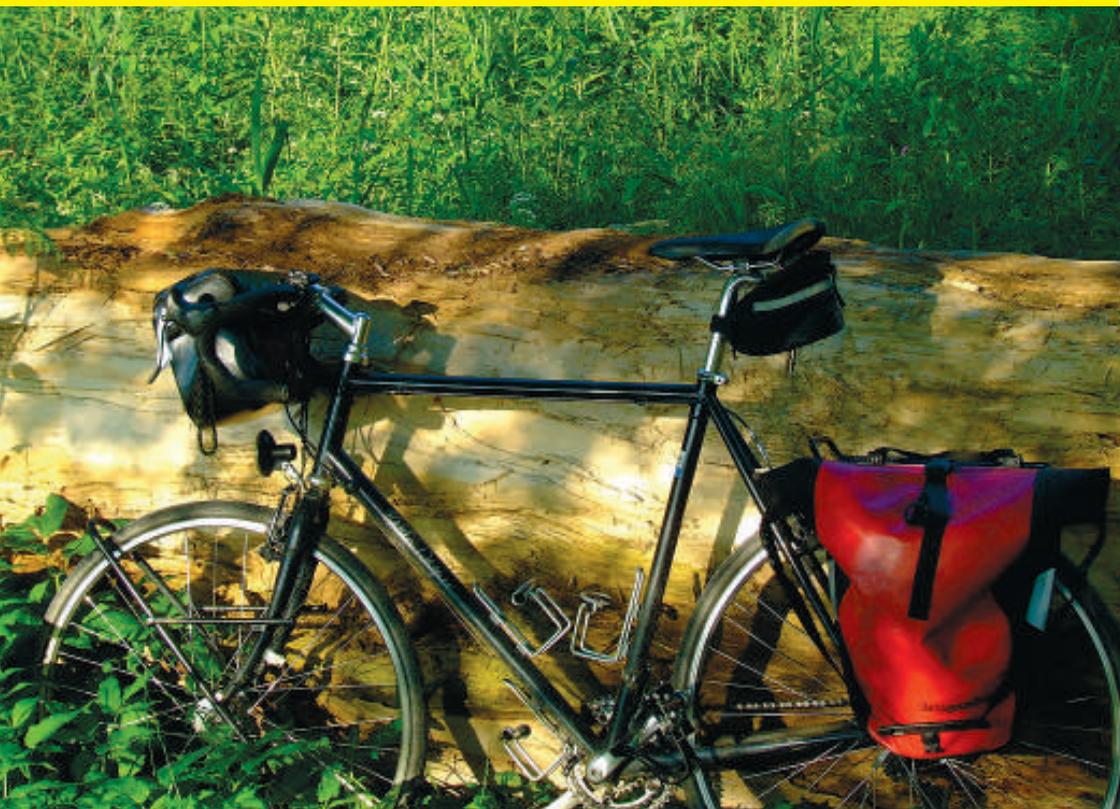


RadZeit

Wolfenbüttel



Prima Klima in Wolfenbüttel?

Tourentipp: Radeln in der Mitte Deutschlands

Auf Entdeckungstour in der Samtgemeinde Baddeckenstedt



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Kreisverband Wolfenbüttel

Heft Nr. 26

Herbst 2008

Impressum

RadZeit ist die Mitglieder-Zeitung vom



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

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 viermal 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. Fachhoch-
schule, 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)

Druck: Lebenshilfe Braunschweig

Auflage: 600 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/

10. Oktober, 7. November, 5. Dezember 2008

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: „Das Rettungsfahrzeug des Planeten“ (eljot)

Mobil mit null Emissionen

Nein nein, das Fahrrad allein ist sicherlich im Hinblick auf den menschlich verursachten Klimawandel und seine Folgen nicht „Das Rettungsfahrzeug des Planeten“. Aber es kann (entgegen der bei vielen verbreiteten Meinung) einen wichtigen Teil dazu beitragen.

So könnten zum Beispiel in Deutschland nach einer Studie des „Umweltbundesamtes“ (UBA) zwischen 12 und 13 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr „weggeradelt“ werden. Dies entspräche bei Gesamtemissionen von etwa 900 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr in Deutschland immerhin bis zu 1,45 % der Gesamtmenge. Bezogen auf das im „IKEP“ * politisch formulierte Einsparungsziel von 40 % gegenüber 1990 bis zum Jahre 2020 (= 270 Millionen Tonnen/Jahr gegenüber heute) ergäbe sich sogar ein Anteil von bis zu 4,8 % an eben dieser Menge.

Die Voraussetzung dafür laut UBA: die Deutschen müssten die mageren 300 km/Jahr, welche sie durchschnittlich mit dem Fahrrad fahren, nur vervierfachen und damit entsprechend Autofahrten ersetzen. Dazu wäre es allerdings notwendig, das Fahrrad auch verstärkt im Alltagsverkehr zu nutzen. Etwas, was z. B. die Niederländer oder Dänen schon immer ganz selbstverständlich tun und so auch das vom UBA genannte Ziel locker und weit übertreffen.

Aber Sie, liebe Leserinnen und Leser, machen das ja auch schon lange.....

Einen fahrradfreundlichen Herbst wünscht Ihnen in diesem Sinne Ihr

eljot



* IKEP: „Integriertes Klimaschutz- und Energieprogramm“ der Bundesregierung

PRIMA KLIMA?

