

RadZeit

Wolfenbüttel



Information: Die Neuerungen der Straßenverkehrsordnung
Vorschläge zur Öffnung neuer Einbahnstraßen in Gegenrichtung
Ratgeber: Tipps zum Radfahren im Winter



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

**Kreisverband Wolfenbüttel
Heft Nr. 29
Herbst 2009**



Fahrrad-Codierungen des ADFC:

Unsere regelmäßigen Fahrrad-Codierungen finden selbstverständlich auch in den Wintermonaten statt.

An folgenden Terminen haben Sie die Gelegenheit, Ihr Fahrrad von uns codieren zu lassen:

Freitag, 6. November 2009

16.00 bis 18.00 Uhr

Freitag, 4. Dezember 2009

16.00 bis 18.00 Uhr

Freitag, 8. Januar 2010

16.00 bis 18.00 Uhr

Freitag, 5. Februar 2010

16.00 bis 18.00 Uhr

Freitag, 5. März 2010

16.00 bis 18.00 Uhr

Die Codierungen finden statt
im **Zentrum für Umwelt und
Mobilität (Z/U/M)**
Stadtmarkt 11 in Wolfenbüttel

Um lange Wartezeiten zu vermeiden, bitten wir möglichst um vorherige **Anmeldung unter 05331/2001** oder per Mail an: adfc@zum-wf.de

Zur Codierung mitzubringen sind:

Gültiger Personalausweis

Kaufbeleg / Fahrradpass als Eigentumsnachweis

Kosten:

5 Euro für ADFC-Mitglieder

8 Euro für Nicht-Mitglieder

⇒ Nähere Informationen zur Codierung finden Sie auf unseren Internetseiten www.adfc-wf.de unter der Rubrik „Radsicherheit“

**Liebe Leserinnen,
liebe Leser,**

nun ist sie unwiderruflich vorbei, die eigentliche „Fahrradsaison“. Die dunkle Jahreszeit hat begonnen, unsere Uhren haben wir bereits auf „Winterzeit“ umgestellt und schon bald nähern wir uns mit Riesenschritten dem Jahreswechsel. Doch all das ist kein Grund, das Fahrrad nun zum „Überwintern“ in den Schuppen zu stellen! Auch in den Herbst- und Wintermonaten gibt es durchaus noch viele schöne Tage, an denen das Radfahren im Alltag und auch in der Freizeit richtig viel Spaß machen kann. Ein paar **Tipps zum Radfahren in der dunklen Jahreszeit** geben wir Ihnen in dieser Ausgabe.



Am 1. September 2009 ist die **Novelle der Straßenverkehrsordnung** in Kraft getreten, die unter anderem eine Verbesserung der Möglichkeiten der Radverkehrsförderung enthält. Über die Veränderungen, die sich speziell für den Radverkehr ergeben, informieren wir Sie ab Seite 12. Unter anderem soll zukünftig auch die **Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung** für den Radverkehr erleichtert werden. Der ADFC hat daraufhin Vorschläge zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen in Wolfenbüttel erarbeitet und zur Prüfung an die Stadtverwaltung weitergeleitet. Einige Beispiele für geeignete Straßen im Stadtgebiet finden Sie auf Seite 13.

Unsere geführten Radtouren fanden auch im Jahr 2009 wieder viele Interessenten. Erstmals im Tourenprogramm standen die **„Neubürger-Touren“**: Entdeckungstouren durch Wolfenbüttel - für neue Bürger unserer Stadt oder jene, die ihre Stadt „neu“ kennenlernen wollten. Aber auch anspruchsvolle Mountainbike-Touren, wie z. B. die Herbsttour auf den Brocken, erfreuten sich zahlreicher Teilnehmer. In den nächsten Wochen werden unsere Tourenleiter das neue Touren-Programm für das erste Halbjahr 2010 zusammenstellen, um Ihnen wieder ein umfangreiches Programm geführter Radtouren anbieten zu können. Wir hoffen, auch Sie im nächsten Jahr wieder als Teilnehmer an unseren Touren begrüßen zu dürfen!



**Kommen Sie gut - und sicher - durch Herbst
und Winter!**

Ihre
Gaby Duwe

„Weihnachtsgeschenke“ für Fußgänger/innen und Radler/innen?

Baumaßnahmen am „Södeweg“ und am „Schöppenstedter Stieg“ sollen noch im Jahre 2009 erfolgen

Die Sanierung bzw. der Ausbau dieser beiden Verbindungen für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen im östlichen Bereich der Stadt ist bereits seit einigen Jahren Thema von Gesprächen gewesen. Anfang Oktober erfolgten nun die Ausschreibungen für diese Baumaßnahmen; die Durchführung ist nach Aussagen des Tiefbauamtes der Stadt Wolfenbüttel noch für das Jahr 2009 geplant.

„Södeweg“



Diese Verbindung am Ostrand der Bebauung der Stadt hat durch die neu geschaffenen Einkaufsmöglichkeiten im Bereich der „Schweigerstraße“ in den vergangenen Jahren noch einmal deutlich an Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr gewonnen. Andererseits ist sie seit vielen Jahren im Abschnitt zwischen der „Waldenburger Straße“ und der „Ahlumer Straße“ in einem desolaten Zustand, die Oberflächenbeschaffenheit ist für Radfahrer/innen, insbesondere aber für Menschen mit Kinderwagen,

Rollator oder Rollstuhl in einem völlig inakzeptablen Zustand. Daraus resultierend häuften sich in letzter Zeit denn auch die „Beschwerden“ nicht nur von Anwohner/innen aus diesem Wohngebiet.

Nachdem jetzt auch ein Förderbescheid der „Landesbehörde für Straßenbau“ vorliegt, soll diese wichtige Verbindung nun in den kommenden Monaten saniert und dabei mit einer neuen 2 m breiten Asphaltdecke versehen werden.

„Schöppenstedter Stieg“

Die Herrichtung der Verlängerung des „Schöppenstedter Stieges“ im Bereich östlich des „Fallsteinweges“ bis zur Schweigerstraße steht ebenfalls schon länger auf vielen „Wunschlisten“ - nicht nur der des ADFC. Und auch wenn sich ihr Zustand in den vergangenen Jahren durch eine verstärkte Nutzung durch Radfahrer, Fußgänger etc. in Richtung Gewerbegebiet „Schweigerstraße“ und Wendessen etwas verbessert hat - in weiten Abschnitten besteht der „Weg“ nach wie vor nur aus einer Spurrille und insbesondere nach längeren Regenfällen ist eine Benutzung nicht gerade „eine wahre Freude...“.



Aber auch hier naht jetzt Abhilfe: nach Klärung der komplexen Eigentumsverhältnisse in diesem Bereich soll dieser Abschnitt nun auf einer Breite von 3,50 m mit einer Decke aus Mineralgemisch versehen werden.

Danach würde auf den „Wunschlisten“ für diesen Bereich der Stadt eigentlich nur noch der Punkt „Ausbau des Weges vom Wendehammer der Schweigerstraße in Richtung Wendessen“ stehen.....

eljot

Geplantes Radverkehrsnetz der „metropolregion“:

ADFC nimmt Bestandsaufnahme des Radfernweges „Weser - Harz - Heide“ vor

Für die sog. „metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen“ soll ein „Radverkehrsnetz“ mit überregionalen Verbindungen für den Radverkehr entwickelt werden. Parallel dazu erhielten zwei Planungsbüros aus Hannover den Auftrag, ein standardisiertes Verfahren zur Beurteilung des Zustandes dieser Verbindungen zu erarbeiten.

