und „Neu-Aktive“, die unsere Arbeit unterstützen, findet jeweils am 2. Dienstag im Monat um 20.00 Uhr in der EFB (Evangelische Familien-Bildungsstätte, Dietrich-Bonhoeffer-Str. 1) statt. Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

Die Arbeitsgruppe Radverkehr und Planung tritt sich an jedem weiteren Dienstag im Monat um 20.00 Uhr im Z/U/M/.

Fördermitglieder

Der „fahrradladen im zimmerhof“ unterstützt durch seine Fördermitgliedschaft den ADFC Kreisverband Wolfenbüttel.

Deutschland per Rad entdecken

erfahren · erleben · genießen



Die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ ist kostenlos im Z/U/M/ erhältlich!
Weitere Informationen hierzu erhalten Sie auf Seite 22 dieser Ausgabe.



www.adfc.de
www.germany.travel

Deutschland
Einfach freundlich