Nach einem jetzt von der EU-Umweltagentur vorgelegten Bericht

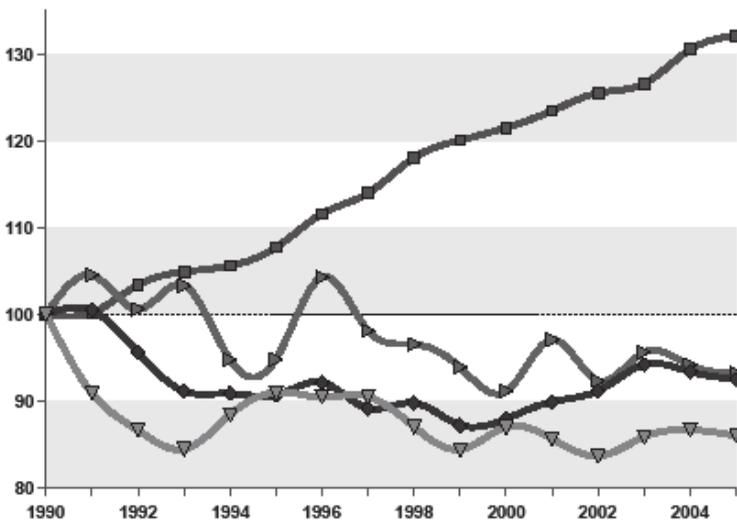
- ◆ sind in der EU die jährlichen gesamten Emissionen an Treibhausgasen zwischen 1990 und 2005 von 5.621 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten (MtCO₂) auf 5.177 Mt CO₂ jährlich gesunken (- 7,9 %).
- ◆ Im gleichen Zeitraum sind die jährlichen klimarelevanten Emissionen aus dem Verkehrssektor hier von 903 MtCO₂ auf 1.139 MtCO₂ jährlich angestiegen.
- ◆ Der Anteil des Verkehrssektors an diesen gesamten Emissionen hat sich damit von 16,1 % im Jahre 1990 auf 22 % im Jahre 2005 erhöht.
- ◆ Die Tendenz bei diesen Emissionen im Verkehrssektor ist weiterhin steigend.

CO₂ Emissionen nach Sektoren (EU-27)

(Entwicklung von 1990 bis 2005 in %, 1990 = 100)



■ Verkehr ▲ Haushalte ◆ Energieerzeugung ▽ Industrie



Quelle: Allianz pro Schiene - Berechnungen auf der Grundlage von Daten der EU-Kommission vom 29.01.2008, EU-Kommission: EU Energy in Figures Pocket Book 2007.

- ◆ 93 % der verkehrsbedingten Emissionen stammen in der EU aus dem motorisierten Straßenverkehr.
- ◆ Um die auf der Konferenz von Bali gesteckten Ziele beim Klimaschutz zu erreichen, müssten in der EU bis 2020 die Emissionen aus dem Verkehrssektor mindestens auf 767 MtCO₂, eigentlich aber auf 709 MtCO₂ jährlich reduziert werden (dies entspräche einer Reduzierung auf 67,4 % bzw. 62,2 % der Menge des Jahres 2005).

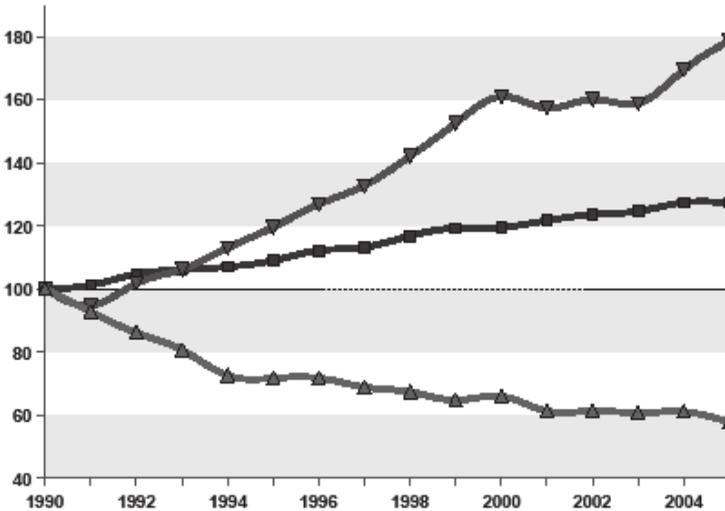
„Der Zwilling der Herumfahrei
ist die Immobilität des Denkens“

Der Philosoph Paul Virillio

CO2 Emissionen im Verkehrssektor (EU-27)

(Entwicklung von 1990 bis 2005 in %, 1990 = 100)

■ Straßenverkehr ▲ Flugverkehr ▴ Eisenbahn



Quelle: Allianz pro Schiene - Berechnungen auf der Grundlage von Daten der EU-Kommission vom 29.01.2008, EU-Kommission: EU Energy In Figures Pocket Book 2007.

Nach: „Climate for a transport change“ / Bericht der „European Environment Agency“ / Copenhagen 2008

Einige der Schlussfolgerungen des Berichtes:

- Mit technischen Maßnahmen alleine sind die selbst gesteckten Klimaschutzziele im Verkehrsbereich auf keinen Fall zu erreichen.
- Um ein unter ökologischen Gesichtspunkten nachhaltiges Verkehrssystem zu realisieren, müsste in Zukunft in der EU die Gesamt-Verkehrsmenge jährlich um 2 % reduziert werden - momentan steigt die Verkehrsnachfrage in der EU jährlich um 15%.
- Die Implementierung von nicht-technischen Maßnahmen einschließlich Verhaltensänderungen muss sowohl auf EU-Ebene, als auch auf nationaler und lokaler Ebene fortgesetzt und intensiviert werden.



E.R. fährt durch die Stadt.....*

und schnappt vor einem Geschäft im Bereich der „Jahnstraße“ einen Dialog zwischen zwei etwa 9-jährigen Mädchen auf, in dessen Verlauf dann u. a. auch folgender Satz fällt: „Ich wundere mich gar nicht, dass so dick ist - er hat ja kein Fahrrad.“

„Schlaue Kinder hat das Land“ freut sich daraufhin Ihr

Frisch aus der Druckmaschine:
neue Broschüre des ADFC



„Mobil mit Kind und Rad“

Es hat bekanntermaßen viele Vorteile, wenn Kinder mit dem Fahrrad transportiert werden oder (ab einem bestimmten Alter) selber mit dem Rad fahren - für die Gesundheit, die Koordination von Bewegungsabläufen, die Fähigkeit zur Orientierung, das Erlernen „sozialer Kompetenzen“, den Umwelt- und Klimaschutz, die Vermeidung (gesellschaftlicher) Kosten, usw.

Ob also zum Kindergarten oder zur Schule, zu Freunden oder zum Hobby, im Alltag oder in der Freizeit – alles spricht dafür, dass (auch) Kinder sich aus eigener Kraft fortbewegen. Ob aber zu Fuß oder mit dem Fahrrad – gerade in der heutigen Zeit stellen sich Eltern hierzu auch viele Fragen.

Möglichst viele dieser Fragen rund um das Radfahren von und mit Kindern versucht eine neue Broschüre des ADFC mit dem Titel „mobil mit Kind und Rad“ zu beantworten. Auf 48 Seiten im Format DIN A5 ist alles Wissenswerte zu finden, was beim Radfahren mit dem Nachwuchs zu beachten ist, z. B.:

- Was ist wichtig beim Kauf eines Kindersitzes, eines Anhängers oder eines Kinderrades?
- Welche Übungen bereiten den Sprössling auf das Radfahren vor?
- Mit dem Rad zur Schule
- Wie gelingt ein Familienausflug per Rad ins Grüne?