Ein erster Entwurf für dieses „Netzüberprüfungsverfahren“ lag im Sommer 2009 vor und der Radfernweg (RFW) „Weser - Harz - Heide“ als bereits feststehender Bestandteil des zukünftigen Netzes wurde als eine der Strecken ausgesucht, an denen in einem Testlauf die Praktikabilität dieses Verfahrens vor Ort geprüft werden sollte.



Mit (Kinder-)Anhänger, Tandem oder viel Gepäck so gut wie nicht zu passieren: Schranke am nördlichen Rand des „Lechlumer Holz“



„Romantisch“, aber mit Anhänger nicht befahrbar: „Spurweg“ in der Ortslage Werlaburgdorf

Der ADFC Wolfenbüttel ist daraufhin Anfang August im „Auftrag“ des „Tourismusverbandes Wolfenbütteler Land“ den RFW im Bereich des Landkreises Wolfenbüttel abgefahren und hat dessen Ist-Zustand gem. den Kriterien des Entwurfes für das zukünftige Verfahren schriftlich und fotografisch dokumentiert. Dabei wurden dann u. a. detailliert die Oberflächenbeschaffenheit und Breiten der einzelnen Wegeabschnitte sowie Problem- und Gefahrenpunkte erfasst oder aber z. B. auch die „soziale Sicherheit“ beurteilt.

eljot

Wussten Sie eigentlich, dass der ADFC in diesem Jahr 30 Jahre alt wurde? Im September 1979 wurde der Bundesverband in Bremen gegründet. Und pünktlich zum 30. Geburtstag gibt es auch eine optische Veränderung: **Ein neues Logo!** Das altbekannte Speicherrad tritt nun in den Ruhestand und wird durch ein modernes, abstrakteres Logo ersetzt. Es präsentiert sich in den ebenfalls neuen „Hausfarben“ dunkelblau und orange und wird Ihnen in Zukunft sicherlich in Publikationen und im Internet immer häufiger begegnen.



12 Jahre nach der 24. Novelle zur „Straßenverkehrsordnung“ (StVO):

„Illegale Radwege“ in Wolfenbüttel

„Illegale Radwege“ - was ist das denn? Um es zunächst einfach zu erklären: So könnte man (baulich abgetrennte) Radwege bezeichnen, die auch etliche Jahre nach der Novellierung der StVO im Jahre 1997 noch durch die Ausschilderung mit entsprechenden Verkehrszeichen



als „benutzungspflichtig“ ausgewiesen sind, obwohl sie nicht die in der StVO (bzw. in den dazugehörigen, für die Verwaltungen bindenden (!) Verwaltungsvorschriften / VwV-StVO) genannten Mindestvoraussetzungen hierfür erfüllen. Diese beschreiben die Breiten, die Oberflächenbeschaffenheit und die Führung der Radverkehrsanlagen.

Eine solche Beschilderung kann übrigens (im Juristendeutsch) „rechtswidrig“, aber trotzdem „rechtswirksam“ (das heißt: man muss sie trotzdem „befolgen“) sein. Oder aber im Extremfall sogar „nichtig“ (also „keinerlei Rechtswirksamkeit entfalten“), wenn die Anordnung und Aufstellung eines bestimmten Verkehrsschildes „offensichtlich und schwerwiegend rechtswidrig“ war.

Solche Radwege gibt es selbst im Jahre 2009 immer noch - leider auch in der Stadt Wolfenbüttel. Als Beispiele hierfür seien genannt:

Halchtersche Straße (Westseite):



teilweise als Radweg nicht eindeutig erkennbar, viele unübersichtliche Grundstückszufahrten, Führung durch Wartebereich in einer Bushaltestelle, zu schmal, schlechte Oberflächenbeschaffenheit.



Halberstädter Straße:

zu schmal (teilweise nur 80 cm), Lampenmasten zwischen Geh- und Radweg, schlechte Oberflächenbeschaffenheit.



Friedrich-Ebert-Straße:

Geh- und Radwege zu schmal (Radweg wird deshalb häufig von Fußgänger/innen mitbenutzt), Lampenmasten zwischen Geh- und Radweg, schlechte Oberflächenbeschaffenheit.



Der Gesetzgeber hat 1997 den für die Beschilderung zuständigen Straßenverkehrsbehörden (hier also der Stadt Wolfenbüttel) eine Übergangsfrist eingeräumt, für die im Einzelfall **unter bestimmten Voraussetzungen** für einen Radweg auch dann eine Benutzungspflicht angeordnet werden kann, wenn dieser die in der VwV-StVO genannten (Sicherheits-)Kriterien nicht erfüllt.

Aber davon einmal abgesehen, dass diese Voraussetzungen bei den hier zur Diskussion stehenden Radwegen in Wolfenbüttel größtenteils nicht erfüllt sind - die „Übergangsfrist“ dürfte nach 12 Jahren eigentlich abgelaufen sein.....

Soll dieser „illegale“ Zustand also noch weitere 12 Jahre Bestand haben?

Der ADFC fordert die Stadt als zuständige Straßenverkehrsbehörde deshalb auf, an den betreffenden Radwegen kurzfristig entweder die entsprechenden notwendigen Nachbesserungen im Sinne der geltenden Gesetze vorzunehmen, oder aber die Benutzungspflicht für diese Radwege aufzuheben - und es so den Radfahrer/innen als den so gern und vielzitierten „mündigen Bürgern“ dann endlich selbst zu überlassen, ob sie diese nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen entsprechenden Radwege noch benutzen möchten oder nicht.

eljot



Fahrradhandlung SattelFest

– Uwe Hartwig –

38173 Sickinge, 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

Kühlschrank sucht Mitfahrgelegenheit



Unter diesem Titel gab es schon vor ca. 15 Jahren eine Informationsbroschüre zu Lastenanhängern. Das Thema ist heute nicht minder interessant und die Auswahl an Anhängern deutlich größer. Der Radverkehrsanteil ist seitdem gestiegen, mehr Menschen versuchen, ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zu erledigen und auch die Anzahl der Haushalte ohne Auto soll größer geworden sein.

Doch wie beim Fahrrad gibt es auch bei Anhängern nicht das Allroundtalent, das für jede Last geeignet ist. Es stellt sich also wieder die Frage nach dem Einsatzzweck. Grob einteilen lassen sich die Anhänger nach dem Transportgut:

- Große Lasten (Kühlschrank, Brennholz, Gartenabfälle...)
- Einkäufe (evtl. mit Deckel, abschließbar...)
- Urlaubsgepäck (leicht, leichtlaufend, evtl. einspurig)

Kinderanhänger sollen hier nicht thematisiert werden. Erstens sind Kinder keine Last, zweitens ergäbe das allein vom Umfang her einen eigenen Artikel.



Jeder kennt die klassischen Baumarktanhänger mit schwarzer Kunststoffkiste und Befestigung am Sattelrohr. Das ist sicherlich noch die günstigste Variante (unter 100 Euro), aber nicht unbedingt die Beste. Moderne Anhänger sind am Ausfallende (dort wo das Hinterrad festgeschraubt wird) befestigt, haben einen tiefen Schwerpunkt und sind dadurch fahrstabiler. Außerdem bleibt der Gepäckträger nutzbar. Anhänger, die höhere Lasten von bis zu 100 kg transportieren sollen und eine größere Ladefläche haben, sind mit zwei Rädern ausgestattet.