Die Broschüre ist ab sofort beim ADFC Wolfenbüttel im „Zentrum für Umwelt und Mobilität“ erhältlich. Oder aber zum Herunterladen als PDF-Datei (2340 KB) von den Internetseiten des ADFC, www.adfc.de > Verkehr > Mobil mit Kind und Rad. Dort finden Sie auch noch weitere Informationen zum Thema „Kleine Radler/innen auf großer Fahrt“.

eljot



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

Helmpflicht oder nicht?

Am 10. Juni druckte die „Braunschweiger Zeitung“ einen Artikel, in dem behauptet wurde, dass Radfahrer ihren Schadenersatz verlieren, wenn sie bei einem Unfall verletzt werden, weil sie keinen Helm getragen haben.



Der Artikel beruft sich auf zwei Gerichtsurteile. Im ersten Fall handelt es sich um einen zehnjährigen Jungen, der (unbehelmt) gegen einen Kleinlaster fährt und dabei zu Fall kommt. In dem zweiten Fall geht es um einen erwachsenen Rennradler (ebenfalls unbehelmt), der in einer unübersichtlichen Kurve mit einem entgegenkommenden Traktor zusammenstößt. Zunächst hielt ich diesen Artikel für einen schlechten Scherz. Bekommen Radfahrer etwa eine Mitschuld an Unfällen, wenn sie keinen Helm tragen?

Erst am 15. Juli (also nach mehr als einem Monat!) gab es eine Richtigstellung zu diesem Artikel. Man räumte ein, aus den zitierten Gerichtsurteilen die falschen Schlüsse gezogen zu haben. Die erwähnten Radfahrer mussten zwar auf einen Teil des Schadenersatzes verzichten, aber NICHT, weil sie keinen Helm getragen hatten, sondern „wegen unvorsichtigen Verhaltens“. Schön, dass es noch eine Richtigstellung gegeben hatte. Der ursprüngliche Artikel hatte aber schon einen erheblichen „Flurschaden“ angerichtet. Der radfahrende Leser wurde bereits nachhaltig verunsichert.



Was sagt der Gesetzgeber zum Tragen von Fahrradhelmen?

In Deutschland besteht generell KEINE HELMPFLICHT für Radfahrer. Und weil es keine Helmpflicht gibt, gilt das Fehlen eines Fahrradhelms bei einem Unfall auch nicht als Mitverschulden.

Welche Argumente sprechen GEGEN die Helmpflicht?

In Australien, wo es bereits seit 1991 die Helmpflicht für Radfahrer gibt, hatte die Anzahl der Radfahrer im Straßenverkehr seitdem dramatisch abgenommen. Die Bürger waren nicht mehr bereit, mit dem Rad zu fahren, wenn sie dafür einen Helm tragen müssen. Die Menge der bei Unfällen verletzten Radfahrer (mit Kopfverletzungen) hatte dennoch zugenommen. Der gewünschte Effekt (weniger Verkehrstote, weniger Verletzte) trat nicht ein. Weil das Fahrrad aus dem Verkehrsraum "verschwand", wurde das Rad von anderen Verkehrsteilnehmern weniger wahrgenommen. Dies führte zu erhöhten Unfallzahlen mit Radfahrern.



Welche Argumente sprechen für das Tragen eines Fahrradhelmes?

Unfälle mit dem Rad passieren mit oder ohne Helm. Fahrradhelme können Verletzungen im Kopfbereich verhindern oder vermeiden. Der Helm kann jedoch nicht gegen Verletzungen anderer Körperteile schützen.

Was sagt der ADFC zum Tragen eines Fahrradhelmes?



Der **ADFC** vertritt die Meinung, dass das Tragen eines Fahrradhelmes eine freiwillige Sache bleiben sollte. Der Helm kann im Falle eines Sturzes Kopf und Gesicht schützen. Der **ADFC** wehrt sich allerdings vehement gegen die Einführung einer Helmpflicht für Radfahrer. Falls es nämlich zu einem Unfall mit Kopfverletzung kommen sollte und der Radfahrer keinen Helm getragen hat, trüge dieser automatisch eine Mitschuld am Unfall. Dies würde viele Bürger davon abhalten, das

Rad zu benutzen. Das Fahrrad verschwände aus dem Verkehrsraum und würde unattraktiv. Damit verschwänden auch die Vorteile der Radnutzung als gesundheitsförderndes, emissionsfreies und umweltgerechtes Verkehrsmittel. Die noch verbleibenden Radfahrer wären erhöhten Unfallgefahren ausgesetzt, weil die Gesamtzahl der Radfahrer abnähme und damit die Präsenz der Radfahrer in den Köpfen der anderen Verkehrsteilnehmer abnehmen würde.

Und meine Meinung?

Ich trage oft einen Fahrradhelm. Bei langen oder schnellen Radtouren erhoffe ich mir dadurch einen Schutz vor Sturzverletzungen am Kopf. Täglich lege ich viele Kilometer mit dem Rad zurück. Ich weiß, dass es durch Müdigkeit, Unaufmerksamkeit und schlechte Wegeoberflächen zu schweren Stürzen kommen kann. Ich muss auch immer wieder erleben, dass andere Verkehrsteilnehmer rücksichtslos fahren und mich in Gefahr bringen. Außerdem schützt mich der Helm bei Regen, bei starker Sonne oder Kälte. Das Tragen eines Fahrradhelmes sollte aber stets freiwillig bleiben. PH



fahrradladen im zimmerhof

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

Damit Sie Spaß und Freude beim Fahrrad fahren 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

Radeln in der Mitte Deutschlands Durch das Ulstertal und auf der Milse- burg-Route zum längsten Radweg- Tunnel Deutschlands

Mit dem Fahrrad durch die Rhön - wer denkt da nicht an Berge, an die 950 m hohe „Wasserkuppe“, an anstrengende Bergauffahrten? Das geht auch ganz anders. Auf bequemen Wegen verbinden der Ulstertal-Radweg und die Milseburg-Route die Flüsse Werra und Fulda.

Der Ulstertal-Radweg beginnt in Vacha/Philippsthal (Rhön), dort wo die weißen Kalisalz-Halden das Landschaftsbild prägen. Der Weg führt durch idyllisch gelegene Ortschaften entlang der Ulster und bietet schöne Aussichten. Auf gut befestigten Wegen (streckenweise auf einer ehemaligen Bahnstrecke) gelangt man über Tann/Rhön nach Hilders. Dort beginnt der Milseburg-Radweg. Er erhielt zu Recht das Prädikat „Extra-Klasse“. Glatter Belag, geringe Steigungen auf einer ehemaligen Bahntrasse, einsam in der Landschaft, fernab großer Straßen, mit langgezogenen Serpentinien und 14 Brücken. Und noch eine Top-Attraktion: Deutschlands längster Radwegtunnel, 1172 Meter lang, beleuchtet und Video überwacht. Der Tunnel ist von November bis März geschlossen und dient zu dieser Zeit den Fledermäusen als Winterquartier. Es empfiehlt sich vor der Einfahrt in den Tunnel einen Pullover anzuziehen, im Tunnel herrscht eine gleichmäßige Temperatur von nur 10 Grad C.



Diese Verbindung zwischen Werra und Fulda lädt zu einer „Drei-Flüsse-Rundtour“ ein.

Start- und Endpunkt Hann.-Münden. Eine Anreise mit der Bahn ist gut möglich. Der Werra flussaufwärts folgend führt der Weg vorbei an Burgen, Schlössern und Städten, die wie Perlen an einer Kette aufgereiht sind. Im Tal entlang fährt man durch die Orte Witzenhausen, Bad-Sooden-Allendorf und Eschwege. Der Werratal-Radweg ist sehr gut beschildert.

Rund um das „Werraknie“

Von Eschwege geht's nach Creuzburg, dem schönsten Abschnitt des Werratal, durch den Naturpark Eichsfeld-Hainich-Werratal und nach Vacha.

Weiter geht es dann wie oben beschrieben nach Fulda/Petersberg. Für die Rundtour fahren Sie entlang der Fulda über den Fuldataal-Radweg zur Burgenstadt Schlitz. Zwischen bewaldeten Hängen der Rhön radelt es sich locker nach Westen, durch Bad Hersfeld, Rotenburg, Melsungen, Kassel wieder zum Ausgangspunkt Hann. Münden.

Der Rundkurs hat eine Länge von ca. 420 km und lässt bei einer Planung von neun Tagen ausreichend Zeit für Besichtigungen der vielen schönen Städte und Dörfer an der Route.

RoB

Literatur: Fulda-Werra-Rhön von Frank Wittenbrock, erschienen im Witt-Verlag.
Infos unter www.fulda-werra-rhoen.de

Prima Klima in Wolfenbüttel oder wo der ADFC sonst noch so aktiv ist

In der breiten Öffentlichkeit wird der **ADFC** als Interessenvertretung der Radfahrer und über seine Tourenangebote wohl noch häufiger als radtouristischer Verband wahrgenommen. Was oftmals übersehen wird: der **ADFC** ist nicht zuletzt auch ein Umweltverband. Steht doch das Streiten und Werben für die, nach dem zu Fuß gehen, umweltfreundlichste Art der Fortbewegung, dem Radfahren, im Mittelpunkt seines Handelns.

Sowohl auf **ADFC**-Bundes- als auch auf Landesebene soll nun durch verstärkte Aktivitäten für das Radfahren als aktiven Beitrag zum Klimaschutz bei Vereinen, Verbänden, demokratischen Parteien und in der Öffentlichkeit geworben werden.

Prima Klima auch in Wolfenbüttel?

In der Stadt Wolfenbüttel beschäftigt sich seit dem Jahr 2001 eine Gruppe engagierter Bürger im Rahmen der „Lokalen Agenda 21“ mit den Fragen des Klimaschutzes, der Energieeffizienz und der Förderung erneuerbarer Energien. Dieser Arbeitskreis „Klima und Energie“ hat als Grundlage für ein noch zu erarbeitendes Klimaschutzkonzept in den letzten zwei Jahren eine umfassende und detaillierte Energie- und Emissionsbilanz für Wolfenbüttel erarbeitet. Nach Präsentation der Bilanz in den politischen Gremien der Stadt Wolfenbüttel und einer Empfehlung des Bauausschusses zur Erarbeitung von möglichen Klimaschutzmaßnahmen bis Mitte des Jahres 2009, kamen am 28.06.2008 auf Einladung der Stadt Wolfenbüttel erstmals Akteure aus Politik, Verwaltung und von Umweltverbänden zur Erarbeitung verschiedener Maßnahmenbündel im Wolfenbütteler Rathaus zusammen.

Auch der **ADFC** Kreisverband Wolfenbüttel war eingeladen. In Arbeitsgruppen zu den Themenbereichen Konsum, Mobilität und Gebäude diskutierten die Teilnehmer eine Vielzahl von Handlungsmöglichkeiten zum Klimaschutz / zur Verminderung von klimaschädlichen Emissionen.

Wie die anderen Arbeitsgruppen, so präsentierte auch die Arbeitsgruppe Mobilität, in der neben Ratsmitgliedern und einem Mitglied der „Lokalen Agenda 21“ auch der **ADFC** Kreisverband Wolfenbüttel vertreten war, ihre Ergebnisse im Plenum. Diese reichten

Maßgeschneiderte Lösungen für Individualisten



DettumBikes

Harzburger Str. 5 a

38173 Dettum

Tel. 0175 2933640

info@dettumbikes.de

www.dettumbikes.de

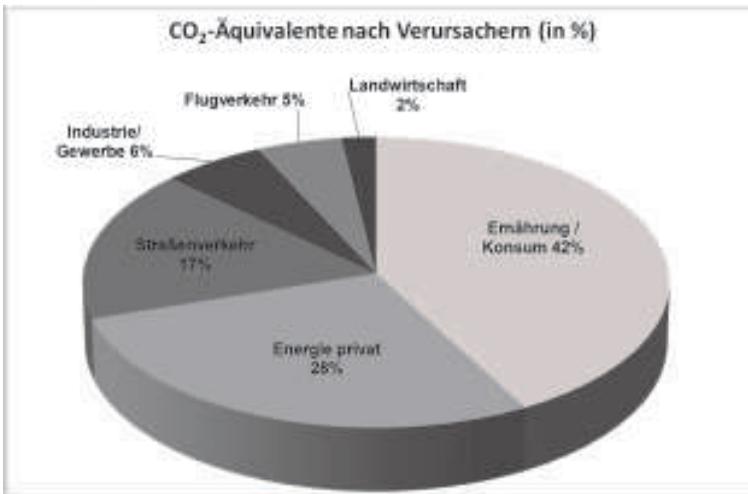
Konfigurieren Sie Ihr Fahrrad selbst

DettumBikes baut Fahrräder nach Kundenwunsch

Öffnungszeiten: Montag - Freitag 16.00 - 19.00 Samstag 10.00 - 15.00

von der Durchführung von Info- bzw. Werbekampagnen für umweltfreundliche Mobilität, über Mobilitätserziehung in Kindertagesstätten und Schulen, die Verstetigung/Verflüssigung der Verkehrsabläufe, ein neues Stadtbuskonzept und umweltfreundliches Reisen bis hin zur Umsetzung einer Radverkehrsstrategie.