Es gibt Modelle, die bis zu 100 kg vertragen und mit denen wirklich eine Waschmaschine befördert werden kann. Allerdings sind sie sperrig, etwas unhandlich, schwer und für den normalen Einkauf überdimensioniert. Elegant sind die Modelle mit nur einem Rad, die an beiden Ausfallenden befestigt sind. Sie sind leicht (5-10 kg), man kann zügig damit fahren und sie sind auch für den Singletrail geeignet. Ihre Zuladung ist aber auf 25-30 kg begrenzt und auch die Ladefläche ist deutlich kleiner. Ihr Nutzungsbereich ist daher die Radreise oder der kleine Einkauf.



Wenn zuhause weniger Platz ist, sollte man noch darauf achten, dass die Räder schnell abnehmbar sind und der Hänger sich ggf. zusammenfalten lässt. Wer beim Einkaufen mehrere Geschäfte anfährt oder die Ladung gegen Nässe schützen will, kann einen Hänger mit Deckel nehmen, der auch abschließbar sein kann.



Sowohl ein- als auch zweirädrige Hänger gibt es mittlerweile in gefederten Ausführungen. Für die meisten Verwendungen ist das nicht erforderlich; es erhöht nur Preis und Gewicht. Beim Transport von Tieren oder Radreisen auf überwiegend schlechten Untergründen (Schotterpisten o. ä.) kann eine Federung dagegen sinnvoll sein.



Die Bedürfnisse sind sehr individuell und die Möglichkeiten zahlreich. Daher gilt wie beim Fahrradkauf: gut überlegen, wozu der Hänger genutzt werden soll und ruhig mal ein oder mehrere Modell(e) beladen (!) Probe fahren. Dabei werden die Unterschiede schnell deutlich! Preislich liegt man meist mehr oder weniger deutlich unter 500 Euro, allerdings gibt es auch Modelle, die knapp an 1000 Euro heranreichen.

Eigenbauten

Wer einen Fahrradanhänger selbst bauen will, benötigt in der Regel Grundfertigkeiten der Metallbearbeitung, häufig auch die Fähigkeit und Möglichkeit zu schweißen oder hartzulöten. Im Internet sind diverse Beispiele und teilweise Bauanleitungen zu finden: die Bandbreite reicht vom professionellen Nachbau eines einspurigen Anhängers über die Aluprofil-Blindnieten-Variante bis zur Verwendung von Autodachboxen als Grundlage.



Auch die rechtliche Frage sollte nicht außen vor bleiben

Ein Fahrradanhänger darf maximal 100 Zentimeter breit sein, Höhen- und Längengrenzung dürften mit vier bzw. zwölf Metern irrelevant sein. Vorne und hinten müssen Reflektoren angebracht sein. Ein Rücklicht ist erforderlich, wenn das des Zugfahrrades durch Hänger oder Last verdeckt wird. Die Radwegebenutzungspflicht gilt nicht für mehrspurige Fahrzeuge und damit mit Ausnahme der einspurigen Anhänger auch nicht für Fahrräder mit Anhänger. Für den Transport von Tieren gelten keine besonderen Vorschriften, während für Kinder Sitze vorhanden sein müssen.



Hinweis: in der Radwelt Nr. 04/09, der Mitgliederzeitschrift des ADFC, wurden mehrere Lastenfahrräder vorgestellt

TN

Auf dem Fahrrad sicher durch die dunkle Jahreszeit

Tipps zum Radfahren im Herbst und Winter



Die Zeiten, in denen spätestens Anfang November das Fahrrad in den Keller verbannt wurde, sind glücklicherweise vorbei. Seit einigen Jahren lässt sich mehr und mehr beobachten, dass auch in der dunklen Jahreszeit mit dem Rad gefahren wird. Die technische Entwicklung, aber auch das Angebot an guter Funktionskleidung tragen sicherlich dazu bei. Aber auch die Erkenntnis, dass Radfahren im Winter sehr viel Spaß machen kann! Dabei sollte man allerdings einige Dinge beachten, um sicher auf dem Fahrrad durch Herbst und Winter zu kommen.

Sorgen Sie dafür, dass Sie gesehen werden!

Eine gut funktionierende Lichtanlage sollte zu jeder Jahreszeit eine Selbstverständlichkeit sein! Überprüfen Sie Front- und Rücklichter regelmäßig auf ihre Funktionstüchtigkeit.



Wenn Sie eine batteriebetriebene Lichtanlage besitzen, bedenken Sie, dass sich bei tiefen Temperaturen die Akkus sehr schnell entladen. Führen Sie daher stets Ersatzakkus mit, um diese notfalls austauschen zu können. Gerade im Winter empfiehlt sich eine zuverlässige Lichtanlage mit Nabendynamo, LED-Scheinwerfer und -Rücklicht! Eine Standlichtfunktion bringt übrigens ein großes Plus an Sicherheit! Fahren Sie auch bei trübem Tageslicht mit eingeschalteter Beleuchtung!

Neben der Lichtanlage sind die Reflektoren am Fahrrad wichtig. Kontrollieren Sie, ob die vorgeschriebenen Speichenreflektoren noch vorhanden sind und ersetzen Sie sie gegebenenfalls. Bei Reifen mit Reflektorstreifen sollten Sie darauf achten, dass dieser durchgängig sichtbar ist. Eventuelle Verschmutzungen entfernen!

Neben der Sichtbarkeit des Fahrrads ist auch die eigene Sichtbarkeit von großer Bedeutung: Achten Sie auf reflektierende Elemente an Ihrer Kleidung! Reflektoren gibt es in den verschiedensten Ausführungen (z. B. als Klettbänder, selbstklebende Streifen oder Folien) im Fachhandel. Sie kosten nicht viel Geld, erhöhen aber Ihre Sicherheit enorm. Auch mitgeführte Gepäckstücke, wie z. B. Schulranzen, Satteltaschen oder Sporttaschen sollten ebenfalls mit reflektierenden Elementen versehen werden.

Denken Sie mit!

Viele Autofahrer rechnen in der dunklen Jahreszeit nicht mit Radfahrern und fahren entsprechend unaufmerksam. Fahren Sie deshalb mit erhöhter Aufmerksamkeit und hoher Bremsbereitschaft, vor allem an Grundstückseinfahrten, Parkplatzzufahrten und Einmündungen von Seitenstraßen! Verzichteten Sie lieber einmal auf Ihr Vorfahrtsrecht und kalkulieren Sie stets ein, dass ein Autofahrer möglicherweise nicht rechtzeitig bremst!



Auch an trockenen Tagen sollten Sie - vor allem morgens - an schattigen Passagen und auf Brücken mit glatten, vereisten Stellen rechnen! Fahren Sie deshalb hier besonders vorsichtig und verringern Sie Ihre Geschwindigkeit. Planen Sie für den Weg zur Arbeit oder zur Schule sicherheitshalber 5 bis 10 Minuten mehr ein, als in den Sommermonaten.

Machen Sie Ihr Rad fit!

Bei kalter Witterung kommt es ganz besonders auf ein gutes Profil Ihrer Reifen an. Abgefahrene Reifen erhöhen die Rutschgefahr! Wenn Sie ohnehin vorhaben, die Reifen zu erneuern: Warten Sie nicht bis zum Frühjahr! Übrigens: für Fahrräder gibt es Reifen mit Spikes, die besonders bei Schnee- und Eisglätte eine bessere Bodenhaftung ermöglichen. Eine solche Anschaffung lohnt sich vor allem für diejenigen, die das Rad auch im Winter täglich nutzen und bei jedem Wetter darauf angewiesen sind.

Wichtig: Nicht oder nicht ausreichend geräumte Radwege sind nicht benutzungspflichtig! In diesem Fall sind Fahrradfahrer/innen berechtigt, die Fahrbahn zu benutzen. Der Gehweg – auch wenn er geräumt ist – ist für Fahrradfahrer/innen immer tabu!

Bedenken Sie, dass das Fahrrad in dieser Jahreszeit einer größeren Verschmutzung ausgesetzt ist. Vor allem Streusalzreste können erhebliche Schäden verursachen. Reinigen Sie daher Ihr Rad regelmäßig und sorgen Sie auch dafür, dass die Kette immer ausreichend geölt ist, damit sie nicht rostet.

Noch ein paar Worte zur Kleidung:

Es gibt, wie gesagt, ein großes Angebot an guter, praktischer Funktionskleidung. Eine Beratung im Fachhandel lohnt sich auf jeden Fall. Nach wie vor sollte bei der Auswahl der Kleidung das „Zwiebelprinzip“ gelten. Lieber eine Lage Kleidung mehr, die man notfalls ausziehen kann. Viele Funktionsjacken haben zudem abknöpfbare Innenjacken, die sich herausnehmen lassen. Vor allem Hände und Füße sollten Sie vor Auskühlung durch den Fahrtwind schützen. Wichtig sind daher warme, winddichte Handschuhe, die jedoch noch genug Gefühl zum Schalten und Bremsen lassen. Bei den Schuhen ist außerdem wichtig, dass diese eine rutschfeste Sohle haben.



Fazit:

Mit der richtigen Kleidung und umsichtiger Fahrweise braucht man auch in den Wintermonaten nicht auf das Fahrrad zu verzichten! Vor allem auf Kurzstrecken in der Stadt kommt man mit dem Rad häufig schneller voran, als mit anderen Verkehrsmitteln. Zum Einkaufen, zur Arbeit oder auch mal eine Radtour am Wochenende bei strahlendem Wintersonnenschein: **Radfahren macht auch im Winter Spaß und hält fit! Probieren Sie's doch einfach mal aus!**

GaD

Novelle der „Straßenverkehrsordnung“ (StVO) zum 1. September 2009

Was ist neu für den Radverkehr?



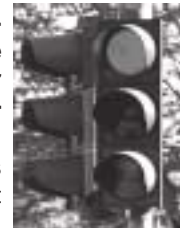
Am 1. September trat eine seit sieben Jahren angekündigte, jahrelang diskutierte und immer wieder veränderte und verschobene Novelle der „Straßenverkehrsordnung“ (StVO) bzw. der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) in Kraft. Für die Radler/innen bzw. den Radverkehr bringt diese u. a. folgende Änderungen mit sich:

- **Die Anlage von baulich abgetrennten Radwegen wird nicht mehr favorisiert, solche Radwege und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sind jetzt gleichgestellt**
Dies eröffnet den Kommunen einen größeren Handlungsspielraum bei der Entscheidung, welche Form der Radverkehrsanlage eingerichtet werden soll. Damit trägt der Gesetzgeber der Tatsache Rechnung, dass Radfahrstreifen die Sichtbarkeit von Radfahrern für Autofahrer insbesondere an den unfallträchtigen Kreuzungen und Einmündungen deutlich verbessern und so die Verkehrssicherheit erhöhen.
- **Die Radwegebenutzungspflicht wird auf das aus Verkehrssicherheitsgründen unbedingt erforderliche Maß beschränkt**

Die Radwegebenutzungspflicht bleibt also grundsätzlich bestehen, benutzungspflichtige Radwege sollen aber in Zukunft die Ausnahme darstellen. Die bisher gültigen Mindestvoraussetzungen für die Anordnung einer Benutzungspflicht (Breiten, Sicherheit, Oberflächenbeschaffenheit etc.) gelten ebenfalls weiterhin.

- **Radfahrer/innen haben zukünftig die Ampeln für den Kraftfahrzeugverkehr zu beachten und nicht mehr die Ampeln für die Fußgänger. Ausnahme: Radfahrer/innen auf Radwegen oder Radfahrstreifen müssen weiterhin die gesonderten Lichtzeichen für Radfahrer beachten, sofern solche vorhanden sind**

Damit werden auch hier Radfahrer/innen endlich als Bestandteil des Fahrzeugverkehrs anerkannt und nicht mehr als „Fußgänger mit zwei Rädern“ angesehen und behandelt.



- **Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung wird vereinfacht**

Durch Wegfall einiger der bisher geltenden Voraussetzungen hierfür können zukünftig viele weitere sichere und attraktive Verbindungen für den Radverkehr erschlossen werden.

- **Beim Verkehrszeichen „Sackgasse“ kann nun endlich auch ganz legal die Durchlässigkeit für Fußgänger/innen und Radler/innen mit einem entsprechenden Piktogramm gekennzeichnet werden**

- das Wegenetz wird dadurch auch für Ortsunkundige durchlässiger, unnötige Umwege werden vermieden.



Fazit: die aktuellen Änderungen der StVO und der VwV-StVO sind im Hinblick auf den Radverkehr zunächst einmal eigentlich hauptsächlich für die Arbeit von Straßenverkehrsbehörden und Planer/innen relevant und weniger für die Radfahrer/innen selbst. Letztere bekommen die Auswirkungen in vielen Fällen erst durch die Umsetzung der Novelle durch eben diese Behörden und Planer/innen in die Praxis zu „spüren“.

Dabei **kann** diese Gesetzesänderung dann durchaus den Radverkehr in Deutschland fördern und - wie es in einer Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums zu dieser Novelle so vollmundig formuliert war - „insgesamt mehr Sicherheit, weniger Umwege, freiere Fahrt für die Radfahrer bedeuten“.

Aber die Betonung liegt wieder einmal auf „kann“: ob sie es dann im Endeffekt auch wirklich tut, hängt wesentlich davon ab, ob die beiden o. g. Gruppen die mit der Novellierung geschaffenen neuen Handlungsspielräume im Sinne der damit möglichen Erleichterungen und Verbesserungen für den Radverkehr in Zukunft auch wirklich nutzen.

Nach der StVO-Novelle zum 1. September 2009:

ADFC regt Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr an

Die aktuelle Novelle der „Straßenverkehrsordnung“ (StVO) bzw. der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) erleichtert den Kommunen u. a. auch die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer/innen in Gegenrichtung als wirkungsvolles, sicheres und kostengünstiges Instrument der Radverkehrsförderung.

So wurden z. B. die erforderlichen Mindestbreiten für die Fahrbahn in solchen Einbahnstraßen reduziert. Des Weiteren ist es jetzt nicht mehr Voraussetzung, dass die Notwendigkeit der Öffnung einer bestimmten Einbahnstraße durch die Radverkehrsplanung der Gemeinde belegt sein muss.