Gerade dem Kurzstreckenbereich und Wolfenbüttel als gutes Beispiel einer Stadt der kurzen Wege gilt dabei das Hauptaugenmerk des **ADFC**. In Deutschland entfallen ca. 22 % aller klimaschädlichen Emissionen auf den Verkehrssektor, allein 17 % auf den Kfz-Verkehr. In diesen Werten sind aber lediglich die **direkten Emissionen** enthalten, also nur diejenigen, welche durch den Betrieb des jeweiligen Fahrzeuges entstehen. Die sog. **indirekten Emissionen** „verstecken“ sich in anderen Bereichen. So sind z. B. die Emissionen für die Produktion, Transport etc. eines PKW im untenstehenden Diagramm nicht im Bereich „Straßenverkehr“ enthalten, sondern dem Bereich „Ernährung/Konsum“ zugeordnet. Nach einer Berechnung des Schweizer INFRAS-Institutes erhöhen sich z. B. die klimarelevanten Emissionen eines PKW bei Einbeziehung der indirekten Emissionen noch einmal um ca. 18,5 %. Für die Stadt Wolfenbüttel haben nach unseren Berechnungen allein die direkten Emissionen des Verkehrssektors sogar einen Anteil von 24 % an den Gesamtemissionen. In diesem Wert aber noch nicht enthalten sind, z. B. alle Emissionen, die beim Transport von Waren von außerhalb zur Verwendung in Wolfenbüttel anfallen.



Der PKW wird bei etwa der Hälfte aller Fahrten nur für Strecken bis 6 km eingesetzt, eine Entfernung, bei der seine Benutzung gegenüber dem Fahrrad in der Regel keine Zeitvorteile aufweist. Gerade in diesem Kurzstreckenbetrieb sind der Spritverbrauch und die damit verbundenen Emissionen von Kraftfahrzeugen aber besonders hoch. ML

Radverkehrsförderung ist Klimaschutz

Eine konsequente Radverkehrsförderung ist ein wirksames Mittel zur Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Gut durchdachte und umgesetzte Radverkehrsstrategien können zu einer stetigen Erhöhung des Radverkehrsanteils, einer Verlagerung der Verkehre hin zum Radverkehr und zu einer Stärkung der Innenstädte mit verbesserter Aufenthaltsqualität führen. Der **ADFC** Wolfenbüttel wird sich auch zukünftig aktiv in den Prozess der Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen in Wolfenbüttel einbringen.

Denn: **Radfahren ist aktiver Klimaschutz.**

KURZMELDUNG

Gefährliche Kanten an der Kreuzung „Jägerstraße“ / „Adersheimer Straße“ / „Goslarsche Straße“ entschärft



Entschärfte Kanten Goslarsche Straße

Die gefährlichen Kanten zwischen den Fuß- und Radwegen an der Kreuzung „Jägerstraße“ / „Adersheimer Straße“ / „Goslarsche Straße“ wurden jetzt im Auftrag der Stadtverwaltung entfernt und so eine Jahrzehnte alte Gefahren- und Unfallstelle für den Radverkehr in Wolfenbüttel entschärft. Damit wurde jetzt ein weiterer Punkt aus den „14 ersten kleinen Schritten zu einem fahrradfreundlicheren Wolfenbüttel“ des **ADFC** realisiert, dessen Umsetzung bei einem Gespräch mit der Stadt im Februar 2008 vereinbart worden war.

Die bisher hier an allen vier Ecken der Kreuzung vorhandenen Kanten haben bis dato immer wieder zu Stürzen oder Beinahestürzen von Radfahrer/innen geführt. Verschärft wurde die Situation zudem dadurch, dass die hier vorhandenen Radwege teilweise sehr schmal sind und Radler/innen bei Kurvenfahrten deshalb manchmal fast zwangsläufig mit diesen Kanten in Berührung kamen.

Text und Foto: eljt

Ferien-Pass und Geocaching

Was ist Geocaching? Irgendwer versteckt was und andere suchen es. Eigentlich eine moderne Variante der Schnitzeljagd. Allerdings ohne Papierschnitzel oder Sägemehl, sondern mit Hilfe von im Internet hinterlegten Koordinaten und GPS (Global Positioning System) -Geräten

Im Rahmen des Wolfenbütteler Ferienpasses hatte der **ADFC** am 18.08.2008 zu einer Geocaching-Tour eingeladen. 13 Mädchen und Jungen waren der Einladung gefolgt und fanden sich pünktlich in der Volkshochschule ein. Theorie kommt vor Praxis - also machte Thilo Neumann die Teilnehmer zunächst mit den Grundsätzen des Geocaching und den technischen Möglichkeiten vertraut. Dann ging es in drei Gruppen los zur Schatzsuche. Nach drei Stunden trafen sich die Gruppen an der Bungenstedter Mühle wieder, natürlich um dort auch einen Schatz zu heben - und um sich an dem von Thilo gekochten „Chilli con carne“ zu stärken.



Den Abschluss-Cache suchten alle gemeinsam auf und entdeckten auch sehr schnell die Schatzkiste, die etwas größer war als die bisher gefundenen. In der Kiste befanden sich nämlich die Medaillen, die im Gegensatz zum Olympia-Blech auch noch essbar waren. Mit der Verleihung der Teilnehmerurkunden endete die Tour. Uns hat es Spaß gemacht. Eindrücke vom Geocaching finden Sie auf dem Rücktitel dieser Ausgabe.

KHB

„Im Dunkeln ist gut munkeln...“ - oder „Nachtfahrt XXL“

Sie ist schon seit vielen Jahren eine kleine „Tradition“ - unsere alljährliche Nachtfahrt über Berg und Tal. Auch in diesem Jahr stand sie wieder auf dem Programm: „Im Dunkeln ist gut munkeln...“! Unter diesem Motto sollte am 21. Juni die kürzeste Nacht des Jahres nicht im Bett, sondern auf dem Fahrradsattel verbracht werden.

Treffpunkt ist um 21 Uhr am Bahnhof in Wolfenbüttel - und hier gibt es in diesem Jahr eine große Überraschung für die Tourenleiter: denn anders als in den Vorjahren, als sich jeweils ca. sechs bis acht Teilnehmer zusammengefunden hatten, warten an diesem lauen Sommerabend insgesamt 22 Teilnehmer/innen auf dem Bahnsteig.



Was anfangs kaum möglich erscheint, ist mit ein wenig gutem Willen schließlich doch machbar: alle Teilnehmer samt ihrer Fahrräder finden einen Platz in den Fahrradabteilen bzw. den Einstiegsbereichen des Zuges nach Braunschweig. Und auch im weiterführenden Zug, der uns nach Hämelerwald bringt, ist die Unterbringung der großen Gruppe kein Problem. Kurz vor 23 Uhr - inzwischen ist es beinahe „richtig“ dunkel geworden - starten wir unsere Tour durch die Nacht.

Von Hämelerwald in den Landkreis Peine

Über Feld- und Waldwege geht es zunächst in Richtung Uetze und dann weiter in den Landkreis Peine. Und natürlich sorgen wir um diese Uhrzeit in so man-

chem Dorf mit unserer großen Radlergruppe doch für einige Aufmerksamkeit. 22 Scheinwerfer und 22 rote Rücklichter, die sich durch die Dunkelheit bewegen, das mag schon ein außergewöhnlicher Anblick sein ... - und so ist auch von einem Spaziergänger ganz spontan zu hören: „Oh, ein Schwarm Glühwürmchen!“

Mit viel Spaß geht es weiter durch die Nacht. Der Weg vor uns wird nur noch von unseren Scheinwerfern ausgeleuchtet - so manche Unebenheit wird dadurch leider etwas zu spät erkannt. Auch die Orientierung bei Dunkelheit ist mitunter gar nicht so einfach... und so heißt es einige Male „Kehrtwende und zurück!“.



Um uns herum wird es nicht nur dunkler, sondern auch immer ruhiger. Auf den Straßen fahren kaum noch Autos und auch in den Dörfern regt sich nichts mehr. Es ist schon ein eigenartiges Gefühl, um diese Zeit mit dem Rad unterwegs zu sein.

Am Eixer See im Landkreis Peine legen wir eine größere Pause ein. Auch hier, wo tagsüber noch die Badegäste für

reichlich Trubel sorgten, herrscht nun nächtliche Stille. Die mitgebrachten Taschenlampen kommen zum Einsatz und sorgen für ein wenig Licht. Doch die Dunkelheit hält nicht lange an. Schon bald beginnt es wieder leicht zu dämmern und das erste leise Vogelzwitschern ist zu hören. In der Morgendämmerung haben wir bereits das Salzgittergebiet erreicht.

Die Fahrt durch die „Nacht“ ist erstaunlich schnell vergangen und von der eigentlich zu erwartenden „Müdigkeit“ ist kaum et-

was zu spüren. Als wir um kurz nach sieben Uhr ein wenig erschöpft aber guter Laune wieder am Stadtrand von Wolfenbüttel ankommen, scheint die Sonne bereits von einem blauen Himmel herab. Inzwischen liegen mehr als 110 Kilometer hinter uns.

Eine Tour, die nicht nur allen Beteiligten sehr viel Spaß gemacht hat, sondern auch ein beeindruckendes Erlebnis war.

GaD

Rad'Tour 08 – Das Sattelfest

Nach der erfolgreichen Premiere im Vorjahr hatte die Fahrradinitiative Braunschweig auch in 2008 wieder zu einer RAD'Tour eingeladen.

Mit dabei natürlich auch der Kreisverband Wolfenbüttel des **ADFC**. Am 22.06.2008 starteten 13 Radlerinnen und Radler am Zentrum für Umwelt und Mobilität (Z/U/M) Richtung Braunschweig.



Am Kontrollpunkt Südsee wurden die Tourenunterlagen und die Stempelkarten in Empfang genommen. Ehrensache, dass die große Runde mit einer Länge von 38 km südlich und westlich um Braunschweig herum gefahren wurde.



An den Kontrollpunkten wurden neben Informationen und Aktionen rund ums Fahrradfahren auch andere Aktivitäten, wie z. B. Draisinen-Fahren am Westbahnhof, angeboten. Auch die Verpflegung kam dabei nicht zu kurz.

Gegen 17.00 Uhr dann Rückkehr nach Wolfenbüttel nach insgesamt 55 km. Einhellige Meinung der Teilnehmer: Eine tolle Idee, von den Veranstaltern mit viel Aufwand sehr schön realisiert.

KHB

Was Radler anzieht

Viele Menschen verbinden mit den Jahreszeiten Herbst und Winter schmutziges, nasskaltes Wetter - kurz „Novemberwetter“.

Für einige Mitmenschen ist dies die Jahreszeit, in der sie ihre Fahrräder „winterfest“ machen, d. h. in die Garage oder den Keller bringen und diese erst mit den ersten Sonnenstrahlen im Frühjahr wieder zum Leben erwecken.



Stark durch Herbst und Winter

Dabei hat das Radfahren bei Wind und Wetter auch seine Vorteile. Ganzjahres-Radfahren an Licht und Luft kräftigt das Immunsystem, der Körper kann Vitamin D bilden und die durch Heizungsluft trockenen Nasenschleimhäute können durch die Luftbefeuchtung ihre Funktion als „Torwächter“ wieder erfüllen.

Eine kleine Radtour in die nähere Umgebung oder mit dem Fahrrad zum Einkaufen in die Stadt, das geht immer. Vorausgesetzt, Sie haben die richtige Regenkleidung dabei.

Für Alltagsradfahrer ist robuste, „zivile“ Regenbekleidung geeignet, die zuverlässig wasserdicht ist. Bei Radtouren sollte die Kleidung zusätzlich für einen guten Schweißtransport sorgen, winddicht sein und Bewegungsfreiheit gewährleisten.