Ebenfalls möglich: Öffnung der „Kanzleistraße“ bis zur „Bäregasse“ als Zufahrt zu den dortigen Fahrradabstellanlagen



Auf jeden Fall breit genug für eine Öffnung: der Mittelteil der „Harzstraße“ zwischen „Kleiner Kirchstraße“ und „Fischerstraße“

Der ADFC Wolfenbüttel hat daraufhin alle etwa 35 Einbahnstraßen in der Stadt, welche bislang nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, in den vergangenen Monaten noch einmal unter den neuen Kriterien begutachtet. Das Ergebnis ist eine Liste mit ca. 20 Einbahnstraßen, welche jetzt durch eine Öffnung weitere sichere und attraktive Verbindungen für den Radverkehr in Wolfenbüttel bieten könnten. Diese Liste wurde im Laufe des Monats September der zuständigen Stelle in der Stadtverwaltung zur Prüfung übergeben.

eljot

Mit dem Rad (und dem ADFC) die Stadt Wolfenbüttel entdecken

„Neuwolfenbütteler-Tour(en)“ und mehr...



Am 22. August war es soweit: der ADFC hatte zu seiner ersten „Neuwolfenbütteler-Tour“ eingeladen - für alle, die neu in Wolfenbüttel sind und unter sachkundiger Führung die Stadt per Rad erkunden möchten.

Bei schönstem Sommerwetter ging es dann an diesem Samstagnachmittag etwa 15 km kreuz und quer durch die Stadt - zu Bahnhof und Bibliothek, zu Kirchen und durch Parkanlagen, zu Fachhochschule und Schwimmbad. Und außer den Erläuterungen der Tourenleiter zu den interessanten Punkten „am Wegesrand“ lernten die Teilnehmer/innen so ganz nebenbei auch noch einige der vielen „Schleichwege“ kennen, welche das Radfahren in Wolfenbüttel erst so attraktiv machen, bevor der Ausflug dann in einem Eiscafé endete.

Viel Interessantes...



gab es dann auch eine Woche darauf wieder bei „Teil 2“ der Tour unter dem Motto **„Kennen Sie die Wolfenbütteler Ortsteile?“** zu erfahren. Nach dem ersten Teil im Frühjahr ging es diesmal in die westlichen der 1974 zu Wolfenbüttel eingemeindeten Ortsteile, also nach Groß Stöckheim, Fümmlerse, Adersheim und Leinde. Hier standen dann unterwegs u. a. Themen wie „Dreißigjähriger Krieg“, ein „Tumulus“, die „Teichmühle“, die Dorfkirchen, ein „Sühnekreuz“, Wüstungen oder eine „Motte“ auf dem Programm.

Vieles davon „sagt“ Ihnen nichts? Dann fahren Sie doch einfach mit, wenn wir diese Touren zu Geschichte und Gegenwart der Wolfenbütteler Ortsteile im kommenden Jahr noch einmal anbieten.....

Schon häufiger...

gab es für Interessierte in den vergangenen Jahren die Möglichkeit, an einer unserer **„Schleichwege-Touren“** durch die Stadt teilzunehmen. Was aber anscheinend dem „Andrang“ bei diesen Touren nach wie vor keinen Abbruch tut: 24 Teilnehmer/innen hatten sich Mitte September vor dem Z/U/M/ eingefunden, um solche Wege kennen zu lernen, die nur für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen zugänglich und benutzbar sind. Und die auf diese Weise attraktive Verbindungen herstellen, welche (da abseits vom Autoverkehr) stressfrei und sicher sind und zudem häufig auch noch deutliche Abkürzungen darstellen.

Auch diesmal gab es wieder selbst für alteingesessene Wolfenbütteler/innen unterwegs „Aha-Erlebnisse“ - sowohl, was ihnen bisher unbekannte „Schleichwege“ als auch neue „Perspektiven“ beim Blick auf diese Stadt betrifft. Wenn Sie also auch „Überraschungen dieser Art“ mögen, dann sind unsere „Schleichwege-Touren“ genau das Richtige für Sie - und auch diese bieten wir Ihnen im kommenden Jahr dann wieder an.....



eljot

„ADFC-Monitor“ und Studie des „Verbraucherzentrale Bundesverbandes“ (vzbv)

Deutsche wollen zukünftig häufiger auf das Fahrrad steigen

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans untersuchten der ADFC und das Meinungsforschungsinstitut SINUS Sociovision aus Heidelberg auf Basis von 2.000 telefonischen Interviews die Einstellung der Deutschen zum Thema Radfahren. Rund 38 Prozent der deutschen Bevölkerung möchten demnach das Fahrrad zukünftig häufiger nutzen. Im Vergleich zu Auto, Bus und Bahn gilt es als das Verkehrsmittel mit dem höchsten Spaßfaktor und einer ausgesprochen positiven Kosten- und Umweltbilanz.



Und: danach fahren schon jetzt 53 Prozent der Bundesbürger täglich oder zumindest mehrmals pro Woche Fahrrad. „Politiker müssten diese Zielgruppe viel stärker ansprechen und in ihren Verkehrskonzepten Radfahrern mehr Raum verschaffen“, fordert deshalb der ADFC. Mehr als 70 Prozent der Befragten finden zudem, die Kommunalpolitik sollte sich stärker mit dem Radverkehr beschäftigen. In der Studie zeigt der ADFC zudem, dass insbesondere in den Städten mehr Platz für den Radverkehr benötigt wird. Für die zu erwartenden Zuwächse reichen die jetzigen Radverkehrsnetze nicht aus.

Fahrrad fahren für den Klimaschutz

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine aktuelle Studie des PROGNOS-Institutes im Auftrag des „Bundesverbandes Verbraucherzentrale“ (vzbv) in einer repräsentativen online-Befragung der Kampagne „für mich. für dich. für´s klima.“ Darin geht es um die Bereitschaft der Verbraucher zu klimafreundlichem Verhalten.

Und da der Bereich „Mobilität“ einen wesentlichen und leider kontinuierlich weiter ansteigenden Anteil an den klimaschädlichen Emissionen hat, wurde auch hier nachgefragt; dabei ist u. a. Folgendes herausgekommen:

- ◆ das größte Potential liegt beim Fahrrad: für über 90 % der Verbraucher ist Fahrradfahren eine umwelt- und klimafreundliche, gesunde, kostengünstige und sportliche Art der Fortbewegung
- ◆ das Auto ist zwar nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel der Deutschen, doch das Fahrrad folgt an zweiter Stelle und wird immer beliebter. Bei Fahrten bis 4 km Länge liegen Fahrrad und PKW sogar gleich auf
- ◆ 34 % wollen das Fahrrad in Zukunft häufiger nutzen

Dazu Holger Krawinkel, Leiter des Fachbereiches Bauen, Energie und Umwelt im vzbv: „Das Fahrrad ist auf der Überholspur. Diesen Trend gilt es durch kluge Fördermaßnahmen zu verstärken“, die Politik müsse die Bedingungen für klimafreundliche Mobilität verbessern.

Quellen: ADFC Bundesverband und „Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.“

Naturerlebnis „Elbtalae“**Auf dem Elberadweg von Hamburg nach Magdeburg**

Ausgangspunkt unserer 5tägigen Radtour entlang des Elberadweges ist Hamburg - die Anreise erfolgte mit der Bahn ab Braunschweig mit Umstieg in Uelzen. Da der Elberadweg auf dieser Strecke fast durchgängig auf beiden Uferseiten verläuft, hat man oftmals die Qual der Wahl - und sollte seine Route schon im voraus ein klein wenig vorbereiten, z. B. hinsichtlich der Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, gelegentlich auftretender Steigungen, etc. Bei der Streckenplanung sollte daher bedacht werden, dass es nicht überall Brücken oder Fähren gibt!