Wetterschützend



Jacken aus Microfasern verhindern ein Auskühlen und Nasswerden des Körpers, ohne jedoch den Feuchtigkeitstransport zu verhindern. Da jedoch die Verbindung von absoluter Wind- und Wasserdichte bei gleichzeitig absoluter Atmungsaktivität noch nicht erfunden ist, müssen Prioritäten gesetzt werden. Für den Radfahrer kann hier eine sinnvolle Lösung in Bekleidung aus winddichten Microfasern liegen, die zwar nicht wasserdicht sind, dafür aber wasserabweisend, schnell trocknend und auch im nassen Zustand noch angenehm zu tragen sind. Vorteil: diese Jacken zeichnen sich durch ein geringes Gewicht und Packmaß aus und sind somit der ideale Begleiter für den kurzen Weg in die Stadt.

Neben den verwendeten Materialien hängt die Funktionalität der Radbekleidung auch sehr stark von den Schnittdetails der Bekleidung ab.

Auf die (Schnitt-)Details kommt's an

Jacken sollten im Rücken länger geschnitten sein als vorn. Die Ärmel müssen recht lang sein, sollten verstellbare Bündchen haben und durch spezielle Abfütterung das Eindringen von Feuchtigkeit verhindern. Die Kapuze sollte mittels elastischer Schnürzüge eng einstellbar sein, über einen Schirm verfügen und das Sichtfeld nicht einengen. Gut abgedeckte 2-Wege-Reißverschlüsse und elastische Schnürzüge dürfen nicht fehlen. Sinnvoll: Reißverschlüsse unter den Ärmeln zwecks besserer Belüftung.

Ein weiteres nützliches Bekleidungsstück sind Regenhosen, die über die Alltagshose gezogen werden und den Regen, aber auch Spritzwasser vom Straßenrand zuverlässig abhalten. Sie bestehen aus den gleichen Materialien wie die oben beschriebenen Regenjacken.



Diese Regenüberziehhosen sollten möglichst körpernah geschnitten sein, über gewinkelten Knieschnitt, einen verstellbaren Beinabschluss, hochgezogenen Rücken und Verstärkungen an Gesäß und Schritt verfügen. Sinnvollerweise sollte die Hose auch mit Schuhen übergezogen werden können, d. h. Keileinsätze am Beinreißverschluss haben. Zu enge Beinabschlüsse lassen das Wasser ungehindert in die Schuhe fließen. Hier können Regenüberschuhe sinnvoll sein.

Aber mal ehrlich - wie oft und ausdauernd regnet es tatsächlich im November? Eigentlich viel zu schade, um dem Fahrrad einen so ausgiebigen Winterschlaf zu verpassen, es verpasst so viel...

ML

Weg hinter dem Schulzentrum „Cranachstraße“ ausgebaut

Es wurde von vielen Nutzer/innen in den vergangenen Jahren immer wieder gewünscht bzw. gefordert und war deshalb auch Bestandteil des von uns Anfang des Jahres unter dem Titel „14 erste kleine Schritte zu einem Fahrradfreundlichen Wolfenbüttel“ vorgelegten „Sofort-Programms“ - jetzt ist es endlich Realität geworden: die Stadt Wolfenbüttel hat den schon seit langem intensiv von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen genutzten Weg am Rand der Bebauung östlich des Schulzentrums „Cranachstraße“ ausgebaut.



Der bisher ausgesprochen holprige „Trampelpfad“, der über weite Strecken eigentlich nur aus einer „Spurrille“ bestand und daher für Radler/innen unter Umständen sogar zu einer Gefahr wurde, präsentiert sich jetzt zwischen der „Martin-Luther-Straße“ und dem Wohngebiet um die Straßen „Am Quählenberge“ etc. als ausgesprochen komfortable Verbindung bzw. attraktiver „Schleichweg“ abseits des Autoverkehrs im Osten der Stadt. Dieses Ergebnis der jetzt abgeschlossenen Arbeiten wird darüber hinaus sicherlich auch von den dortigen Anwohner/innen als Verbesserung ihres Wohnumfeldes begrüßt.

Text und Foto: eljot

E.R. fährt durch die Stadt.....

und wundert sich: die Räubergasse nun auch für Kraftfahrzeuge freigegeben? Hatten die Verantwortlichen der Stadt Wolfenbüttel diesem Spuk nicht erst kürzlich durch den Einbau von zwei Pfählen ein Ende bereitet?!



Aber o´ weh, bei näherer Betrachtung wird aus dem Kraftfahrzeug ein Kraftstehzeug. Nur ganz nebenbei und vom „Hörensagen“ sozusagen: diese Art des **Stehzeugs** soll auch schon des Öfteren auf der Jägermeisterstraße gesehen worden sein.

E.R., kommt nicht links vorbei,
kaum rechts vorbei,
mit Anhänger und Kind und Kegel,
das „Blech“ das steht im Wege.
Die Regelung so klar und rein,
der Anschluss für Rad- und Fußgänger allein,
versperrt ist` er.

E.R. weiß nicht mehr ein noch aus.
En vogue wär`s nicht, stünd` er für `ne Markierung ein.

Denkt`s, jetzt `ne „Politesse“, das wär fein
und `nen Abschleppwagen.

Doch, das wär` zu scharf gedacht für`s erste?!
Vielleicht hat`s bei der Stadt...ach nein...ja `ne Idee
Oder?



PRIMA KLIMA?

Etwa 900 km Autofahrten müsste also lt. „Umweltbundesamt“ jede/r Deutsche pro Jahr durch Radfahren ersetzen, um dem Klima 12 bis 13 Millionen Tonnen CO₂/Jahr zu ersparen. Dies ist eine mehr als realistische Vorstellung, wenn man weiß, dass (u. a.)

- etwa 35 % aller PKW-Fahrten in Deutschland kürzer als 3 km sind und
- inzwischen mehr als 60 % aller PKW-Kilometer in der Freizeit gefahren werden.

Und: diese Verminderung der Emissionen könnte so gut wie ohne zusätzliche Kosten erreicht werden.

Zum Vergleich dazu:

Das von der Bundesregierung geplante umfangreiche Gebäudesanierungsprogramm wird die CO₂-Emissionen jährlich nur um etwa 3 bis 3,5 Millionen Tonnen reduzieren. Allerdings: das Gebäudeprogramm kostet (den Steuerzahler) jährlich rund eine Milliarde Euro...

Da kann es einem doch schon (wie es landläufig so schön heißt) etwas „spanisch“ vorkommen, dass im „Nachhaltigkeitsbericht“ der Bundesregierung das Wort „Fahrrad“ nicht ein einziges Mal auftaucht...

Neue ausgeschilderte Radroute im Landkreis Wolfenbüttel

„Auf Entdeckungstour in der Samtgemeinde Baddeckenstedt“

Unter diesem Namen wurde am 25. Mai mit einer „Sternfahrt“ die dritte ausgeschilderte Radroute des Landkreises Wolfenbüttel offiziell eröffnet. Diese verbindet in mehreren unterschiedlich großen Schleifen alle Orte der Exklave des Landkreises Wolfenbüttel, der Samtgemeinde Baddeckenstedt. Diese Schleifen können beliebig miteinander kombiniert werden und bieten so verschiedene Möglichkeiten, die Landschaft und die Dörfer der Samtgemeinde auch in mehreren „Etappen“ zu erkunden. Die Gesamtlänge der ausgeschilderten Strecke beträgt ca. 70 Kilometer.



Das Streckenprofil ist (mit zwei Ausnahmen westlich des Ortes Baddeckenstedt) durchweg als eben zu bezeichnen, deshalb ist die Route für alle Altersgruppen (also z. B. auch für Kinder) geeignet. Lediglich ein kurzes Stück an der Innerste zwischen Rhene und Wartjenstedt ist nicht anhängertauglich.

Ein weiterer Vorteil: die Route ist über die Bahnhöfe Salzgitter-Ringelheim und Baddeckenstedt (beide im Bereich des „Tarifverbundes Großraum Braunschweig“ / VRB) von Wolfenbüttel aus auch mit der Bahn zu erreichen – ersterer mit einmaligem Umsteigen in Braunschweig oder Bad Harzburg bzw. Goslar. Möchte man aber bis nach Baddeckenstedt fahren, so erfordert dies bei der Anreise über Braunschweig leider ein zweimaliges Umsteigen eben auf dem Bahnhof in Braunschweig und in Salzgitter-Ringelheim.

Fazit: vor allen Dingen für Radler/innen, welche die Samtgemeinde Baddeckenstedt überhaupt noch nicht kennen, gibt es hier in der Tat noch viel zu entdecken – sowohl was die Landschaft des „Innerste-Tals“ betrifft, als auch in den Ortschaften. Es lohnt sich also durchaus, sich einmal dorthin auf den Weg zu machen! Und als potentielle attraktive Ergänzungen einer solchen Tour seien hier z. B. noch mögliche Abstecher in die das Innerste-Tal westlich begrenzenden „Hainberge“ (u. a. mit den „Bodensteiner Klippen“) sowie zu Schloß und „Laves-Kultur-Pfad“ in Derneburg (ca. 5 km westlich) empfohlen.

Zu der neuen Route gibt es wieder einen vom „Tourismusverband Wolfenbütteler Land“ herausgegebenen Flyer mit einigen grundlegenden Informationen zur Samtgemeinde Baddeckenstedt und ihren Ortschaften sowie einer Karte mit dem Routenverlauf. Dieser ist u. a. erhältlich beim **ADFC** Wolfenbüttel im „Zentrum für Umwelt und Mobilität“.

Darüber hinaus steht auf den Internet-Seiten des **ADFC** Wolfenbüttel (www.adfc-wf.de > Touren > GPS-Archiv) eine sog. „Overlay-Datei“ für diejenigen zum Herunterladen bereit, die eine solche Datei in Zusammenhang mit digitalen Karten verwenden können. Diese Datei enthält neben der Darstellung der jetzt offiziell ausgeschilderten Route noch einige weitere Informationen, so z. B. zu Strecken, die für eine Anfahrt von Wolfenbüttel per Rad (oder aber auch für eine Rückfahrt) empfehlenswert sind.

eljot



Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland

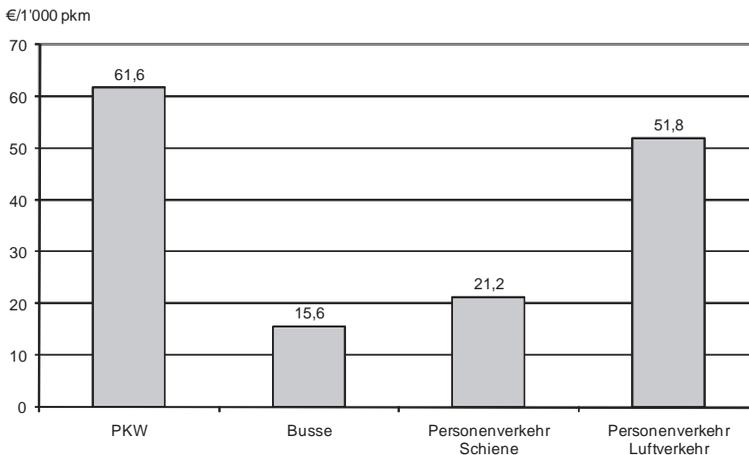
Welche Kosten der Mobilität trägt die Allgemeinheit?

Die „externen Kosten des Verkehrs“ sind diejenigen Kosten, welche durch die jeweiligen Verkehrsteilnehmer verursacht, aber nicht von ihnen selbst, sondern von der gesamten Gesellschaft (über Steuern, Krankenkassenbeiträge etc.) getragen werden. Die größten Anteile daran haben die Kosten für Unfälle, Luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Lärm, das Klima, Natur und Landschaft sowie die Kosten aus vor- und nachgelagerten Prozessen.

Nach einer neuen Untersuchung auf der Grundlage der Daten für 2005 betragen die gesamten externen Kosten des Verkehrs in Deutschland im Erhebungsjahr ca. 80,4 Milliarden EUR. 95,7 % davon (oder 76,9 Milliarden EUR) verursacht der motorisierte Straßenverkehr, 66,0 % der gesamten externen Kosten (= 53 Milliarden EUR) fallen allein durch den PKW-Verkehr an. Dabei verursacht der PKW mit 61,6 EUR/1000 Personenkilometer (PKM) auch die höchsten externen Durchschnittskosten pro PKM. Wichtigste Faktoren sind dabei die Kosten für Unfälle, die Klimakosten sowie die für die Folgen des verursachten Lärms.

eljot

Durchschnittskosten Personenverkehr €/1000 PKM



Quelle: „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland“ / Aufdatierung 2005
INFRAS / Zürich / März 2007

Ferienpass-Aktion des ADFC Wolfenbüttel: Geocaching für Kinder von 10 bis 14 Jahren