Von Hamburg bis Lauenburg (60 km)

Am Bahnhof in Hamburg angekommen, müssen wir uns zunächst einmal unseren Weg durch das hektische Großstadt-Getümmel suchen. Die Ausschilderung zum Elberadweg ist denkbar schlecht. Wir verlassen Hamburg auf sehr schönen



Hitzacker

Wegen - durch Feld und Wald in Richtung Geesthacht. Nach einer kurzen Runde durch die Altstadt fahren wir weiter bis Lauenburg. Ein altes Schifferstädtchen mit schmucken, kleinen Fachwerkhäusern und winzigen, Kopfstein gepflasterten Gässchen. Ein abendlicher Bummel über die historische „Elbstraße“, die sich durch den Ort zieht, und beidseits von urigen, z. T. winzigen alten Häusern gesäumt ist, zeigt den ganz besonderen Charme dieses Ortes. Vom Schlossberg hat man einen wunderschönen Blick auf die Elbe.

Von Lauenburg bis Hitzacker (60 km)

Am nächsten Morgen geht's auf der anderen Elbseite weiter. Immer entlang des Elbdeiches zunächst bis Bleckede. Das „Elbschloss“ und die Altstadt lohnen einen

Abstecher. In Darchau setzen wir mit der Fähre über und radeln entlang des Elbdeiches bis nach Bitter. Eine kleine Fähre bringt uns hinüber nach Hitzacker. Auch hier wird das Ortsbild geprägt durch kleine Gässchen und Fachwerkbauten. Wer mag, kann auf den „Weinberg“ steigen und die herrliche Aussicht über die Elbe und auf die Altstadt genießen.

Von Hitzacker bis Wittenberge (85 km)

Ab Hitzacker verläuft der Radweg oberhalb des Elbdeiches und ermöglicht uns wunderschöne Ausblicke über das Biosphärenreservat Elbtalae. Reiher und Störche lassen sich hier wunderbar bei der Nahrungssuche beobachten oder segeln über unsere Köpfe hinweg, während das stetige Quaken der Frösche unseren Weg begleitet. Wir bleiben zunächst auf dieser Elbseite und passieren Langendorf und Gorleben, bevor es weitergeht nach Gartow (gut erhaltenes Schloss). In Schnackenburg setzen wir mit der Fähre wieder auf's andere Elbufer über und fahren weiter nach Wittenberge.



Schloss Gartow

Von Wittenberge bis Arneburg (85 km)

Unsere erste Station heute ist das Storchendorf Rühstädt, in dem es jährlich zwischen 30 und 40 bewohnte Storchennorste gibt. Ein unbeschreibliches Bild - und das stetige Klappern ihrer Schnäbel ist im ganzen Dorf zu hören! Der nun folgende Weg in Richtung Havelberg ist ganz besonders eindrucksvoll: rechts des Weges begleitet uns die Elbe, links die Havel. Auf einer Anhöhe über Havelberg befindet sich die imposante Domanlage. Der Aufstieg lohnt sich - auch wegen der schönen Aussicht auf die Altstadt, die auf einer Insel in der Havel liegt. Weiter geht es über Werben (alte Salzkirche, historisches Stadttor) nach Arneburg. Vom hiesigen Burgberg hat man nochmals einen eindrucksvollen Blick auf die Elbe.



Ab Tangermünde geht's auf der anderen Elbseite weiter. Schon von weither kann man die beiden Türme des Klosters von Jerichow erkennen. Auch hier sollte man sich ein wenig Zeit für eine kurze Besichtigung des im 12./13. Jahrhundert entstandenen Klosters nehmen. Über Ferchland (Fähre), Kehnert und Rogätz geht's weiter in Richtung Magdeburg. Von hier aus gibt es einen durchgehenden Zug zurück nach Braunschweig.

GaD

Elberadweg, Teilstrecke von Hamburg bis Magdeburg**Gesamtstrecke:** ca. 400 Kilometer**Zeitbedarf:** mindestens 5 Tage**Streckenqualität:** Die beschriebene Strecke verläuft zumeist auf asphaltierten Wegen, manchmal auch auf festen Wald- und Feldwegen und ist durchweg von sehr guter Qualität**Steigungen:** keine nennenswerten Steigungen, auch für Familien mit Kindern geeignet**Kartenmaterial:** z. B. bikeline „Elbe-Radweg Teil 2“ oder bva Spiralo „Elberadweg“**Weitere Infos** unter: www.elberadweg.de

„Sicher Radfahren in Wolfenbüttel“

Unter diesem Titel konnte der ADFC Kreisverband Wolfenbüttel eine Artikelserie aus vierzehn Artikeln in der Braunschweiger Zeitung, Wolfenbütteler Teil, platzieren. Über einen Zeitraum von knapp fünf Monaten wurden die Leserinnen und Leser u. a. mit Themen wie Beleuchtung, Radwegebenutzungspflicht, das Verhalten in geöffneten Einbahnstraßen und den Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf die Sicherheit informiert. Anders als bei vielen anderen Zeitungsartikeln aus den Quellen von Polizei, Verkehrswacht und ADAC zum Verhalten von Radfahrern (Verkehrsrودies...) erfolgte die Betrachtung nicht aus der Windschutzscheibenperspektive. Die Artikel wurden alle von Alltagsradfahrern verfasst und haben sicherlich zur Aufklärung der verkehrlichen Sachverhalte beigetragen.

Ein Artikel behandelte das Fahrradfahrenlernen für Erwachsene. Angeregt durch Herrn Hueske von der Braunschweiger Zeitung entstand daraus ein Kursangebot für interessierte Erwachsene, welches gemeinsam mit Dirk Feddern vom Fahrradladen im Zimmerhof umgesetzt wurde. Die ersten vier Damen (es waren deutlich mehr Anfragen) hatten an drei Abenden die Möglichkeit, unter fachkundiger und geduldiger Anleitung das Fahrradfahren zu lernen. Immerhin zwei davon konnten am dritten Abend mit einer kleinen Tour auf dem Fahrrad durch die Wolfenbütteler Innenstadt das Hochgefühl des Fahrradfahrens verspüren. Eine Teilnehmerin hatte aus gesundheitlichen Gründen nach dem zweiten Abend abgebrochen, eine weitere konnte wegen Gleichgewichtsproblemen in dieser kurzen Zeit das Radfahren nicht erlernen.

Die beiden erfolgreichen Teilnehmerinnen machten einen glücklichen Eindruck und haben nun die Möglichkeit Wolfenbüttel aus einer neuen Perspektive zu erkunden und gleichzeitig etwas für die Umwelt zu tun!

TN



Dirk Feddern · Großer Zimmerhof 8 · 38300 Wolfenbüttel · Tel. 0 53 31/90 37 70



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

- ◆ **Specialized**
- ◆ Qualitätsräder der vsf Fahrradmanufaktur
- ◆ Maßgeschneiderte Trekkingräder
- ◆ Kinder- und Jugendräder
- ◆ Ersatzteile, Zubehör und Service



Öffnungszeiten: Di – Fr 10.00 – 18.00, Sa 10.00 – 14.00 Uhr;
Mo geschlossen

Kurz notiert:

Okerbrücke zwischen Börßum und Werlaburgdorf bleibt gesperrt

Die Okerbrücke der „Warnetalbahn“ zwischen Börßum und Werlaburgdorf bleibt leider weiterhin gesperrt, da die Kosten für die Sanierung höher als erwartet sind und zudem zwischen den Beteiligten (der Warnetalbahn-GmbH, den Landwirten aus Werlaburgdorf sowie dem Landkreis Wolfenbüttel) keine Einigung über die Finanzierung erzielt werden konnte.



Damit bleibt diese beliebte Verbindung sowohl für den Alltags- als auch vor allen Dingen den Freizeitradverkehr weiterhin unterbrochen. Zudem gibt es bisher auch keine akzeptable Alternative hierzu - eine Benutzung der L614 zwischen Heiningen und Werlaburgdorf ist im jetzigen Zustand ohne einen straßenbegleitenden Radweg leider niemandem zu empfehlen.

Konsequenzen hat die Sperrung der Brücke bedauerlicherweise auch für den Radfernweg „Weser - Harz - Heide“: statt über die direkte Verbindung Börßum - Werlaburgdorf - Gielde wird er nun in Zukunft eben mangels geeigneter Alternativen wohl einen großen Umweg von Börßum via Hornburg und Schladen nach Gielde nehmen müssen.

eljot

E.R. fährt durch die Stadt.....

und kommt bei diesem neuen Anblick auf dem „Neuen Weg“ zunächst einmal aus dem „Staunen“ nicht mehr heraus: wieder eine neue Ampel so aufgestellt, dass sie sich zwischen Fuß- und Radweg befindet und damit letzteren an dieser Stelle noch schmaler macht, als er ohnehin schon ist. Tja, und wenn dann dort noch jemand steht und darauf wartet bei „Grün“ die Straße überqueren zu dürfen.....



Und das im Jahre 2009 (wohlgemerkt: nach Christi...). Als ob es in Wolfenbüttel noch niemals nie nicht Gespräche über solche vollkommen unnötigen Hindernisse wie Ampel- oder Laternenmasten auf bzw. direkt neben Radwegen gegeben hätte..... Aber: in dieser Stadt dauert halt bekanntermaßen manches ein bisschen länger.....

tröstet sich
I hr Erwin Radmann

Fahrräder unter Strom



Unter dem Begriff „Elektrofahrrad“ werden zwei grundsätzlich verschiedene Konzepte gefasst: E-Bikes und Pedelecs. Fahrräder mit Elektromotor sind für jeden Fahrertyp interessant. Der wenig Trainierte radelt mit geringem Kraftaufwand; der Berufspendler kommt nicht mehr verschwitzt bei der Arbeit an; Radreiserouten mit starken Höhenprofilen verlieren ihren Schrecken. E-Bikes können auch ohne Treten des Fahrers mit Motorantrieb fahren und benötigen Zulassung und Versicherungskennzeichen - im Gegensatz zum Pedelec.

Aus dem „Pedal Electric Cycle“ entwickelte sich kurzerhand der Begriff Pedelec. Hierbei handelt es sich um Fahrräder mit einem kleinen, rund 250 Watt starken Elektromotor. Der Motor gibt seine Leistung nur hinzu, wenn der Radler in die Pedale tritt. Muskeln und Motor arbeiten zusammen, aber der körperliche Einsatz hält sich in Grenzen. Im Standard-Modus spendiert der elektrische Antrieb etwa die gleiche Kraft, die der Radler per Tretkraft erzeugt = doppelte Leistung. Die eco-Stufe (hierbei gibt der Motor nur 50 % seiner Leistung ab) wird nur aktiv, wenn der Radler schwächelt, z. B. bei Steigungen oder Gegenwind. Im Power-Modus stürmt der Radler mit 1,5facher elektrischer Hilfe auf und davon. Die Trethilfe schaltet aber automatisch ab, wenn ein Tempo von 25 km/h überschritten wird.

Motor:

Der Motor kann an drei verschiedenen Punkten des Pedelecs montiert sein: Räder mit Vorderradantrieb lassen bei der Schaltungswahl alle Möglichkeiten offen. Nachteile: Das Motorgewicht sorgt für eine träge Lenkung. Das Vorderrad kann, vor allem beim Anfahren an Steigungen oder auf glatten Fahrbahnen, durchdrehen.

Im Hinterrad sitzt der Motor am unauffälligsten. Die Lenkung bleibt leichtgängig und auch ein rutschiger Untergrund ist kein Problem. Nachteile: Hinterradmotoren können nur mit Ketten-schaltungen kombiniert werden. Werden zudem die Reserve-Akkus in den Gepäckträgertaschen untergebracht, ist das Rad stark hecklastig. Bei ungleicher Gewichtsverteilung verliert man schneller die Bodenhaftung, das Rad ist einfach unhandlicher. Die Lage des Antriebs in der Fahrradmitte sorgt für ein ausgeglichenes Fahrverhalten, Schaltung und Bremsen sind frei wählbar, auch ein Nabendynamo kann verwendet werden. Nachteil: Ein spezieller Rahmen ist nötig und der Radstand verlängert sich durch den zusätzlichen Raum, den der Antrieb benötigt - zudem wird die Optik gestört.



Energie:

Die Energiequelle für den Motor stammt meist aus Lithium-Ionen-Akkus, die unter den gängigen Akkus das geringste Gewicht und die längste Lebensdauer aufweisen. Bei richtiger Nutzung kann ein Akku fünf bis sechs Jahre seinen Dienst tun. Die günstigen Pedelecs sind meist noch mit Blei-Akkus bestückt, die eine deutlich geringere Lebensdauer haben und somit auf längere Sicht deutlich teurer werden. Die Preise für Ersatzakkus sind hoch: von 200 EUR für Blei-Akkus bis knapp 1000 EUR. Ein Lithium-Akku übersteht mehr als 1000 Ladezyklen.

Reichweite:

Je nach Krafteinsatz: „Power-Stufe“ ca. 30 km bis hin zur „eco-Stufe“ mit einer Reichweite von 50 bis 70 km.

Finger weg von Nachrüstsets:

„Herkömmliche Räder sind nicht für Motoren konstruiert, die Schäden an Rahmen und Gabel sind vorprogrammiert“, dies ist die Aussage von dem Fahrradsachverständigen Ernst Brust von velotech.de.

Fazit:

„Durch die Anschaffung eines Pedelecs kann die Lebensqualität erheblich verbessert werden“, so jedenfalls die Aussage eines ADFC-Mitglieds aus unserem Kreisverband, der aus gesundheitlichen Gründen im letzten Jahr das Radfahren nahezu einstellen musste und nun wieder mit Freude an unseren Touren teilnehmen kann.

Aber Vorsicht: Man sollte über eine entsprechende Routine und Fahrpraxis verfügen, um in einer größeren Gruppe oder am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen.

RoB

Fahrrad-Erlebnistag für Jung und Alt**„RadTour '09 - das Sattel-Fest“ in Braunschweig**

Bereits das dritte Mal veranstaltete die Fahrradinitiative in Zusammenarbeit mit dem ADFC Braunschweig die „RadTour“ - einen ausgeschilderten Fahrrad-Rundkurs durch Braunschweigs Umland. Am 16. August 2009 hieß es wieder „Rauf auf's Rad“ und die Stadt per Fahrrad (neu) entdecken.

Auch der ADFC Wolfenbüttel bot wieder eine geführte Tour zum „Sattel-Fest“ an. 17 Teilnehmer/innen fanden sich bei hochsommerlichen Temperaturen auf dem Wolfenbütteler Stadtmarkt ein, und gemeinsam mit den Tourenleitern Karl Heinrich und Roswitha Börst ging es zunächst zum südlichen Streckenpunkt des Fahrrad-Rundkurses am Heidbergsee. Dort wurden die Teilnehmer von Aktiven des ADFC Braunschweig begrüßt und erhielten ihre Teilnahmekarten. Gemeinsam wurde dann der etwa 40 Kilometer lange und sehr gut ausgeschilderte Fahrrad-Rundkurs abgefahren.

Durch die Braunschweiger Innenstadt ging es nach Querum, Riddagshausen, Hondelage bis nach Rautheim. Unterwegs gab es insgesamt 10 Strecken-Kontrollpunkte, an denen die erradelten Kilometer auf den Teilnahmekarten „quittiert“ wurden. Hier gab es am Rande auch viele Informationen und Aktionen rund um's Fahrradfahren. Und natürlich wurde auch für das leibliche Wohl ausreichend gesorgt. „Eine rundum gelungene und sehr gut organisierte Veranstaltung.“ waren sich die Teilnehmer aus Wolfenbüttel einig. Und für viele von ihnen stand schon jetzt fest: „Im nächsten Jahr sind wir wieder dabei!“

858 Teilnehmer beteiligten sich an der „RadTour '09“ und erradelten gemeinsam eine Strecke von insgesamt 24.553 Kilometern!

GaD

Fahrrad fahren macht Spaß... - schieben dagegen nicht



Kurz zu meiner Person: Ich bin Heiko Radde, 35 Jahre, seit fünfzehn Jahren im ADFC und Alltagsfahrradfahrer. Seit meinem achten Lebensjahr schraube ich an meinen Fahrrädern selber und lerne jedes Mal etwas hinzu. Ich achte darauf, dass alle wesentlichen Funktionen meines Fahrrades einsatzbereit sind. Dazu gehören als wichtigste Teile die Reifen, die Bremsen, der Antrieb und die Lenkung.

Bei den monatlichen Codieraktionen des ADFC und auf meinem täglichen Weg zur Arbeit stelle ich immer wieder fest, in welchem technisch erbärmlichen Zustand viele Fahrräder meiner Mitmenschen sind. Viele Leute fahren ohne fest montierte Beleuchtung. Das ist noch eines der kleineren Verkehrsdelikte und in Zeiten, in denen Nabendynamos zu erschwinglichen Preisen zu haben sind, nicht gerade sehr toll gegenüber seiner Umwelt. Häufig haben die Fahrräder, die ich bisher codierte (und das waren einige) und jeden Tag an mir vorbeifahren sehe (bzw. vorbeifahren höre), schlecht funktionierende Bremsen und zu wenig Luft in den Reifen. Luftaufpumpen sollte keine große Schwierigkeit darstellen. Die Angabe des maximalen Luftdrucks findet man meistens an der Seite des Reifens. Da die meisten Fahrräder Kettenschaltungen haben, besitzen sie zwei Handbremsen. Oft funktioniert nur eine Bremse von den beiden. Hinzu kommt, dass die Bremsgriffe häufig in Richtung Himmel zeigen. Da frage ich mich dann immer: „Wie kommen die Leute an die Hebel?“

Oder: neulich habe ich ein abgestelltes Fahrrad gesehen. Es war angeschlossen und sah aus, als ob es auch in Gebrauch sei. Dort, wo eigentlich zwei Pedale sein sollten, waren nur noch die Pedalachsen, also Pedale ohne Trittflächen (siehe Foto). Ich fragte mich, wie man damit fahren könne? - Sicherlich ein Artist, der Besitzer dieses Fahrrades.



Gut - auch meine Fahrräder sind nicht so super genau eingestellt, wie die Räder der Radrennsportler. Die Fahrräder, mit denen ich fahre, sind so weit verkehrssicher, dass es mir Spaß macht, mit ihnen zu fahren und dass sie den Anforderungen der Straßenverkehrszulassungsordnung genügen. Mit Fahrrädern ist es, wie bei allen technischen Geräten des täglichen Gebrauchs – sie benötigen Pflege und ab und zu mal eine kleine Reparatur. Reparaturen müssen nicht aufwendig sein. Meistens benötigt man nur den Willen, den inneren Schweinehund zu überwinden, um die Schraube wieder fest anzuziehen. Auch viele Kinderfahrräder befinden sich in einem schlechten Zustand. Nicht die Kinder, sondern die Eltern sind dafür verantwortlich!!!

Und vielleicht bietet der ADFC Wolfenbüttel im kommenden Jahr wieder einmal einen Kurs an, der unter dem Motto läuft „Wie helfe ich mir selbst?“

HR

Tipp: Auf unseren Internetseiten (www.adfc-wf.de) bieten wir Ihnen unter der Rubrik „Technik“ zahlreiche Beiträge zum Thema „Fahrradtechnik“ zum kostenlosen Download an!

Impressum

RadZeit ist die Mitglieder-Zeitung vom



Kreisverband Wolfenbüttel

Herausgeber

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

RadZeit erscheint dreimal jährlich.
Nachdruck nur mit Zustimmung des ADFC,
Kreisverband Wolfenbüttel.

Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Erhältlich außerdem kostenlos im Fahrrad-
fachhandel, in diversen Geschäften und öf-
fentlichen Einrichtungen (z. B. Fachhochschu-
le, Kreisvolkshochschule), im Zentrum für
Umwelt und Mobilität (Z/U/M/) sowie bei der
Touristinformation.

Das Redaktionsteam:

Roswitha Börst (RoB)
Gaby Duwe (GaD)
Peter Heinemeyer (PH)
Jürgen Langer (eljot)
Martin Langer (ML)
Thilo Neumann (TN)
Karl H. Börst (KHB)
Heiko Radde (HR)

Druck: Lebenshilfe Braunschweig

Auflage: 700 Exemplare

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

Fahrradcodierung

Die nächsten Termine < jeweils von 16.00 bis 18.00 Uhr > im Z/U/M/

4. Dezember 2009, 8. Januar und 5. Februar 2010

Fahrradberatung: Jeden Freitag von 16 - 18 Uhr im Z/U/M/

Treffen für Aktive und „Neu-Aktive“, die unsere Arbeit unterstützen:

**Jeweils am 2. Dienstag im Monat um 20.00 Uhr Plenum in der EFB
(Evangelische Familien-Bildungsstätte, Dietrich-Bonhoeffer-Str. 1)**

Jeden weiteren Dienstag im Monat < um 20.00 Uhr > im Z/U/M/

So finden Sie das Z/U/M/



Öffnungszeiten des Z/U/M/:

Zentrum für Umwelt und Mobilität

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

Titelfoto: Es geht „aufwärts“ mit dem Fahrrad

eljot

»Alle Wege führen aufs Rad«



»Jeden Tag bringe ich meine Kleinen auf dem Rad zum Kindergarten.«

Karin Marx (Trier)

Machen Sie es wie Frau Marx. Ob auf dem Land oder in der Stadt: Viele gut ausgebaute Radwege warten darauf befahren zu werden.

